

Voyages et déplacements au XIX^e siècle



château d'espeyran

Centre National du Microfilm et de la Numérisation

Archives de France

Les types de transport au XIX^e siècle	5
Routes et itinéraires.....	11
Les loisirs et les occupations lors des voyages.....	15
Les voitures hippomobiles.....	19
Les métiers de la carrosserie.....	25
Équipements et bagages.....	31
Les hommes du cheval.....	39
Bibliographie - Webographie.....	47

En guise d'introduction

Voitures, malles, nécessaires de voyage, guides touristiques, cartes... Le château d'Espeyran conserve aujourd'hui de nombreux objets liés aux voyages effectués par la famille Sabatier d'Espeyran au XIX^e siècle. Tant de traces qui nous amènent à nous interroger sur la problématique du voyage et du déplacement à cette époque à partir du patrimoine hippomobile, du patrimoine équestre, du patrimoine mobilier, mais aussi des nombreux documents archivistiques du château.

Siècle de grands bouleversements scientifiques et technologiques, le XIX^e siècle voit se diversifier et s'intensifier les voyages, notamment avec l'apparition du chemin de fer, la modernisation des voitures, d'abord hippomobiles puis motorisées, le développement des voies d'eau et des routes. La France s'équipe d'infrastructures modernisées qui permettent tant aux hommes qu'aux marchandises de circuler plus librement.

À la tête d'une importante entreprise, la famille Sabatier d'Espeyran était amenée à se déplacer régulièrement. Elle effectuait de petits voyages entre ses diverses demeures, notamment entre Montpellier et Saint-Gilles, mais entreprenait également des voyages plus longs, en particulier vers Paris où elle possédait plusieurs hôtels. Du voyage d'affaires au voyage d'agrément, les déplacements de la famille Sabatier témoignent des pratiques alors en vigueur. Ainsi, prenant appui sur cet exemple et sur les traces qu'elle a laissées, nous avons cherché à explorer la problématique du voyage au XIX^e siècle à travers plusieurs thématiques relatives tant à la géographie, qu'à l'histoire des techniques, à l'histoire sociale ou à l'histoire des pratiques culturelles.

Nous avons d'abord été amenés à nous interroger sur le contexte général du voyage au XIX^e siècle : quels types de transport étaient utilisés ? Quelles routes pouvaient être empruntées ? De quels types de voitures disposait-on ? Quelles étaient les conditions de voyage ?

Ce questionnement nous a conduit à nous intéresser plus particulièrement au monde du cheval, élément essentiel du voyage, mais également, élément incontournable à Espeyran. Bâtiments et objets constituent un rare exemple de patrimoine équestre conservé en Languedoc : écuries, boxes, sellerie, remise à voiture, portraits de chevaux de course ou de sport, tout témoigne du goût passionné des maîtres de maison pour "la plus belle conquête de l'homme", faisant d'Espeyran un véritable temple dédié au cheval. Comptant en France parmi les rares véhicules hippomobiles classées au titre des Monuments historiques, l'ensemble des voitures du château d'Espeyran complète le patrimoine équestre. Mais comment celles-ci étaient-elles construites ? Quels en étaient les équipements ? Comment était organisé un voyage en voiture ? Quel était le personnel attaché à l'entretien des voitures et des chevaux ?

Ainsi, nous avons souhaité mettre à disposition des acteurs de l'éducation le fruit de nos recherches à travers 7 fiches thématiques qui pourront leur permettre de disposer d'outils de travail et de réflexion autour de la thématique du voyage au XIX^e siècle. Ce travail est complété par un ensemble de textes littéraires et de documents d'archives disponibles au château et propres à être utilisés en classe. Sont mis également à leur disposition des fiches pédagogiques ainsi qu'un ensemble de visites thématiques et d'ateliers spécifiques conçus pour les enfants et les jeunes de 6 à 18 ans.



Michel et Desnos, *L'indicateur fidèle au guide des voyageurs*, Paris, 1765.



Carte du département du Gard / V. Levasseur, *Atlas national illustré des 86 départements et des possessions de la France*, Paris, A. Combette éditeur, 1845.

Types de transport au XIX^e siècle

L'histoire des types de transports au XIX^e siècle pourrait se résumer par l'image du passage du cheval au train, lui-même appelé "le cheval de fer". Siècle de la route à ses débuts, le XIX^e voit l'émergence et le triomphe du transport ferroviaire.

Le voyage en diligence

Organisation du service

Le XIX^e siècle correspond à l'âge d'or du voyage en **diligence**, notamment grâce à la mise en place d'un réseau routier étendu¹ et aux progrès réalisés dans la construction des voitures².

Cette période présente cependant le zénith et le déclin des voyages en diligences : l'instruction du 31 mars 1873 ordonne la fermeture définitive de tous les relais de la **poste aux chevaux** qui constituaient l'indispensable support au service des malles-postes. Cette décision peut s'expliquer par l'avancée technique des trains omnibus : ceux-ci parcourent en moyenne 30 km en une heure en 1848, tandis que les diligences en parcourent 15 à la même époque.

Le voyageur du XIX^e siècle possède plusieurs options pour voyager : les plus fortunés peuvent disposer de voitures privées, mais la majorité de la population doit passer par un réseau de **transport public**. Dans ce cas, le voyageur a le choix entre plusieurs compagnies de diligence, en vertu de la loi du 16 octobre 1794 : "Tout particulier est autorisé à conduire ou à faire conduire librement les voyageurs, ballots, paquets, marchandise[...] sans être troublés, ni inquiétés pour quelques motifs ou quelque prétexte que ce soit"³.

Les compagnies les plus importantes sont les Messageries Royales et les Messageries générales de France Laffitte et Caillard qui desservent les grands itinéraires nationaux. L'existence de grandes messageries n'empêche pas l'émergence de nombreuses autres entreprises : en 1825, il existe plus de 2 000 sociétés de ce genre en France.

Des animaux et des hommes

→ **Le maître de poste** : depuis l'Ancien Régime et la création de la poste aux chevaux en 1570, celui-ci est tenu à une double obligation. Il doit d'abord entretenir et fournir des montures mais surtout, transporter les courriers du roi et ceux de la poste aux lettres si ceux-ci se trouvent sur leur trajet. Leur prospérité vient notamment du fait qu'en 1805, une loi oblige tout entrepreneur de voitures publiques et de messageries qui n'utilise pas les chevaux de poste à leur verser une indemnité de 25 centimes par cheval et par poste.

→ **Le postillon** : au sein du relais de poste, il occupe une place de domestique et doit obéissance au maître de poste. Son rôle essentiel consiste à conduire les clients au relais suivant et de ramener les chevaux. Ils ont la réputation d'appartenir à un corps de métier indiscipliné et querelleur, le passage au chemin de fer inspira à Mme de Girardin en 1837 : "Quel charmant voyage ! [...] point d'embarras, point de postillon ivre, point de chevaux boiteux attelés avec des cordes ! Oh la délicieuse manière de voyager!"⁴

→ **Les chevaux** : selon le besoin, on se sert d'un bidet (cheval de selle), d'un mallier (porteur) ou d'un bricolier (cheval de trait). La race du cheval varie aussi en fonction des régions.



La gare du factage à Paris, *L'illustration*, 17 octobre 1863, n°1077.



Omnibus de la compagnie des tricycles, *Journal des haras*, tome II, novembre 1928, planche n°16.

1. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les routes et itinéraires.

2. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les types de voiture au XIX^e siècle.

3. *Le voyage en France du maître de poste au chef de gare*, Paris, Réunion des musées nationaux, 1997, p. 44.

4. Henri Vincenot, *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e siècle*, Paris, Hachette, 1978, p.143.



Voiture ayant été l'objet d'une attaque armée relatée dans le journal *L'illustration*, 1858, n°778.

Les conditions de voyage

Si la sécurité routière constitue une préoccupation contemporaine, il faut garder à l'esprit que voyager au XIX^e siècle est loin d'être des plus relaxant. Que ce soit à cause des intempéries, du mauvais état de la route, des défaillances des hommes ou des chevaux, de problèmes liés aux voitures ou encore du brigandage, **la notion de danger est fortement présente**. En 1827, 4 000 diligences des messageries royales s'abiment dans les fossés, faisant plus d'un millier de morts. Il est même recommandé de signer son testament avant de partir⁵ !

En dépit des efforts déployés pour améliorer le réseau routier, on peut aisément deviner les dégâts produits sur la chaussée par une diligence pouvant atteindre jusqu'à 7 tonnes à pleine charge. Les conditions de voyage au XIX^e siècle sont améliorées non seulement par la généralisation de l'utilisation du procédé **Mac Adam**, mais aussi par la mise en place de tout un ensemble de réglementations sur le poids maximum autorisé des véhicules.

Malgré toutes les précautions déployées pour la construction, l'entretien et l'usage des routes, le facteur humain reste tout aussi faillible. Les périodiques du XIX^e siècle présentent de nombreuses histoires de postillons fatigués, ivres ou inattentifs causant des accidents. Quant aux brigands, ils agissent selon un *modus operandi* popularisé par les romans ou plus tard, par le cinéma : dans un lieu désert, des branches ou des pierres bloquent le chemin et les bandits surgissent, se faisant remettre or et bijoux. S'ils sont arrêtés, ils sont pendus à l'endroit même de leur méfait, mais s'ils ne sont pas pris, c'est leur effigie qui est exposée sur la potence.

Le chemin de fer

Les origines du chemin de fer en France

Parallèlement au développement du réseau routier en France, un nouveau mode de transport lié à la révolution industrielle et déjà fort implanté en Angleterre fait son apparition : le chemin de fer. L'ingénieur des mines Gallois, alors en poste à Saint-Étienne (principal bassin houiller français), étudie son implantation en France.

Les travaux débutent en 1825 et s'achèvent au printemps 1827 : **la première ligne de chemin de fer français relie Saint-Étienne à Andrézieux**. Il ne s'agit encore que de wagons tirés par des chevaux et le premier essai de locomotive n'intervient que durant l'hiver 1828-1829. Le système arrive rapidement à maturité et en 1833, un service régulier de voyageurs est mis en place.

Dans les années 1830, de nombreux projets régionaux complètent cette initiative, avec notamment la concession de la ligne allant d'Alès à Beaucaire en 1833.

Monopolisé par les compagnies privées, l'État français reste frileux, notamment à cause de l'**échec du plan Becquey** (1820) lié au développement de voies navigables : le chemin de fer français souffre d'un manque d'engagement massif. C'est pourquoi les lois de 1842 et 1845, instaurant une économie mixte (public-privé) dans la participation aux compagnies, constituent un sérieux "coup de fouet" favorable au développement des infrastructures ferroviaires en France.

Dans le Midi, et en particulier dans le Gard à partir des années 1830, ce sont les **frères Talabot** qui se portent garants du développement du chemin de fer. Leurs stratégies politiques et financières les menèrent en 1863 à la tête du **Paris Lyon Méditerranée (P.L.M.)**, plus grand réseau de l'époque avec près de 4 300 km de voies.



Le cheval de fer / Howden J.R., *The boy's book of locomotives*, Londres, E. Grant Richards, 1907.



La gare de Saint-Gilles à la fin du XIX^e siècle.

5. Colloque, Institut d'études françaises de Sarrebruck, 17 et 18 mai 1958, *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris : Association pour la diffusion de la pensée française, 1959, p. 123.

Les hommes

LES HOMMES DU RAIL

→ **Le mécanicien** : il est chargé d'une double fonction. Au dépôt, il s'assure du bon fonctionnement de la machine, préside aux éventuelles réparations et supervise le graissage. En route, il doit vérifier la pression, le niveau de l'eau, régler la vitesse en restant vigilant aux signaux de circulation. Fonction réclamant à la fois bonnes conditions physiques, sens des responsabilités et vastes connaissances techniques, il jouit d'un prestige particulier dans les métiers du rail et répond au sobriquet de "seigneur".

→ **Le chauffeur** : adjoint du mécanicien, il est littéralement chargé de "chauffer" le foyer de la locomotive en y pelletant du charbon. Sa fonction reste cependant moins prestigieuse que celle de son auxiliaire, ne serait-ce que parce qu'il finit chaque voyage couvert d'une couche de sueur et de poussière.

Pour des questions de sécurité, le personnel s'enrichit par la suite de moyens humains. Un chef de train décharge le mécanicien de toutes les tâches administratives. Le serre-freins, installé dans une guérite dépassant le toit du wagon, doit communiquer via un sifflet avec le mécanicien pour assurer les freinages.

LES HOMMES DE LA GARE

La gare constitue à elle seule un espace de voyage : les halls, vastes verrières aux nervures métalliques, comptent parmi les monuments de la ville, la gare devenant vite un lieu de promenade dominicale. Il n'est pas rare qu'un chef de famille "paie ticket de quai" à sa famille. Tout le personnel haut en couleur, les locomotives et l'agitation inhérente au lieu, donnent un spectacle attrayant et une foule de curieux a pour habitude de se presser aux abords de l'embarcadère.

→ **"L'aboyeur"** : cet agent est surnommé ainsi car il a pour fonction d'annoncer l'arrivée, les départs et les correspondances des trains en criant. Quand il n'"aboye" pas, il est chargé d'aider les voyageurs à ouvrir les portes des wagons : afin d'éviter les chutes sur la voie, elles sont en effet munies d'un double système de fermeture, parfois malaisé à la manipulation. Enfin, au moment du départ, il parcourt la longueur du convoi pour annoncer les différentes gares desservies.

→ **Le lampiste** : chargé de l'entretien, de la réparation voire de la fabrication des lampes de la gare (des bureaux, des quais, des trottoirs), le lampiste veille notamment au bon fonctionnement de la "lampe de queue". Cette lampe rouge, accrochée au wagon de queue, signale non seulement que le train est complet mais aussi, sert à l'aiguilleur du poste suivant à vérifier que des wagons ne se sont pas décrochés en cours de route. En cas d'absence du signal, l'aiguilleur enclenche les dispositifs permettant d'éviter une collision.

