

Patronyme Saby : études

<http://www.patronymesaby.fr>



Quelques études :

- Les migrations temporaires à Lyon
- Les migrations des maçons creusois (p.5)
- Voyages des Combrailles (63) à Beaujeu (69)
- La Poste (p.12)
- Les relais de Poste (p.18)

Les textes cités entièrement ou partiellement sont référencés, leurs auteurs nommés.
Ce document garde un caractère non lucratif et n'a pour but que d'alimenter les recherches historiques et sociales réalisées par le site dont l'axe majeur porte sur le patronyme Saby

Claude-Alain Saby

Les migrations temporaires anciennes à Lyon et dans les pays environnants¹

Nota : nombreux extraits cités (sources en bas de page)

Lyon et les pays environnants: Beaujolais, Lyonnais, Bas-Dauphiné et Dombes ont été jusqu'au début du xxe siècle des lieux de séjour de migrants temporaires et définitives. Les dossiers des Archives Nationales, particulièrement les intéressants rapports des préfets du Premier Empire, rédigés entre 1808 et 1813 apportent quelques lumières sur ce phénomène. L'enquête² entreprise à cette époque avait des buts économiques mais on peut supposer qu'elle avait aussi des buts militaires. En effet entre 1808 et 1813 les désertions étaient nombreuses que les migrations tempéraires ont pu faciliter malgré l'obligation pour les migrants d'avoir un passeport pour se rendre d'un département à un autre. Inversement les migrations temporaires ont pu augmenter d'intensité à cause de la conscription à laquelle beaucoup cherchait à échapper.

Le rapport du préfet du Puy-de-Dôme, l'un des départements qui envoient des migrants dans la région de Lyon, est assez significatif : La Révolution a successivement modifié l'émigration. D'abord, elle l'a ralentie, soit à cause de l'aisance passagère que les assignats, la diminuation des impôts, et la mobilisation de la fortune des privilégiés avaient répandu sur le peuple de ces contrées, soit à cause, de la cessation du travail dans les départements de l'Ouest qu'embrassait le feu de la guerre civile ; la réquisition et la conscription l'ont ensuite augmentée. Tout ce qui craignait d'être appelé aux armées s'est dispersé à la surface de l'Empire, et jusque dans les pays étrangers.

Le préfet du Puy-de-Dôme ajoute cette remarque : Sous le rapport du nombre des émigrants; la délivrance des passeports ne peut servir de règle ; plusieurs n'en prennent point, une fois qu'ils ont acquis assez de connaissance des routes et des personnes pour avoir partout des asiles et des répondants et parmi ceux, qui en prennent, la plupart emmènent avec eux des enfants et des jeunes gens au-dessous de l'âge de la conscription qui marchent à l'abri du passeport de leur conducteur. Même ton en Haute-Loire d'où partent aussi des migrants temporaires pour Lyon et sa région.

Lyon, sous le Premier Empire est; un centre économique très actif. Aux motifs anciens de migrations temporaires françaises : petits métiers manuels, petit commerce de: colportage, séjours des compagnons du Tour de France, trafic sur la Saône et le Rhône assuré par un personnel nombreux, s'en ajoutent alors de nouveaux. Les multiples constructions ou reconstructions de bâtiments après la Révolution, créent un appel d'ouvriers maçons, de terrassiers, de charpentiers, etc. La reprise des industries de luxe surtout et particulièrement de la soierie nécessite aussi l'arrivée de nouveaux travailleurs, de migrants temporaires mais aussi de nombreux étrangers à la région.

Le rapport du préfet du Rhône daté du 13 septembre 1811, contient des renseignements très intéressants. Quelques montagnards de la Loire viennent vendanger un petit nombre de vignes renfermées dans la ville. Chaque année le Mont-Blanc, les Hautes et Basses- Alpes envoient une centaine de ramoneurs. Ces mêmes départements envoient un nombre très indéterminé d'hommes, de femmes et d'enfants jouant de l'orgue, de la vielle. Des allemands montrent des horloges mécaniques de musique et vendent des figures sculptées sur bois. Il y a aussi une quarantaine de jeunes décrotteurs fournis par les départements du Mont-Blanc, des Hautes-Alpes, des Basses-Alpes, du Cantal et du Puy-de-Dôme. Ces deux derniers départements cités, la Corrèze, la Creuse, la Haute-Vienne fournissent les maçons qui arrivent avec la belle saison et partent aux approches de l'hiver. Leur nombre qui varie extrêmement est difficile à évaluer.

