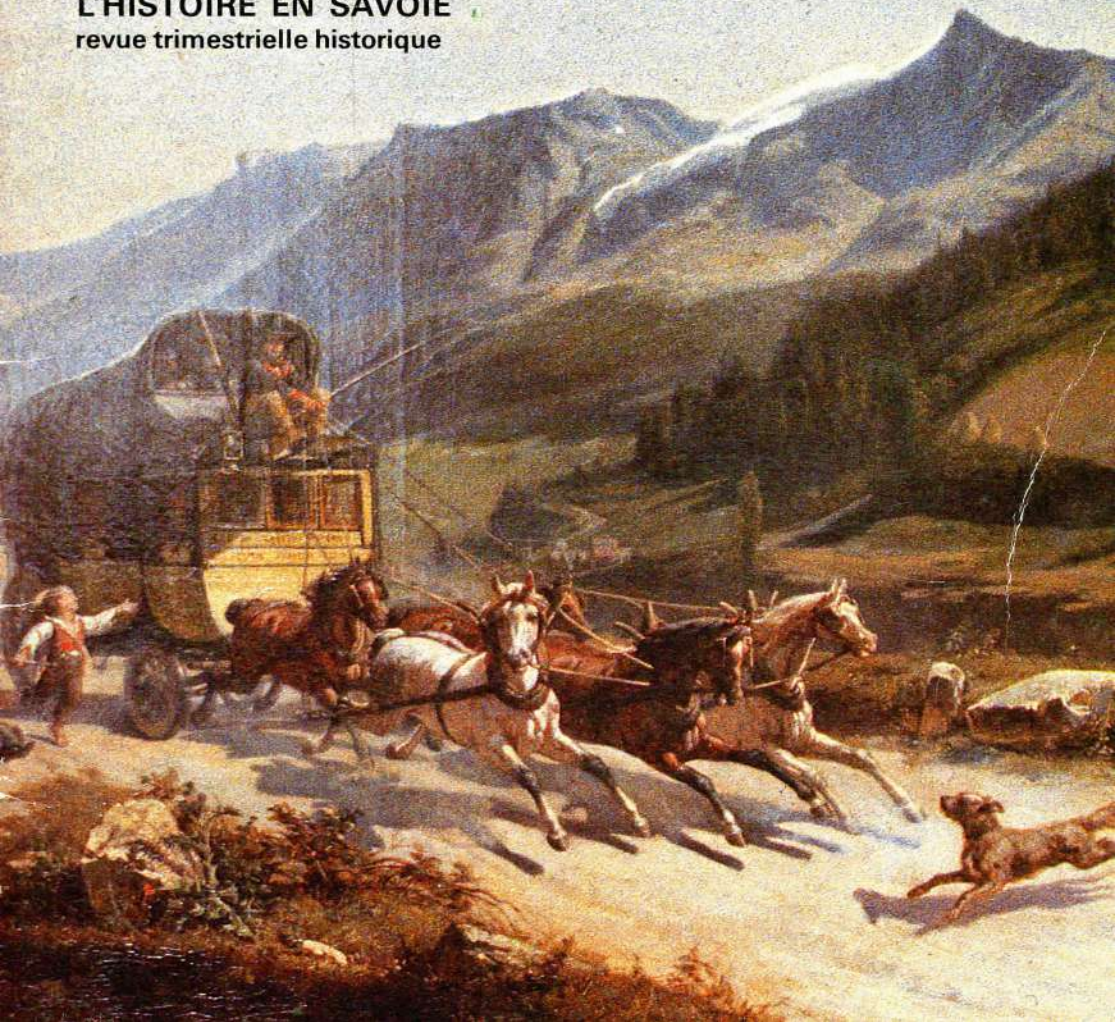
A 6

Le voyage en Savoie romantique (1800 - 1860)

L'HISTOIRE EN SAVOIE
revue trimestrielle historique



Plaque des Postes Sardes. Epoque de la Restauration Sarde
(Collection Musée Savoisien)

En couverture : *Lucien Guy, La dernière diligence dans les Alpes, 1857. Détail*
(Collection Musée Savoisien)

L'HISTOIRE EN SAVOIE
Revue trimestrielle historique
Commission paritaire n° 50 500
ISSN 0046-7510

18e année
n° 73 - mars 1984
Abonnement : 55 F
Ce numéro : 15 F

Le voyage en Savoie romantique (1800 - 1860)

par
Patrick MICHEL et **François FORRAY**

A LA FIN DU XVIIIe SIÈCLE, les princes de la Maison de Savoie, installés sur les deux versants des Alpes, savaient fort bien que leur puissance tenait avant tout de leur rôle de *portiers des Alpes*. La Savoie restait une terre de transit entre la France, la Suisse et l'Italie. Et pourtant de leurs palais turinois, nos princes s'apercevaient que l'entretien et la modernisation d'un réseau routier montagnard exigeait une assise financière qui n'était plus à la dimension d'un petit état.

L'homme se heurtait toujours dans sa progression aux obstacles naturels constitués par les montagnes : pentes et contre-pentes, éboulements, multiplicité des cours d'eau, inondations dévastatrices, violence des tourmentes neigeuses. La traction animale demeurait la seule possibilité offerte à l'homme dans ses déplacements. Malgré quelques modifications techniques appréciables, le voyageur du XVIIIe siècle se déplaçait encore comme ses ancêtres du XVIe siècle, Montaigne ou Villamont.

On était parvenu à une situation de blocage technologique, d'échec des différentes tentatives de transport en commun. La faible capacité des autres moyens de transport maintenait le voyage à un coût élevé. Le XIXe siècle va libérer la route du poids de certaines contraintes naturelles : l'amélioration des voies d'accès, la construction de routes de montagne carrossables ouvrent la Savoie au progrès ; elles élargissent le champ d'activité des transporteurs et elles permettent l'utilisation de nouveaux moyens de transports.

L'AMÉLIORATION DES ROUTES

Un chef d'œuvre : la route du Mont-Cenis

MAITRE DE L'ITALIE ET DE LA FRANCE, Napoléon ne pouvait pas manquer de s'intéresser aux cols alpins. Il hésita certes quelque temps entre le Simplon, le Mont-Genèvre et le Mont-Cenis mais c'est finalement cette dernière voie qu'il retint, bien conseillé qu'il était par un ministre savoyard, Emmanuel Crétet, natif du Pont-de-Beauvoisin et directeur des Ponts et Chaussées.

Dès l'été 1802, Dausse, ingénieur en chef de l'Isère, était envoyé sur place par Crétet pour «relever les tracés d'une route praticable pour toutes espèces de voitures et comportant une largeur convenable ainsi que des pentes modérées...». Le 13 mai 1803, un arrêté consulaire approuvait le projet d'une nouvelle route du Mont-Cenis. Les travaux pouvaient commencer. Ils allaient durer jusqu'en 1812.

L'aménagement de la route faisait appel à de nouveaux principes : élimination des contre-pentes, diminution du nombre de ponts, recherche de vastes alignements. Sur le versant mauriennais, on abandonnait l'ancien sentier de la Ramasse et désormais six longues rampes régulières traversaient la forêt de Lanslebourg. Sur le versant piémontais, on aménagea en lacets le passage des Echelles et la route, abandonnant l'ancien sentier en zigzag qui conduisait à la Ferrière et à Novalaise, atteignit désormais Bard et Suse par de longs développements.

Ces travaux furent exécutés par plus de 3 000 travailleurs : mineurs, terrassiers, maçons parmi lesquels on rencontrait de nombreux italiens. Les travaux furent menés rapidement et en octobre 1805 l'œuvre entreprise était assez avancée «pour qu'il soit possible de passer le Mont-Cenis en voiture légère». Le trafic ne cessa d'augmenter jusqu'en 1813. Ainsi, en 1810 on dénombrait le passage de 2 911 voitures suspendues, de 14 037 voitures de roulage et de 37 255 chevaux et mulets.

Devant l'importance d'un tel trafic, des mesures avaient été prises pour veiller à la bonne organisation du passage, d'autant que l'ouverture de la route carrossable n'avait pas éliminé totalement les difficultés de circulation, surtout en période hivernale où l'on devait toujours démonter les voitures et les poser sur des traîneaux.

Le règlement de 1810 reprenait dans les grandes lignes les règlements édictés au cours du XVIII[e] siècle, mais pour les transports des voitures en hiver, il apportait quelques modifications de détail. A leur arrivée, les voyageurs devaient se rendre chez les Directeurs du passage «à la Novalaise et à Lanslebourg pour leur donner l'heure à laquelle ils veulent partir et leur consigner la quantité et la qualité des voitures qu'ils veulent faire passer»... Les voitures étaient alors pesées et l'on procédait à leur démontage. On séparait «les cages, coffres, paniers, impériales, cassettes, porte-manteaux et tous objets composant l'équipage des voyageurs»... Généralement, le transport des parties démontées des véhicules se faisait au moyen de traîneaux. Le règlement prévoyait la possibilité pour les voyageurs de rester dans la caisse.

Une innovation importante était introduite pour le transport des voyageurs. On avait jugé que «les chaises étaient convenables pour l'ancien passage»... mais que «sur la nouvelle route, l'usage du traîneau est préférable...». Ce mode de transport est «plus doux, plus commode et moins dangereux que le passage en chaise à porteurs...». Dans ce but, on avait établi à l'Hospice du Mont-Cenis «un dépôt de traîneaux garnis...». Les tarifs étaient fixés d'une manière détaillée. Les voyageurs qui utilisaient, pour passer le Mont-Cenis, des traîneaux devaient payer :

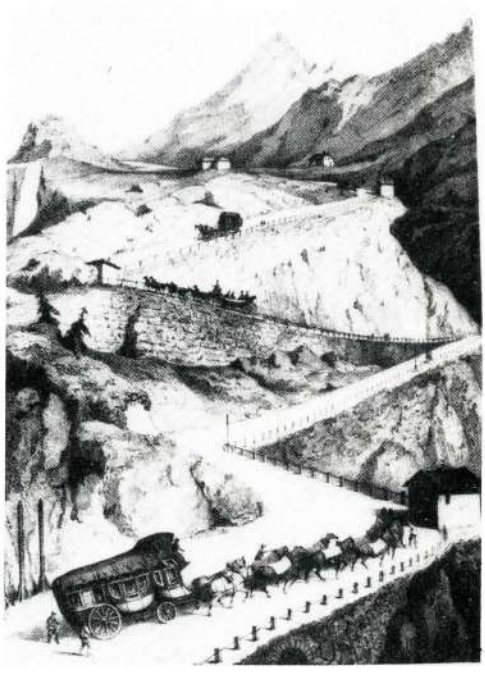
- pour un traîneau couvert de Lanslebourg à Suse ..... 4 F 20
- pour un traîneau découvert ..... 2 F 10

Il convenait aussi de payer les hommes qui guidaient ou soutenaient le traîneau. Le prix par homme s'élevait à 6 F 18 pour le trajet Lanslebourg-Suse.

L'entretien de la route fit l'objet du décret du 20 janvier 1811. Napoléon avait établi une taxe routière qui devait servir «à entretenir en bon état de viabilité la route du Mont-Cenis»... à déblayer la neige «pour que le passage soit toujours facile et jamais interrompu»... Les voyageurs devaient s'acquitter de ce droit de passage à une barrière située au sommet du col, près du refuge n° 6. Les travaux d'entretien étaient exécutés par un corps de soixante-quinze cantonniers assistés dans cette lourde tâche par les conscrits des villages voisins.

Soucieux de sécurité, le gouvernement impérial fit construire 23 maisons cantonnières réparties sur le parcours de Lanslebourg à Bard. Toutes étaient bâties sur un plan

L'amélioration de la route du Mont Cenis : le passage des Echelles. *Entre le plateau du Mont Cenis et la plaine Saint-Nicolas, le passage des Echelles est désormais carrossable. La gravure met en valeur les éléments de la sécurité routière : perches, balustrades, refuges (Gravure genevoise vers 1850. Collection Amis du Mont Cenis).*



Le refuge n° 23 vers 1910. *Avec la nouvelle route napoléonienne, la protection des voyageurs fut encore mieux assurée par la construction de 25 refuges échelonnés et numérotés du versant piémontais au versant mauriennais. Ils étaient : «d'autant plus rapprochés dans les endroits dangereux et d'autant plus éloignés que les risques sont moins éminents». L'empereur avait aussi précisé : «qu'ils ne soient pas bâtis comme à Paris mais de manière dont les habitants bâtissent dans la montagne». Il subsiste aujourd'hui peu de refuges que l'on tente non sans difficulté de restaurer (Collection Amis du Mont-Cenis).*

unique : «une rampe conduisait de la chaussée à la porte. Le rez-de-chaussée comprenait un petit vestibule, une pièce pour les voyageurs, 15 m2, et deux chambres pour le chef du refuge et les cantonniers. Par une échelle de meunier, placée dans le vestibule, on accédait au galetas»... où «une vingtaine d'hommes pouvaient dormir sur la paille...». «Une cave et une écurie voûtée se logeaient dans le soubassement. Sur la porte était fixé un écriteau : Refuge Impérial N° ... Le voyageur en difficultés pouvait y trouver refuge et assistance tout comme à l'Hospice, rétabli dès 1801, où les voyageurs recevaient également «toutes sortes d'honnêtetés de la part des religieux qui s'empressent d'être utiles à tous ceux qui traversent la montagne...».

Les aménagements apportés à la route du Mont-Cenis eurent pour conséquence une importante réduction du temps du parcours. Par beau temps et sur un sol sec, les voitures reliaient Lanslebourg à l'Hospice en trois heures. L'œuvre accomplie était immense sur les 37 kilomètres du parcours. L'empereur, vieilli et isolé à Sainte-Hélène, écrivait encore : «Les passages des Alpes surpassent en hardiesse, en grandeur et en effort de l'art tous les travaux des Romains... Voilà qui forme un trésor de plusieurs milliards qui durera des siècles ! Voilà les monuments qui confondent la calomnie...».