→ **"L'acrobate"** : appartenant à la lampisterie, il est chargé de grimper sur les toits du convoi pour ouvrir le couvercle supérieur des lampes de compartiment, les remplir et les allumer. On le surnomme ainsi car lesté de son tablier, de ses outils et de sa torche, il doit sauter entre les compartiments. Cet espace, qui peut atteindre un mètre trente, est souvent humide et mouillé, voire gelé. La fonction de l'acrobate est aussi dangereuse que nécessaire : les wagons étant en bois, les lumières ne peuvent être allumées que de l'extérieur. L'éclairage électrique ne fait son apparition qu'au XX^e siècle.

→ **Le cheval de manœuvre** : il doit assurer les opérations qui consistent à enlever ou ajouter des wagons au convoi. Tâche assurée au départ par des hommes qui poussent le wagon "à l'épaulé", elle fut vite confiée à un cheval. Celui-ci est loué aux fermes environnantes ou à une entreprise de roulage proche de la gare. Dans les régions pauvres en équidés, on utilise des "vaches de manœuvre", notamment dans le Morvan, le Massif Central et le Berry.

→ **"Le buffetier"** : pour accroître leurs revenus et le confort des voyageurs, les compagnies concèdent une partie de leurs locaux à un restaurateur : le "buffetier". Il a en charge le repas des voyageurs, mais il tire aussi profit du passage des badauds, "voyageurs du dimanche" de la gare.



Le lampiste / Lithographie, XIX^e siècle.

Voyages et voyageurs

L'arrivée à maturité du chemin de fer permet l'émergence d'une nouvelle notion de "voyage". Le trajet Paris-Dieppe prenait 12 heures en voiture attelée, tandis qu'en 1880, il prend 4 heures par le chemin de fer. En région Languedoc-Roussillon, les principales routes de postes reliant Montpellier à Aix via Nîmes, Beaucaire, Tarascon et Saint-Rémy, sont supplantées par le P.L.M. desservant Tarascon et Arles jusqu'à Marseille.

Cette extension du réseau, couplée à une politique de tarifs abordables pour une grande partie de la population, va amener les prémices du tourisme moderne. Des guides d'itinéraires comme le **guide Joanne** (ancêtre du Guide Bleu) apparaissent et soulignent les lieux à voir par une bourgeoisie toujours plus mobile et curieuse, la principale attraction de la région étant Nîmes en raison de son patrimoine antique⁶. Le prolétariat n'est cependant pas en reste avec l'apparition de "**trains de plaisir**" desservant généralement de courtes distances pour un prix modique.

En terme de conditions de voyage, bien que prendre le train possède l'attrait d'atteindre les 40, 50 voire 60 kilomètres par heure, il n'est pas sans désagréments : les "lieux d'aisance" ne sont installés que fort tard et l'éclairage est nettement déficient. La luminosité est si faible que les voyageurs désirent lire doivent amener un petit bougeoir portatif ! Quant au chauffage, il n'est assuré seulement dans les premières classes par un système de bouillottes remplacées à chaque gare desservie. Ce n'est qu'à la fin du siècle que les trains de voyageurs sont dotés d'un chauffage fonctionnant par la vapeur de la locomotive.

Les premiers types de wagons sont divisés en **deux classes, parfois quatre**. Cette dernière est constituée de tombereaux découverts encore moins confortable que la pire des diligences.

Le service à bord des trains est assuré, en dépit de règlement de police interdisant le colportage, par des colporteurs qui répondent au sobriquet "d'hirondelle". Leur nom est dû à leur passage d'un compartiment à l'autre "en voltige", par les marchepieds en se tenant à la main courante, occasionnant des nombreux accidents. Ceux-ci assuraient la distribution de marchandises telles que des peignes, des parfums ou de flasques de cognac.



Le guide Joanne pour les Pyrénées, Paris, Hachette, 1885.



Honoré Daumier, *Le wagon de troisième classe*, huile sur toile, 1862, Metropolitan Museum of art.

6. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les loisirs lors des voyages.

Les canaux

Les voies navigables : des ambitions déçues...

Les voies navigables constituent le parent pauvre de l'essor des transports au XIX^e siècle. Les principaux facteurs de cet échec sont à chercher dans la lourdeur du financement de la construction et de l'entretien de tels réseaux. À titre d'exemple, quand la France révolutionnaire se trouve en situation de faiblesse économique, elle n'hésite pas à suspendre *sine die* les chantiers bretons et lorrains. Face à la souplesse du réseau routier et la vélocité des chemins de fer, les voies navigables ne parviennent pas à s'imposer.

C'est en 1820 que le directeur des Ponts et Chaussées, Becquey, conçoit le plan qui doit porter son nom. Il s'agit de la dernière tentative pour créer en France un réseau complet de voies navigables. Malheureusement, en raison de difficultés techniques et financières, ce plan reste largement à l'état de projet et en dépit de quelques réussites, notamment l'aménagement de la Seine. En 1840, une inondation réduit à néant le chantier mis en place pour faire du Rhône l'artère maîtresse du réseau envisagé par le plan Becquey qui visait à relier le réseau du sud aux provinces de l'est et du nord.

...mais quelques réussites.

La principale voie navigable pour les voyageurs relie Paris au Havre. Un voyage quotidien est assuré à partir de 1836. En dépit d'améliorations techniques telles que la mise au point des bateaux à vapeur à fond plat et à roues à aubes puis des remorqueurs vapeur à hélice vers 1867. Le voyage fluvial pâtura, plus encore que le voyage en diligence, de l'émergence du chemin de fer.

En province, le développement des voies fluviales s'est opéré dès le XVII^e siècle. Le plus grand ouvrage réalisé est sans conteste le canal du Midi, œuvre de Paul Riquet entreprise dès 1666. Il relie la Garonne à la Méditerranée et plus particulièrement Toulouse à Sète. De nombreux prolongements sont prévus et notamment vers le Rhône, grâce à un nouveau canal alors appelé "le canal des étangs", plus connu aujourd'hui sous le nom "canal du Rhône à Sète". Les travaux débutent au début du XVIII^e siècle mais sont retardés pour des raisons financières. Ce n'est qu'en 1789 que le canal relie l'étang de Thau à Saint-Gilles. Les travaux se poursuivent jusqu'en 1811, date à laquelle le canal atteint le bras du Rhône à Beaucaire.

Au XIX^e siècle, les types de transport se diversifient et s'intensifient, notamment grâce aux progrès techniques. Chemins de fers, voitures, bateaux offrent de nouvelles perspectives aux voyageurs de plus en plus nombreux. La famille Sabatier d'Espeyran participe à cet engouement, comme en témoignent les nombreux objets liés au voyage encore présents dans le château.

Saint-Gilles et ses environs participent à cette modernisation : gare, canal et routes s'y multiplient. Conscients du facteur de développement qu'amènent ces nouvelles infrastructures, les Sabatier investissent dans ces divers travaux, la famille jouant ainsi un rôle non négligeable dans le développement économique de la ville de Saint-Gilles.



Le canal du Rhône à Sète depuis le pont d'Espeyran.



Parc et château d'Espeyran depuis le canal du Rhône à Sète.



Richard, éd. J. Pignatelli - Brest.

Hachette et Cie à Paris.

Carte des routes du département du Gard à la fin du XIX^e siècle / Nîmes, Aigues-Mortes, Saint-Gilles : guide Joanne, Paris, Hachette, 1902.

Routes et itinéraires

La route, du latin *rupta* (“voie brisée” creusée dans la roche pour ouvrir un chemin), connaît en France un essor particulier au XIX^e siècle. Pour des motifs économiques, militaires mais aussi idéologiques, de nouveaux réseaux viennent compléter les **routes royales**. Alors qu’à la veille de la Révolution de 1789 la somme des réseaux routiers de France atteint difficilement les 30 000 km de voies et 1 000 km de canaux, un peu plus d’un siècle plus tard il atteint près de 600 000 km. Cet essor est dû à la création des **routes impériales** sous Napoléon mais surtout à la mise en place du réseau de **voies vicinales**.

Cette expansion se double de changements significatifs en terme de techniques de construction, moyen de construction et d’itinéraires choisis par les voyageurs et marchandises qui mettent en valeur cet effort “d’irrigation” du territoire français.

Le développement d’un réseau principal

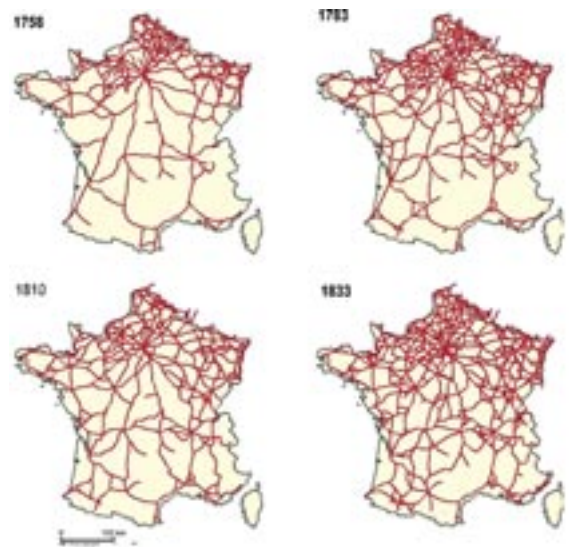
Les routes royales

Les routes royales constituent la véritable colonne vertébrale du réseau routier du XIX^e siècle. En effet, contrairement à une idée reçue, bien que les anciennes voies romaines soient connues, elles ne sont guère reprises. Le cas de la Voie Domitienne qui était l’ancienne voie de circulation de la Gaule Narbonnaise est exemplaire, “*nulle part la Route Royale, nationale aujourd’hui, n’a repris son tracé*”.

Le renouveau routier commence sous Louis XV et voit la création d’une institution d’une grande importance pour l’avenir du développement du réseau : l’**École Royale des Ponts et Chaussées** fondée en 1747 par Charles Trudaine. Elle fournit la grande majorité des cadres responsables de la construction des routes mais aussi des ouvrages d’art (ponts, viaducs...) tout au long du XIX^e siècle.

Ces grandes routes royales larges de 13 m (42 pieds) déployées en étoile autour de la capitale servent essentiellement à drainer vers Paris les produits élaborés dans les chefs-lieux des généralités, sans cependant oublier les capitales régionales que les anciens chemins dédaignent. Par exemple, la route de Paris au Gévaudan passe dès lors par Clermont-Ferrand, celle de Lyon à Bordeaux passe par Issoire. Au delà de l’acheminement de marchandises vers la capitale, les routes prennent soin de desservir les itinéraires de pèlerinage, assurer le déplacement des troupes (avec le soin d’éviter les villes ou tout contact dangereux pour la discipline) et le transport de passager via les routes de postes.

Ces voies restent cependant des couloirs, les itinéraires locaux sont encore mal desservis (il faut encore deux jours pour acheminer du blé de Lyon à Roanne), il n’y a pas de connexions entre l’exploitation agricole et le marché prochain, entre les ports et les lieux de redistribution. Par l’arrêt de 1781, les pouvoirs publics laissent ce type d’initiatives aux intéressés.



Évolution du réseau routier au XIX^e siècle.



Le macadam fut utilisé en France à partir de 1849 / Carl Rakeman, *First American Macadam Road*, huile sur toile, 1823.



Travaux de construction de route avec l'utilisation du rouleau-compresseur / Photographie, 2^e moitié du XIX^e siècle.

Les routes impériales

La guerre révolutionnaire de 1792 détourne les énergies, ruine les finances mais donne un intérêt vital à certaines routes : le service de la route devient un élément de salut public.

La mainmise de Napoléon sur la République devenue Empire se traduit par la création de **routes impériales**. Éléments de mobilité militaire et de conquête économique, elles se déclinent en 229 voies totalisant 46 000 km dont plus de 12 000 km sont situés hors des frontières actuelles de la France. Il faut y ajouter plus de 50 ponts, dont deux fixes métalliques de 150 m, faits inédits pour l'époque.

Les itinéraires privilégiés mènent en Italie via "la merveilleuse route du Cenis" (ainsi décrite par Molé que Napoléon avait chargé de la réalisation de sa politique routière), avec l'ambition de créer une diagonale Paris-Turin-Gênes. Mais elles pointent également vers la Hollande, l'Allemagne et l'Espagne.

Cependant, à l'instar des dirigeants qui le précèdent, Napoléon n'accorde qu'un intérêt limité au réseau de routes secondaires et le décret de 1811 crée officiellement deux types de routes : **impériales et départementales**.

Si la construction et l'entretien des premières incombent à la charge du Trésor, les départementales (au nombre de 1165 et longues de 32 000 km) sont laissées aux départements et aux communes et gérées par le préfet et un ingénieur issu de l'École des Ponts et Chaussées.

Les autres voies terrestres, dites "liaisons inter-bourgades", sont mises sous la responsabilité des services municipaux de la voirie à partir de l'arrêté de 1802 (9 Thermidor an X). Elles sont jusqu'alors laissées à la charge des riverains, selon la coutume issue du droit romain.

Phase d'expansion des réseaux secondaires

Dans les années suivant immédiatement 1815, l'expansion routière est à l'image de la politique extérieure française : elle s'apaise. Cette période se caractérise par la consolidation ou l'achèvement des routes existantes, certaines routes impériales ne se terminant que sous la Restauration.

Renouveau technique

Le dynamisme de l'Angleterre, entrée de plain-pied dans la Révolution industrielle, inspire. En 1834, le polytechnicien Antoine Polonceau, inspecteur divisionnaire sous la monarchie censitaire, publie un *Mémoire sur l'amélioration des routes et chaussées en cailloutis à la "Mac Adam"*. Le procédé éponyme de l'ingénieur écossais est prometteur : "en Angleterre, [on n'a] jamais vu ce qu'on nomme en France une ornière. Partout les voitures se transportent avec une égale facilité sur toutes les parties de la largeur de la route"⁸. Ce procédé consiste à rendre et maintenir sec le fond sur lequel la route est établie. Sur ce fond sont disposées trois couches de pierres concassées et lavées, dont le diamètre n'excèdent pas 5 cm, de manière à laisser circuler les eaux pluviales. On exclut les grosses pierres des fondations utilisées pour bloquer la couche de gravier et de pierres. Ce procédé, outre sa solidité, présente l'avantage d'une relative facilité de construction comparé aux dispositifs antérieurs d'autant que le XIX^e siècle voit l'amélioration substantielle du principe de rouleau compresseur utilisé dans les travaux de voirie.