Cette classe d'individus vit avec beaucoup moins d'économie que les gens des départements alpins et la plupart d'entre eux n'emportent guère que l'argent nécessaire pour leur route. L'industrie est très active aussi les migrants temporaires affluent. Les nombreuses manufactures qui y sont établies offrent dans les temps ordinaires des moyens d'existence assurés à de nombreux étrangers à la ville. Cette situation est le signe précurseur d'un phénomène qui va s'accroître, à savoir le fort dépeuplement des campagnes.

Ainsi, le long rapport du préfet du Puy-de-Dôme nous fait connaître que les maçons travaillant à Lyon viennent de l'arrondissement de Clermont-Ferrand et particulièrement d'un canton (Herment) ; il en vient aussi de l'arrondissement de Riom.

Inversement, dans ce même début du xixe siècle, des Lyonnais quittent régulièrement leur ville pour d'autres régions, mais les rapports les signalent plus rarement. Le préfet de la Haute-Garonne relève la migration de maîtres-ferblantiers et de leurs ouvriers venus de Lyon, ils séjournent régulièrement à Toulouse six mois durant, parfois plus, jusqu'à deux ans.

Lyon est aussi une des grandes haltes pour les compagnons du Tour de France qui viennent des régions septentrionales et descendent vers le Midi. Il y a de tous les départements des compagnons ouvriers des divers arts et métiers qui viennent les exercer chez les maîtres établis dans la ville, et qui arrivent, partent et se succèdent continuellement. Leur nombre, la durée de leur séjour à Lyon est variable.

La circulation fluviale fait appel à un nombreux personnel pour le département du Rhône il est signalé dans un tableau dressé par la préfecture une centaine de personnes de Vernaison et trois cents de Givors employées à la remontée des bateaux sur le Rhône et sur la Saône et au commerce sur ces deux cours d'eau.

Les voituriers qui fréquentent la place de Lyon viennent des départements du nord, des départements méridionaux, de

¹Chatelain Abel. Les migrations temporaires anciennes à Lyon et dans les pays environnants. In: Revue de géographie jointe au Bulletin de la Société de géographie de Lyon et de la région lyonnaise. Vol. 24 n°1, 1949. pp. 37-50.

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca_1164-6284_1949_num_24_1_6615

²Archives Nationales. Les migrations ouvrières en France au début du xixe siècle (Thèse complémentaire de Doctorat es-Lettres, 1932, Paris, 74 p.). Voir aussi, pour l'Isère, André Allix, Anciennes migrations dauphinoises,

ceux du Doubs et autres environnants.

Le nombre de voituriers venant du Nord était avant la Révolution d'environ 600, mais aujourd'hui ces voituriers s'arrêtent presque tous à Chalon sur-Saône où ils déposent leurs chargements qui sont ensuite embarqués sur l'eau, de Chalon à Lyon. Cela prive la ville de près des trois-quarts des voituriers du Nord qui se rendaient à Lyon. Les voituriers du nord qui continuent leur route jusqu'à Lyon se réduisent aujourd'hui à environ 150. Ceux des départements du Jura, du Doubs et autres environnants apportent à Lyon des fromages et autres marchandises, ils sont en hiver de 100 à 120 et en été de 30 à 40 seulement. Il arrive également, à Lyon, principalement pendant l'hiver, des bouviers des arrondissements de Roanne, de Montbrison et de Saint-Etienne, département de la Loire qui amènent par terre des charbons et autres productions territoriales et chargent à Lyon des fers, des épiceries, leur nombre est de 50 à 60.

Le Massif Central et les Alpes sont les deux principales régions de migrations, temporaires, saisonnières, polyannuelles, ou définitives.

Pour le Massif Central, les recherches de Merlier³ nous renseigne sur l'émigration limousine. L'auteur a dressé une carte pour 1846. Elle révèle le rôle exceptionnel de Lyon et de Saint-Etienne comme foyers d'appel, rôle dû à une longue tradition fixée elle-même par l'existence de la grande route transversale de Limoges à Clermont et Lyon.