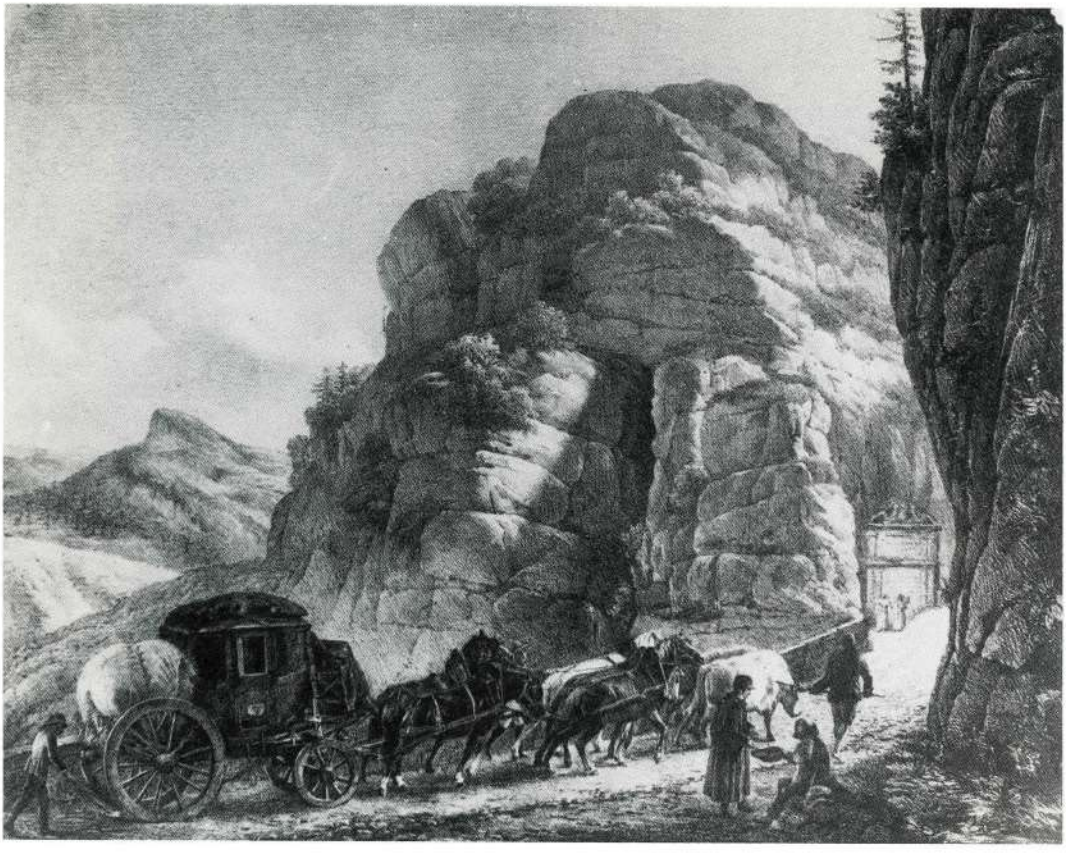
L'amélioration des voies d'accès

Pour faciliter le roulage tout au long de la *Route Impériale de première classe de Paris à Milan...*, le gouvernement prévoyait dès 1805 des aménagements complémentaires. En 1807, le préfet Verneilh signalait comme travaux réalisés l'adoucissement de la rampe des Gros-Louis, la suppression de celle de la Courbière à Saint-Thibaud-de-Couz. Soixante-six ponts, dont quarante-deux en pierre, avaient été construits sur ce même itinéraire, entre autres celui de «Montmélian et celui d'Arvan près de Saint-Jean, ceux d'Hermillon, Villard-Clément, Termignon, de Saint-Charles et de Cognin...».

A la fin de la période impériale, on avait procédé à la rectification de la route de Chailles, à l'adoucissement des rampes de Saint-André, Villarodin, Bramans et Termignon. Un problème demeurait : celui de la route des Echelles. «En 1803, le gouvernement français ayant jugé la rampe de la Grotte trop pénible, donne ordre à MM. les ingénieurs de faire plusieurs projets tendant à la diminuer ; le seul que l'on jugea propre à remplir ce but fut de percer le rocher énorme...». Les travaux du premier tunnel alpin avaient commencé dès 1804. Ils devaient être fréquemment interrompus par manque de crédits. Malgré deux campagnes de travaux, en 1804-1805 et 1812-1813, le tunnel n'était pas entièrement percé au moment où l'Empire s'écroulait.

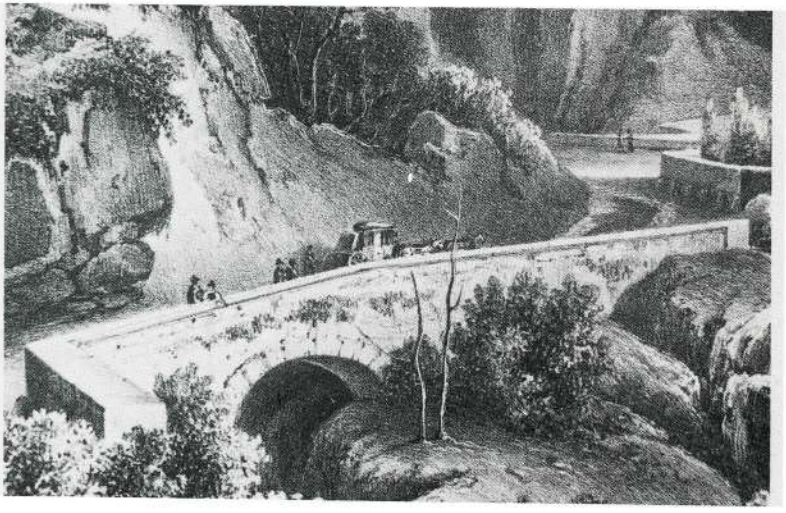
En 1815, après la chute de Napoléon, la Savoie était rendue aux Etats Sardes. Elle retombait dans une période de réaction politique : «le buon governo». Les routes n'eurent point trop à souffrir de cette liquidation du contentieux français. La situation avait changé. Le réseau routier avait bénéficié de l'impulsion française et d'un apport d'argent important. Les avantages acquis étaient indéniables. De ce fait, on ne devait pas tarder à reconnaître l'efficacité du système mis en place sous le précédent régime. Il fallait continuer l'œuvre entreprise. La signature des traités de Vienne attribuait à la Savoie une forte indemnité de guerre qui arrivait bien à point pour améliorer le réseau routier.

Pendant plus de trente-cinq ans, les gouvernements de Charles-Félix puis de Charles-Albert vont protéger la route d'Italie par des travaux d'endiguement tant est perpétuelle la lutte contre les débordements de l'Arc et de ses torrents. Des travaux du même genre avaient été entrepris pour aménager la vallée de l'Arve. Sur la route de Tarentaise, on avait procédé aussi au diguement de l'Isère jusqu'à Albertville. Celui-ci avait permis la construction d'une belle route rectiligne sur la rive droite de l'Isère. Désormais, les deux routes de Tarentaise et de Maurienne possédaient un tracé commun jusqu'au Pont-Royal, où elles se séparaient. A partir de 1853, la route de Maurienne allait franchir à cet endroit la rivière avec un pont magnifique. Cette campagne de grands travaux pouvait être considérée comme achevée vers 1854.



La diligence d'Italie établie par Franklin Bonnafous vers 1801 au passage de la Grotte des Echelles. *Abandonnant l'ancien chemin d'Aiguebelette, le passage de la Grotte fut ouvert aux voitures le 31 mai 1670 sous Charles-Emmanuel II qui réalisa en moins de 3 ans le «Grand Chemin Royal». Le véhicule figuré est une «patache» construite à une seule caisse très haute, portée par un train arrière à grandes roues et des roues plus petites à l'avant. Cette voiture était attelée de cinq chevaux, trois de bricole et deux au timon. Sa caisse n'offrait qu'un confort rudimentaire aux huit passagers qu'elle pouvait transporter. Les bagages s'entassaient à l'avant sur le toit de la voiture. L'arrière supportait la provision de fourrage destinée aux chevaux en course. Pour aider ce lourd véhicule à gravir le passage difficile de la Grotte, deux bœufs «de renfort» étaient placés en tête, en avant des chevaux. Derrière la diligence, un enfant tient un sabot destiné à enrayer la progression en cas d'erreur de manœuvre ou d'un retour en arrière imprévu (Lithographie de Constans. Collection Musée Savoisien).*

Le déblaiement de la route du Mont-Cenis en 1860. *Les grands cols alpins étaient utilisés, contrairement à nos jours, en toutes saisons, malgré les affreuses conditions de voyage que l'on peut supposer. Après une forte chute de neige, on attendait pour partir la formation d'un convoi. Les «marrons» devaient souvent ouvrir la piste recouverte de congères ou de coulées d'avalanche (Collection Amis du Mont-Cenis).*



«Le passage de Chailles près les Echelles», Lithographie de Champin (Détail). *«Rien de plus beau que de voir des rochers aplanis et devenus des superbes promenades» écrit un voyageur. Une diligence s'engage dans les gorges de Chailles en 1834. Les ingénieurs impériaux avaient considérablement amélioré la circulation dans ce passage difficile entre Pont-de-Beauvoisin et Les Echelles (Collection Musée Savoisien).*

L'autre grande intervention durant cette période porte sur le passage des Echelles. Les travaux, interrompus par le déclin de l'Empire, avaient repris et le tunnel était terminé en 1820. Le voyageur y passait en voiture «dans une galerie formée dans le roc dont la longueur est de 307 mètres sur 8 mètres de largeur et 8 mètres de hauteur. Elle est éclairée par trois réverbères»...

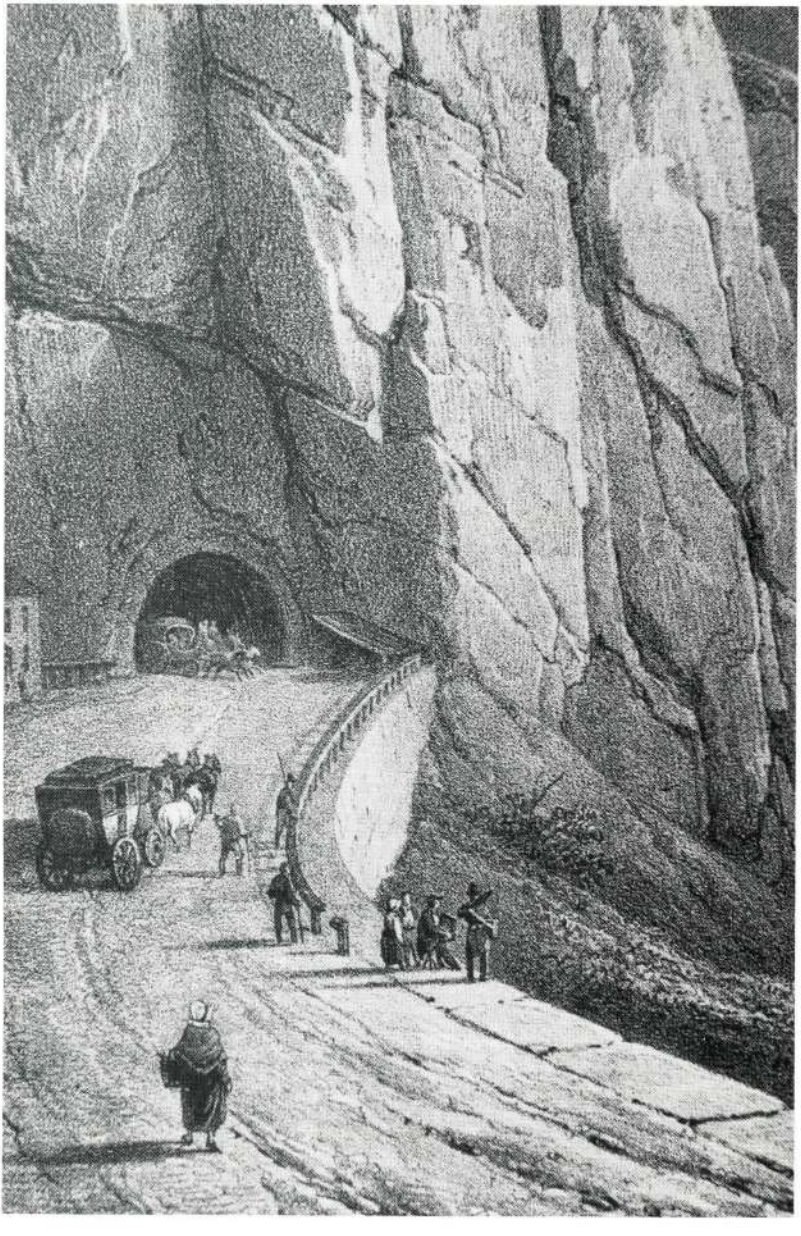
Le carrefour chambérien avait été aménagé par le diguement de la Leysse et la modification du tracé de la route Royale de Chambéry à Montmélian, qui passait désormais entre la Trousse et Challes.

Une des plus belles réalisations de cette époque était sans conteste la modernisation de la route de Chambéry à Belley par le col du Chat et par Yenne. Les travaux exécutés de 1825 à 1844 établirent une belle chaussée sur les traces de l'ancien sentier. En 1844 est aussi livrée à la circulation là route en corniche taillée dans les rochers dominant le lac du Bourget, permettant d'établir une liaison entre Aix-les-Bains et la Chautagne.

Entre 1830 et 1840, la route des Bauges franchit le col de Plaimpalais. A partir de 1838, le tracé de la route de Genève, autre artère maîtresse de la Savoie, est complètement modifié. La route passe désormais par Alby, Annecy et le pont suspendu de la Caille, construit par Charles-Albert.

En 1853, une nouvelle route carrossable reliait Albertville à Annecy en passant par Ugine et Faverges, malgré le grand mécontentement de Rumilly. Enfin, la Tarentaise n'était pas oubliée puisque, sur l'itinéraire du Petit-Saint-Bernard, on avait prolongé la route de Moûtiers jusqu'à Séez, au pied du col.

Malgré cet effort d'équipement incontestable, le réseau se cantonnait encore dans les grandes vallées, débloquant ainsi à peine le quart des communes. Cependant, l'œuvre réalisée était d'autant plus considérable que les aménagements s'étaient partout heurtés à des obstacles naturels difficiles à surmonter. Ces progrès allaient avoir une répercussion directe sur le développement de la vie de relation en Savoie et aussi bien dans le domaine commercial que dans celui de la circulation des personnes.



