

L'imprudence :

L'habitude d'être confrontés à tous les dangers nuit et jour, la concurrence entre les compagnies, l'orgueil parfois, l'intempérance fréquemment, et l'état du matériel, tous ces facteurs additionnés poussaient de temps à autre les conducteurs ou les postillons à l'imprudence, situations qui se terminaient par un accident.

Concurrence avec le chemin de fer

La première ligne de chemin de fer destinée au transport des voyageurs a été inaugurée le 27 août 1837. Elle reliait Paris à Saint-Germain-en-Laye, soit 18 kilomètres. Grâce à l'ingénieur entrepreneur Jean-Claude Républicain Arnoux, le transbordement des diligences sur des wagons de train aurait été testé à partir de 1843 sur la ligne Paris-Orléans. Les voyageurs ne quittent pas leur voiture. La diligence est maintenue par des chaînes de suspension qui ne laissent aucune chance de rupture. Les diligences sont posées sur un « truck », sorte de traîneau de bois, après qu'on en ait démonté les roues. Ainsi les voyageurs sont assis dans les diligences sur chemin de fer à 30 cm plus bas que dans les voitures du chemin de fer lui-même. Arrivées à destination, les diligences sont soumises à une manœuvre inverse. Les voyageurs ne les quittent pas plus qu'ils ne l'ont fait au départ. Ainsi ils poursuivent leur course vers leur destination, avec la même voiture, sans s'être séparés de leurs bagages.

Manifestation

« Le 14 de ce mois, on a vu passer par Villefranche (Rhône), une grande diligence de l'administration des Messageries Royales. Sur l'impériale de la voi-

ture, on remarquait une longue branche de saule, à laquelle étaient suspendus deux monstrueux oignons rouges attachés avec un ruban noir. Les curieux s'empressaient autour de la voiture et s'enquéraient des causes de cette décoration inusitée. Ils apprirent que les postillons avaient cru devoir arborer cet insigne de deuil, pour annoncer au public la cessation du service de cette messagerie, service qui va être transporté sur la route du Bourbonnais, par suite de l'ouverture du chemin de fer Bourges à Orléans » (*Le Constitutionnel* du 25 août 1848).

Conclusion

Le moyen de déplacement par diligence usait et profitait des savoirs et des technologies de son temps. Les carrossiers amélioraient continuellement les structures des diligences pour les rendre plus sûres, plus confortables, plus rapides. La notion de temps, le facteur qui signera l'arrêt de mort des diligences face au chemin de fer. Mais en dehors du temps, le principe d'organisation des déplacements collectifs est cependant toujours le même aujourd'hui. Les réactions collectives face à un accident demeurent semblables. Les titres de la presse qui évoquent un événement fâcheux arrivé à une diligence ressemblent beaucoup aux titres de la presse écrite ou télévisée lorsque ces médias rendent compte de l'accident d'un train ou de celui d'un avion. Les effets de la météo, même sur les machines les plus performantes, n'ont pas changé et provoquent les mêmes dérangements. Trains bloqués en pleine campagne, avions cloués au sol dans les aéroports. D'autre part, on est en présence d'une mise en place du ferroutage, les diligences sur des wagons de chemin de fer, pratique qu'aujourd'hui, avec les moyens dont nous disposons, on n'arrive pas à réaliser.



Rédaction et recherche iconographique : Jean-Jacques CHEVRIER
Mise en pages Fernando COLLA

Centre Culturel - La Marchoise (février 2025)

BALADES CULTURELLES DANS LA MÉMOIRE

18^e saison - N° 141 - Dimanche 2 février 2025

ETHNOGRAPHIE DES TEMPS PASSÉS LE VOYAGE PAR DILIGENCE AU XIX^e SIÈCLE



Il n'est nullement question d'aborder ici l'histoire de la diligence comme moyen de locomotion ou celle des compagnies de roulage les utilisant, de la Compagnie royale aux compagnies privées. De nombreux historiens ont produit des travaux sur ces sujets.

Certes, on ne connaît rien des transporteurs d'une compagnie, quel était leur quotidien, la vie de leur petite société humaine avec leurs codes, leurs règles et leurs conventions. Ils sont tous disparus avec leur profession lors de l'arrivée d'autres moyens de déplacement. On ne connaît rien du fonctionnement de ce groupe humain des postillons des conducteurs et leurs relations avec leurs employeurs, les messageries.