Cette technique permet surtout la valorisation de routes déjà existantes mais qui, faute de moyens humains, financiers et techniques, ne sont guère "carrossables". Le réseau passe de 14 288 km du réseau en 1824 à 35 000 km de voies en 1835⁹.

8. André Guillaume, *Corps à corps sur la route : les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École Nationale des ponts et chaussées, 1984, p. 23.

9. Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours, Paris, Association pour la diffusion de la pensée française, 1959, p. 118.

Chemins vicinaux

Le 21 mai 1836, le nouveau règlement du service vicinal est voté. La voirie rurale est dotée d'un véritable statut. Il s'applique aux chemins classés dont la reconnaissance appartient au préfet. Les rues des villes et des bourgs sont exclues mais les autres voies terrestres, à l'exception des routes, sont distinguées en deux classes :

- les **chemins vicinaux ordinaires** qui relient une ou plusieurs communes;
- les **chemins vicinaux de grande communication** qui concernent la totalité du département pour l'agriculture, le commerce et l'industrie.

La construction de ces voies est financée à l'aide de taxes et de prestations en nature : sont redevables de la prestation "les habitants mâles valides de 18 à 60 ans, célibataires ou mariés, portés au rôle des contribution directe"¹⁰. Il n'est cependant pas rare qu'à cette occasion, le prestataire se fasse remplacer par sa femme...

Les effets sont plus ou moins rapides selon les départements mais en définitive importants : à la fin du XIX^e siècle, 684 000 km de voies sont tracées.

Sur la route

Si la France se dote d'un réseau routier de plus en plus dense au long du siècle, les usages qui en sont fait sont multiples : transports de marchandises, lettres, voyageurs et diffusion d'idées.

Marchandises

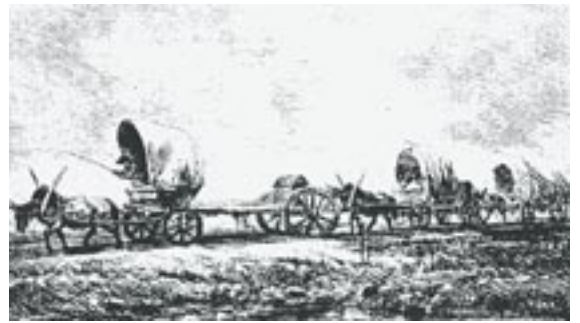
Le transport des marchandises se fait par le **roulage** qui triomphe au XIX^e siècle. Métier essentiellement rural, il est effectué par les paysans qui, durant la morte-saison, veulent compléter leurs revenus. Assurant principalement de courtes distances, le roulier peut aussi travailler pour de grandes compagnies qui assurent le transport inter régional. Il existe dans ce cas deux types de roulage : "de petite journée" qui ne change pas d'attelage en cours de route, ne marche que le jour et parcourt 40 km par jour, et le roulage "à grande journée" qui relaye, circule la nuit et parcourt 80 km par jour. Cette grande vitesse se développe sous la Monarchie de Juillet quand les Messageries se spécialisent dans le transport de voyageurs.

Sur certains itinéraires le "coche d'eau"¹¹ est associé au roulage, notamment pour acheminer des marchandises de Sète à Vauvert, mais aussi pour transporter des marchandises à Saint-Gilles via le canal du Rhône à Sète.

Courrier

Le consulat établit le monopole d'État pour toutes les lettres par l'arrêté du 27 prairial an IX (16 juin 1801). Se développe en parallèle un système de relayeurs libres chargés des messageries, notamment sur les routes dépourvues de relais officiels.

Le personnage central de cette organisation est le maître de poste, agent commissionné d'un service public, étant à la fois fonctionnaire et commerçant. Il assure en 1830 la distribution de 42 millions de lettres et en 1848 celle de 150 millions.



Transport de marchandises effectué par les rouliers.



Carte des chemins de fer et malle-poste de France en 1838
W. Grosseteste, *Les premières voies ferrées en Alsace*, Bulletin de la société industrielle de Mulhouse, 1890.

10. In *Corps à corps sur la route* p. 32, op. cit.

11. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les hommes du cheval.

Âge d'or et déclin de la route

Si le XIX^e est à bien des égards le siècle de la route, c'est aussi parce qu'il présente les éléments de sa décadence : des vecteurs de transports parallèles sont développés et finissent par concurrencer fortement la route. Il s'agit en premier lieu du transport fluvial mais surtout de l'émergence du chemin de fer.

La batellerie, même si elle offre la possibilité de transporter des voyageurs, est surtout utilisée dans le cadre du transport de marchandises. À titre d'exemple, le tonnage arrivé à Paris par voie fluviale passe de 520 000 tonnes à la fin du XVII^e siècle à près de 5 millions de tonnes en 1882. Cependant les routes et les canaux entretiennent une forme de concurrence relative car elles sont deux façons complémentaires d'acheminer les marchandises, notamment avec la pratique du "coche d'eau".

De façon plus significative, le 26 février 1823 s'ouvre la ligne de chemin de fer reliant Saint-Étienne à Andrézieux d'une longueur de 23 km, initialement prévue pour le transport de la houille : la "civilisation ferroviaire" est en train de naître. Ce mode de transport supprime alors très vite la route en terme de capacité de transport qu'il s'agisse tant de marchandises que de voyageurs.

À la fin du XIX^e siècle, le trafic routier stagne, voire régresse, mais en janvier 1891 Panhard et Levassor font circuler dans les rues de Paris les premiers modèles commercialisés de l'automobile et s'approprient à ouvrir une nouvelle ère pour la route.

Récapitulatif de l'évolution des voyages au XIX^e siècle

Tableau extrait du bulletin de la société géographique de Lille de 1893

	1814 Diligence	1834 Malle-poste	1893 Chemin de fer
Paris → Lille	34 h	22 h	3 h 45
Paris → Strasbourg	70 h	47 h	8 h 49
Paris → Nice	140 h	98 h	18 h 48
Paris → Marseille	112 h	80 h	14 h 07
Paris → Toulouse	104 h	70 h	14 h 10
Paris → Nantes	56 h	37 h	7 h 20
Paris → Brest	87 h	61 h	13 h 31



Les coches d'eau pouvaient être tractées par des chevaux qui longeaient les chemins de hallage.



Locomotive de type Seguin, premier modèle permettant une exploitation du transport ferroviaire de voyageurs.

Loisirs et occupations lors des voyages

Au XIX^e siècle, les progrès techniques font évoluer rapidement les transports, qui prennent de plus en plus d'importance au sein de la société. Les familles aisées, les professionnels, les rentiers et les artistes sillonnent les routes de France, d'Europe et du Moyen Orient à bord de bateaux, trains, voitures ou diligences. Malgré l'amélioration de la vitesse de ces moyens de locomotion, les durées de transport demeurent longues. Ainsi, la famille Sabatier met une douzaine de jours pour relier Paris à Montpellier.

Chaque voyage devient ainsi une aventure pendant laquelle prennent place loisirs et occupations, reflets de la fortune, du train de vie et de l'éducation de ces voyageurs. Chaque membre de la famille, petit ou grand, homme ou femme, s'affaire. Ainsi, les voitures sont équipées pour recevoir l'ensemble des objets indispensables au voyage. La berline de voyage de la famille Sabatier, construite à Paris par Jacques Rothschild & fils, possède poches nombreuses et commodes aménagées dans la garniture intérieure. Ces rangements permettent d'avoir à portée de main montre, livres, jeux de cartes, objets de toilette, etc¹².

Le chant et la musique

Assemblés dans un même lieu confiné, les voyageurs peuvent chanter et jouer de la musique. Au XIX^e siècle, la musique savante jouée dans les salons privées se divise en trois courants : le **romantisme** symbolisé par Ludwig Van Beethoven, Richard Wagner ou Franz Schubert, le **réalisme** représenté par Jacques Offenbach et le **symbolisme** incarné par Claude Debussy.

Le **glockenspiel** témoigne du goût de la famille Sabatier pour la musique. Son nom signifie "clochette qui sonne". Cet instrument de musique appartient à la famille des percussions. Il se compose de lames métalliques mises en vibration grâce à un clavier. Cette lame vient ensuite percuter une cloche émettant un son clair. La petite taille de cet objet permet de le transporter lors des déplacements et voyages afin de pratiquer les leçons d'éducation musicale et d'égayer les longues heures de transport.



Le château d'Espéran conserve encore de nombreuses partitions de musique.



Sorte de petit clavecin portatif, le glockenspiel de la famille Sabatier.

12. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les équipements et bagages du XIX^e siècle.



Le guide Joanne pour les Pyrénées, Paris, Hachette, 1885.

La lecture

Pour ranger les livres lors des déplacements et voyages, des armoires et bibliothèques portables sont installées dans les voitures.

Plusieurs types de lecture se développent au XIX^e siècle : les guides d'itinéraires, les romans, la presse et la littérature enfantine.

Les guides d'itinéraires

Ancêtres des **guides bleus** créés en 1919, les guides Joanne, du nom de leur éditeur Adolphe Joanne, connaissent un grand succès au XIX^e siècle. Plusieurs collections guident les voyageurs sur les routes de France et des pays étrangers.

Les guides-itinéraires apparus vers 1860, suite au développement des chemins de fer, se caractérisent par leur couverture en percaline bleu nuit et leur lettrage doré. À travers 19 tomes, ils décrivent les curiosités touristiques, les lieux naturels remarquables et les activités artisanales, industrielles et commerciales des régions de France. Certains tomes correspondent à des monographies de stations balnéaires et thermales, lieux de tourisme en vogue au XIX^e siècle.

La collection des **guides Diamant** de couleur bleu nuit s'attache à la description de pays étrangers européens. Elle est déclinée en petit format de couleur vert émeraude à partir de 1866.

D'autres éditeurs se lancent dans la production d'ouvrage de voyage. Les livres de poche proposant des itinéraires de promenades se multiplient.

Le roman

Le XIX^e siècle est le siècle du roman. Au **roman d'aventure** (Gustave Aimard, Gabriel Ferry, Louis Noir) et au **roman sentimental** (Charles Mérouvel), se mêlent de nouveaux genres : **historique** (Walter Scott, Victor Hugo, Alexandre Dumas), **réaliste** lorsqu'il décrit les mœurs et la société d'une époque (Balzac), **psychologique** lorsqu'il s'attache à retranscrire les sentiments et pensées de l'auteur ou de son personnage (Chateaubriand, Stendhal), ou **naturaliste** (Zola, Jules et Edmond Goncourt).

La presse

Lire la presse est une activité qui symbolise le rang social des hommes. L'élite doit être tenue informée des événements en cours dans la société française et européenne : faits divers, commerciaux, politiques, etc.

Les éditeurs de journaux profitent également de l'essor du roman en publiant, avant, pendant ou après l'édition originale, des **feuilletons-romans** ou **romans-feuilletons**, d'inspiration populaire.

La littérature enfantine

Des romans s'adressent plus particulièrement au jeune public tels que les **contes** comme *Blanche-Neige et les sept nains* ou les livres de la Comtesse de Ségur, de Jules Verne et d'Hector Malot.



La bibliothèque du château d'Espeyran.



Le château conserve de nombreux exemplaires de journaux de presse, comme par exemple *Le Bulletin officiel des courses de chevaux*.

L'écriture

Parallèlement à la lecture, l'**écriture** peut aussi être pratiquée dans les transports malgré les inconvénients, cahotements et mouvements, provoqués par l'état des routes et l'inconfort de certains véhicules.

Des plumes à écrire spéciales sont fabriquées. Elles portent en France le nom de **Tilset**. Généralement en corne ou en métal, elles possèdent une petite capsule dans la partie supérieure qui libère l'encre directement dans le bec de la plume. Bien fermée, elle peut être portée sur soi et résiste parfaitement aux voyages.

Les jeux

Le voyage est un moment privilégié en famille qui permet de partager des instants de convivialité autour de jeux.

Les jeux d'enfant

L'industrie du jeu se développe au XIX^e siècle. Le prix de ces objets ne permet pas aux familles les plus pauvres d'accéder à un tel luxe : seuls les enfants issus des classes sociales supérieures ont accès à ces plaisirs. Les petites filles jouent à la **poupée en porcelaine**, à la **dînette**, tandis que les petits garçons consacrent leur temps libre aux **petits soldats en plomb**, aux **autos, trains, bateaux en fer blanc**.

Les jeux de cartes

Au XIX^e siècle, plusieurs jeux de cartes sont à la mode comme la célèbre **bataille** ou encore le **mistigris**. Ce divertissement se joue avec cinq cartes et une retourne déterminant l'atout. La carte appelée Mistigris l'emporte sur toutes les autres.

Durant la seconde moitié du siècle, la **manille**, venue d'Espagne, connaît un engouement. Ce jeu de 32 cartes compte dix cartes basses. Le dix ou manille est la carte la plus forte, elle est suivie de l'as ou manillon. Plusieurs variantes apparaissent à la fin du siècle telles que la manille parlée, la manille aux enchères, la manille aux enchères avec misère, le dix-sept, la manille à deux...

Regarder le paysage

Les voyages sont aussi un instant privilégié pour admirer les beautés du paysage. De nombreux écrivains adeptes des voyages hippomobiles racontent dans leur écrit leurs aventures : Victor Hugo, Georges Sand, Prosper Mérimée, etc.

Les activités manuelles

Les femmes peuvent aussi profiter de ce moment pour pratiquer des activités manuelles telles que la **couture** et la **broderie**.

Les longues distances et les durées des voyages au XIX^e siècle offrent des moments de détente, d'occupation et de loisir qui sont représentatifs de la classe sociale qui pratique ces déplacements. De la lecture à l'écriture, du chant à la musique en passant par les jeux de cartes, la couture ou la broderie, seule l'élite de la population pouvait à la fois apprécier ces moments d'éducation et de plaisir.



Cuisinière pour enfant appartenant à la famille Sabatier.



Poupées des enfants de la famille Sabatier.



Coffret à jeu d'échec des Sabatier d'Espeyran.



Coffret à jetons de la famille, utilisés pour les jeux de carte.



Grande diligence, Victor-Jean Adam, XIX^e siècle.

Les voitures hippomobiles

Longtemps l'homme ne s'est déplacé qu'à pied ou à cheval. Les chars, charrettes et chariots n'étaient utilisés qu'à des fins militaires ou pour le transport de voyageurs incapables de monter à cheval : les femmes, les vieillards ou les impotents.