Diligence à l'entrée du tunnel des Echelles. Détail d'une lithographie de C. Motte vers 1830. *Le tunnel et ses rampes d'accès furent terminés vers 1820. Un prospectus de l'époque signalait : «cette nouvelle route présente une vue pittoresque surtout en venant de Chambéry où, après avoir traversé une vallée étroite de trois lieues, on entre dans la galerie qu'on traverse en huit minutes et tout à coup, on aperçoit, avec une grande surprise, un vaste vallon qui s'étend jusqu'aux montagnes au pied desquelles coule l'Isère...» (Collection Musée Savoisien).*

LES VOYAGEURS «INDÉPENDANTS»

DEPUIS DES SIÈCLES, la route d'Italie était parcourue par les pèlerins, ces «marcheurs de Dieu» se rendant à Rome ou à Jérusalem, par les errants, par les colporteurs et les saisonniers pour qui le mot «Alpes» évoquait la rudesse des chemins, les obstacles, les terreurs. Le début du XIX[e] siècle voyait apparaître un nouveau type de marcheur : le touriste, marcheur «sentimental», volontaire et curieux de toutes choses.

Les guides de voyage du XIX[e] siècle consacraient tous une partie spéciale à l'usage de ces nouveaux marcheurs du siècle. Vers 1835, M. de Mortillet, dans son «guide» ne manquait pas de prodiguer quelques «conseils pour le voyage à pied»... Il recommandait «d'enfermer son bagage dans un havresac. Le plus simple, le plus solide et le plus économique est le sac de soldat en peau de vache avec son poil. Les vêtements doivent être autant que possible larges et commodes. Les souliers doivent être à forte semelle. Il faut les garnir de gros clous... Lorsqu'on veut gravir les montagnes, descendre les pentes rapides, traverser des marais ou des éboulis, passer sur la neige ou sur les glaciers, un grand bâton ferré, haut de 1 m 60 à 2 mètres est de la plus grande utilité»... Quant aux passages délicats, M. de Mortillet suggérait une sage attitude : «Avant de s'engager dans un mauvais pas, il faut commencer à contempler le précipice et s'en rassasier, pour ainsi dire, jusqu'à ce qu'il ait épuisé tout son effet sur l'imagination et qu'on puisse le voir avec une espèce d'indifférence»...

Töpffer, le spirituel auteur des *Voyages en zig-zag*, a si bien chanté les charmes des déplacements pédestres : «Il est très bon d'emporter, outre son sac, provision de gaieté, de courage et de bonne humeur... Il n'est pas mal non plus de se fatiguer assez pour que tous les grabats paraissent merveilleux et de s'affamer jusqu'à ce point où l'appétit est un délicieux assaisonnement aux mets de leur nature les moins délicieux !»...

La publication des guides témoignait parfaitement de cet engouement nouveau pour les Alpes de Savoie. Toutes ces recommandations s'adressaient à cette nouvelle «classe» d'excursionnistes, née d'un courant «sentimental» à la fin du XVIII[e] siècle qui avait changé comme par magie les Alpes redoutées d'autrefois en Alpes enchanteresses et sublimes.

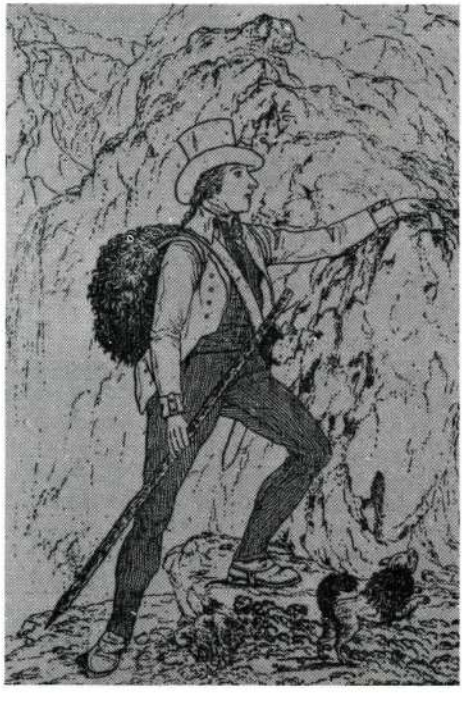
LE VOYAGE EN VOITURE PRIVÉE

LA POSSESSION D'UNE VOITURE particulière demeurait encore au milieu du XIX[e] siècle un signe évident de richesse. Au cours de cette première moitié du siècle, le nombre des véhicules privés avait encore augmenté et les progrès réalisés dans le domaine technique de la construction des voitures avaient lancé sur nos routes une pléïade de nouveaux véhicules aux formes variées et aux noms enchanteurs.

On trouvait notamment au début du siècle dans la catégorie des véhicules légers, les petites bastardelles et les petites limonières, ainsi que les cabriolets à deux ou quatre roues. Dans la série plus «lourde» figuraient les bastardelles et limonières proprement dites, toutes deux voitures à quatre roues couvertes par «deux soufflets disjoints» et dans lesquelles pouvaient prendre place trois personnes. La palme de l'élégance revenait à la calèche, véhicule qui se généralise à cette époque. Il s'agissait alors d'une voiture découverte, à capote ou à quatre places d'intérieur. La caisse en forme de bateau était montée sur des ressorts à pincettes. On l'utilisait surtout pendant la bonne saison.

Plus tard, ves 1840, apparaît un nouveau véhicule : le landau, du nom de la ville où il semblait avoir vu le jour ; cette voiture «ouverte à deux capotes, à quatre places plus environ deux strapontins, était tirée par deux à quatre chevaux»... Elle devait demeurer pendant longtemps la voiture de prestige.

«Voici venir à la file le touriste trapu, le touriste chevelu...»
D'après Töpffer, Nouveaux voyages en zig-zag, *(Collection Musée Savoisien).*



Un marcheur romantique.
Gravure de Freudweiler servant de frontispice à la 1ère édition du guide de Ebel, 1798 (Collection Amis du Mont-Cenis).

Les personnes aisées pouvaient acquérir une voiture «chez le sieur Pollingue carrossier»... à la mode, établi rue Sainte-Claire à Chambéry vers 1860. Celui-ci informait sa clientèle par voie de presse «qu'il a en ce moment différents genres de voitures et se charge de fabriquer sur commande toutes sortes d'équipages et surtout les nouveaux modèles qu'il reçoit tous les mois de Paris et les nouveaux échantillons de peintures, garnitures et harnais»...

Au cours du XIX[e] siècle, la législation mise en place par le gouvernement sarde n'allait plus seulement s'appliquer aux voitures de poste, voitures publiques et de louage mais aussi aux voitures particulières. Cette réglementation avait été rendue nécessaire par les besoins du service de voirie. Elle s'appliquait essentiellement à définir certaines normes de construction des véhicules admis à circuler : «Une des précautions les plus essentielles, c'est celle des lois sur les dimensions de la jante des roues»...

La vignette fit très vite son apparition. En 1853, on créa une taxe sur «toute voiture particulière suspendue et destinée au transport des personnes lorsqu'un individu s'en sert ou en a la libre disposition»... La vignette «hippomobile» était proportionnelle à la catégorie des voitures et à la population de la commune.

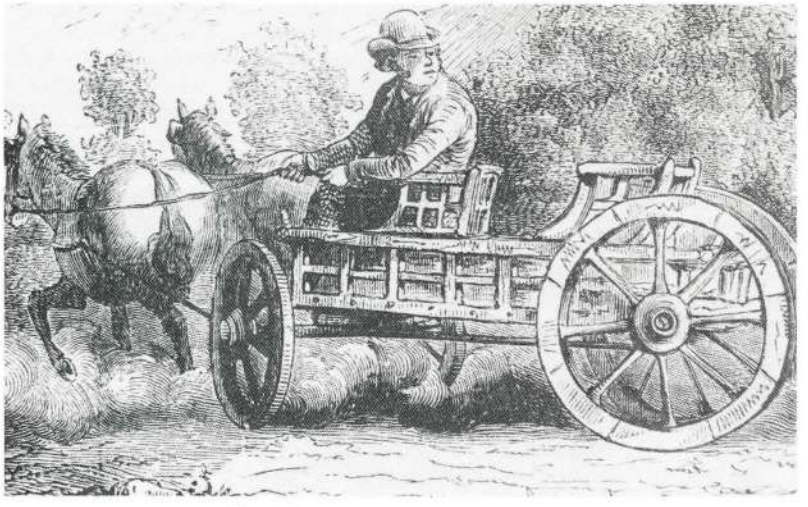
LES VOITURIERS AVENTURIERS DES VOYAGES

LES VOITURIERS ÉTAIENT PROPRIÉTAIRES des chevaux et des voitures qu'ils conduisaient eux-mêmes. Ne possédant pas de relais, le voiturier avançait à petites journées et il n'allait jamais à vide. «Qu'on prenne le premier voiturier de Chambéry, il dira que s'il trouve des voyageurs pour Grenoble il part pour cette ville ; que de là, s'il trouve des voyageurs pour Marseille, il en prendra la route, et ainsi de suite... de sorte qu'un voiturier est souvent des trois ou quatre mois hors de son domicile»... Ces pittoresques personnages, fort nombreux à cette époque, ne jouissaient pas toujours d'une bonne réputation : «Les voituriers n'ont qu'une idée, celle de vous tromper. Quarante mensonges en deux heures de démarches diplomatiques ne leur coûtent rien pour vous arracher ce qui ne leur est pas dû»... Tant et si bien que, quelques années plus tard, leur activité allait être davantage contrôlée et soumise à une réglementation. Le règlement de 1846 les intégrait dans la troisième catégorie des «services de voitures à l'usage du public»... Ils devaient désormais obtenir une autorisation délivrée par la police. Le règlement de 1853 les soumettait, en outre, au paiement d'une taxe.

LES ENTREPRISES DE LOUAGES DE VOITURES ET DE CHEVAUX

LE VOYAGEUR POUVAIT TROUVER à louer des voitures de ce type dans toute ville importante auprès des hôtels, où elles étaient signalées par la pancarte : «Locatis, voitures à volonté»... A Chambéry, en 1847, on trouvait une douzaine de loueurs, établis surtout au faubourg Montmélian, quartier traditionnel du roulage. Il s'agissait des aubergistes : Petit, Loguet, Henry à l'hôtel des Trois Rois et Giraud. Dans le reste de la ville, on pouvait donc louer des voitures «chez Saint Martin rue de Boigne, Platier aubergiste rue des Prisons, Etienne Julliand aubergiste rue du Collège, Pierre à la Porte-Reine et Gaspard aubergiste en face de la douane»...

A Aix-les-Bains, ils étaient particulièrement nombreux du fait de l'affluence estivale. On pouvait louer des voitures avec ou sans cocher auprès des «hôtels Venat et Guillaud, et chez MM. Lansard, Garin, Rabut, Fontaine, Botti, Salazar, Lanton, Vincent, Angelier, Benoît, Gros d'Aillon, Simon, Bugnard, etc.». On rencontrait aussi des établissements de ce genre dans tous les bourgs situés le long de la route de Maurienne.



Char à bancs de location. D'après Töpffer.

Les remises abritaient un choix important de véhicules. Le plus curieux et le plus pittoresque était désigné sous le nom de «char à bancs ou char de côté». En 1849, un voyageur breton le décrit ainsi : «Notre véhicule était un de ces petits chars de montagne à deux ou trois places dont la caisse touche presque aux cailloux de la route, que recouvre un tablier de cuir planté sur quatre montants où l'on entre par un côté pour s'y asseoir sur l'autre et que tire à lui un cheval efflanqué...». Le curieux mode de construction faisait sourire : «Notre voiture avec sa caisse sur le côté descend à Saint Pierre (d'Albigny) comme un crabe lancé à fond de train»... On racontait aussi la mésaventure advenue à un touriste étranger qui, voulant voir le lac du Bourget, n'en put jamais apercevoir les rives car il s'était placé du mauvais côté du char !...

Ce type de transport à la demande, à la course, était particulièrement bien adapté à la nouvelle fonction touristique qui se développait en Savoie. Il présentait l'avantage énorme de laisser une grande indépendance aux voyageurs. Certes, les voitures louées se distinguaient souvent par leur inconfort et leur vétusté mais les prix des locations ne semblaient pas excessifs. Ainsi en 1847 la location d'un char de côté tiré par un cheval et sans conducteur revenait à 5 F par jour, sans compter les frais de nourriture du cheval.

LE DÉCLIN DE LA POSTE AUX CHEVAUX

SOUS L'EMPIRE, c'était la grande misère de la poste. La période révolutionnaire avait brisé la vie de relations. Les documents officiels faisaient état d'une quasi désertion de la grande voie de Maurienne et les plaintes des maîtres de poste menaçaient le gouvernement d'une défection générale. «Anciennement, les maîtres de poste se soutenaient faiblement au moyen des exemptions qui leur étaient accordées, d'une plus grande circulation des voyageurs, du prix modéré des fourrages et autres objets nécessaires à l'entretien des relais...», toutes choses désormais révolues. Le Sous-Préfet de Saint-Jean signalait que plusieurs maîtres de poste avaient donné leur démission : l'exemple de celui de Bramans apparaissait significatif : «Il sera obligé lui aussi de donner sa démission si l'administration des postes ne lui vient pas en aide»... Les indemnités prévues par le gouvernement ne furent jamais versées dans leur intégralité.

A cette situation précaire s'ajoutait la concurrence des nouveaux moyens de transport. «Les malles vont par entreprises. Les berlines enlèvent presque tous les voyageurs»... Le Directoire, en supprimant les privilèges des relais et en abandonnant à l'industrie privée l'exploitation des messageries, avait fait perdre aux maîtres de poste cette intéressante source de profits. Les particuliers, ayant la possibilité de voyager à moindre frais par la voie des messageries, avaient déserté la poste dont les chevaux ne servaient plus, dès lors, qu'au transport des courriers officiels.