A la fin du XIX^{ème} siècle un très notable courant se dirige par la trouée de Saint-Etienne vers Lyon où une colonie importante d'Auvergnats se trouve établie. Lorsqu'en 1911, on opère le recensement des individus par lieux de naissance, on constate une très forte représentation du Massif Central dans le département du Rhône (Haute-Loire : 7887, Puy-de-Dôme : 7749, Creuse : 5116, Corrèze : 2903, Haute-Vienne : 2810.

Mêmes remarques pour les départements alpins : Lyon est un pôle attractif : Isère 51884, Savoie, 16052, Haute-Savoie, 8.982, Hautes-Alpes, 2385)⁴.

Les quatre pays voisins de Lyon: Beaujolais, Lyonnais, Bas-Dauphiné et Dombes connaissent aussi des migrations régulières. Dans les travaux agricoles saisonniers, les moissons sont la cause prédominante des départs. La mauvaise saison fait venir régulièrement les migrants de l'extérieur: scieurs de long, pionniers, maçons et peigneurs de chanvre.

Il y a peu d'informations concernant l'arrondissement de Villefranche dans lequel se trouve le Beaujolais. L'émigration est faible, sauf quelques apprentis qui parcourent la France pour se perfectionner.

Cependant, il arrive des départements du Puy-de-Dôme, du Cantal, de la Loire, à l'entrée de chaque hiver, pour s'en retourner aux approches de l'été, un assez bon nombre d'ouvriers cultivateurs, vulgairement appelés pionniers, employés aux travaux les plus pénibles de l'agriculture, tels que défrichements, transports de terre. Leur nombre est de l'ordre de 600 hommes.

Il y a encore dans l'arrondissement quelques ouvriers maçons qui arrivent des mêmes départements et particulièrement de celui de la Haute-Vienne vers le mois d'avril et s'en retournent au mois de décembre. Leur nombre est de l'ordre de 300 hommes.

Le rapport de la Loire donne le lieu d'origine des scieurs de long : ils sortent de la partie montagnaise de l'arrondissement de Montbrison, ils s'absentent de septembre à juin.

Dans la Haute-Loire, les pionniers-terrassiers travaillant dans le Rhône viennent de l'arrondissement d'Yssingaux (cantons de Bas, Saint-Didier, Monistrol et Montfaucon) et de celui du Puy (cantons de Loudes, Vorey et Fay-le-Froid). Des commissionnaires et des charretiers de la ville et du canton du Puy et des scieurs de long de Fay-le-Froid grossissent le contingent de migrants.

Dans l'important rapport du Puy-de-Dôme, le Rhône tient une place très marquée; l'arrondissement d'Ambert envoie des peigneurs de chanvre, celui de Clermont et particulièrement le canton d'Herment, des maçons, des scieurs de long, des équarrisseurs et des peigneurs de chanvre, celui de Riom, des maçons; des terrassiers, des scieurs de long et des peigneurs de chanvre.

La Creuse établit une longue liste de migrants à destination du Rhône :

<i>Métiers</i>	<i>Cantons d'origine des migrants</i>
Maçons	— Bourganeuf, Pontarion, Royère, Boussac, Chambon, Châtelus, Jarnages, Aubusson, Auzances, Bellegarde, Chénérailles, Crocq, Felletin, Gentioux, Saint-Sulpice-les-Champs.
Charpentiers	— Boussac, Chambon, Châtelus, Jarnages.
Scieurs de long	— Aubusson, Auzances, Chénérailles, Crocq, Felletin, Gentioux.
Tuiliers	— Aubusson, Chénérailles, Felletin.
Couvreurs	— Boussac, Chambon, Chatelus, Jarnages.
Cardeurs de laine	— Aubusson, Auzances, Bellegarde, Crocq.
Préparateurs de chanvre	— Bellegarde, Crocq.

³ André Merlier, « Types d'émigration » limousine (Etudes Rhod., 1934, p. 215-242) ; pour Lyon, voir p. 230/, 231, 233, 235, 237.