C'est au XVI^e siècle que la voiture destinée au transport des personnes prend son essor. Désormais est appelée voiture "*toute machine mobile susceptible d'être appliquée au transport des personnes ou des marchandises, montée sur roues, sur patins ou sur brancards, tirée ou portée par un ou plusieurs équidés*"¹³. Très rapidement, les modèles se diversifient, évoluant en véritables œuvres d'art, au point de devenir un symbole de la puissance et de la richesse : rouler en voiture, c'est paraître.

Au XVIII^e siècle, ces véhicules, de plus en plus légers et sophistiqués, sont le fruit de l'intervention d'un grand nombre d'artisans. Pour réaliser la voiture qui exprime par sa beauté et sa finesse le rang social occupé par son propriétaire, sont mis à contribution un dessinateur, un menuisier, un sculpteur, un ciseleur, un charron, un bourrelier, un sellier, un serrurier, des peintres, un brodeur...¹⁴ Qu'elle soit publique ou privée, la voiture est un véritable objet d'art.

Au XIX^e siècle, la carrosserie explose en France, où sont dénombrés pas moins de 3 500 ateliers, proposant à leurs clients des modèles variés, partant des plus rustiques pour aboutir aux plus précieux, des simples véhicules utilitaires voués au transport des marchandises aux élégantes voitures sportives que le propriétaire conduit lui-même d'une main experte. Paris est au milieu du siècle la capitale de la carrosserie.

Les grands voyages

Avec des moyennes de 12 à 20 km à l'heure suivant les équipages, il est évident que les notions de temps et d'espace de nos ancêtres étaient bien différentes des nôtres. Voyager sur de longues distances était une véritable entreprise, non exempte de dangers, dus aussi bien à l'état de la route, aux intempéries, à la défaillance des hommes, des animaux ou du véhicule lui-même, aux attaques de brigands... Il fallait compter une douzaine de jours pour relier Paris à Montpellier en ménageant la voiture, son attelage et ses passagers, en multipliant les étapes, pour changer les chevaux ou laisser quelque repos aux voyageurs.

Transports collectifs

Pour les longs déplacements, avant l'apparition du chemin de fer, les simples particuliers devaient recourir aux services des compagnies de messageries – messageries royales ou messageries générales de France – qui assuraient les premiers transports en commun. Les **grandes diligences** étaient formées de trois compartiments, comportant à l'avant un coupé ou cabriolet, au centre une berline, à l'arrière une rotonde et sur le toit, une banquette ou impériale, les tarifs variant suivant le confort de la place.

Plus rapides, parce que prioritaires aux relais, mais également plus chères, les **voitures de poste**, qui assuraient le transport du courrier, offraient moins de promiscuité (4 passagers au maximum). Ces véhicules comportaient un coupé fermé à trois places, un cabriolet à l'avant pour le courrier et un passager, et un coffre à l'arrière pour les dépêches. Les quatre chevaux étaient conduits par deux postillons, montant les deux chevaux de gauche.



Dessin anonyme représentant la malle poste d'Adam Briska, 1842 .

13. J.-L. Libourel, *Voitures hippomobiles, vocabulaire typologique et technique*, Monum, éditions du patrimoine, Paris, 2005, p. 60.

14. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les équipements et bagages du XIX^e siècle.



Berline de voyage du château d'Espeyran fabriqué par Vdel à Paris .

Transports privés

Les voyageurs plus aisés, comme les Sabatier, pouvaient disposer de leur propre véhicule pour franchir de longues distances. La **berline de voyage** d'Espeyran a été construite par Jacques Rothschild et fils, carrossiers à Paris depuis 1838, et fournisseurs de plusieurs cours européennes. Cette grande voiture à quatre places intérieures pour les maîtres, et quatre places extérieures pour les domestiques, est équipée de coffres fixes à l'avant et à l'arrière, et de malles conçues pour être transportées sur le toit, dont elles épousent le galbe (les "vaches"). Des poches, nombreuses et commodes, ménagées dans la garniture intérieure, servent à garder sous la main tous les menus objets indispensables à l'agrément du voyage : montre, livres, jeux de cartes, objets de toilette. La berline était tirée par quatre chevaux menés en grandes guides par un cocher, juché sur le siège à l'anglaise élevé au-dessus du coffre antérieur sur de hautes ferrures, ou attelés en poste et montés par deux postillons. Un timon courbe de la berline de voyage de la famille Sabatier, pour l'attelage en poste se trouve encore dans le hangar à voiture du château d'Espeyran.

Équipements

Des voyageurs plus pressés dédaignaient les arrêts aux auberges de relais et la compagnie de voyageurs plus ou moins recommandables. Ils se dotaient alors de **dormeuses**, ces véhicules "convertibles" dont les sièges pouvaient se transformer en lit, tel le landau-dormeuse de campagne de Napoléon I^{er}, construit à Paris en 1812 par Getting, abandonné à Waterloo le 18 juin 1815 conservé au château de Malmaison. Pour éviter le moindre arrêt, certains de ces véhicules étaient même pourvus de commodités¹⁵.

Le voyage devait-il se prolonger ? Les riches voyageurs comme les Sabatier louaient appartements meublés, linge de table et vaisselle, ou partaient escortés par un **fourgon à bagages**, qui emportait le surplus de bagages.

Certaines excursions ont suscité la création de modèles originaux. Ainsi, la **voiture de côté** permettait aux voyageurs de profiter entièrement du paysage sans avoir à se tordre le cou, les sièges étant disposés perpendiculairement au sens de la marche.

Bien évidemment, tous ces véhicules de voyages étaient équipés pour le plus grand confort des voyageurs et dotés de toutes les commodités nécessaires à leur toilette.



Nécessaire de voyage de Frédéric Sabatier d'Espeyran.

15. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les équipements et bagages.

Courts déplacements et promenades

Les grands voyages n'étaient pas les seuls déplacements auxquels se livraient les hommes du XIX^e siècle. Il fallait aussi se déplacer en ville, pour ses affaires, ses sorties, ses promenades. Les véhicules alors utilisés étaient plus légers, de taille plus réduite, souvent destinés au transport de deux personnes. Le château d'Espeyran possède deux voitures de ce type.

Le petit **coupé de ville** est une voiture fermée, pour deux passagers et un enfant, sur un strapontin. Il s'attèle à deux chevaux menés par un cocher. Les proportions harmonieuses, le profil élégant, les volumes équilibrés de ce coupé, attestent qu'il a été fabriqué par un carrossier de talent, vraisemblablement le parisien Charles Vermot. Sa caisse autoporteuse, faisant corps avec le coffre sur lequel est établi le siège du cocher, est montée à l'avant sur des ressorts à pincettes et à l'arrière sur des demi-pincettes reliées par un ressort droit en travers. Le coupé est la voiture de ville la plus utilisée durant les deux derniers tiers du XIX^e siècle, comme voiture privée ou comme voiture de louage, popularisée alors sous le nom de **fiacre**.

Plus sportif, le **mail-phaéton** est une voiture que menait son propriétaire, conduisant deux ou quatre chevaux de sang. Construit par Baptiste Thomas, carrossier à Paris entre 1843 et 1875, cette élégante voiture de ville et de promenade tire son nom de sa suspension, comparable à celle des *mail-coaches* anglais, souple et très confortable. À l'avant, le siège en rotonde garni de cannages, est couvert par une grande capote à double compas. À l'arrière, se place le siège occupé par un groom, qui gardait l'attelage à l'arrêt. Le juste équilibre des proportions, la légèreté des pièces du train, font de cette voiture un véhicule de luxe, dont la conduite mettait en valeur les qualités sportives de son propriétaire¹⁶.

Pour des promenades au parc, bourgeois et aristocrates utilisaient des voitures décapotables ou découvertes. Le **landau** est un véhicule à deux fonds et deux portières, pour quatre passagers, qui peut se couvrir ou se découvrir par deux capotes de cuir se rejoignant au-dessus des portières. Ce véhicule fut très en vogue dans les années 1880.

Entièrement découverte, la **calèche** est un véhicule de luxe, à deux fonds contenant chacun un siège pour deux personnes. On y accède par deux petites portières ouvertes au centre des panneaux latéraux. Il existe des calèches de gala, de ville, de voyage, et comme le landau, la calèche peut être attelée en poste ou à la d'Aumont, deux postillons chevauchant les deux chevaux de gauche qui conduisent l'équipage.

Ces véhicules destinés aux loisirs ou aux déplacements professionnels ont connu de nombreuses déclinaisons, comme, par exemple, la **briska** (Félix Sabatier, frère de Frédéric, possédait à Montpellier un véhicule de ce type), le **wourch**, la **lilloise**, la **marquise**, le **sociable**... plus ou moins luxueuses, et plus ou moins confortables.



Coupé de ville du château d'Espeyran.



Mail-phaéton du château d'Espeyran, construit par Jean-Baptiste Thomas.



Calèche en gondole
Recueil de planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, Paris, Brisson, 1771, 9 volumes, Tome IX.



Timons du garage des Sabatier : le courbe était utilisé pour l'attelage en poste de la berline de voyage.

16. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les hommes du cheval.

Les véhicules à usage spécifique

Certains véhicules de maîtres ont été réalisés pour des utilisations particulières. Tel est le cas, par exemple, du **break de chasse** du château d'Espeyran. Ce véhicule de grand modèle a été construit à Paris, entre 1838 et 1857 par Ehrler, l'un des meilleurs et des plus célèbres carrossiers parisiens du Second Empire, fournisseur attitré de Napoléon III, ainsi que du roi d'Espagne et du khédivé d'Égypte.

Le grand break est un véhicule sportif, attelé à quatre chevaux, menés en grandes guides par le propriétaire. Il est utilisé pour l'exercice des chevaux, pour les longues promenades dans la campagne, pour les parties de chasse. Huit passagers peuvent y prendre place sur quatre sièges transversaux. À l'avant et à l'arrière de la caisse, sous les sièges, sont aménagés deux compartiments aérés par de petites ouvertures dans les panneaux latéraux : ils étaient destinés à loger les chiens pour la chasse.

Un autre véhicule de service se trouve dans les collections du château d'Espeyran. Il s'agit de la **grande wagonnette**, ou **break d'écurie**, magnifique véhicule de service, aux dimensions imposantes, utilisé pour l'entraînement des chevaux, pour les déplacements des domestiques, pour l'approvisionnement du château, mais aussi pour les promenades ou pour ramener le gibier tué à la chasse. Elle transportait des passagers assis sur deux banquettes longitudinales, accessibles par une portière ouverte au centre du panneau arrière et pouvait être couverte d'un dais en bois amovible et fermée sur les côtés par des rideaux de toile cirée, abritant les voyageurs du soleil ou de la pluie. Elle s'attelait à deux ou quatre chevaux, menés par un cocher, ou par le propriétaire.

Le monde agricole disposait également de véhicules pour les travaux des champs. **Charrettes, haquets, tombereaux, plateaux, fourragères, jardinières** permettaient le transport des foins, des sacs de grains, de charbons, de tonneaux, des produits de la ferme ou des pondéreux.



Break de chasse du château d'Espeyran, construit par Ehrler.



Break d'écurie du château d'Espeyran.

D'un autre côté, les **rues** des villes voient défiler des véhicules plus spécifiquement urbains. Des **omnibus publics**, grandes voitures de transport, desservent des lignes régulières. On accède à l'intérieur de la caisse vitrée sur toute sa longueur par une porte ouverte dans le centre du panneau arrière. Le siège du cocher est fixé sur le devant de la caisse et à son sommet.

Déjà, la ville est sillonnée par des **voitures publicitaires** ou à **réclame**, qui vantent des produits dont elles évoquent parfois la forme.

Enfin, l'habitat dense des grandes villes réclame des formes adaptées de lutte contre l'incendie : les **voitures à incendie**, à deux ou quatre roues pour le transport du matériel, pompe, échelle, lance. Certaines, équipées de sièges ou de bancs, peuvent prendre à leur bord des sapeurs-pompiers. D'autres types de voiture étaient à usage spécifique : les voitures de gala utilisées pour les grandes occasions, ou encore, les voitures à usage funéraire.

Grande est la diversité de tous ces véhicules. Des classifications peuvent en être établies en fonction du nombre de roues (1, 2, quelquefois 3, 4, mais également patins, ou brancards fixés entre deux équidés), de la destination du véhicule (pour le transport des personnes ou des marchandises), du type de la caisse (un ou deux fonds, fermée ou ouverte), du système de suspension (ressorts plus ou moins nombreux, forme), enfin du train et de l'attelage. La seconde moitié du XIX^e siècle est marquée par le développement d'engins modernes, voués à remplacer la force hippomobile : voiture à moteur, à vapeur, etc.

Il existe en France entre 500 et 600 véhicules hippomobiles conservés dans les collections et musées publics, dont une vingtaine est antérieure au XVIII^e siècle. Quarante-deux sont classés au titre des monuments historiques parmi lesquels les cinq véhicules du château d'Espeyran.



Omnibus de 56 places porté par six roues, appelé bitricycle, à deux compartiments latéraux, construit par M.J. Audineau.



Char funèbre, *L'illustration*, 7 juillet 1860, n°906.



Voiture à vapeur, *Journal des Haras*, Tome II, planche 14.



L'atelier du sellier-carrossier

L'Encyclopédie ou Recueil des planches sur les sciences, les arts libéraux ou les arts mécaniques, Paris, Brisson, 1771, 9 volumes, Tome IX, article "sellier-carrossier, planche I".

Les métiers de la carrosserie

Depuis son apparition au III^e siècle avant J.-C., la voiture a toujours été considérée comme un **outil de déplacement**, comme un véhicule permettant le **transport de personnes** et de marchandises. À partir du XVII^e siècle, il faut ajouter à cela la **fonction de représentation** : par ses dimensions, ses ornements et la beauté des matériaux qui la composent, elle permet d'**affirmer le rang social de ses propriétaires**. Un soin tout particulier est donc apporté lors de la fabrication. Pour les plus aisés, il ne s'agit plus d'avoir une simple voiture, mais plutôt de posséder un véritable objet d'art.

Au XIX^e siècle, les métiers de la carrosserie sont très nombreux de par la diversité des matériaux et des différentes techniques utilisées pour élaborer les véhicules. La réalisation d'une voiture hippomobile requiert ainsi **un grand nombre d'artisans spécialisés**, notamment en arts décoratifs.