Quelques mesures impériales permirent de sauver l'institution de justesse. Le décret du 6 mars 1805 prévoyait que «les entrepreneurs de voitures à l'exception des petits loueurs marchant à leurs journées»... quand ils ne se serviraient pas de chevaux appartenant aux maîtres de poste devraient leur payer néanmoins, à titre d'indemnité, 25 centimes par cheval et par poste pour chacune de leurs voitures. La seconde mesure favorable consistait en la publication d'une liste des routes sur lesquelles les maîtres de poste exécuteraient le transport des malles. L'Empire instituera aussi un service des estafettes pour faire porter les dépêches urgentes d'un relais à la poste voisine. Une clause prévoyait enfin que le public serait admis à utiliser les voitures de la poste. Toutes ces mesures ne contribuaient qu'à assurer le minimum vital aux titulaires des relais.

LA POSTE AUX CHEVAUX PENDANT LA RESTAURATION SARDE (1818-1831)

VICTOR-EMMANUEL Ier puis Charles-Félix prirent des mesures protectionnistes. «Il ne sera permis à personne excepté aux maîtres de poste titulaires des relais de servir les voyageurs par le changement immédiat des chevaux»... peut-on lire dans l'Edit relatif au service des postes du 12 août 1818. On va surtout limiter la concurrence des nouvelles entreprises de voitures publiques en créant un service officiel de transport mixte des dépêches et des voyageurs : les malles-postes ou les malles-courrières. Cette coordination des transports des personnes et de la correspondance par une même voiture permettait d'obtenir une diminution des frais d'exploitation. Il s'agissait de véhicules légers à deux roues appelés «brouettes» dans lesquels pouvait prendre place «un voyageur payant». Devant le succès de la formule, en 1825 on décidait de réformer les anciens véhicules et de les remplacer par de nouvelles voitures à quatre roues qui pouvaient transporter deux voyageurs en plus du courrier.

Le gouvernement décidait de mettre en place une véritable administration centrale des postes : la Direction Générale des Postes implantée à Turin-Chambéry devenait une direction provinciale dont dépendaient sept vice-directions : celles d'Annecy, Bonneville, Conflans, Moûtiers, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Julien, Thonon.

L'état des relais de poste aux chevaux annexé au règlement de 1818 indique tout un réseau de relais établis à une distance de 1 à 5 postes. Chaque poste équivalait à environ 8 kms. Sur la route d'Italie, du Mont-Cenis en direction de la France, on trouvait successivement :

- du Mont-Cenis à Lanslebourg	3	postes
- de Lanslebourg au Verney	2	postes
- du Verney à Modane	2	postes
- de Modane à St-Michel	2 1/2	postes
- de St-Michel à St-Jean	2 1/2	postes
- de St-Jean à la Grande Maison	2 1/2	postes
- de la Grande Maison à Aiguebelle	2 3/4	postes
- d'Aiguebelle à Maltaverne	1 1/2	poste

- de Maltaverne à Montmélian ..... 1 1/2 poste
- de Montmélian à Chambéry ..... 2 postes
- de Chambéry à St-Thibaud-de-Couz ..... 1 1/2 poste
- de St-Thibaud-de-Couz aux Echelles ..... 1 1/2 poste
- des Echelles à Pont-de-Beauvoisin ..... 2 postes

Les modifications du tracé de la route plongent dans l'abandon les relais de Bramans, Villarodin et St-André.

Sur la route de Suisse, de Chambéry à Genève, trois itinéraires postés étaient possibles :

soit,
- de Chambéry à Aix-les-Bains ..... 2 postes
- d'Aix-les-Bains à Albens ..... 1 1/2 poste
- d'Albens à Rumilly ..... 1 1/4 poste
- de Rumilly à Mionas ..... 1 1/2 poste
- de Mionas à Frangy ..... 1 1/2 poste
- de Frangy à Eluiset ..... 2 postes
- d'Eluiset à Genève ..... 2 postes

soit,
- d'Albens à Annecy ..... 2 1/2 postes
- d'Annecy à Bonneville ..... 4 1/4 postes
- de Bonneville à Douvaine ..... 3 3/4 postes
- de Douvaine à Thonon ..... 2 postes
- de Thonon à Evian ..... 1 1/2 poste
- d'Evian à St-Gingolph ..... 2 1/2 postes

ou,
- d'Albens à Annecy ..... 2 1/2 postes
- d'Annecy à Cruseilles ..... 2 1/2 postes
- de Cruseilles à Genève ..... 2 3/4 postes

Les postes étaient également établies sur les routes :

- de Montmélian à Chapareillan ..... 2 postes
- de Douvaine à Genève ..... 2 1/2 postes
- de Sallanches à Bonneville ..... 3 3/4 postes
- de Bonneville à Genève ..... 3 1/2 postes

La desserte des routes transversales n'était point oubliée :

ainsi,
- d'Annecy à Faverges ..... 3 1/4 postes
- de Faverges à l'Hôpital ..... 3 1/4 postes

ou,
- de Montmélian à Grésy ..... 3 postes
- de Grésy à l'Hôpital ..... 1 3/4 poste
- de l'Hôpital à Moûtiers ..... 3 1/2 postes

L'état de ces relais ne devait pas subir de modifications jusqu'au milieu du XIX[e] siècle.

LES RELAIS

SITUÉS EN BORDURE IMMÉDIATE des grandes routes, les relais se distinguaient des autres habitations. Ils étaient généralement composés «d'écuries susceptibles de contenir le nombre déterminé des chevaux d'obligation, les greniers à foin, la cour et les remises suffisantes ainsi que les pièces nécessaires pour le logement du maître de poste et de quelques postillons...». Souvent on trouvait aussi des chambres et une salle commune pour l'usage des voyageurs dans le cas de relais jouant aussi le rôle

d'auberges. Le relais se signalait, en outre, par la présence sur sa façade des armes du Roi et de l'indication de la poste aux chevaux : un cornet. Dans cette maison bien réglée, un personnel spécialisé veillait à la bonne marche des opérations de relayage.

Agents du gouvernement et préposés à la direction des relais, les maîtres de poste sont les véritables chefs du service de la poste. L'exploitation des relais est concédée par voie «d'adjudication aux enchères, soit pour un temps fixe, soit pour un temps illimité»... Le titulaire doit payer à l'Etat une redevance annuelle plus ou moins élevée selon l'importance et l'activité du relais. Le montant des cautions décourageait certainement un grand nombre de candidats potentiels et d'autant plus qu'il fallait encore ajouter à cette redevance les frais d'implantation et de fonctionnement des relais. En fait, les candidats à ces fonctions appartiennent à des familles établies depuis des décennies dans la profession, ainsi les familles Arragon aux Echelles, à Montmélian et à Saint-Jean-de-Maurienne ou Horteur à Epierre. Le maître de poste veille à tout et il a autorité sur tout le personnel : postillons, valets, palefreniers.

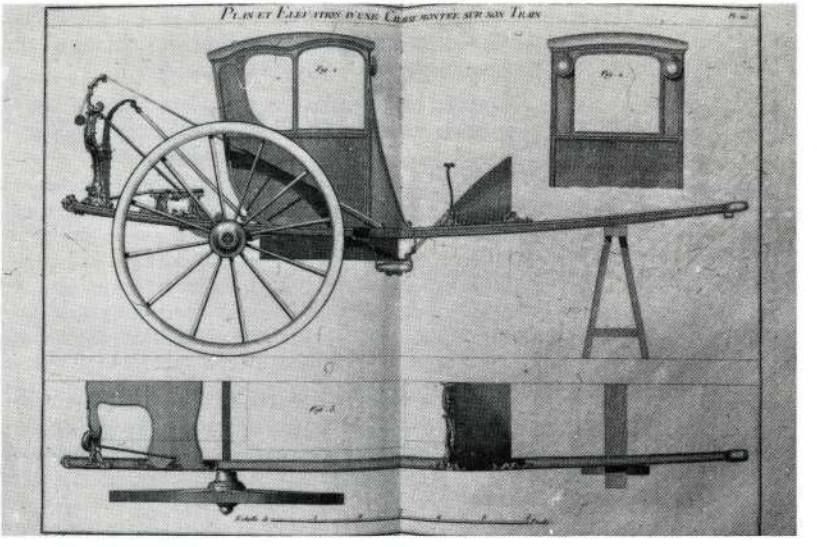
Les postillons étaient choisis par le maître de poste mais ce choix devait recevoir l'approbation du Directeur Général qui faisait expédier aux aspirants un livret en guise de nomination. Le postillon disposait alors du costume et des insignes de la fonction. Voici la description de l'habit de grande livrée : «Habit court de drap bleu, avec revers semblables sur la poitrine, collet et parement de drap écarlate. Boutons blancs uniformes, galon d'argent-uniforme au collet, aux parements et aux poches. Gilet écarlate en été et bleu en hiver ; cravate noire ; culottes de peau ; bottes à l'écuyère et éperons ; chapeau rond de cuir verni avec la forme haute 4 onces et l'aile large 2 onces, bande de galon d'argent à la forme et cocarde bleue, manteau de drap gris avec collet et parements bleus»... Les postillons portaient, attaché au bras gauche au moyen «d'un bracelet de drap écarlate garni de galon d'argent» l'écusson de métal blanc portant «le n° d'ordre et l'épigraphe : Postes Royales». Autre insigne distinctif de leur fonction et dont l'emploi leur était réservé : le cornet.

La journée de travail d'un postillon paraît bien pénible. Il doit d'abord soigner les chevaux, nettoyer et mettre en ordre les voitures, puis conduire les voitures et les chevaux d'un poste à l'autre, rapatrier le matériel au relais d'origine. Les postillons «conduisaient les chevaux montant en selle avec défense de s'asseoir dans aucun cas sur les voitures»... La poste ayant la priorité sur la route, les postillons devaient faire usage du cornet lorsqu'ils s'approchaient «d'un pont, d'un bac ou d'une barrière, de routes étroites... en outre pour faire ranger les voitures et les chariots qui précèdent»... Ils vivaient des rétributions fixes accordées par la loi et des «bonne main» des voyageurs. Le règlement prévoyait aussi un système de retraite après 30 ou 35 ans de services mais «eu égard aux incommodités et aux fatigues plus grandes auxquelles étaient exposés les postillons des relais d'Iselle, Lanslebourg, Limone, Modane, Suse et Tende...» le terme prescrit pour obtenir la pension était réduit à 20 ou 25 ans. Ne nous faisons pas d'illusion ; si le maître de poste pouvait faire figure de petit bourgeois, beaucoup de postillons, avec leur maigre rétribution et leur pension, n'arrivaient guère à épargner ce qui leur était nécessaire pour leur vieillesse.

Dans quelle détresse matérielle devait finir le personnel subalterne : valets et garçons d'écurie, sur lesquels nous ne disposons pas de chiffres exacts !

Les modalités du voyage en poste restaient inchangées. Les voyageurs étaient toujours très surveillés par le pouvoir. Le droit de voyager en poste restait soumis à la présentation d'un permis spécial de la Direction Générale, délivré par un officier des postes. La validité de ce «billet» était limitée à 24 heures de la date de son émission.

Le nombre des chevaux et des postillons dont pouvaient se servir les voyageurs était fonction «de la qualité des voitures, le nombre des personnes et leur équipage». Des che-



L'évolution des voitures. *Chaise de poste utilisée au début du XIX^e siècle.*

vaux de renfort étaient attribués aux relais des routes de montagne comme Saint-Thibaud-de-Couz, les Echelles, Lanslebourg, le Mont-Cenis.

Le coût d'un voyage en poste restait très élevé. Ainsi, deux voyageurs voulant se rendre de Chambéry au Pont-de-Beauvoisin au moyen d'une voiture couverte à deux roues devaient débourser, pour un parcours de 5 postes, la somme de 29 livres 25 centimes. Le coût d'un tel voyage équivalait au salaire de 7 à 10 journées de travail d'un ouvrier qualifié. Il fallait encore ajouter à cette somme le montant des péages pour le passage des ponts ou des barrières, sans oublier les frais de nourriture et de logement ainsi que les «bonne main». Dans ces conditions, le voyage en poste était réservé à une élite de nobles piémontais ou savoyards, de hauts fonctionnaires, de gros bourgeois, de diplomates, de banquiers, de négociants et de riches voyageurs étrangers, anglais surtout. Les personnes utilisant ce mode de transport traditionnel allaient être de moins en moins nombreuses et la situation des relais vers 1830/31 se révèlait on ne peut plus critique.

LES RÉFORMES DE CHARLES-ALBERT : 1835 - 1847

DÈS 1835, LE GOUVERNEMENT entamait une politique réformatrice essayant d'éviter la ruine complète des relais de poste. L'idée de ces réformes était de concilier les intérêts des maîtres de poste et ceux des nouveaux moyens de transport. Désormais, les relais de poste devaient aussi fournir en chevaux frais les services des voitures publiques. La réforme de 1836 renouvelle complètement l'organisation et le personnel de l'administration postale confiée à un Inspecteur Général : Pallavicini di Priola. Le service de la correspondance entre Turin et Chambéry aura dorénavant une fréquence quotidienne. On décida aussi la construction de nouvelles voitures «plus légères et plus roulantes»...

Une troisième réforme en 1841 améliorait les conditions d'exercice de la profession des maîtres de poste, surveillait les contrats de travail des postillons afin d'adoucir leurs conditions matérielles mais elle ne pouvait pas, malgré tout, enrayer le mouvement de déclin du vieux système postal.

En 1841, l'administration postale sarde avait attribué 5 268 bulletins. En 1847, on passait à 4 350 bulletins. La chute était irrémédiable. Pour ne pas disparaître, l'activité des relais de poste allait se rapprocher de plus en plus de celle des services des voitures publiques. Ce mouvement sera particulièrement sensible durant la décennie cavourienne.

LES SERVICES DE LA POSTE AUX CHEVAUX DURANT LA DÉCENNIE CAVOURIENNE

LES RELAIS DE POSTE ONT PU subsister par une politique qui leur assurait le monopole du changement immédiat des chevaux sur les lignes importantes ou en permettant aux entrepreneurs des voitures publiques d'établir leurs propres services de relais à condition d'indemniser les maîtres de poste (25 centimes par cheval et par poste). Si bien que les années 1846 à 1853 furent, pour les maîtres de postes, les années les plus fortunées grâce à la perception de la fameuse taxe de 25 centimes payée par les voitures publiques. Un tel système ne pouvait pas se perpétuer devant l'augmentation des services de diligence, indépendants des relais de poste, et l'ouverture au trafic des premiers kilomètres de voies ferrées.