⁴ Les Archives départementales du Rhône possèdent la collection complète de dénombrements individuels depuis 1836

Des départements de l'Ouest (Maine-et-Loire, Deux-Sèvres, Vienne, Charente-Inférieure, Gironde) les rapports signalent d'autre part le séjour temporaire de scieurs de long venus du Rhône ; le contingent est parfois assez important puisque le Maine-et-Loire en reçoit 80, les Deux-Sèvres 100.

A l'est du département du Rhône, deux départements sont seulement signalés : l'Ain pour les peigneurs de chanvre et les Hautes-Alpes pour les instituteurs

Ainsi les renseignements apportés à propos du Rhône appellent trois remarques: Constatons d'abord l'aisance du Beaujolais qui n'a pas d'émigrants temporaires car les ressources sont très suffisantes pour faire vivre la population. D'autre part, la vigne ne semble pas attirer de migrations particulières puisque les rapports n'en parlent pas. Or à la fin du XIX et XXème siècle les migrations de vendanges tiennent une grande place ; existaient-elles déjà au début du XIXème siècle?.

Comment surtout expliquer ce phénomène démographique paradoxal : les scieurs de long du Lyonnais allant travailler dans la bordure atlantique alors que le Rhône doit faire appel pour ses forêts aux scieurs de long du Massif Central ?" Raisons psychologiques ou goût des déplacements ?

Un autre pays voisin de Lyon a aussi beaucoup attiré les migrants temporaires : la «Dombes ». Les seuls qui méritent de fixer l'attention par leur nombre, sont les pionniers, terrassiers et les scieurs de long qui s'y rendent des départements de la Haute-Loire, de la Creuse, de la Corrèze et du Puy de Dôme. Les pionniers-terrassiers arrivent ordinairement dans les premiers jours du printemps par détachements de cinq à six sous la direction d'un chef ; ils sont employés à la construction et réparation des Chaussées ; pendant les moissons, ils s'occupent de celles des avoines, et même des battaisons ; leur présence dans cette partie du département est d'autant plus précieuse qu'elle est la plus dépeuplée et que l'exploitation serait impossible sans le secours de cette classe d'ouvriers.

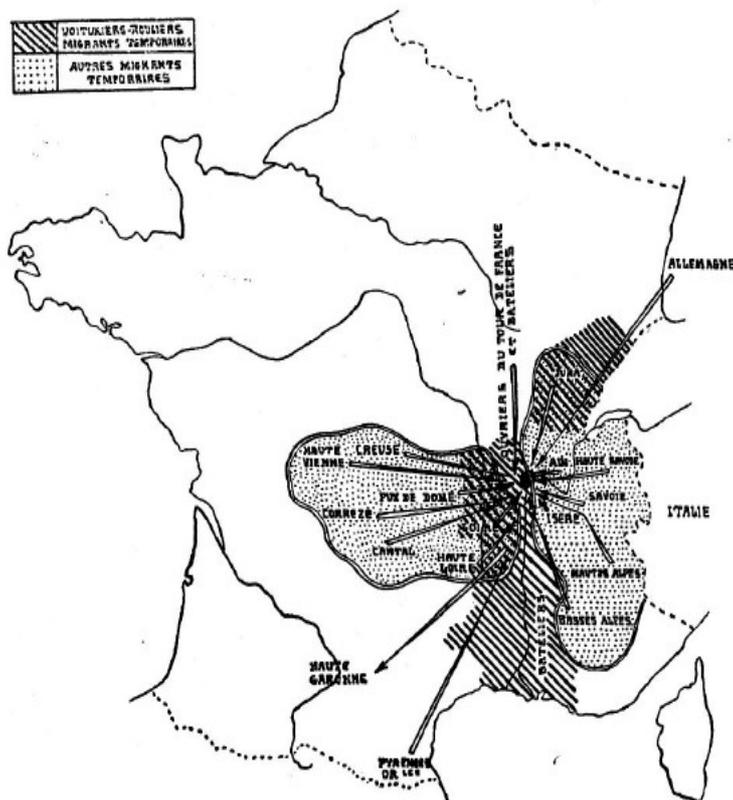


FIG. 1. — Migrations temporaires vers Lyon (début du XIX^e siècle).

Abel Chatelain

Chatelain Abel. Les migrations temporaires anciennes à Lyon et dans les pays environnants. In: Revue de géographie jointe au Bulletin de la Société de géographie de Lyon et de la région lyonnaise. Vol. 24 n°1, 1949. pp. 37-50.