L'émergence de la carrosserie au XIX^e

Dès la première moitié du XIX^e siècle, et ce malgré la crise révolutionnaire qui a contrecarré l'artisanat de luxe, la sellerie-carrosserie parisienne émerge peu à peu, passant de 163 ateliers, en 1800, à 235 en 1820. Il ne s'agit pas alors de grandes entreprises mais plutôt de petits ateliers réalisant une production limitée de voitures et qui comprennent seulement quelques ouvriers autour d'un seul maître.

À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, la France connaît une véritable expansion des activités liées à la carrosserie. En 1878, par exemple, elle compte 3 500 carrossiers, charrons et constructeurs de voitures de transport. Cet essor de l'industrie hippomobile va de pair avec le développement de la fabrication de pièces détachées en série (roues, lanternes, essieux, etc.) et la formation de grandes entreprises industrielles.

Paris, capitale mondiale de la carrosserie

Sous le second Empire, l'essor de la carrosserie française est considérable. Elle se développe dans toute la France et en particulier à Paris où se multiplient de grandes maisons spécialisées dans la carrosserie de luxe, qui produisent des voitures des plus raffinées destinées à une clientèle fortunée.

Leurs ateliers se situent dans les quartiers aisés, tels que les 8^e, 9^e et 16^e arrondissements, et plus particulièrement autour de l'avenue des Champs-Élysées. Ceux-ci acquièrent une renommée dépassant largement le territoire français, en diffusant leurs modèles dans toute l'Europe. Paris est alors la capitale incontestée de la carrosserie, devançant même sa rivale anglaise.

Le terme carrossier, désignant au XVIII^e siècle l'artisan réalisant les caisses des voitures ou les carrosses, désigne alors au XIX^e siècle ces artisans spécialisés dans la construction des voitures de luxe.

Ehrler, fabricant du break de chasse du château d'Espeyran, est l'un des plus célèbres carrossiers parisiens. Il est le fournisseur attitré des Écuries impériales de Napoléon III et de plusieurs cours étrangères au XIX^e siècle. Ses véhicules sont particulièrement soignés et de grande élégance.



Break de chasse du château d'Espeyran, construit par Ehrler.



Marque du carrossier Ehrler à Paris, apposé sur un chapeau de roue du break de chasse du château d'Espeyran.



De grands carrossiers indépendants

Au XIX^e siècle, et ce pour augmenter le contrôle de l'ensemble du processus, les grandes maisons décident peu à peu de **regrouper les différents métiers** nécessaires à leur activité en un seul et même lieu. Les grands carrossiers comme Belvalette, Binder, Labourdette, Kellner, ou le célèbre carrossier parisien Thomas Baptiste (qui a réalisé le mail phaéton du château d'Espeyran) sont alors à même de fabriquer et d'associer tous les éléments de bois et de métal nécessaires à la construction des véhicules. Ils travaillent **de façon indépendante** en réalisant la totalité des pièces de leurs voitures.

Durant près de six semaines les ouvriers de la maison Binder créent, assemblent et posent toutes les pièces nécessaires à la fabrication des véhicules, sans oublier les garnitures (textiles et cuirs), les sculptures et les peintures.

Le fait de fonctionner indépendamment permet non seulement aux carrosseries de luxe de travailler plus rapidement, mais également de créer du "sur mesure" et de réaliser des prototypes que les ouvriers peuvent adapter rapidement suivant les goûts des acheteurs. En parallèle, l'apparition des expositions de véhicules, des magasins et des catalogues permet chaque année de présenter les nouveaux modèles et de dicter les modes.

Le travail indépendant, peu courant au XVIII^e et au début du XIX^e siècle, hormis en Belgique et en Angleterre, se développe en France jusqu'à devenir le mode d'organisation par excellence. Ainsi, dès 1860, les grands carrossiers parisiens reconnus comme les meilleurs au monde en triomphant durant les expositions universelles.

La carrosserie française en province

Au XIX^e siècle, les fabricants de voitures hippomobiles ne sont pas simplement présents à Paris, mais également **dans toutes les villes de France** : 80 carrossiers à Toulouse, ou encore 50 à Bordeaux et Lyon. Les carrossiers sont installés tant dans les villes que dans les villages, où ils peuvent réaliser de la simple charrette au coupé de ville.

Au château d'Espeyran se trouvent des objets signés et marqués la maison de sellerie-carrosserie Villa, installée à Montpellier.

Marque du fabricant Villa "Sellier et carrossier derrière la Comédie" à Montpellier sur la selle d'amazone du château d'Espeyran.

La création d'une voiture hippomobile

Pour qu'elles soient utilisables et qu'elles correspondent aux exigences de la clientèle, toute voiture hippomobile doit passer à travers les mains de nombreux ouvriers sachant travailler toutes les matières.

Comment créer un véhicule ?

Au sein des grandes maisons et de l'industrie de luxe, les voitures sont réalisées **sur mesure**.

Le travail revient tout d'abord aux **dessinateurs** qui imaginent la forme et l'échelle du véhicule en exécutant les plans à l'échelle.

Une fois le dessin élaboré, les **menuisiers** entrent en jeu : grâce au plan, ils créent la caisse et les différentes parties de bois qui orneront la voiture. Ensuite, les **charrons, forgerons, ferronniers et serruriers** montent la structure. Il s'agit alors de fabriquer et d'ajuster tous les éléments propres au bon fonctionnement du véhicule : pose des roues, ferrage des portes et des capotes, création et ajustement des lanternes, des marchepieds et des garde-crottes.

Enfin, une des phases les plus exigeantes dans la fabrication du véhicule de luxe est la mise en peinture. Elle va donner une finition des plus soignées à la voiture, et va permettre de la personnaliser, selon le vœu de l'acquéreur. Celui-ci peut choisir d'y apposer certains signes, emblèmes ou inscriptions, permettant d'identifier le propriétaire. Ainsi, les voitures d'Espéyan sont de couleurs vert et crème, correspondant à la livrée de la famille Sabatier. De plus, les portières de leurs voitures étaient à l'origine ornées des armes de la famille, insigne propre, permettant ainsi d'en distinguer le propriétaire. Celles-ci ont aujourd'hui disparu.

Selon les fabricants, les voitures pouvaient être livrées soit finies, complètes et immédiatement utilisables, soit "en blanc", sans peinture et sans garniture. Ces dernières étaient alors terminées dans de petits ateliers spécialisés.

Une carrosserie perfectionniste

Au XIX^e siècle, les transformations économiques et politiques amènent un nouveau type de clientèle composé de la haute bourgeoisie enrichie par le commerce, l'industrie et la finance. Cette nouvelle clientèle exige des voitures plus économiques, plus pratiques, rapides, confortables et sportives. Seulement, les exigences de qualité restent les mêmes car la voiture, quelle qu'elle soit, reste un **indicateur de la réussite sociale** par excellence. Son aspect doit donc être le plus flatteur possible.

Les carrossiers français, pour arriver à un véritable degré de perfection dans leurs réalisations, apportent peu à peu des **innovations techniques** : bandage des roues en caoutchouc, allègement des trains et caisses, suppression des flèches, utilisation des bois cintrés, brancards réglables et articulés, apparition des freins "à câble", glaces escamotables, capotes faciles à plier, etc¹⁷.



Plans d'une berline de voyage à 4 portières
L'Encyclopédie ou Recueil des planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, Paris, Brisson, 1771, 9 volumes, Tome IX, article "sellier-carrossier" planche VII.



L'atelier du menuisier en voiture
L'Encyclopédie ou Recueil des planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, Paris, Brisson, 1771, 9 volumes, Tome IX, article "menuisier en voiture", planche I.



Armes de la famille peintes sur les portières des voitures des Sabatier d'Espéyan.

17. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les équipements et bagages du XIX^e siècle.



Le guide du carrossier et des équipages à Paris : revue de la construction des voitures et des automobiles, octobre 1907.

L'apparition de formations et de guides techniques

Au début du XIX^e siècle, l'**enseignement professionnel** est inexistant dans la carrosserie. Il faut attendre 1867, pour que les ouvriers ayant quelques notions de dessin commencent à enseigner leur pratique et à les diffuser auprès des autres artisans.

Peu à peu, grâce à une demande formulée par les délégués des ouvriers menuisiers - carrossiers lors de la seconde exposition universelle, dite *Exposition universelle d'Art et d'industrie* (1867), des cours techniques voient le jour et sont appliqués aux ouvriers carrossiers de Paris.

Dès 1873, la chambre syndicale ouvrière de la carrosserie met en place des cours dans ses locaux parisiens. La chambre patronale, reconnaissant l'utilité de ces enseignements, propose alors de les développer en allouant une subvention, mais à condition qu'elle prenne part à la direction de la chambre syndicale. Celle-ci, soucieuse de garder son indépendance, refuse l'offre. Les formations se poursuivent grâce à une subvention annuelle de 5 000 francs du conseil municipal.

Le 7 mars 1878, se crée une **société d'instruction professionnelle et artistique de la carrosserie**. Elle est fondée par les carrossiers de France et leurs adhérents, sous le patronage de la chambre syndicale des carrossiers, charrons et selliers du département de la Seine. Son but principal est de perfectionner l'enseignement technique proprement dit grâce à des discussions et des travaux pratiques sur les questions d'art, de science et d'industrie. Elle permet ainsi de **former des ouvriers d'élite** capables de créer tous types de véhicules, des plus rudimentaires, aux plus luxueux. Cette institution distribue également chaque année des **médailles**, accompagnées d'une somme d'argent, afin de promouvoir les contremaîtres et les ouvriers les plus méritants, ayant au moins dix années de présence chez le même patron.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, une revue consacrée à la construction des voitures, se développe : "*Le guide du carrossier et les équipages à Paris*". L'ensemble des articles est traité par des professionnels travaillant dans l'industrie de la carrosserie. Les textes renferment alors de multiples informations, notamment sur les modes de Paris ou de Londres, intéressant les fabricants ou les consommateurs. Certains articles, méthodes ou esquisses étaient traités par des professeurs chargés de l'enseignement technique. Cette revue incontournable est un véritable manuel où s'instruisent un grand nombre d'industriels de la carrosserie. Diffusée dans tous les pays d'Europe, en Amérique du Nord et en Amérique latine, elle fait connaître les modèles français dans le monde.

Les différents métiers au sein des ateliers

Pour réaliser un véhicule hippomobile, qu'il s'agisse d'une maison de grande renommée ou d'une petite entreprise, la répartition des tâches au sein des ateliers n'est pas toujours très claire. Il est malgré tout possible de présenter plusieurs corps de métier mettant en œuvre des matières premières de très grande qualité et d'une grande diversité.

→ **Le dessinateur en voiture** est un artiste créant les modèles de voitures et les ornements pour les décorer. Au XIX^e siècle, les modèles présentés de profil sont innombrables et sont parfois publiés dans "*Le guide du carrossier et les équipages à Paris*", au sein des journaux spécialisés en sellerie et en carrosserie, dans des albums de dessins ou encore dans des catalogues publicitaires. Les dessins techniques, eux, sont complexes et fondés sur la géométrie descriptive. Ils permettent la réalisation des formes par des spécialistes en carrosserie, au sein même des ateliers.

→ **Le carrossier** est l'artisan réalisant les caisses, les carrosseries, et même certaines fois la voiture en totalité. Il est souvent associé au véhicule luxueux.

→ **Le menuisier en voiture** construit les caisses des voitures et tous les bois que l'on retrouve dans les véhicules. Il utilise les mêmes techniques que pour la création de mobilier.

→ **Le sellier** confectionne les garnitures intérieures et extérieures des voitures : coussins de sièges, capotes en cuir, garde-crotte, garde-boue, harnais de luxe, etc.

→ **Le charron** s'occupe de la partie en bois du train des voitures et façonne les roues. Il peut également construire des véhicules simples sans carrosserie, comme les charrettes ou les chariots.

→ **Le tourneur** réalise les moyeux de roues. Certains réalisent les éléments décoratifs comme les pommes de pavillons ou les balustres de sièges.

→ **Le serrurier** crée les charnières et tous les mécanismes permettant l'action de certains éléments des véhicules.

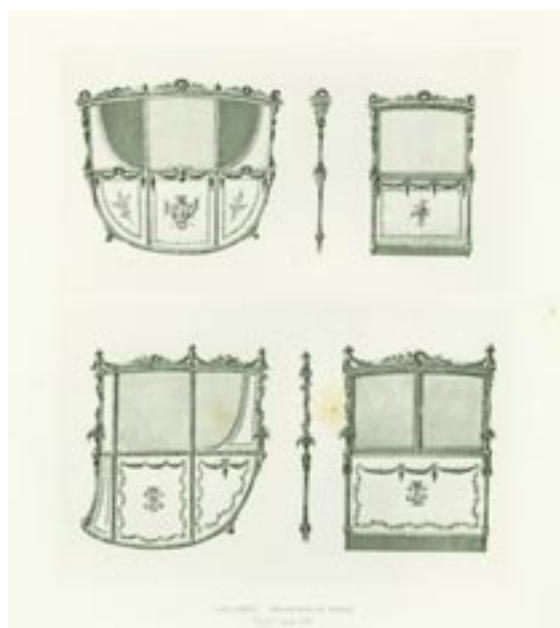
→ **Le forgeron, le fabricant d'essieux et de ressort** produisent les pièces métalliques, qu'il s'agisse du train, des roues et de divers accessoires en fer (essieux, marchepied, crics, etc.).

→ **Le bronzier** crée les éléments en bronze doré destinés à la décoration des voitures luxueuses : charnières et poignées de portières, applique, courroie, garniture du pavillon (pommes, couronnes, fleurons, clous décoratifs), etc.

→ **Le plaqueur** est chargé de recouvrir un alliage de métal d'un métal précieux (exemple, du laiton recouvert d'argent). Sur les voitures, se trouvent de nombreux éléments ou accessoires plaqués : lanternes, baguettes, poignées de portes, etc.



L'atelier du charron
L'Encyclopédie ou Recueil des planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, Paris, Brisson, 1771, 9 volumes, Tome IX, article "maréchal grossier", planche I.



Dessin d'une berline et d'un coupé de ville de style Louis XVI.