A partir de 1849, le débat sur le monopole de la poste sera régulièrement porté devant la Chambre par quelques parlementaires qui se faisaient les porte-voix des entrepreneurs de voitures publiques lésés par la taxe, comme Brunier ou Despine. Lors du débat sur le monopole de la poste en 1850, Despine, adversaire de la taxe, la définissait ainsi : «Un droit à la fois bizarre, irrégulier et injuste. Bizarre en ce qu'il pèse sur ceux qui ne se servent pas des chevaux et au profit d'une classe plus aisée, irrégulier parce qu'il est perçu sans contrôle par les maîtres de poste, injuste parce qu'il ne fait pas payer les chevaux ce qu'ils coûtent et à ceux qui s'en servent»...

Le coup fatal fut porté le 1er mai 1853 avec l'adoption du projet de réforme de l'impôt sur les voitures publiques. Celui-ci libérait les entrepreneurs de l'obligation du paiement du droit dû aux maîtres de poste. De plus, la réforme coïncidait avec le «boom» de la construction ferroviaire dans les Etats Sardes.

En 1859 il ne restait en activité en Savoie que onze relais : le Mont-Cenis, Lanslebourg, Modane, Saint-Michel, Saint-Jean-de-Maurienne, Aix-les-Bains, Albens, Annecy, Cruseilles, Frangy, Saint-Julien.

L'institution vénérable de la poste aux chevaux avait vécu...

L'AGE D'OR DES DILIGENCES

LES DILIGENCES OU VOITURES PUBLIQUES offraient au voyageur un service régulier, sur une route déterminée, à un tarif fixé par avance. «Le service de diligences était au service des postes comme le car d'aujourd'hui par rapport au taxi»... Le principal atout de ce moyen de transport résidait dans les prix pratiqués.

Il était promis à un immense succès qui ne sera pas démenti avant l'apparition du chemin de fer, seul concurrent redoutable du nouveau moyen de transport.

Les services de diligences des origines à 1816

L'établissement des diligences ne paraît pas remonter, en Savoie, au-delà des premières années du XIX^{e} siècle. Certes, au XVII^{e} et au XVIII^{e} siècles, les multiples tentatives pour établir de tels services se soldèrent toutes par des échecs. L'état des routes jusqu'à la fin du XVIII^{e} siècle avait été le principal obstacle à leur fonctionnement.

Les diligences de la Compagnie Franklin Bonnafous parcouraient les routes savoyardes dès 1801, et en 1803 le sieur Durieux, directeur des passages du Mont Cenis, se plaignait du fait que «la berline de Bonnafous et la voiture du courrier qui transportent tous les jours beaucoup de voyageurs et d'effets sans passer par la direction rendent cette place absolument insignifiante, au point que les muletiers attachés au service de la direction se trouvant sans travail sont forcés de se défaire de leurs mulets...». Il semble que, dès cette époque, la firme Bonnafous ait bénéficié d'un privilège exclusif d'exploitation de la route d'Italie. Le véhicule utilisé était une vieille «patache» construite à une seule caisse très haute, portée par un train arrière à grandes roues et des roues plus petites à l'avant. La voiture était attelée de cinq chevaux, trois de bricole et deux au timon. La caisse offrait un confort rudimentaire aux huit passagers. Les bagages étaient placés à l'avant sur le toit de la voiture, l'arrière étant occupé par la provision de fourrage pour le ravitaillement des chevaux pendant la course.

Les encouragements du gouvernement sarde (1816-1834)

Après une période d'hésitation, la politique gouvernementale se définissait autour de deux grandes idées : il ne fallait en aucun cas que le transport de la correspondance échappe à la poste pour tomber aux mains des transporteurs privés ; il importait de limiter la concurrence que ne manquerait pas d'exercer la diligence sur la poste aux chevaux.

Ces deux idées majeures s'exprimaient dans le premier règlement de la Chambre des Comptes concernant le service des diligences en 1816. Ce règlement de compromis ménageait les intérêts de la poste tout en ne freinant pas complètement le progrès. Une première mesure interdisait aux «expéditionnaires et conducteurs de la diligence de porter des lettres cachetées ni décachetées... ainsi que des paquets et marchandises d'un poids moindre du 8 onces...». La seconde mesure permettait aux relais de se maintenir, voire de se développer, en liant étroitement leurs intérêts à ceux des nouveaux services : «Les expéditionnaires pourront, moyennant le consentement des 14 maîtres de poste établis sur la route que la diligence devra parcourir, se servir dans la course des chevaux de poste...». Le règlement laissait aux entrepreneurs la liberté «de ne pas se servir des chevaux de poste...» mais, dans ce cas, les intérêts des maîtres de poste étaient protégés par l'obligation de «payer au maître de poste 25 centimes par cheval et pour chaque poste...» à titre de dédommagement.

Nous avons étudié plus avant comment le gouvernement avait dressé en face des diligences un autre service de transport de voyageurs, subventionné et contrôlé de très près par l'Etat : le service des malles postes.

Pendant les premières années, le gouvernement limitait à un petit nombre les entre-

prises autorisées à créer un service de diligence. En 1816, au groupe des «Concessions Bonnafous» établissement privilégié pour l'exploitation de la grande ligne Turin - Lyon par Chambéry et le Mont-Cenis, s'ajoutait une autre entreprise de voitures publiques fonctionnant «depuis des années sur la route de Chambéry à Genève par Rumilly...». Cette voiture assurait en même temps le service des dépêches et son représentant à Chambéry était Nicolas Bésuchet, commissionnaire chargeur. L'application de la nouvelle réglementation devait entraîner la suppression de ce service mais, dès janvier 1816, Bésuchet obtenait de l'Intendant Général du Duché de Savoie le droit de «continuer à parcourir cette route avec une voiture partant trois fois par semaine...». Le 14 juillet 1816, par acte passé à la Direction des Postes à Chambéry, Victor Martin, propriétaire et aubergiste à Grésy-sur-Isère, recevait «le privilège exclusif de la diligence sur la route de Chambéry à Moûtiers» pour une durée de 6 ans.

En 1819, un tableau des diligences fonctionnant dans les Etats Sardes énumérait six services de voitures publiques mais sans fournir les noms des concessionnaires.

Les trois nouvelles entreprises desservaient les lignes de Chambéry à Grenoble, de Chambéry à Annecy, Sallanches, Genève et de Thonon à Genève. La fréquence hebdomadaire des services était de deux sur la ligne Turin - Lyon, trois sur Chambéry - Grenoble, trois sur Chambéry - Genève, trois sur Chambéry - Annecy et deux sur Chambéry - Moûtiers.

En 1822, François Cholat, aubergiste à La Tour du Pin, se voyait concéder la liaison de Saint-Genix à Yenne tandis que les sieurs Chabal et Désormeau ne pouvaient pas obtenir l'ouverture d'une ligne de Yenne à Lyon.

Les actes de concession fournissent quelques renseignements sur les véhicules utilisés. «Les voitures destinées au service des diligences auront chacune 9 places intérieures et 3 extérieures...». Le poids de celle-ci ne devait pas excéder 2 200 kgs. Elles étaient servies par deux postillons et tirées par six chevaux dont le changement se faisait «à chaque station si le service était assuré par les maîtres de poste...», sinon le concessionnaire devait établir des changements à une distance ne dépassant pas 3 postes (environ 25 kms).

En l'espace de dix-huit ans, de 1816 à 1834, les changements intervenus pouvaient être qualifiés de notables. De trois messageries en 1816, on était passé à sept services en 1835. Les progrès réalisés étaient encore plus sensibles si l'on comparait les fréquences de ces mêmes services. En 1834, sur sept entreprises, trois d'entre elles avaient une fréquence quotidienne et quatre une fréquence de trois fois par semaine.

L'intervention de l'Etat se renforce (1835/1845)

Dès les années 1835-1836, le gouvernement allait intervenir pour canaliser et préciser le développement des voitures publiques en mettant au point de nouveaux règlements. Dans le règlement du 21 juillet 1835, l'Etat justifiait son intervention en ces termes : «Les nombreux accidents qui arrivent aux diligences et autres voitures publiques dont la circulation a été autorisée dans nos Etats nous ont démontré l'urgence de soumettre ce service à des règles plus précises... et de rendre l'objet d'une surveillance à la fois plus sévère et plus active...».

Le gouvernement avait aussi d'autres motivations : porter un remède à la situation des maîtres de poste et exploiter fiscalement un secteur économique intéressant et prometteur. Parmi les innovations du règlement de 1835, on notait le transfert des compétences en ce qui concerne l'autorité habilitée à délivrer les concessions. Elle passait entre les mains du Ministère de l'Intérieur. Le règlement introduisait aussi la normalisation des services. Dorénavant aucun véhicule ne pouvait plus être admis au service public s'il n'avait pas subi un contrôle préalable de la part d'une commission spéciale instituée dans chaque chef-lieu de province. Elle était composée de cinq membres : «un officier du Génie Civil, un officier des Postes, un commissaire de police, un employé des douanes et

un expert choisi parmi les personnes de l'art...». La commission veillait à l'application des nouvelles normes de construction des voitures.

Ces nouvelles normes nous permettent de dresser un portrait de la diligence type en usage à partir des années 1835.

L'évolution technologique est considérable. En ce qui concerne la partie châssis, l'écartement des roues était fixé à 1,62 mètres, parfois un peu moins, pour les voitures en course sur les routes montueuses. La suspension des voitures était assurée par quatre ressorts en acier. Les énormes véhicules pouvaient atteindre trois mètres de haut et ils pesaient à vide 2 500 à 3 500 kgs. La carrosserie comportait l'assemblage de quatre parties distinctes : en allant de l'avant vers l'arrière on trouvait successivement : une partie appelée le «coupé» qui était ouverte par deux portes latérales ; une partie centrale dite le «cabriolet» ou l' «intérieur», abritant les meilleures places et ouverte également par deux portières latérales ; enfin, à l'arrière la «rotonde», galerie qui pouvait n'avoir qu'une portière ouvrant sur l'arrière. Ajoutons à cet assemblage une quatrième partie située sur le dessus de la diligence et vers l'avant, portant le nom cérémonieux d' «Impériale» où seul était admis le conducteur. L'Impériale pouvait être recouverte d'une «vache», coffre à bagages de 36 cm de hauteur. Les voitures circulant en montagne étaient équipées d'une «machine à enrayer au moyen d'une vis de pression agissant sur les roues de derrière»... Cette machine devait être placée près du siège du conducteur. En outre, les voitures étaient munies d'un sabot pour assurer le freinage.

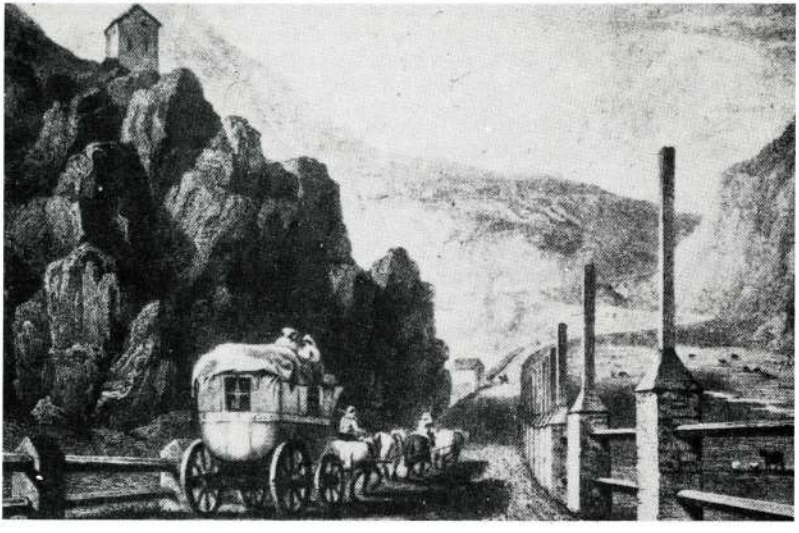
Le chargement des voitures faisait l'objet de normes précises. Les voitures assurant à la fois le transport des voyageurs et des marchandises ne pouvaient avoir plus de 12 places, soit 9 dans l' «Intérieur» et 3 dans le «Coupé». La tolérance accordée en matière de bagages à chacun des voyageurs était de 70 kgs.

L'attelage des voitures dépendait du poids en charge. Les voitures publiques, d'un poids de 2 500 à 3 500 kgs, devaient être attelées de quatre chevaux au moins sous la conduite d'un postillon. Si leur poids n'excédait pas 2 500 kgs, on pouvait se contenter d'atteler seulement deux chevaux sous la conduite d'un postillon. Pour les voitures les plus lourdes (plus de 3 500 kgs), on attelait obligatoirement «six chevaux avec deux postillons pour guides...». Les chevaux étaient attelés à la voiture au moyen de crochets en fer qui s'adaptaient aux palonniers du timon et à la volée.

Les heures de départ et d'arrivée des voitures publiques étaient réglées par les autorités. Le ministère de l'Intérieur établissait aussi le temps maximum employé pour parcourir chaque poste. Le temps nécessaire pour le changement de chevaux devait être d'une heure. Des amendes étaient prévues pour les retardataires.

Inutile de préciser combien le contrôle des voyageurs restait strict. Les entrepreneurs tenaient un registre coté et paraphé à chaque feuille par un commissaire de police, sur lequel devaient être mentionnés «les noms des voyageurs, le nombre et le poids des ballots, malles et paquets et groupes d'argent...». Deux extraits de ce registre, établissant le chargement de chaque voiture, devaient être envoyés une heure au moins avant le départ au commissaire de police. L'un de ces extraits était alors rendu, visé, à l'entrepreneur pour être remis au conducteur de la voiture. Parmi les mesures concernant les voyageurs, mentionnons que les personnes atteintes d'aliénation mentale, d'infirmités visibles de nature à incommoder les voyageurs, tout comme les enfants à la mamelle ne pouvaient pas être admis dans les voitures publiques. Il était aussi interdit d'y recevoir les chiens. Le registre servait enfin de document pour l'imposition fiscale. La redevance de concession ou l'impôt sur les voitures publiques était fixée à 10% du produit brut des transports exécutés. Le montant de la taxe était perçu à la fin de chaque mois par les agents du gouvernement. Cette mesure fiscale allait freiner pour plusieurs années tout le développement du secteur.