Les sources

Elles proviennent toutes de la presse du XIX^e siècle. Les Archives départementales pour ce qui concerne la presse locale, en ligne pour une partie. Ensuite, le site Gallica de la Bibliothèque Nationale de France, en ligne également, qui regroupe journaux nationaux et régionaux. Grâce à l'indexation des ouvrages il est ainsi possible de rassembler la documentation concernant les voyages en diligence avec tous les aléas auxquels le véhicule rempli de passagers, souvent surchargé de ballots et tiré par quatre ou six chevaux sillonnant les chemins et routes de France se trouve confronté.

Carnet de voyage

Sont regroupés sous ce chapeau « carnet de voyage » des événements pouvant tantôt être graves (décès), parfois anodins (loups, gibier), voire risibles (des petits animaux étrangers...) que les voyageurs rencontraient durant leur voyage.

Les services des entreprises de roulage

A la lecture des services proposés et des destinations desservies, on se rend rapidement compte du maillage important qui irriguait la France et bien au-delà. Un réseau aux mailles relativement serrées avec de grandes

lignes toutes internationales et des lignes secondaires qui avaient leurs correspondances. Tous ces services de roulage avaient leurs bureaux dans des hôtels ou des auberges en ville comme en campagne. Les bureaux dispensaient l'achat des billets pour le voyage et indiquaient les correspondances. A Poitiers, les bureaux les plus importants se trouvaient l'hôtel des Trois Piliers, rue Carnot, à l'Hôtel de France, situé rue des Trois Piliers, à l'Hôtel de l'Europe, toujours rue des Trois Piliers qui hébergeait tous des services de messagerie. Un bureau, qui ne gérait qu'une seule ligne (Poitiers-Limoges), était installé à l'auberge du Cotillon Rond. Au Coq Hardi, au carrefour de la route de Chauvigny et de celle de Limoges, on trouvait trois écuries qui pouvaient loger 200 chevaux. L'Hôtel Café Tribot, boulevard du Grand-Cerf, était parfaitement équipé pour recevoir chevaux et voitures. L'auberge des Trois Rois, près de la Porte de Paris, avait une écurie pouvant recevoir 70 chevaux. Les deux écuries de l'Hôtel du Cheval Blanc, situé boulevard du Grand-Cerf, accueillait jusqu'à 120 chevaux. L'Auberge de l'Écu de France pouvait héberger 80 chevaux et celui de l'Hôtel de la Souche, situé rue de la Tranchée, abritait 130 chevaux, etc.

Accéder à la diligence

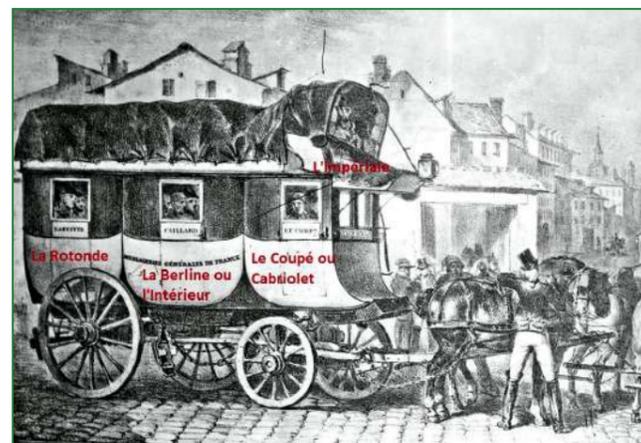
Peu de documentation sur les tarifs que devaient payer les voyageurs ; une compagnie pouvait se servir de la modicité de ses prix comme argument publicitaire. De son côté, en janvier 1826, l'administration des Messa-

geries Royales prévenait les négociants et voyageurs qu'elle venait de faire une réduction considérable dans le prix de ses places pour Paris, Bordeaux, la Rochelle et les divers lieux intermédiaires. A Poitiers, les bureaux se trouvaient à l'Hôtel des Messageries Royales, rue des Trois Piliers. En septembre 1834, un article du *Journal des Débats*, indiquait que le prix moyens du transport des voyageurs était de 90 centimes par poste, dans les diligences. Un poste était un relais de chevaux, une étape pour le transport de voyageurs et, plus précisément, une distance entre deux relais. Si un voyageur utilisant la diligence était accompagné d'un chien il devait être muselé.