Lanterne du coupé de ville du château d'Espeyran.



Les couleurs de l'écurie Sabatier, le vert et le crème, est présente sur toutes les voitures du château d'Espeyran.



Garniture intérieure en cuir de la berline de voyage du château d'Espeyran.



Marcel Astruc,
*L'automobile à
portée de tous*,
Paris, Charles
Lavauzelle, 1920.

→ **Le sculpteur en voitures** réalise les motifs et les ornements en relief (feuillages, volutes, nervures, etc.) qui se retrouvent essentiellement sur les voitures de cérémonie.

→ **Le peintre en voitures** orne les parois en réalisant un décor couvrant la totalité (train et caisse) ou simplement une partie des panneaux des véhicules.

→ **Le doreur en voitures** applique de la dorure sur certains éléments de la voiture (la caisse, le train).

→ **Le réchampisseur et le fileur** valorisent la peinture de fond en y ajoutant des ornements (tels que des bandes, flammes, baguettes) c'est ce que l'on appelle réchampir. Ceux-ci sont peints dans des couleurs opposées ou suivant un ton différent du fond. Le réchampisseur peint à main levée alors que le fileur, qui peint des filets, le fait à l'aide de règles et de guides.

→ **Le vernisseur** permet de donner de l'éclat et de protéger les peintures en les recouvrant de vernis posés successivement.

→ **Le peintre héraldiste** est spécialisé dans la réalisation de blasons, d'armoiries et de chiffres correspondants aux propriétaires. Ils sont peints sur les panneaux des voitures.

→ **Le lanternier** est un artisan spécialisé dans la fabrication de lanternes pour voiture.

À tous ces métiers, peuvent également être rajoutés ceux qui permettent d'équiper le véhicule ou le harnachement des chevaux : verriers, fournisseurs de tissus, fabricants de bandages et de pneumatiques, de malles et bagages, de fouets et d'éperons, etc¹⁸.

Au XIX^e siècle, la voiture hippomobile reste le moyen de transport de prédilection. Elle réunit des savoirs-faire de professionnels hautement qualifiés et spécialisés.

À la fin du siècle, avec les progrès techniques, l'adaptation du moteur sur les voitures hippomobiles annonce les premières automobiles. Les premières automobiles ont été carrossées par les carrossiers des voitures hippomobiles, jusqu'à l'apparition des carrosseries d'usine.

18. Pour plus de renseignements sur ce point, il convient de lire les fiches sur les bagages au XIX^e et sur les hommes du cheval.

Équipements et bagages

Voyager au XIX^e siècle est une véritable aventure. Plusieurs modèles de voitures hippomobiles (publiques ou privées) sont conçus afin de s'adapter tant au type de voyage¹⁹ qu'à la durée des trajets. Pour limiter les risques liés aux incidents techniques ou à l'insécurité, améliorer le confort des passagers et stocker les bagages à transporter, chacun de ces modèles de voiture est doté de nombreux équipements fixes ou mobiles. Les accessoires installés à l'extérieur de la voiture comme à l'intérieur, sont donc principalement destinés à accroître la sécurité du véhicule ainsi que le confort des passagers.

Les cinq voitures conservées au château d'Espeyran comportent un grand nombre des équipements typiques du XIX^e siècle, et reflètent parfaitement les modes et les goûts des familles bourgeoises de cette époque.

Voyage et sécurité

Quelques équipements sont indispensables à la sécurité de la voiture et de ses passagers.

→ **Les systèmes de freinage** : il existe trois systèmes de freinage pour les voitures. Le **sabot d'enrayage** que l'on glisse sous la roue pour la bloquer, les **bâtons ferrés** qu'un domestique actionne à l'arrière pour retenir la voiture ou encore les **patins de frein**. Dans le cas du break d'écurie du château d'Espeyran, il s'agit d'un patin de frein métallique actionné à l'aide d'une manivelle située sous le siège du cocher.

→ **Le cric** : pour palier les problèmes fréquents de casse de roues, il est indispensable que le véhicule soit doté d'un cric. Cet appareil à crémaillère et à manivelle permet de soulever une voiture pour ôter une roue à réparer ou à changer.



Système de freinage du break d'écurie du château d'Espeyran.

19. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les types de voyage au XIX^e siècle.



→ **L'éclairage** : les voyages en voiture peuvent s'effectuer de jour comme de nuit. Si la route est autrefois éclairée par les porteurs de torche ou de flambeaux, les voitures sont équipées dès la fin du XVIII^e siècle de **lanternes**. Ce sont des boîtes vitrées abritant une bougie jusqu'à la fin du XIX^e siècle. La boîte en métal est percée d'une ou plusieurs faces vitrées et les parois métalliques intérieures sont recouvertes d'une doublure brillante faite de feuilles de cuivres ou de verre servant de réflecteurs de lumière. En 1827, l'éclairage extérieur des voitures publiques est obligatoire, obligation élargie en 1858 à tous les véhicules. Les voitures de voyage peuvent comporter deux lanternes (à l'avant), les voitures de gala, quatre (une à chaque coin). Le coupé de ville, le break de chasse et la berline de voyage du château d'Espeyran sont équipés de deux lanternes avant plus ou moins grandes comportant deux faces vitrées et illustrent parfaitement les techniques d'éclairage des voitures au XIX^e siècle. Le break d'écurie est lui équipé de **porte-lanternes** fixes, laissant ainsi la possibilité d'y placer des lanternes amovibles.

→ **La herse** : afin d'éviter que des vagabonds ou des enfants ne s'agrippent à l'arrière des voitures et voyagent clandestinement, une herse peut être installée. Cette traverse horizontale métallique est hérissée de pointes posée à l'arrière du véhicule.

Lanterne du coupé de ville du château d'Espeyran.



Porte-lanterne fixe du break d'écurie, château d'Espeyran.

Lanterne de la berline de voyage, château d'Espeyran.

Voyage et confort

Les équipements de confort

Monter en voiture n'est pas toujours aisé, notamment pour les femmes embarrassées par leur longue robe.

→ **Les marchepieds** : plusieurs types de marchepieds sont fabriqués au XIX^e siècle : ils peuvent être constitués d'une ou plusieurs marches, attachés à l'intérieur ou à l'extérieur, sur le train de la voiture ou sur la caisse. Il existe des **marchepieds fixes** comme en ont toutes les voitures du château d'Espeyran ou des **marchepieds portefeuilles**, constitués de palettes de tailles décroissantes se repliant les unes sur les autres tels que sur la berline de voyage des Sabatier. Il peuvent parfois être rangés horizontalement dans un tiroir situé dans le plancher de la voiture, appelé alors **marchepied à tiroir**. Il existe également des **marchepieds à recouvrement**, fixés sous la caisse et abrités des éclaboussures de boue par une plaque de tôle à rebord les recouvrant totalement comme sur le coupé de ville du château d'Espeyran ou encore des **marchepieds mécaniques** qui se déplient et se replient grâce à un système commandé par l'ouverture et la fermeture de la porte.

→ **Les poignées** : les poignées de montoir sont fixes et permettent de se hisser jusqu'aux sièges.

→ **Les échelles** : certaines voitures de luxe comportent une échelle pliable ou télescopique. Repliée, elle est accrochée à l'arrière de la voiture, sous le siège des grooms ou dans un compartiment spécial.

→ **Les garde-crottes et garde-boues** : afin de protéger les vêtements des éclaboussures de boue, les véhicules peuvent être équipés d'un garde-crotte. Sorte de panneau vertical fixé au dessus de la coquille, il protège les occupants du siège avant des projections de poussière et de boue soulevées par les chevaux. Les voitures d'Espeyran en présentent différents modèles. Des garde-boues peuvent également être placés au-dessus des roues afin de protéger la voiture des gravillons qui pourraient détériorer la peinture ou le vernis, ou éclabousser les passagers des voitures découvertes.



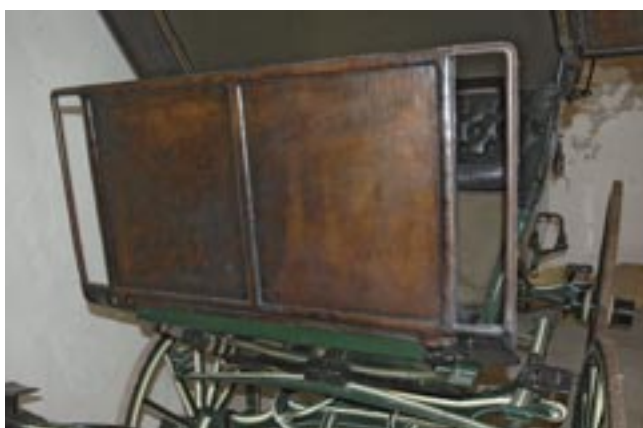
Marchepied fixe du mail-phaéton, château d'Espeyran.



Marchepied portefeuille de la berline de voyage du château d'Espeyran.



Marchepied à recouvrement du coupé de ville, château d'Espeyran.



Garde crottes du mail-phaéton du château d'Espeyran.



Poignée de montoir en cuir de la berline de voyage du château d'Espeyran.



Le cocher était placé à l'avant, *Journal des haras*, tome II, planche 18.

Les sièges extérieurs

Les sièges extérieurs sont en règle générale des **banquettes** montées sur une ferrure, ou sur un coffre de rangement en bois, comme pour les voitures du château d'Espeyran. En général, le siège avant est réservé au cocher, tandis qu'à l'arrière, ils sont réservés aux passagers. Dans le cas de voitures fermées, les sièges extérieurs sont réservés au cocher et aux domestiques. L'arrière de la berline de voyage des Sabatier possède une banquette extérieure pouvant accueillir deux domestiques. Les places arrières du mail-phaéton, destinées elles aussi aux domestiques, sont équipées d'un **tablier**, sorte de grande pièce de cuir posée sur les jambes de ces derniers, afin de les protéger des intempéries.

Certaines voitures sont également équipées de **capotes**, préservant de la pluie ou du soleil. Elles peuvent être fixes ou mobiles, en toile ou en cuir. Le mail-phaéton du château d'Espeyran est ainsi muni d'une capote à double compas protégeant le siège en rotonde garni de cannage du meneur. Certaines voitures découvertes peuvent également être protégées grâce à un **dais** amovible. C'est le cas du break d'écurie des Sabatier qui peut être couvert d'un dais en bois, amovible et fermé sur les côtés par des toiles cirées protégeant les voyageurs du soleil ou des intempéries.

Certaines voitures pouvaient comporter des équipements spéciaux, suivant l'usage qui en était fait. Le break de chasse du château d'Espeyran est aménagé de deux compartiments aérés placés sous les banquettes, à l'avant et à l'arrière de la caisse. Ceux-ci sont destinés au transport des chiens, qui accompagnaient les Sabatier lors des parties de chasse.



Banquette extérieure réservée aux domestiques de la berline de voyage du château d'Espeyran.



Tablier en cuir du mail-phaéton du château d'Espeyran.



Le mail-phaéton du château d'Espeyran possède une capote à double compas amovible.

Les bagages

Les voyageurs du XIX^e siècle se munissent de bagages, riches en formes et adaptés à tous les espaces de la voiture afin de faciliter leur transport sans gêner le confort des voyageurs ou l'équilibre du véhicule. Les voitures construites pour supporter de longs voyages sont équipées afin de recevoir ces bagages. Les différents modèles de **malles** et **coffres** sont sanglés dans les magasins placés à l'avant et à l'arrière de la voiture. Sur le toit de certains modèles est établi une galerie d'impériale constituée de ferrures horizontales formant une bordure au-dessus et autour du pavillon. L'impériale de la berline de voyage du château d'Espeyran supporte des malles qui épousent parfaitement la courbe du toit.

→ **Les coffres** : les coffres sont hauts et courts et doivent être extrêmement solides pour être attachés à l'arrière de la voiture. Pour cela, les coffres doivent être dotés de bandes de fer au fond desquels sont passées des vis à boutons. Ainsi, le coffre ne peut être enlevé et il n'est pas nécessaire d'ôter ou de remettre les courroies à chaque étape. De la même manière, les coffres peuvent également être accrochés entre les roues de devant afin d'avoir toujours ses effets sous les yeux et de soulager un peu les chevaux.

→ **Les vaches** : les vaches sont de larges malles, de la longueur de l'impériale, généralement en cuir de vache et de faible hauteur afin de ne pas déstabiliser l'équilibre de la voiture. Les demi-vaches sont également courantes et ne prennent que la moitié de l'impériale. De construction légère, elles ne peuvent contenir que des objets peu lourds tels les vêtements.

→ **Les boîtes à chapeaux** : les boîtes à chapeaux, trop encombrantes pour être stockées dans la caisse de la voiture, sont des étuis cylindriques en cuir épais fixés à l'extérieur de la caisse pour gagner de la place dans les coffres et éviter qu'elles ne soient écrasées. Elles sont accrochées à l'aide de colliers de fer à l'arrière de la voiture.

→ **Les petits bagages** : d'autres types de petits bagages spécialisés permettent de transporter des objets. Les paniers en osier de forme cylindrique servent à ranger les cannes, les parapluies et les ombrelles. Ils sont fixés sur le côté ou à l'arrière de la voiture pour les promenades et les parties de campagne. Il existe également des équipements spécialisés, tels que la glacière, caisson en bois (souvent en acajou) doté d'un revêtement intérieur étanche en zinc, ou encore le coffre à pique-nique de forme allongée et trapézoïdale, en bois ou en osier tressé servant à ranger les provisions et la vaisselle (fixé le plus souvent sur l'impériale des grandes voitures).

Les bagages sont robustes et leur taille est adaptée aux voitures afin de faciliter leur accrochage. Ils sont souvent recouverts d'une bâche afin de les protéger des intempéries.



Compartiments destinés au transport des chiens du break de chasse du château d'Espeyran.



Malles, dites "vaches", sur la berline de voyage du château d'Espeyran

Confort intérieur

De nombreux équipements peuvent être aménagés et mis à la disposition des passagers afin d'améliorer leur confort pour toute la durée du voyage.

Le mobilier

→ **L'assise** : les voitures de voyages, couvertes ou découvertes, sont le plus souvent dotées de larges **banquettes** offrant plusieurs places non séparées par des accoudoirs comme les intérieurs des voitures d'Espeyran. Certaines voitures possèdent des **strapontins**, petits sièges d'appoint escamotables, sur le devant des carrosses pour les coupés ou aux portières pour les grandes voitures, tel que sur le coupé de ville des Sabatier.