En 1836, trois nouvelles concessions étaient accordées : l'une à Jean Louis Lachenal pour l'établissement d'une diligence reliant Bonneville à Annecy trois fois par semaine



La diligence Turin-Lyon en 1830 (Collection Amis du Mont-Cenis).

La diligence du Mont-Cenis en 1860 (Collection Musée Savoisien).

et Bonneville à Chambéry une fois par semaine. Une autre à Joseph Jandet pour la ligne de Chambéry à Yenne deux fois par semaine, mais seulement pendant les mois d'hiver. Enfin, une troisième à Antoine Durand pour la ligne du Pont-de-Beauvoisin à Chambéry tous les jours.

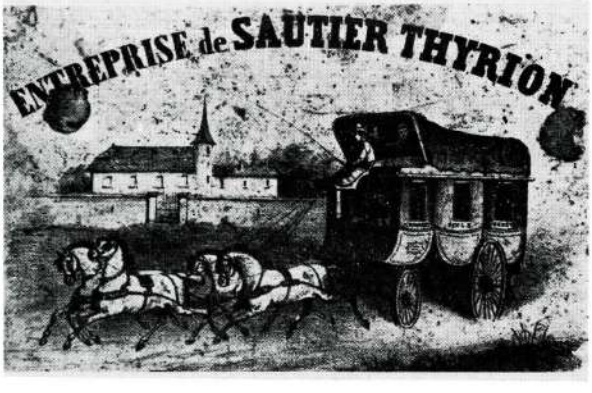
L'année 1838 vit une innovation importante avec l'apparition du premier service d'omnibus entre Chambéry et Aix-les-Bains, qui avait été concédé à Louis Tochon de Chambéry. En 1844, Pierre Perronne, de Saint-Jean-de-Maurienne, installait une diligence à 10 places entre la capitale de la Maurienne et Chambéry.

Le mouvement des créations reste lent car les mesures fiscales décourageaient les entrepreneurs.

Le «boom des communications» : 1846 - 1851

L'initiative était partie d'un haut fonctionnaire du gouvernement de Charles-Albert, le comte Lazari, qui occupait alors le poste de surintendant de la police. Favorable à la concurrence, Lazari a élaboré le règlement du 21 juillet 1846. De nouvelles dispositions fiscales réduisaient considérablement les redevances de concession pour les services de voitures passant de 10 à 2% du produit brut présumé de la voiture. Le règlement s'adaptait aussi à l'évolution technologique des nouvelles voitures et en particulier à la construction des omnibus. Devant la recrudescence du nombre des voitures en circulation sur les routes, on avait jugé nécessaire de définir quelques règles de circulation. Il était défendu aux cochers de «lutter de vitesse, de faire galoper les chevaux et de stationner sans nécessité sur les routes...». Lorsque des voitures avaient à se croiser, chacune d'elles devait «prendre incontinent la droite en laissant libre pour l'autre la moitié de la route».

La réforme de 1846 avait été immédiatement suivie d'une floraison de demandes de permis. Ainsi Joseph Horteur, maître de poste à la Grande Maison (Les Chavannes) pouvait exploiter la ligne de Chambéry à Saint-Jean-de-Maurienne. Les diligences partaient de Chambéry, du bureau de la veuve Boisson, à 5 heures du matin et de Saint-Jean, à partir de l'hôtel de l'Europe, à 4 heures du matin. Les voitures contenaient 11 places : 3 au coupé, 6 à l'intérieur, 2 sur la banquette. Charles Arragon obtenait à son



Publicité de différents services de diligences vers 1850.
Affiche de la maison Sautier Thyrion.

CHANGEMENT DE DOMICILE.

MEYER GABET,

FABRICANT DE PARAPLUIES,

tient toutes sortes de Rouets,

ci-devant place de l'Herberie,

maintenant sous les arcades de la rue de Boigne, maison de M. le comte De Regard, n°

A CHAMBÉRY.

BATEAUX A VAPEUR (Compagnie Franconi).

BUREAU DE Mme Ve BOISSON,

Faubourg Montmélian.

VOITURE DE CHAMBÉRY A GRENOBLE,

(Entrepreneur des Maîtres de Poste.)

Partant tous les jours à 5 h. du mat., et arriv. à 3 h. du soir.

DILIGENCE DE MOUTIERS,

Partant tous les jours, excepté le dimanche, à 5 h. du matin, et arrivant les mêmes jours à 6 heures du soir.

Bre BRUCHET,

Place du Théâtre,

à Chambéry.

ROULAGE GÉNÉRAL,

COMMISSION

ET RECOUVREMENTS.

MESSAGERIES

pour l'Italie,

les Suisses et les Savoie.

Messageries Sardes de MM. Bonnardeaux frères, de Turin.

DILIGENCE A 9 PLACES, 3 COUPÉ, 6 INTÉRIEUR.

Le Départ de Chambéry pour le Pont-Beauvoisin, Lyon et Paris, a lieu les dimanche, mercredi et vendredi, à 5 heures du matin, et l'Arrivée les dim., merc. et vend., à 1 heure du soir.

DILIGENCE A 9 PLACES, 3 COUPÉ, 6 INTÉRIEUR,

ET CHARIOT DE POSTE, A 3 PLACES COUPÉ.

La Départ de la Diligence de Chambéry pour Turin, Alexandrie, Novi, Gênes, Verceil, Novare, Milan, Venise, Plaisance et Rome, a lieu les dimanche, mercredi et vendredi, à 1 heure du soir, et l'Arrivée les dimanche, mercredi et vendredi, à 4 heures du matin.

Le Départ du Chariot de Chambéry pour les pays susdits, a lieu les mardi, jeudi et samedi, à 5 heures du soir; et l'Arrivée les lundi, jeudi et samedi, à 4 heures du matin.

Le Bureau de Chambéry peut toujours disposer de 3 places intérieur pour Turin dans les diligences, et d'une place coupé dans le chariot, et à Turin des places sont réservées à la diligence de Chambéry pour Gênes et Milan. — Le Tarif pour le prix des places, le port des marchandises, groupes, paquets, est ostensible dans les divers Bureaux de l'Établissement.

Les Bureaux principaux sont les suivants : Lyon, rue Neuve, n° 17. — Turin, rue Théâtre-d'Angenne, n° 37. — Gênes, rue Nouvelle, palais Cambiaso. — Milan, rue du Mont, n° 1402. — Chambéry, M. G. Bouvet, place du Théâtre.

Courrier des Alpes, *1840*.

par L. P. F. D. M., adoptés dans les écoles de Tarentaise et de Haute-Savoie, se trouve en vente exclusivement et par traité spécial, à cette librairie.

Messageries Impériales.

SERVICE

DE

LYON, TURIN ET RETOUR

A DATER DU 15 JANVIER

Les voitures seront transportées sur le Chemin de Fer Victor-Emmanuel de Chambéry à St-Jean et retour.

BUREAUX :

Lyon, place des Terreaux, chez M. Aubaneux;
Chambéry, faubourg Montmélian, chez M. Vignes;
St-Jean, chez M. Courtois, à la gare du Chemin de Fer;
Turin, chez M. Latour, rue Bogino.

Les voyageurs ne quitteront pas la même voiture pendant tout le parcours. 3-3

J.-J. BERLIE

NÉGOCIANT A CHAMBÉRY.

VENTE A L'ENCAN VOLONTAIRE

Courrier des Alpes, *1857*.

tour l'exploitation de la ligne des Echelles à Chambéry. Les voitures quittaient Chambéry à 6 heures du matin ; elles arrivaient à onze heures du matin aux Echelles. Sur la ligne Chambéry - Annecy - Genève, Jean Sauthier obtenait le renouvellement de sa concession : le voyage s'effectuait en 12 heures. Toujours en cette même année 1846, deux services voyaient le jour en Haute-Savoie : l'un, entre Saint-Gingolph et Genève par Evian, Thonon et Douvaine ; l'autre, entre Thonon et Genève. En 1848, François Vuagnat de Chambéry établissait une diligence entre Chambéry et la Balme pour Lyon par le Mont du Chat. Les opérations de relayage étaient effectuées à la poste du Bourget et à celle de Saint-Jean-de-Chevelu ; partant à 2 heures de relevée (après midi) de Chambéry, elle arrivait à la Balme à 6 heures 30 de l'après-midi.

L'augmentation du nombre des services, la dure concurrence entre les entrepreneurs, la réduction fiscale avaient entraîné une diminution des coûts des transports. Le tarif minimum par kilomètre était désormais à la portée de beaucoup de gens. La réduction des tarifs représentait un instrument de progrès économique et social non négligeable.

Les années désastreuses (1852 - 1860)

On sait combien Cavour était intéressé et passionné par les chemins de fer. En 1852, le gouvernement de Turin, toujours à court d'argent, décida de relever les taxes sur les voitures qui passèrent à 4 centimes par cheval et par kilomètre sur chaque course, ce qui équivalait, selon les calculs du gouvernement, à un impôt de 7,5% sur le produit brut moyen des voitures. On était bien loin de l'impôt de 2% décidé par la réforme fiscale de 1846... Dans ces conditions, on allait assister à une diminution du nombre des services et à une augmentation des tarifs sur la majeure partie des parcours.

L'entrepreneur le plus malheureux fut sans doute Claude Dubettier, qui venait de mettre en service ses «Inversables» sur la ligne de Moûtiers à la Balme. Ces énormes voitures de 13 places étaient traînées par quatre chevaux et guidées par un conducteur et un

postillon. Les départs avaient lieu tous les deux jours de Moûtiers à 7 heures du matin. On arrivait à 10 heures à Albertville, à 3 heures de l'après-midi à Chambéry et au terminus de la Balme à 6 heures. Les frais énormes occasionnés par la traction de ces monstres, sur une route assez difficile, ne laissèrent pas une longue existence aux «Inversables». Après 10 mois de fonctionnement, le 26 octobre 1852 on signalait que le sieur Dubettier avait dû cesser son service, «endetté par les dépenses qu'il a été obligé de faire pour soutenir la concurrence des autres voitures publiques...». Devant l'état de crise du secteur, le gouvernement se devait de faire machine arrière ; ce fut l'objet de la réforme promulguée le 20 septembre 1857 qui réduisait de manière draconienne l'impôt établi sur les voitures publiques. En fait, l'arrivée du chemin de fer dans les vallées savoyardes allait marquer l'agonie des diligences.

A une année de l'Annexion, en 1859, les survivants étaient peu nombreux. Le «Calendario Generale» dresse l'état de la situation du secteur pour les grandes lignes :

- de Chambéry au Pont-de-Beauvoisin, le service quotidien de l'entreprise de Charles Longue,
- de Chambéry aux Marches, un service quotidien assuré par les voitures d'Eustache Arragon et Charles Longue,
- de Chambéry aux Echelles pour la France, le service quotidien «en correspondance avec la navigation»... de Damase Drivet,
- de Montmélian à la Frontière de France, le service quotidien de François Martin, pour les bains d'Allevard.

Les 10 autres services mentionnés concernaient la desserte des routes de la Haute-Savoie.

Ce recul énorme avait un responsable : le chemin de fer.

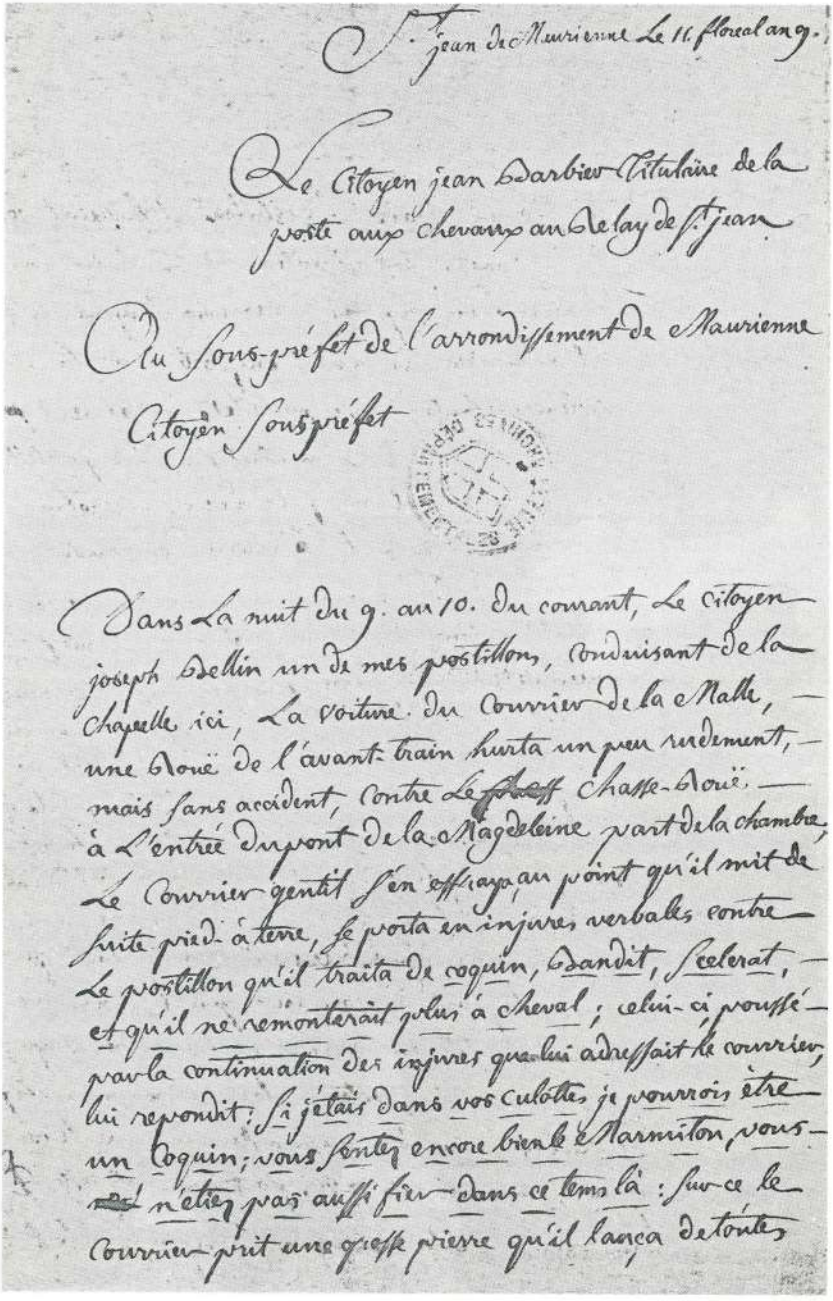
Dès le mois d'octobre 1856, le tronçon ferroviaire du «Victor-Emmanuel» entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne était ouvert à la circulation. La *«Gazette de Savoie»* annonçait pour le premier jour de circulation, le 20 octobre 1856, le chiffre de 948 voyageurs, soit l'équivalent de 35 à 40 diligences. De Chambéry à Saint-Jean-de-Maurienne, le train permettait déjà de gagner 4 heures par rapport à la diligence. A Saint-Jean-de-Maurienne, la diligence succédait au train jusqu'à Suse mais, déjà, les techniciens de Germain Sommeiller creusaient au-dessus de Fourneaux le tunnel ferroviaire du Fréjus, commencé en 1857.