Migration des maçons creusois⁵

Nota : nombreux extraits cités (sources en bas de page)

Pendant au moins deux siècles la Creuse a fourni la moitié des maçons travaillant dans la capitale, petite colonie de quelques milliers de personnes parmi les 700 000 Parisiens du XVIII^{ème} siècle. Mais cette migration, véritable phénomène d'échanges entre deux régions différentes, va-et-vient spatial et mental, n'est dans les faits pas nouveau.

Les maçons creusois⁶ quittèrent leurs villages pour aller gagner les moyens de subsister qu'une terre chiche ne leur donnait pas toujours. Ils gagnèrent « là-bas » un peu d'argent et un certain respect, celui qu'on doit aux gens qui travaillent dur et jamais ne rechignent. Ils y découvrirent aussi les vertus du savoir et contribuèrent grandement, après leur retour au pays, à l'alphabétisation de la population creusoise, à sa conquête de la dignité. Dans le sillage d'un Martin Nadaud auteur des premières lois sur les accidents du travail, influencés par les grands courants protestataires de l'époque, ils ont contribué à tisser la fibre sociale et politique qui lie encore les Creusois, aujourd'hui.

La migration au XIX^{ème} siècle n'est pas propre à la Creuse (connue aussi sous le nom de Haute-Marche) , elle a touché de nombreuses régions en France. Ce sont les régions pauvres et montagneuses qui fournissent cette main-d'oeuvre saisonnière. Les migrants effectuent alors des déplacements limités en distance et en temps : les paysans du sud du Massif central descendent vendanger dans le Languedoc, ceux de Savoie dans la vallée du Rhône, les paysans du nord de la France et de l'est du massif armoricain vont moissonner dans les grandes plaines du bassin parisien, ceux des plateaux du Massif central dans la Limagne. D'autres paysans, mettant à profit les temps morts que laisse l'exploitation de leurs propres terres, partent plus longtemps et parfois assez loin, migrant tout l'hiver pour exercer des activités non-agricoles : scieurs de long, peigneurs de chanvre, colporteurs de l'Ariège qui allaient à pied jusqu'à la Charité-sur-Loire proposer leur marchandise. D'où des formes de migrations saisonnières complexes, variées dans leur durée et dans leur amplitude, mettant en jeu des activités elles-mêmes diverses qui ont en commun de ne demander aucun apprentissage particulier.

les Creusois quittent leur pays de manière temporaire mais sur une durée allant de mars à novembre à l'inverse de beaucoup de migrants et notamment des scieurs de long et des peigneurs de chanvre. Ainsi sont-ils absents pendant la belle saison, au moment où les travaux des champs sont les plus pressants. Ils n'hésitent pas non plus à s'éloigner de leurs lieux d'origine et à se diriger vers les villes, Paris et Lyon principalement mais aussi vers les petites villes d'une vaste région qui s'étend de la Loire au Lyonnais, de l'Auvergne à la Franche-Comté (ils en viendront à couvrir une soixantaine de départements)..

Mais ce qui différencie les maçons limousins, c'est qu'ils se forment à un métier. Le vocabulaire condense en quelques mots origine géographique et technique de construction : « limousin » désigne le maçon migrant, « limousinerie » et « limousinage » une construction en moellons et mortier et le plus souvent avec des joints en creux. Et, des trois départements qui forment le Limousin, c'est la Creuse qui, pendant deux siècles, a donné le plus grand nombre de travailleurs du bâtiment : la moitié des maçons qui viennent à Paris sont Creusois⁷.

Les migrants creusois sont essentiellement originaires des plateaux de la Haute Marche et de la partie sud du département, dite La Montagne (dont l'altitude est inférieure à 900 mètres). Les Creusois ont acquis une grande expérience dans les métiers du bâtiment. Les raisons de ces départs sont multiples. Les propriétés exiguës (souvent un seul hectare) et morcelées ne sont pas très productives et elles ne suffisent pas à les nourrir. De plus les paysans ont besoin de liquidités pour payer les impôts, les dettes, dédommager les cadets au moment des successions (dans un pays où se maintient la transmission du patrimoine aux aînés), constituer la dot des filles, agrandir la ferme en vue de la retraite. Partir est aussi un moyen de se soustraire à la conscription.