→ **La décoration** : à l'intérieur de la voiture, la garniture contribue au confort grâce au rembourrage, mais participe également à la décoration. Ces revêtements de cuir ou de moleskine tapissent l'intérieur de la caisse. Cette décoration est le reflet du goût et de la mode d'une époque ou l'expression de la fantaisie du propriétaire de la voiture. L'intérieur de la caisse est le plus souvent **capitoné**. De nombreuses passementeries ornent et enrichissent la garniture de la voiture.

Les sièges sont munis de coussins, rembourrés de crin animal ou végétal, recouvert de cuir, maroquin, ou drap. Un coussin particulier de forme allongée et très souple appelé **rouleau de voyage** sert à caler les épaules et le cou. Les voitures du château d'Espeyran ont des intérieurs capitonnés de cuir de couleur verte, couleur de la famille Sabatier et présentent des accoudoirs intégrés aux panneaux latéraux comme sur la berline de voyage. Les coussins des banquettes sont amovibles et le raffinement intérieur est poussé jusqu'à doter les portières de poignées intérieures en ivoire, tel que celles du coupé de ville.

→ **L'hygiène** : un **vase de commodités** peut parfois être aménagé sous un des coussins de la banquette. Ce récipient en céramique ou en cuir verni est placé dans le coffre du siège et fermé à l'aide d'un couvercle de bois ou d'un bouchon en cuir rembourré.

→ **Le chauffage et l'aération** : pour tenir au chaud les pieds des voyageurs, est placée sous le plancher une bouillotte, sorte de boîte en métal étanche remplie d'eau bouillante et recouverte de moquette. Quant aux glaces de la voiture, elles peuvent être ouvertes ou fermées à l'aide de **tirants de glaces** en tissu très raffiné comme c'est le cas sur le coupé de ville d'Espeyran.

→ **Le sommeil** : afin que les passagers puissent dormir, certaines voitures sont équipées de sangles ou de parcloses amovibles sur lesquels est posés un **matelas escamotable**. Ainsi, les voyageurs peuvent y allonger leurs jambes.

→ **La luminosité** : pour protéger les voyageurs de la lumière, des **stores** sont installés à l'intérieur de la voiture. Les fenêtres peuvent être également garnies de **pare-soleil** ou munies de **jalousies** (volets de bois). Des lanternes, appelées **liseuses**, peuvent être installées dans l'habitacle afin de rendre possible la lecture, principale occupation du voyageur.²⁰

→ **L'alimentation** : sous la caisse est aménagé un coffre appelé cave, dans lequel on place de la nourriture, des boissons ou des matelas. Elle est directement accessible depuis l'intérieur de la voiture, par une trappe ouvrant par le plancher.



Strapontin destiné aux enfants du coupé de ville du château d'Espeyran.



Garniture intérieure en cuir de la berline de voyage du château d'Espeyran.



Vitre et tirant en tissu du coupé de ville du château d'Espeyran.

20. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les loisirs et occupations lors des voyages au XIX^e siècle.

Les bagages conçus pour l'intérieur des voitures

Un grand nombre de petits bagages peut être emporté à l'intérieur de la voiture afin de faciliter les conditions du trajet.

→ **La cantine** : la cantine est une boîte sans couvercle divisée en compartiments pour ranger les objets utiles au confort (flacons, vaporisateurs, boîte à poudre, miroir, brosse à dents, cartes de visite, bonbonnière, cendrier, porte-cigarettes, calepins etc.). La cantine est fixée au revers du panneau de devant des voitures lorsqu'il n'y a pas de siège. Les cantines n'étaient donc faites que pour les coupés, les landaulets ou les omnibus privés.

→ **Les nécessaires de voyage** : pour les grandes voitures de voyage, les passagers peuvent emporter leurs nécessaires de voyage. Le nécessaire est un coffret à doublures intérieures avec des réceptacles aux formes adaptées à toutes sortes d'objets. La famille Sabatier possédait un grand nombre de nécessaires de voyage : nécessaire à parfums, de toilette, de couture, à thé, pour l'écriture (écritoire) etc.

→ **Les cassettes** : afin de mettre en sûreté les armes et les objets précieux, l'argent ou encore les bijoux, un tambour, appelé également arsenal ou petit coffret à secrets, est placé en saillie sur le panneau arrière de la voiture.

→ **Les meubles portatifs, pliants ou démontables** : les voyageurs peuvent prendre des petits meubles de voyage, portatifs, pliants, démontables ou à transformation comme par exemple des lits, lits de camp, sièges, tables à jeux, secrétaires.

→ **Les poches** : des filets tendus ou des poches permettent aux passagers de ranger de petits objets et vêtements nécessaires durant le voyage. Plusieurs sont aménagées dans la garniture intérieure de la berline de voyage d'Espeyran afin d'y placer montre, objets de toilette, vêtements, livres ou jeux de cartes.

Le XIX^e siècle connaît un accroissement et une spécialisation des équipements des voitures hippomobiles afin de répondre au mieux aux exigences de sécurité et de confort des voyageurs. Les voitures de la famille Sabatier d'Espeyran en témoignent parfaitement.



La famille Sabatier possédait de nombreux nécessaires de voyages, dont celui-ci, dédié aux parfums.



Échelle pliable du château d'Espeyran.



Les stalles des écuries d'Espéyan comportent encore les écriteaux mentionnant le nom des principaux chevaux de la famille.

Les hommes du cheval

Le cheval occupe une place primordiale dans la société au XIX^e siècle. Fidèle compagnon de l'homme, cet animal est reconnu pour ses nombreuses qualités : force, endurance, beauté, etc. En France, son nombre ne cesse de croître jusqu'à atteindre un cheptel d'environ 2,5 millions de bêtes en 1812-1813. La gestion d'un tel nombre de chevaux est possible par la présence de nombreux corps de métiers divisés selon des fonctions bien précises : l'élevage et le soin, les ouvriers et les artisans, la conduite, les loisirs, l'armée et le monde agricole.

La famille Sabatier d'Espeyran, amatrice de sports de plein air, de chasses, de courses et de driving, fait du domaine d'Espeyran un haut-lieu dédié au cheval. Un haras est construit sur leur domaine de Saint-Gilles. Un bâtiment du château accueille les boxes, les écuries, la remise à voitures et la sellerie d'apparat. Dans le parc, Frédéric installe des bains destinés aux chevaux, encore visibles, ainsi qu'un hippodrome, entendu comme piste d'entraînement, aujourd'hui disparu.

Les soins

Le maquignon est celui qui vend les chevaux. Ils sont connus pour leurs dupes. Ainsi, pour calmer un cheval énervé, ils utilisent des décoctions d'ivraie, de lierre et de pavot, ou encore, des bouillies de féculent afin de donner fièvre allure à un cheval.

Une fois vendu et installé dans l'écurie, le cheval est remis entre les mains du **palefrenier**. Ce domestique est chargé de nourrir, d'abreuver, de maintenir propre, de bouchonner, de brosser, d'étriller et de changer la litière des bêtes qui lui ont été confiées. Cette activité est nommée **pansage**.

Lorsque le cheval est blessé ou malade, est appelé le **vétérinaire** ou **hippiatre**. Ce métier apparaît au XVIII^e siècle, parallèlement au développement des sciences naturelles et à la naissance des écoles vétérinaires comme celles de Lyon et d'Alfort. Auparavant, cette charge était occupée par le maréchal-fermant. Être hippiatre constitue un atout professionnel et social : ce métier compte parmi l'élite de la corporation vétérinaire.

Les connaissances vétérinaires se développent tout au long du XIX^e siècle, et en parallèle, des équipements spécialisés. Au château d'Espeyran, se trouve notamment un mors utilisé pour faire avaler au cheval malade une potion amère.



Mors vétérinaire dans lequel on verse une potion amère pour la faire avaler à un cheval malade. XIX^e siècle, château d'Espeyran.



L.F. Grogner, *Cours d'hygiène vétérinaire*, Paris, Buzard, 1837.



Maréchal ferrant un cheval
L'Encyclopédie ou Recueil des planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, Paris, Brisson, 1771, 9 volumes, Tome IX, article "maréchal-ferrant", planche I.

Au XIX^e siècle, le **maréchal-ferrant** exerce moins ses connaissances anatomiques et vétérinaires, sauf dans des zones rurales désertées par les hippocrates. Cet artisan consacre désormais son travail à poser le fer rouge, à **ferrer** les sabots des chevaux pour protéger la corne de l'usure.

Le **forgeron** répare les harnais et les ferrures, et intervient parfois sur voitures²¹. Cette profession est en constante augmentation durant ce siècle. À Paris, ils sont 644 en 1848, 754 à 1860 et 1491 en 1896.

Le **zootechnicien** est en relation avec le vétérinaire. Il travaille plus particulièrement sur les races des chevaux, les croisements et les améliorations. Il est au cœur d'un débat de société partageant les défenseurs de la race pure et leurs opposants qui prônent les bienfaits des croisements. À cette époque, chaque création de race doit être reconnue par les haras. Elle est ensuite codifiée, définie par des critères puis enfin enregistrée dans un livre généalogique. Au centre de la sellerie du domaine d'Epeyran, le squelette d'Actif, pur-sang arabe qui aurait été ramené d'Égypte par Bonaparte, témoigne de ce goût pour les chevaux orientaux et de leur rôle dans l'élevage équin comme améliorateurs de race.

Enfin, au XIX^e siècle apparaissent de nouveaux métiers intervenant à la mort de la bête. L'**équarisseur** traite les cadavres et revend différentes parties tels que le cuir, les crins qui sont utilisés par le **fabricant de fouets**, le **crinier** et le **tondeur**. La viande est revendue aux **boucheries chevalines**, la consommation de ce produit étant autorisée par une ordonnance en date du 9 juin 1866.



Le squelette d'Actif, dans la sellerie du château d'Espéyran.



Gravure représentant le squelette d'un cheval
 M. Lefour, *Manuel du cultivateur à l'usage des fermes écoles et des établissements d'instructions*, Paris, Dusacq, 1870.

21. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les métiers de la carrosserie au XIX^e siècle.

Les ouvriers et artisans

Tout au long du XIX^e siècle, des **entrepreneurs** tentent de parfaire l'efficacité des harnachements et des attelages afin de rendre plus sûr le matériel, d'obtenir une plus grande efficacité et d'améliorer le bien-être du cheval. Ce travail consiste principalement à **alléger, assouplir et rendre plus résistant** l'ensemble des appareils de direction, de traction, de freinage, de suspension, de reculement et d'enrènement. Ces recherches ont généralement lieu dans les laboratoires des compagnies de transport.

La sellerie du château d'Espeyran témoigne à travers les objets conservés de ces métiers parfois oubliés : selles de cavaliers et d'amazones, brides d'officiers, brides élégantes et raffinées pour la présentation de chevaux de sang, harnais armoriés, filets et mors d'équitation ou d'attelage, étriers, chaînettes et trompes de timon, cravaches et fouets d'attelage.

Les artisans réalisent ensuite ces pièces. La grande diversité des matériaux utilisés (cuir, fer, bois) pour leur fabrication et la spécificité de chacun de ces objets expliquent la coexistence d'une pluralité de métiers indépendants.

Le **bourrelier** est l'artisan qui fabrique principalement des **harnais** de travail. Son nom provient de l'ancienne appellation de cet objet : le **bourrelet**. Il travaille également le gros et le petit harnachement pour les bêtes attelées ou de somme : les bricoles, les colliers, les courroies de trait... Il fabrique aussi les boucles et les chaînes et travaille de ce fait avec le **bouclétier**, le **cloutier**, le **forgeron**, le **taillandier** et l'**éperonnier**.

Le **sellier**, aussi appelé **sellier-carrossier**, participe à la création des voitures hippomobiles. L'**harnacheur** travaille le cuir : il réalise les harnais, selles, brides, caparaçons et fontes. Il colle, coud et décore aussi les arçons. Cette tâche est également effectuée par l'**arçonneur**, artisan charpentier de petit bois.

Les selles des ânes, des mules et des chevaux sont aussi fabriquées par le **bâtier**. Il fabrique également tout le dispositif de transport des charges ou des hommes.

Le **cordier** fournit tous les cordages des chariots et des manipulations : longues, cordes de poulies, traits...

Dans les collections du château d'Espeyran, se trouvent deux selles de postillons utilisées pour la voiture à la d'Aumont de Frédéric Sabatier d'Espeyran. Elles sont taillées dans un cuir fauve et sont signées par Jones, sellier à Paris. La sellerie présente également un harnais de poste pour quatre chevaux, complet, avec licols et grelottières. Il a été réalisé par Lenné, sellier très réputé sous le second empire.



La sellerie présente l'ensemble du matériel nécessaire pour monter ou atteler : selles, brides, mors, harnais, etc.



Selle de postillon pour un attelage à la d'Aumont, avant 1864, château d'Espeyran.



Attelage à la demi-d'Aumont
Le journal des haras, chasses et des courses de chevaux, tome III, 1831, planche V.

La conduite

Le transport du courrier, des bagages et des voyageurs

Les trajets en voiture sont assurés par la compagnie des postes, par des sociétés de transport indépendantes. La conduite est placée sous la responsabilité du **conducteur de diligence**. Dans les compagnies, il inscrit les bagages et les voyageurs, les installe, effectue et surveille le chargement et le déchargement, tente de respecter les horaires, la durée des arrêts et la prise en charge des voyageurs aux relais et s'assure de leur sécurité lors du transport. Ce poste est souvent occupé par le postillon ou le cocher. Les familles aisées possèdent véhicule et ont à leur service le personnel de conduite.

Le **postillon** est chargé de conduire la voiture. Il sillonne les routes et relais. Sa position de conduite évolue. Avant 1830, il monte sur le cheval gauche attelé au timon. La bête fournit alors un double effort, elle tire l'ensemble de la voiture et supporte le cavalier. Par la suite, le postillon s'associe au cocher. Il s'installe alors sur le siège avant, permettant ainsi d'accroître la vitesse et de réduire les risques. Sa main droite fait claquer le fouet tandis que la main gauche tient les rênes.