L'heure du déclin avait sonné. Plus rapide, le chemin de fer était aussi moins cher : en 1860, le prix du billet entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne en première classe coûtait 7 francs alors que le prix de la place dans le coupé de la diligence valait encore 24,05 francs. Sur l'air de «C'est à boire, à boire. à boire...», le journal *«Le Carillon»* clamait à qui voulait l'entendre le 3 avril 1859 :

«Ce railway, je vous l'assure
Est chez nous si fréquenté
Qu'on abolit la voiture
Comme une inutilité
On proscrira par la suite
Ah !
Nos chaussures le fait est clair
On va vite, vite, vite
Sur notre chemin de fer»

Scènes de voyage en diligence

Le voyage d'autrefois en diligence n'avait rien de banal ; il comportait toujours un brin d'aventure. C'était à peine si l'on savait à quelle heure on partait et encore moins à quel moment on arriverait à destination. Malgré les réservations, le voyageur n'était ja-



St jean de Maurienne Le 11. floreal an 9.

Le Citoyen jean Barbier titulaire de la poste aux chevaux au Relay de St jean

Au Sous-préfet de l'arrondissement de Maurienne

Citoyen Sous préfet

Dans La nuit du 9. au 10. du courant, Le citoyen joseph Bellin un de mes postillons, conduisant de la Chapelle ici, La voiture du courrier de la Malle, une Roue de l'avant-train hurta un peu rudement, mais sans accident, contre Le chasse-Roue, à L'entrée du pont de la Magdeleine part de la chambre, Le Courrier gentil s'en effraya au point qu'il mit de suite pied à terre, se porta en injures verbales contre Le postillon qu'il traita de coquin, Bandit, Scelerat, et qu'il ne remonterait plus à cheval ; celui-ci poussé par la continuation des injures que lui adressait le courrier, lui repondit : Si j'etais dans vos culottes, je pourrois être un Coquin ; vous sentez encore bien le Marmiton, vous n'etiez pas aussi fier dans ce tems là : sur ce le Courrier prit une grosse pierre qu'il lança de toute

Altercation entre un postillon et un courrier en 1801 (Doc. A.D.S.)

mais certain de prendre place dans la voiture publique. Il fallait souvent prendre son mal en patience et attendre la prochaine voiture, ce qui demandait un certain temps, voire quelques jours.

Sur la grand'route, les voitures allaient très vite, trop vite pour des voies encore étroites et encombrées par les charrois des voituriers. Les routes étaient souvent le théâtre de «rencontres» ou d'incidents curieux et pittoresques, tournant parfois à la vraie comédie. En témoigne cette histoire, racontée par Monsieur de Custine, qui se passait en 1830, vers 9 heures du soir, près d'Aiguebelle :

«Dans un chemin creux, notre voiture est accrochée par la diligence et le postillon qui la conduisait continue sa route sans s'embarrasser de nous, nous reculons aussi vite qu'il avançait ; à la fin, il part au grand trot et emporte la moitié du cabriolet dans lequel se trouvait notre voiturier. Celui-ci, furieux de voir son siège fracassé, court après le coupable dont il arrête les chevaux en lui demandant un peu énergiquement sans doute des dédommagements. Il se querelle avec cet homme, le bat, se roule avec lui dans la boue et enfin il perd son nez dans la bataille, non pas tout son nez, un petit morceau seulement... Jugez de notre indignation. Après avoir pansé aussi bien que possible le nez de ce pauvre homme et qui, pis est, avec le bout du nez de moins, nous nous sommes remis en route et au premier village nous avons fait venir le juge de paix afin de lui porter plainte contre le postillon enragé...».

La sécurité des voyageurs était encore menacée par la concurrence. Elle transparaît jusque dans les noms que l'on donnait aux voitures : l'une d'elles s'appelait «La Coureuse», l'autre «La Concurrence», ce qui était tout un programme...

L'émulation avait parfois des conséquences fâcheuses. En 1851, deux voitures desservaient la route de Turin à Pont-de-Beauvoisin : celle des frères Bonnafous et celle des Messageries Nationales. Toutes deux partaient de Turin à peu près à la même heure, «c'est-à-dire entre 4 et 5 heures de l'après-midi» et «arrivaient de ce fait souvent en même temps le lendemain entre 1 heure et 2 heures de l'après-midi au relais particulier qu'elles avaient, l'une et l'autre, à Montmélian»... La voiture des Bonnafous :

«...fut acheminée par un nommé Finas, gérant de son relais, qui prit par la bride les chevaux de cette voiture pour les faire passer devant celle des Nationales qui n'était pas encore prête et dont le relais était situé plus en avant du côté de Chambéry. Alors le nommé Bonillon, postillon des Nationales, saisit Finas par la poitrine pour l'empêcher d'avancer et cela donna lieu entre les deux individus à une rixe qui a motivé de la part dudit Finas une plainte par devant le juge dudit lieu...».

Sur le grand itinéraire Lyon - Turin, le passage du Mont-Cenis paraissait bien éprouvant pour les voyageurs. Cochers et postillons conduisaient à tombeau ouvert :

«..En descendant, la diligence marche si vite que cela me faisait presque peur ; de dix chevaux que l'on met pour monter, on n'en garde que deux pour la descente et ils la font toujours ventre à terre, même au tournant des lacets : c'était ce qui m'effrayait...» (*Voyage* de M. Pierre Goybet).

En hiver, la descente en traîneau sur des neiges glacées semblait encore plus terrifiante :

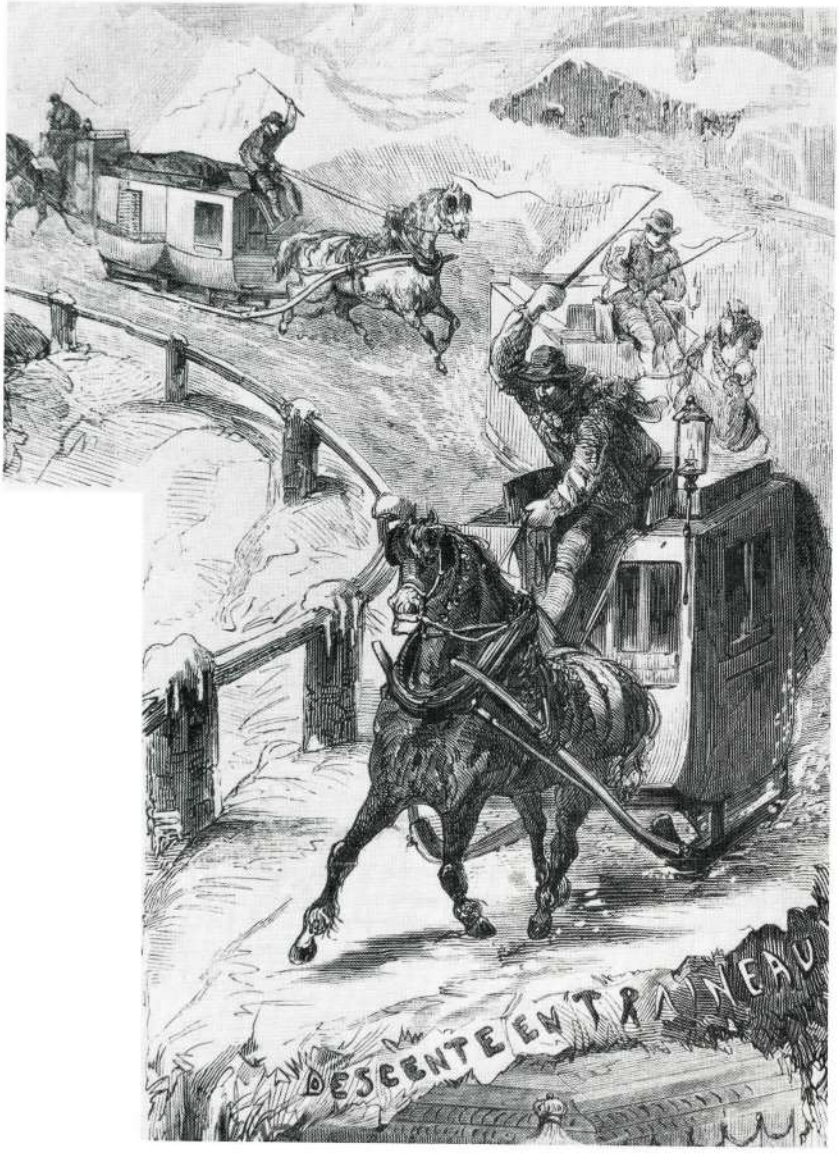
«La neige est glissante... Les postillons à moitié ivres, les chevaux rétifs...».

Dans ces conditions :

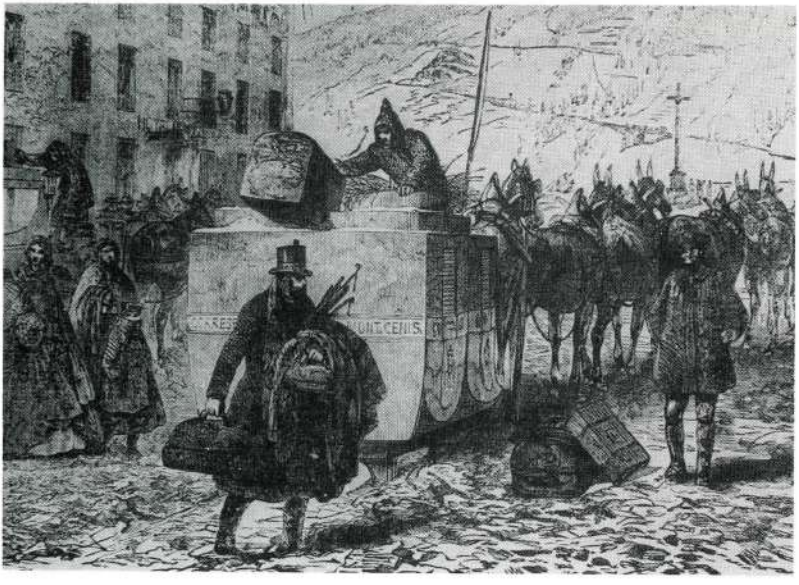
«Il se pourrait parfaitement que d'un instant à l'autre nous roulions dans un des abîmes dont la seule vue donne le vertige...».

Aussi, quel soulagement lorsque :

«.. de zig-zag en zig-zag, de terreur en terreur, transis et moulus, entourés de voyageurs inexpérimentés et maussades, nous arrivons au point du jour à Lanslebourg...».



La descente du Mont-Cenis en traîneau, 1859. *Ils avaient attelé les chevaux du vent ! Dans son livre* «Souvenirs pieux», *Marguerite Yourcenar rapporte les émotions de son grand oncle, l'essayiste bruxellois Octave Pirmez qui franchit le Mont-Cenis en plein hiver : «Nous nous laissions traîner par quatorze mules courageuses et patientes. Quel étrange spectacle que celui de ces pauvres animaux blancs de givre, secouant leurs grelots dans un désert empli de froidure et éclairé par la lueur mélancolique des astres ! Nous étions parvenus au hameau de la Grand Croix. Désormais à la merci d'un seul cheval dont l'ombre démesurée, réflètée sur les berges, nous accompagnait comme un fantôme de douleur, nous commençâmes à descendre, notre traîneau sifflant et gémissant sur la glace» (Collection Amis du Mont-Cenis).*



La diligence de Turin va quitter Lanslebourg pour franchir le Mont-Cenis. Au cœur de l'hiver, malgré l'achèvement de la route carrossable, il faut toujours démonter les voitures et les poser sur des traîneaux. L'ouverture du tunnel du Fréjus en 1871 va rendre le célèbre passage à ses solitudes glacées (Collection Amis du Mont-Cenis).

Alors, une seule exclamation de soulagement sortait de la bouche des voyageurs :

«..Grâce à Dieu, le Mont-Cenis est passé» (Louis Figuier).

Si la plupart des diligences se signalaient par leur trop grande célérité, d'autres, par contre, pêchaient par leur lenteur. Parmi ces «nonchalantes», l'une d'elles étaient particulièrement connue en son temps : la malle-poste de Moûtiers à Chambéry :

«..d'une lenteur incroyable qu'un bon piéton rougirait d'employer à faire le même trajet...».

Cette lenteur tenait surtout à l'insouciance du postillon

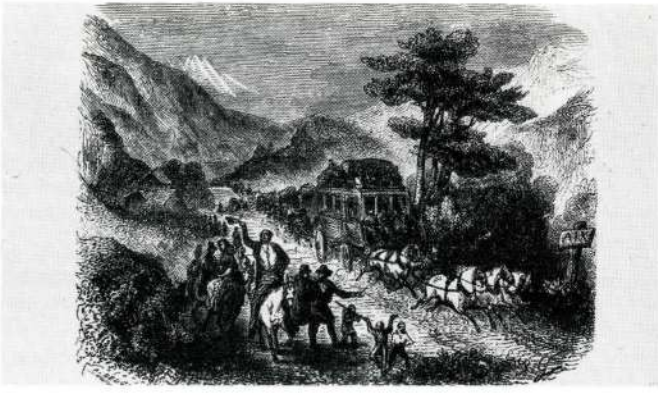
«..partant ou ne partant pas à l'heure fixée, s'arrêtant à chaque enseigne de cabaret lorsque tel est son bon plaisir, admettant dans la voiture ou descendant fréquemment des voyageurs le long de la route...».