En matière de bagages, chaque voyageur pouvait en emporter 25 kg si la voiture avait quatre roues et 10 kg si elle n'en avait que deux.

Le matériel roulant

Pour la période qui nous intéresse on constate une évolution des véhicules appelés diligences. Elles deviennent beaucoup plus grandes mais leur stabilité en souffre à cause de leur hauteur. Cette grande diligence est divisée en trois compartiments. En partant de l'avant on trouvait le *coupé* appelé aussi *cabriolet*, au centre, la *berline* ou encore l'*intérieur*, et à l'arrière, la *rotonde* que peu de voyageurs appréciaient. Les bagages sont entassés sur le dessus, sous une bâche. Avec les bagages, l'aménagement d'une banquette se trouvant placée au-dessus du coupé et nommée l'*impériale* fournit quelques places aux amateurs de grand air ou encore aux fumeurs. Ils étaient protégés du froid et de la pluie par une capote de bois et de cuir. L'attelage était conduit par un cocher qui était assisté d'un postillon chevauchant le premier cheval de gauche en cas d'attelage de quatre ou six chevaux. Les diligences ne devaient jamais aller au galop sur les routes mais elles devaient prendre le petit trot dans la traversée des villages.



Les routes, ou le procès de l'administration des Ponts et Chaussée

De tout temps, la nécessité d'avoir des voies de communication est un besoin. Mais visiblement, transparaît dans les témoignages le mauvais état des routes. « Tout le monde convient qu'en France les routes sont

mauvaises, et qu'une routine aveugle s'obstine à les entretenir suivant le plus déplorable système. On a fait souvent des procès aux entrepreneurs de diligences, c'est aux ingénieurs des ponts et chaussées surtout qu'il en faudrait faire : leurs routes semblent établies tout exprès pour verser infailliblement les voyageurs [...] c'est un pavé si bombé, que lorsque deux diligences s'y rencontrent et s'y croisent, elles ont chacune, de toute nécessité, jusque à dix-huit pouces d'élévation au-dessus de l'autre, et le plus léger choc peut rompre à tout moment l'équilibre. »

La météo

Le brouillard

En décembre 1819, au cours de la nuit du 19 au 20 du mois, la diligence de La Rochelle à Paris versait. On attribuait cet accident à un épais brouillard qui n'avait pas permis au postillon d'apercevoir des pavés qui couvraient la chaussée de la grande route. Seul le conducteur avait été blessé. Il avait reçu des contusions assez dangereuses au cuisses et aux reins.

Les orages la foudre et la grêle

En 1825, « La violence de l'orage et la force de la grêle furent tels, que les chevaux qui conduisaient la diligence de Paris à Toulouse, effrayés de l'un et meurtris des coups de l'autre, précipitèrent la voiture dans un fossé, près de la commune d'Albias [au nord de Montauban]. Un des chevaux fut tué sur le coup, un autre fut blessé, et des voyageurs reçurent des contusions. Le postillon qui conduisait la malle de Paris a eu la tête toute meurtrie par les grêlons, dans le trajet de Montauban à Grisolles [dans le Tarn-et-Garonne]. Beaucoup d'accidents semblables ou analogues sont arrivés au même instant sur toutes les routes que l'orage a traversées » (*Journal des Débats* du 8 mai 1825).

Le froid

En novembre 1829 le froid a envahi la France. Il fait 10° au-dessous de zéro à Paris. « Le froid excessif qui se fait sentir depuis plusieurs jours, les neiges et le mauvais état des routes retardent les courriers sur toutes les lignes. Aujourd'hui à trois heures, il manquait encore six malles-postes. Le courrier de Toulouse qui devait arriver hier à 7h du matin, n'est arrivé aujourd'hui qu'à près de quatre heures ; il a donc éprouvé un retard de trente trois heures » (*Le Constitutionnel* du 28 décembre 1829).