Le postillon, employé de la compagnie des postes, est reconnaissable à sa tenue vestimentaire composée d'une veste à boutons de métal avec une doublure en laine rouge, d'une culotte de peau ou d'un pantalon de cheval appelé charivari, d'un chapeau en cuir et d'énormes bottes. Il est aussi assimilé au tintamarre provoqué par les grelots et coups de fouets lors de son passage. Une peau de bique le protège lors d'intempéries. Son uniforme change de couleur au gré du siècle, vert sous l'Empire, bleu sous la monarchie, tout comme l'emblème présent sur la plaque qu'il porte au bras gauche, l'aigle impérial ou la fleur de lys. La taille de ses bottes a été reprise dans de nombreux textes d'écrivains mais aussi de caricatures. Ainsi, au moment de s'installer sur le cheval, les bottes sont placées à côté de la bête, le postillon les enfille avec ses chaussures et se positionne sur la selle. L'ensemble est ensuite soulevé par deux aides et installé sur le cheval. Cette profession est soumise à un règlement strict avec des obligations vestimentaires, hiérarchiques, financières et disciplinaires telles que la conduite des malles-postes, la vitesse, les véhicules prioritaires...

La sellerie du domaine d'Espeyran présente encore des équipements liés à l'attelage à la d'Aumont. Sont conservées deux rares livrées composées de culottes de peau blanche blanches, de casques et de toques de soie. Elles sont rayées aux couleurs de la famille, vert et crème. Deux selles, mentionnées ci-dessus, et deux fouetes à culots d'argent ciselés, signés Swain & Adeney de Londres, complètent ces tenues.



Livrées de poste, de garde, d'attelage, de piqueur, *L'illustration*, 28 avril 1860, n°896.



Tenues des postillons de la calèche à la d'Aumont de la famille Sabatier.



Fouets d'attelage de la sellerie.

Le terme "postillon" désigne ainsi deux métiers différents : le postillon des voitures publiques et le postillon des voitures privées n'ont pas la même fonction. Celui rattaché aux voitures publiques est chargé de ramener les chevaux aux relais. Il est ainsi toujours associé à un **cocher**. Depuis un siège élevé placé à l'avant, il conduit une voiture à cheval de maître, de louage, de service ou de transport en commun. Ce professionnel possède de nombreuses qualités de conduite ce qui explique sa position hiérarchique importante dans le personnel des familles aisées. Si bien qu'il est aussi recherché qu'un bon cuisinier. Une seconde hiérarchie existe au sein même de la profession. Un cocher de fiacre n'est pas celui d'un omnibus, d'un tramway et encore moins d'un maître.

Le **maître poste** est en charge des relais dont il doit assurer la surveillance en permanence. Il est le seul habilité à pouvoir louer des chevaux sur les routes des postes pour assurer le transport de relais à relais. De ce fait, tout entrepreneur de voitures publiques et de messagerie doit lui verser 25 centimes s'il n'emprunte pas ses chevaux.

Le maître poste est tenu d'avoir des conducteurs et des chevaux en nombre suffisant pour assurer la conduite des voitures. Responsables des accidents causés par les postillons ou les attelages, il assure l'entretien de la cavalerie et des véhicules.

Ce membre de la compagnie des postes se reconnaît par un uniforme propre, mais proche de celui des postillons.



Attelage à 4 chevaux, Henri de Toulouse Lautrec, huile sur toile, 1881, Paris, Petit Palais.



Le maître poste et son cheval, *Journal des Haras*, Tome IX.



Groom debout à l'arrière d'un coupé, *Le journal des haras, des chasses et des courses de chevaux*, tome III, 1829, planche n°5.



Le piqueur
L'Encyclopédie ou Recueil des planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, Paris, Brisson, 1771, 9 volumes, Tome XII, article "piqueur", planche I.



Le garçon d'écurie, *Le journal des haras*, tome II, planche 22.



Valet de pied assis à l'arrière d'une calèche de ville, *Le journal des haras, des chasses et des courses de chevaux*, tome VI, planche n°18.

Le personnel d'accompagnement

Ce personnel accompagne plus particulièrement les voitures de maître.

Le **groom** est un domestique assis sur un siège extérieur, à l'arrière d'une voiture. Il accompagne son maître qui conduit l'attelage, et se doit de lui porter aide et assistance. Ainsi à l'arrêt, il assure la garde des chevaux et tient parfois les rênes. Deux grooms sont nécessaires pour les attelages à quatre chevaux. Ce domestique porte parfois le nom de **tigre** lorsqu'il s'agit d'un jeune homme, de petite taille.

Le **piqueur** désigne le cavalier qui précède une voiture ce qui explique le nom de son cheval, le coureur. Dans les écuries, il surveille le travail des palefreniers et monte les chevaux neufs afin de les exercer et de les habituer au poids et à la présence de l'homme.

Le **garçon d'attelage** est présent dans les cortèges officiels. Il marche à la tête de chaque cheval attelé. Souvent à pieds, il peut monter un cheval avec une bride à œillères identique à celle des chevaux de la voiture afin des les remplacer en cas d'accident.

Le **valet de pied** est le domestique chargé d'ouvrir la portière, de déplier les marchepieds et d'aider les passagers à monter ou à descendre des voitures. Situé à l'arrière de la voiture, il se maintient debout sur l'entretoise ou assis sur un petit siège²².

Le transport de marchandises

Le **charretier** est la personne qui conduit un véhicule hippomobile de type charrette, chariot, tombereau ou haquet pour transporter des matériaux lourds ou des produits agricoles. Il forme aussi les jeunes chevaux et fait travailler les plus vieux.

Le **roulier** ou **voiturier** conduit des charrettes ou chariots transportant des marchandises sur les grandes distances. Ce métier se professionnalise au XIX^e siècle. Deux types de roulage existent : ordinaire, en journée et en milieu rural, ou accéléré, de nuit et de jour avec une vitesse pouvant atteindre 80 kilomètres en 24 heures. Les améliorations techniques d'attelage permettent à un cheval de tracter environ 2 000 kg de charge.

L'**homme de halage** utilise la force des chevaux pour remorquer des bateaux de marchandise, le long des cours d'eau. Les chevaux sont alors reliés à l'embarcation au moyen de longs câbles.



L'homme de halage, fin XIX^e siècle.

22. Pour plus de renseignements sur ces différents éléments, il convient de lire la fiche pédagogique concernant les équipements et bagages du XIX^e siècle.

Les loisirs

Au XIX^e siècle, le développement de nombreux loisirs venus d'Angleterre témoignent d'un intérêt croissant pour le cheval. Le terme de **meneur** est attribué aux personnes qui conduisent leur propre attelage, par plaisir. Ainsi, l'on appelle le **menage** l'art de conduire un attelage.

Certains amateurs fortunés se passionnent pour le **driving**. Elle consiste à transporter des passagers dans une voiture privée, selon un itinéraire précis et des horaires fixes.

Cette pratique du driving est illustrée à Espeyran par la présence du Mail Phaeton de Frédéric, voiture qui met en valeur les qualités sportives de son propriétaire, seul habilité à le mener. Celle-ci a été construite par Baptiste Thomas, carrossier à Pairs entre 1843 et 1875, considéré comme l'un des meilleurs de son temps.

Enfin, apparaissent les premières courses régulières de galop à l'anglaise, ouvertes au public, dès 1775 à Paris. Au XIX^e siècle, les réglementations des épreuves et des paris, la création d'institutions officielles, d'hippodromes et du jockeys-club en 1883 entretiennent le culte du cheval et sont à l'origine de nouveaux métiers tels que **jockeys, journalistes sportifs**, etc.

L'armée et le monde agricole

Il ne faut pas négliger la part que joue l'armée au XIX^e siècle dans l'élevage des chevaux. Les guerres et batailles expliquent en grande partie la croissance des cheptels et des besoins en chevaux.

De nombreux grades et professions militaires sont en lien avec le cheval tels que le **cavalier**, l'**artilleur hippomobile**, le **cuirassier** et le **hussard**.

Enfin, les tâches agricoles sont effectuées par des bêtes de somme, chevaux ou bœufs. Le **laboureur** plus particulièrement utilise les chevaux pour le travail aux champs et pour le transport des marchandises. L'extension des surfaces agricoles expliquent cet essor. Cependant, l'attelage, l'entretien du cheval et du matériel coûtent cher.

Un professeur d'équitation parisien de la Belle Époque décrit l'homme du cheval comme une *"personne qui s'occupe exclusivement du cheval pour l'élever, le dresser, le conduire ou l'utiliser, [...qui] peut être un très habile écuyer, un chasseur à courre expérimenté, un jockey très heureux un éleveur adroit et un très bon cocher, [...qui] aime les chevaux et se sert de ses études et de son expérience pour améliorer leur race ou leur emploi, [...qui] se sert de cet animal sagement et met ses soins à le conserver longtemps en bon état sans tares, ni défauts de caractère, tout en le faisant travailler raisonnablement, [... cet homme chez qui] la compétence, le travail, le sérieux, le discernement, l'économie de l'animal, le professionnalisme remplacent le dilettantisme, le panache consumériste, le raffinement ostentatoire"*²³. Cette définition recouvre en réalité de nombreux corps de métiers, essentiels dans la société du XIX^e siècle.



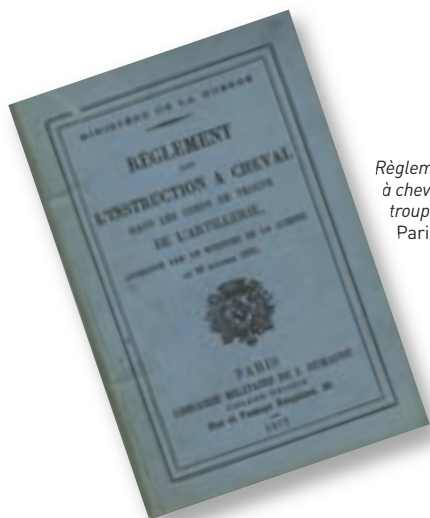
Le château d'Espeyran conserve de nombreuses estampes représentant les courses de chevaux en France et en Angleterre, témoignant de la passion des propriétaires pour ce nouveau sport.



Mail-phaéon du château d'Espeyran, construit par Jean-Baptiste Thomas.



Moissonneuse batteuse fonctionnant avec la force du cheval. A. Jourdier, *Le matériel agricole*, Paris, Hachette et Cie, 1856.



Règlement de l'instruction à cheval dans les corps de troupe de l'artillerie, Paris, J. Dumaine, 1877.



Le cheval était également très utilisé dans l'armée.

23. Jean-Pierre Digard, *Une histoire du cheval, art, technique et société*, Vérone, Actes Sud, 2004.

Cette brochure est le premier numéro d'une collection destinée aux acteurs de l'éducation. Elle fait partie d'une mallette pédagogique comprenant à la fois un livret documentaire, des fiches pédagogiques à destination des enfants et des ateliers pratiques.

Cette publication est proposée par les Archives de France / Centre du Microfilm et de la Numérisation

Nos plus vifs remerciements s'adressent à Flore César, directrice de l'association Curiositez!, à Jean-Louis Libourel, conservateur en chef du Patrimoine à Patrick Florençon, historien, à Marion Blanchaud du service éducatif du château d'Espeyran ainsi qu'à Bénédicte Aniort, enseignante à Saint-Gilles.

Direction scientifique : Jean-Louis Libourel, Conservateur en chef du Patrimoine, Patrick Florençon, historien.

Textes : association Curiositez! (Noémie Aumasson, Flore César, Patrick Florençon, Florent Guglielmetti, Gaëlle Rocher, Audrey Théron).

Illustrations : collections du château d'Espeyran.

Crédits photographiques : Jeanne Davy, Vincent Montel, association Curiositez!

Conception graphique : Christian Pierrugues

Impression : Jean-Pierre Issenjou

Tous droits de reproduction réservés

www.projets-educatifs.chateaudespeyran.fr

Bibliographie

Barberet Joseph, *Le travail en France: monographies professionnelles*, Volume 3, Paris, Berger-Levrault, 1887.

Corbin Alain, *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Laterza, éd. Aubiel, 1995.

Daumard Adeline, *Oisiveté et loisirs dans les sociétés occidentales au XIX^e siècle*, Abbeville, Centre de recherche d'histoire sociale de l'université de Picardie, 1983.

Digard Jean-Pierre, *Une histoire du cheval, art, technique et société*, Vérone, Actes Sud, 2004.

Digard Jean-Pierre, *Le cheval, la force de l'homme*, Évreux, Gallimard, Découvertes Gallimard, 1994, 2002.

Faverot de Kerbrech François Nicolas Guy Napoléon, *L'Art de conduire et d'atteler, Autrefois et Aujourd'hui*, Paris, R. Chapelot, 1903.

Fourastie Jean et Françoise, *Voyages et voyageurs d'autrefois*, Paris, éd. Denoël, s.d.

Goulemot Jean-Marie, Lidsky Paul, Masseau Didier, *Le voyage en France, anthologie des voyageurs français et étrangers en France aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Robert Laffont, Bouquins, 1997.

Guillaume André, *Corps à corps sur la route : les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École Nationale des ponts et chaussées, 1984.

Les passagers de la route ou l'histoire des transports collectifs dans le département de l'Hérault, Publication de la photothèque, 1989, n°1.

Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours, Paris, Association pour la diffusion de la pensée française, 1959.

Libourel Jean-Louis, *Voitures hippomobiles, vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du patrimoine, 2005.

Reverdy Georges, *Histoire des routes de France*, Paris, Presses universitaires de France, 1995.

Roche Daniel, *La culture équestre de l'occident XVI^e-XIX^e siècles, l'ombre du cheval*, Tome premier : *le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008.

Webographie

<http://attelagepeda.info/>

<http://www.jbwhips.com/>

<http://attelage.org/index.php>

<http://www.attelage-patrimoine.com/>

<http://www.ariat-driving.net/>

<http://www.awat.be/>



château d'espeyran

Centre National du Microfilm et de la Numérisation
Archives de France

Château d'Espeyran - 30800 Saint-Gilles-du-Gard

Téléphone : **04 66 87 30 09** - Télécopie : **04 66 87 03 44**

Courriel : **cnmn@culture.gouv.fr**

www.chateaudespeyran.archivesdefrance.culture.gouv.fr

www.projets-educatifs.chateaudespeyran.fr