La lenteur de la voiture n'excluait pas les risques car le postillon se laissait aller au sommeil durant le voyage :

«..Dernièrement, dans le chemin de cette ville à Aigueblanche, le postillon, sans doute pour être à son aise, s'étant placé dans le coupé, ne put entendre et à temps des pierres d'une certaine grosseur qui s'étaient détachées de la montagne latérale et qui vinrent blesser les chevaux...».

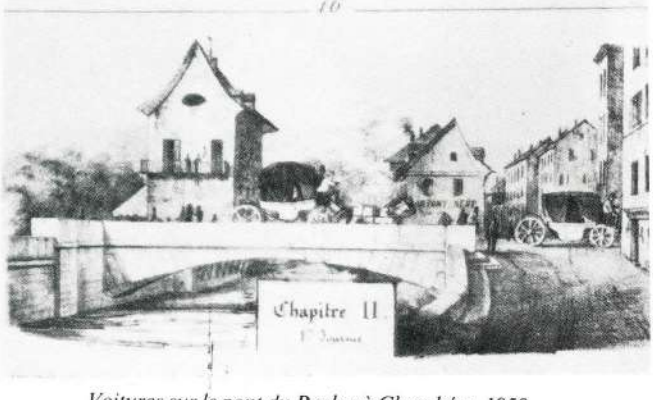
La patache de Moûtiers à Chambéry méritait décidément bien son nom !

Même si l'on voyagait en classes séparées : coupé - rotonde - banquette, plus souvent déjà, selon la fortune que selon son rang, on ne pouvait pas éviter certaines rencontres. La diligence, en ce temps-là, était le théâtre de l'ambigu, où l'on ne savait jamais ce



L'arrivée à Aix-les-Bains, 1850.

L'arrivée de la diligence : un élément d'animation dans la ville. Diligences sur la grande place d'Aix-les-Bains, 1850.



Voitures sur le pont du Reclus à Chambéry, 1850.

que l'on allait découvrir derrière le rideau de la carrosserie. Le coupé, la rotonde étaient des «salons» où l'on causait de tout et de rien, pour tuer le temps, pour étouffer la crainte qui vous étreignait lors des passages périlleux. L'étroitesse des véhicules favorisait les contacts humains, qui n'étaient pas toujours agréables et goûtés de tous. George Sand nous a laissé un plaisant tableau des «petits ennuis» des transports en commun :

«...A Chambéry, on nous a entassé dix dans un omnibus microscopique où un gros monsieur s'est vautré sur moi sous prétexte qu'il était gêné ; vis-à-vis un étranger absurde a raconté que le matin un de ses amis avait été laissé en route par le convoi pour s'être oublié à faire ses besoins...».

Des intrigues s'y nouaient même parfois ! Dans la diligence qui transportait M. de la Noue en 1822 se trouvait aussi un banquier juif en compagnie de sa toute jeune femme au doux nom de Rachel :

«..L'énorme circonférence du mari faisait contraste avec la taille svelte de la belle Rachel...».

On rencontrait aussi parmi les voyageurs des militaires et notamment : «un jeune officier piémontais» qui mettait à profit la situation en courtisant la belle et dont «les prévenances désespéraient» le banquier. La diligence s'étant arrêtée à un relais pour changer les chevaux, les voyageurs étaient descendus pour se dégourdir les jambes. En remontant dans la voiture, M. de la Noue s'était assis en face de la belle passagère :

«...ma contenance respectueuse et réservée plût à l'époux qui me dit en confidence qu'à Lyon il prendrait une chaise de poste, seule manière convenable pour un mari qui voulait voyager avec sûreté...».

Décidément, elle avait bien son charme, l'antique diligence et il y eut des nostalgiques pour la regretter au temps des chemins de fer :

«...Cette bonne diligence s'arrêtait pour vous laisser déjeûner, dîner, souper, prendre le café. Elle gravissait les montées au pas et vous pouviez gambader sur les chemins de traverse, jouir des points de vue et cueillir les bouquets de violettes ou de rhododendrons. La chanson du postillon, le claquement du fouet qui se mêlait au carillon des grelots étaient bien plus gais que le sifflet à vapeur de la locomotive...» (Bignami).

L'arrivée de la diligence constituait souvent la principale animation dans les villages. Dans : *«Une saison à Aix-les-Bains»*, A. Achard traduit parfaitement cette animation :

«...entre les bains et le casino s'ouvre une place publique de forme irrégulière où s'arrêtent toutes les voitures qui font le service des eaux, diligences, omnibus, chaises de postes, véhicules de tout âge et de tous genres, carrosses vermoulus du temps de Madame de Warens, chars à bancs des montagnes. C'est à toute heure et du matin au soir un grand bruit de chevaux qui hennissent et de fouets qui claquent, d'équipages qui roulent et de postillons qui jurent. Le mouvement est partout à l'égal du bruit. Pour un voyageur qui part, dix arrivent et cent autres encore attendent à Genève, à Chambéry, plus loin même, à Grenoble et à Turin, que leur tour soit venu...».

La diligence était bien souvent le seul émoi dans une vie de village et l'on peut aisément imaginer quel spectacle elle constituait pour les enfants qui accouraient sur son passage pour la voir délivrer son petit monde de voyageurs accueillis dès le marche-pied par quelque mendiant goîtreux, par «Fanchon la Vielleuse», par le petit montreur de marmottes, par le chansonnier poète des rues, par l'aveugle Collombat, par la marchande de fleurs, par tous ces personnages entrés dans la littérature et qui étaient souvent nés et sont morts avec la diligence.

UNE CIVILISATION BRISÉE

PENDANT CETTE PREMIÈRE MOITIÉ du XIX[e] siècle, l'amélioration du réseau routier avait permis la mise en place de nouveaux moyens de transport, plus rapides, plus réguliers, à capacité augmentée et à prix plus réduit. Dès les années 1850, l'avènement du chemin de fer devait entraîner de profondes modifications des structures économiques, sociales et géographiques.

Avec le déclin et la disparition des voitures publiques s'éteignait toute une civilisation de la route. Les grands axes routiers, situés parallèlement aux premières lignes de chemin de fer, seront les premiers à être touchés et avec eux tout le chapelet de bourgs et de villages dont la population vivait parfois exclusivement de l'exploitation de la route. L'activité née des transports routiers était le baromètre de la vie économique pendant des générations. La fonction de transit avait entraîné la spécialisation professionnelle des habitants dont beaucoup étaient cabaretiers, aubergistes, charrons, maréchaux-ferrants, transporteurs ou voituriers, maîtres de poste, postillons, cochers. L'apparition du chemin de fer allait obliger la plupart d'entre eux à des reconversions professionnelles et à l'émigration. Comme l'écrivait J. Bonnerot :

«...Délaissée par la diligence, la route se sentit soudain vieillir et dépérir ; elle perdait en même temps son âme et sa chanson...».

Patrick Michel et François Forray

L'accueil des voyageurs par le petit Savoyard.

BIBLIOGRAPHIE

Sources manuscrites : Archives Départementales de la Savoie :
33 F - Fonds du commandant Emile Gaillard
49 F - Fonds Adolphe Gros
20 F - Fonds Gabriel Pérouse
45 F - Fonds Poussielgue
Série L - Archives de la période française 1792 - 1815
Série F.S. - Epoque sarde 1815 - 1860

Sources imprimées :
DUBOIN et AMATA, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, codici, editti, patente... della Real Casa di Savoia,* Torino 1854-1860, 34 volumes.

Ouvrages sur les routes :
BLANCHARD M., *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815),* Thèse pour le doctorat, Grenoble 1920.
LANNOY DE BISSY (Marquis de), *L'histoire des routes de Savoie,* Dardel 1930.
ONDE H., *La route de Maurienne et du Mont-Cenis de la fin du XVIII^e siècle au milieu du XIX^e siècle,* in *Revue de géographie alpine,* Tome XX - 1932.

Ouvrages sur les cols et les passages alpins :
BELLET J., *Le col du Mont Cenis «porte millénaire des Alpes»,* in *Société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne,* Tome XVII - 1976.
JANIN B., *Le col du Petit Saint-Bernard, frontière et trait d'union alpin,* collection *«Trésors de la Savoie»,* 1980.
Le Mont Cenis et sa région, Il moncenisio et la sua regione, Actes du congrès Lanslebourg - Suse 5-7 septembre 1975, Amis du Mont Cenis.
MESTRALLET M., *L'hospice du Mont Cenis et le passage du col sous le Consulat et le Premier Empire,* Diplôme d'Histoire 1963.

Ouvrages sur les moyens de transport :
GUDERZO G., *Vie e mezzi di communicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta.* Istituto per la storia del Risorgimento italiano, Comitato di Torino, 1961.
LOVIE J., *La vraie vie de tous les jours en Savoie romantique 1815-1860,* collection *«Trésors de la Savoie»,* 1977.
MICHEL Patrick, *Contribution à l'histoire des conditions du voyage et des moyens de transport en Savoie du XVII^e siècle au milieu du XIX^e siècle,* Travail d'Etudes et de Recherches, Université de Savoie 1982.

Relations de voyages :
ACHARD A., *Une saison à Aix-les-Bains,* Paris, Bourdin 1850.
BERTOLOTTI S., *Viaggio in Savoia, ossia descrizione degli stati ultramontani d'il Re di Sardegna,* Turin, 1828.
LA NOUE G. (de), *Voyage en Savoie, en Piémont par la Bourgogne et Lyon en 1821,* Tours, 1822.
MORTILLET G. (de), *Guide de l'étranger en Savoie,* Chambéry-Perrin, 1855.
TÖPFFER R., *Nouveaux voyages en zig-zag à la Grande Chartreuse, autour du Mont Blanc...* Paris - Garnier.

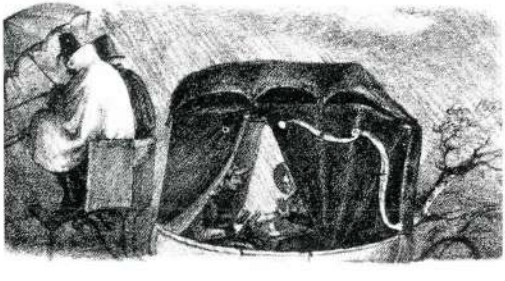
Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie
Square de Lannoy de Bissy - 73000 CHAMBÉRY
CCP Lyon 2345-98W

Gérants-responsables de la revue :
Lucien CHAVOUTIER et **Yves BRÈCHE**

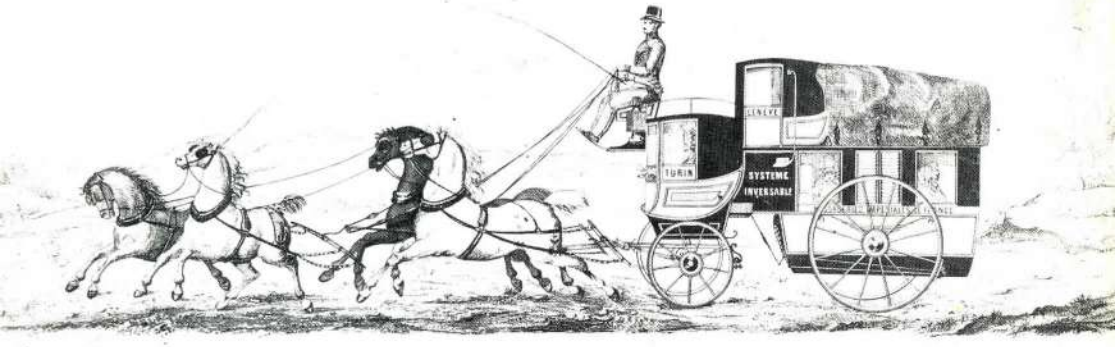
imprimerie arc-isère, la vinouva, 73800 montmélian

res patentes et une ordonnance
nt établies en faveur d'une
ipitie. « Les carrosses à
vent avoir : les caisses,
ces de largeur à la
pieds 9 pouces de
ères ouvrantes sur
ières, afin que les
s'en servent ne
leurs vêtements
ues; les trains
voit moins de
ng entre les
les brancards
ngon que la
trouve point
t que les mar-
it commodes et
sûr et facile. »
'après le *Voyageur*
avait un nombre
considérable qu'ils
s embarras incroyi-
joute l'ouvrage, « autant
mples et lourds dans
autant ils sont élégants et
rnents ».
ons de cercles étaient au nombre

cepter la Révolution, il fut créé 100 ca
règle qui n'existait pas le droit de
ment quand ils n'étaient pas loués
après l'Empire et avec le
Anglais visitant Paris, le
des belles voitures.
A partir de 1828, c
sent les premiers c
sur la révolution
transports urbains
bus ne tolérant
par course et
Aussi les loueurs
à volonté déci-
blissement de
cabriolets pour
ce nom, à rais-
la course pour
à fr. 50 pour l'
Chaque fiacre a
contenir plus
personnes et chac
plus de trois, sauf
Mais les trajets qu'il
dépassaient guère 2 k
le prix, d'apparence m
élevé en réalité. Aussi ex
n'est-elle pas de suite et la
place et le cabriolet de place à 1 fr. 5
à 1 fr. 25 et à 1 fr. 75 l'heure



Figures de cochers



SERVICES A GRANDE VITESSE

Lithographie coloriée : *Vers 1850. Affiche publicitaire (Collection privée).*

Cet ouvrage fait revivre pour notre plaisir la route et sa chanson. Patrick Michel, conservateur au Musée Savoisien, et François Forray, Président des Amis du Mont-Cenis, ont puisé dans les trésors des Archives de la Savoie pour nous offrir cette passionnante étude sur les conditions de voyage et les moyens de transport dans la première moitié du XIX^{e} siècle.

Ils montrent comment l'extension du réseau routier savoyard a entraîné une évolution dans la technologie des moyens de transport. Ils décrivent les multiples manières de voyager en Savoie : marcheurs romantiques, voituriers aventureux, randonnées en voitures privées, lutte entre les voitures de location, les services de la poste aux chevaux et les voitures publiques. Une civilisation de la route se développe puis se brise avec l'avènement du chemin de fer.