La neige

Dans la Lozère, en 1885 : « Dans la Lozère depuis plusieurs jours, les courriers de Langogne et de Neusargues sont obligés de faire leurs tournées à cheval par suite de l'amoncellement des neiges sur certains points de la montagne.

La diligence ne peut se rendre de Villefort à Mende. La correspondance sur cette ligne se fait également à cheval.

Entre Châteauneuf et Langogne un certain nombre de voyageurs ne peuvent ni avancer ni reculer depuis la semaine dernière. Les vivres manquent ainsi que les couvertures de lit. Les voyageurs sont obligés de passer la nuit dans les greniers à foin pour se garantir du froid » (*Le Constitutionnel* du 5 janvier 1885).



Pluie et crues

Tout comme on a pu le voir ces derniers temps en cas d'inondations, l'imprudence entraîne des accidents aux conséquences fatales. Vouloir franchir des lieux inondés coûte que coûte ne semble jamais servir d'exemple et les mêmes causes produisent les mêmes résultats. En 1878 dans l'Ardèche : « Une diligence et d'autres voitures ont été surprises par les eaux dans la soirée de lundi, et deux femmes qui s'y trouvaient ont été englouties.

D'autres personnes dont on n'a pu encore établir exactement la triste nomenclature, ont aussi disparu » (*Le Constitutionnel* du 27 octobre 1878)



Le brigandage

Une étude consacrée à la recherche sur la Révolution en Poitou parue dans les *Mémoires des Antiquaires de l'Ouest* de 1937, renseigne pleinement sur ce qui sera appelé le « brigandage ». L'origine des brigands selon les Administrateurs venait en partie du grand nombre de chouans amnistiés de Vendée qu'il fallait activement surveiller. Souvent les brigands étaient qualifiés de bande de chouans. Une expression était d'ailleurs utilisée, on disait qu'ils « chouanaient les diligences ». Et, malgré tout, le 16 avril 1800, la diligence assurant la liaison de Paris à Bordeaux par Poitiers était attaquée à Sainte-Maure-de-Touraine et délestée de soixante-dix mille francs. Mais cette situation était répandue sur tout le territoire. Elle se compliquait même tout le long de la chaîne pyrénéenne avec des attaques

organisées par les Carlistes des deux côtés de la frontière, autres royalistes espagnols forcenés.

Les brigands

A la suite de l'attaque de nombreuses diligences on lisait qu'entre élus qui débattaient des lois, on n'hésitait pas à évoquer les « désordres occasionnés par les chauffeurs, les chouans, les voleurs de diligences » (*Le Constitutionnel* du 17 janvier 1822).

Le camouflage

« ...des malfaiteurs, au nombre de six, vêtus de manteaux ou cabans algériens, dont le capuchon se rabat-tait sur leur visage, couvert en outre de masques, de faux-nez et de fausses moustaches » (*Le Constitutionnel* du 13 décembre 1846).

Les attaques

« Les voyageurs descendus et tenus en respect, et les traits des chevaux défaits, les voleurs ont demandé au conducteur où étaient 7.500 fr. qui avaient été chargés sur la voiture. Celui-ci répondit qu'ils étaient dans son coffre. « Donne la clé », dit un de ces hommes, en apostrophant le conducteur par son nom. Le conducteur troublé ne trouvant pas cette clé, l'un des voleur monta dans la voiture, et, avec une clé anglaise, il fit sauter le cadenas, puis retira du coffre les sacs qu'il passa à ses camarades. Cela fait : « Remonte, dit-il au postillon, et si tu retournes vers Rennes, tu goûteras de notre plomb » » (*Le Constitutionnel* du 22 mai 1846)

Les accidents

Après le brigandage qui perturbait les voyages les accidents étaient une autre source de fort désagrément. L'état des routes, les surcharges de ballots et l'imprudence étaient souvent à l'origine de ceux-ci et transformaient parfois les voyages en cauchemars. Entre Lille et Paris :

« La diligence de Lille à Paris a versé dans la nuit du 5 au 8 octobre, à deux heures du matin, entre Noyon et Compiègne. Des voyageurs attribuent cet accident à la surcharge de paquets et ballots placés sur l'impériale ; heureusement il n'y a eu personne de bless. » (*Le Constitutionnel* du 8 octobre 1824)