Certains traits propres au pays ont sûrement favorisé cette émigration de la belle saison : la grande liberté de mouvement, l'élevage qui prime sur la culture mais aussi que le regroupement sous un même toit de la famille élargie rend possible l'absence d'un ou plusieurs de ses membres les plus robustes.

La Creuse, dont une bonne partie appartenait à l'ancienne province de la Marche, est, comme ce dernier nom l'indique, pays de passage, pays de transition. Culturellement, c'est une région frontière⁸ puisque s'y croisent langues et usages du nord et du sud de la France. L'émigration creusoise est donc très ancienne dont les premières traces incontestables datent du XIII^e siècle avec une spécialisation très marquée dans les métiers du bâtiment (charpentiers, couvreurs et surtout maçons), et possédant une organisation bien structurée⁹. Les comptes de l'abbaye de Saint-Denis en 1229 font mention de maçons de la Creuse, de même que ce sont des maçons limousins qui refont la clôture du jardin de l'hôtel de Saint-Denis à Saint-Ouen en 1471-1472. A ces mêmes dates on en trouve aussi à Issy, Cachan, Chartres. Vers Meaux ou Versailles au XVII^{ème}. Au XVIII^{ème} siècle, on estime que 32 à 38% des hommes de la Marche sont concernés par cette migration.

5 Hélène Clastres et Solange Pinton, rapport pour la mission du patrimoine ethnologique mars 1999

6 Livre :Mémoire de Léonard, ancien maçon (disponible en téléchargement sur Internet)

7 A lire la thèse qu'Alain Corbin a consacrée à la société limousine de 1845 à 1880, ou les travaux d'Abel Châtelain sur l'émigration en France au XIX^e siècle

8 caractère bien souligné par le philosophe Jean Beaufret, Creusois d'origine

9 Marie-Annie Moulin - thèse sur *Les maçons de la Haute Marche au XVIII^e*

Au XVIII^e siècle, alors que l'activité industrielle est strictement réglementée, le bâtiment est la seule industrie ouverte aux ruraux, effectuée en plein air, elle garde un caractère très artisanal (le maçon, à l'époque, dresse des murs en pierres et mortier - limousinage - aussi bien pour des immeubles, des maisons ou des murs de clôtures). A mesure que les métiers du bâtiment vont se diversifier, ils vont se spécialiser : maçons, charpentiers, couvreurs, tailleurs de pierre, tuiliers, paveurs, plâtrier à partir de 1825 à l'imitation des Italiens, peintres vers 1860.

Une spécialisation qui recouvre une certaine hiérarchie puisque plâtriers, peintres, stucateurs travaillent à l'abri des intempéries et sont appelés monsieur. Les travailleurs d'une même spécialité sont le plus souvent issus de la même région, souvent d'une même commune, voire du même hameau.

Les chanvriers et scieurs de long étaient issus du sud de la Creuse. Et chaque région entretient des relations suivies avec certains lieux de migration. C'est ainsi que du nord ouest de la Creuse on se dirige presque exclusivement vers Paris et sa région, du sud de la Creuse on va vers le Lyonnais, du sud-est vers la Bourgogne, l'Auvergne et le Lyonnais. Les tuiliers vont à l'est et tout particulièrement à Saint-Etienne. Chaque micro-région a une destination principale urbaine et des destinations secondaires rurales. « *Des jumelages professionnels pourraient être dressés hameau par hameau entre la Haute Marche et les points d'arrivée de la migration* ». Ces réseaux une fois établis s'entretiennent d'eux-mêmes - le fils, entraîné par le père, se dirige vers Lyon ou vers Troyes sans trop considérer la question des salaires - et il faut ensuite des circonstances exceptionnelles pour que s'instaurent des changements dans ces courants de migration fort anciens.

Originaires des mêmes hameaux, les migrants sont unies par les mêmes formes d'entraide et de liens - voisinage et parenté - qui y prévalent. Elles en reproduisent aussi la cohésion et la forme égalitaire qui existe à l'intérieur des hameaux. Sous la responsabilité d'un aîné, chaque unité (8 ou 10 hommes en moyenne) décide de sa date de départ, des étapes, de l'itinéraire emprunté (souvent des sentiers ou des raccourcis boueux) ou du mode de transport (à pied ou en patache ou, plus tard, en train) . A leur arrivée, les migrants continuent à être pris en charge par les premiers venus et à vivre en collectivité, que ce soit dans le garni, sur le chantier ou pour se distraire.

L'horaire du maçon se calque sur celui des travailleurs de la terre. Au garni c'est une femme de compagnon qui prépare le repas du soir. Le réconfort que le migrant trouve à vivre avec ses pays est tel qu'il lui fait oublier l'inconfort et même l'insalubrité des garnis. En dépit de cette insalubrité, les Creusois vont longtemps rester dans les mêmes quartiers (par exemple, à Paris, dans les quartiers du centre, le quatrième et le cinquième arrondissements).

L'apprentissage du métier passent par ces mêmes réseaux de solidarité. En effet le migrant creusois ne pratique pas le tour de France du compagnon et apprend le métier auprès des plus expérimentés tout en respectant une « hiérarchie de métier » qui marque les étapes de l'apprentissage et la maîtrise du métier. Cela n'exclut pas la proximité des relations : entre maçons et entrepreneurs il y a beaucoup de familiarité. Mais le patron c'était quelqu'un qui savait travailler.

Chez les maçons, on commence par être goujat, puis limousin, maître-compagnon, maître-maçon.

A partir des années 1860, les maçons adoptent plus souvent la migration définitive principalement parce que l'utilisation de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques permet de travailler toute l'année.

Il y a 35000 Creusois à Paris en 1850, 45000 en 1880. L'essor de la construction sous le second Empire, de 1853 à 1882 s'ouvrent les grands chantiers et le baron Haussmann reconstruit Paris, ailleurs on termine les voies de chemin de fer et on érige gares, mairies, postes et autres édifices publics. Les femmes vont suivre leur mari, les salaires dans les grandes villes sont plus élevés, surtout à Paris.

Peu à peu, sous l'effet de ces bouleversements les us et coutumes des migrants évoluent, l'emprise du groupe s'affaiblit et ils acquièrent plus d'indépendance, dans l'organisation du voyage d'abord (le départ en groupe, qui s'imposait quand on faisait le trajet à pied, n'est plus nécessaire lorsqu'on part en train), et par suite dans celle de la vie et dans celle du travail. Le métier de maçon va absorber de plus en plus de migrants creusois, au détriment d'autres activités saisonnières, comme celle des scieurs de long, métier mal payé et ingrat, dont le nombre ne va cesser de baisser (1092 en 1810, 897 en 1860). On délaisse aussi des activités jugées trop dangereuses, comme celle de couvreur (assurée par les Normands). Bon nombre de travailleurs sont devenus entrepreneurs tout en restant propriétaire de leur terre ce qui offre une possibilité de repli en cas de chômage, ou pour sa retraite.

En l'absence des maris, les femmes ont appris à s'occuper de la ferme et ont acquis autorité et reconnaissance; et c'est aux migrants qu'on doit la modernisation de l'habitat. Les maçons introduisent modèles ou techniques de construction appris sur les chantiers : surélévation des maisons, encadrements de fenêtres en briques, rocailles. Dans de nombreux domaines, leur apport au pays va être déterminant.

Sur le plan de l'éducation et des idées ensuite : on note une alphabétisation précoce, proche de la moyenne nationale, et qui s'étend aux femmes.

Cette migration s'est beaucoup ralentie avec la guerre de 14, mais elle n'a pas complètement cessé. De jeunes Creusois iront participer à la reconstruction du nord et de l'est de la France après les deux dernières guerres, et entre 1921 et 1930 on évalue leur nombre encore à plusieurs milliers. Les maçons ont abandonné le limousinage et se sont mis au ciment, puis au ciment armé et vers 1950 au précontraint.

Le migrant s'instruit, milite politiquement et professionnellement et prend position lors des différentes révolutions. Ainsi pour la Creuse, 12 sont tués sur les barricades en 1830, 711 sont exilés en Algérie en 1848, 1600 à 3200 sont tués et 953 condamnés par les conseils de guerre en 1871.

FACULTÉ DES LETTRES
ET SCIENCES HUMAINES DE L'UNIVERSITÉ
DE CLERMONT-FERRAND

ANNIE MOULIN

LES MAÇONS DE LA CREUSE

Les origines du mouvement.

Préface de Mr. THIERRY CHANDERNAGOR
Président du Conseil Général de la Creuse



Publications de l'Institut d'Etudes du Massif Central
(Centre d'Histoire des Entreprises et des Communautés)

FASCICULE IV de la collection "Prestige"

Les ouvriers de la Combraille (région à quelques kilomètres à l'est de la Creuse, où coule la Sioule, avec des villages comme St Georges de mons, les Ancizes-Comps, St Priest des champ, Biollet, Vitrac,...) sont peu représentés à Paris mais se retrouvent nombreux à Lyon. La migration en Combraille était assez faible à la fin du XVIIème siècle. L'intendant Florent d'Argouges indiquait en 1686 que la taille s'y payait mal à la différence de la Haute-Marche parce que l'immigration y était faible. Au milieu de XVIIIème les départs sont devenus nombreux notamment dans les Combrailles auvergnates en qualité de maçon et scieurs de long dans les montagnes.

Les dates de migration des migrants maçons rejaillissent sur la vie quotidienne de l'ensemble de la région. Alors que les peigneurs de chanvre et les scieurs de longs bois s'expatrient pendant la mauvaise saison, les maçons partent au seuil du printemps pour ne revenir qu'au début de l'hiver, le séjour à l'extérieur est de longue durée. Chez eux ils se livrent à des travaux proches de leur métier et vendent leur force de travail : monter les murs des chemins, des champs, construire des maisons, rentrer le bois...

Les migrations peuvent être saisonnières, sur plusieurs années, viagères (il revient uniquement à la fin de sa vie active) ou encore définitives. Dans ce dernier cas un huissier se charge généralement de faire enregistrer la déclaration de leur transfert de domicile et toutes autres formalités fiscales. Ces migrations, déterminées souvent à l'intérieur d'une stratégie familiale sont remises en question par des paramètres multiples mais en général ce sont des opportunités économiques et affectives qui façonnent les décisions. Ceci est d'autant plus vrai que le maçon n'a pas d'attaches familiales ou matérielles, dans ce cas une migration qui se prolonge est l'amorce d'un départ définitif.

Les départs s'effectuent en mars. Des légions de maçons passent par Thiers pour aller à Lyon.

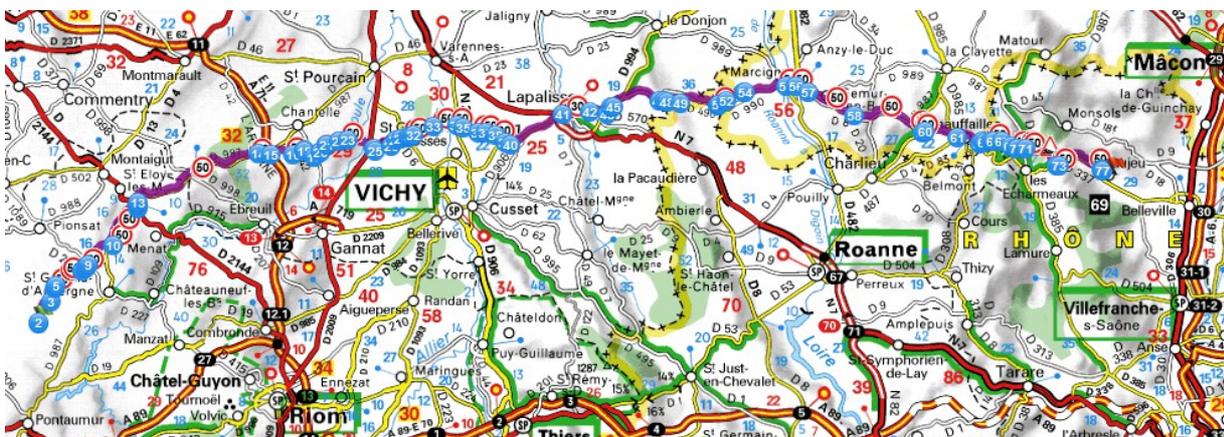
Exemples de départ pour Beaujeu et environs (69) (cités par le site *saint-priest-des-champs-passionnement.over-blog.com*)

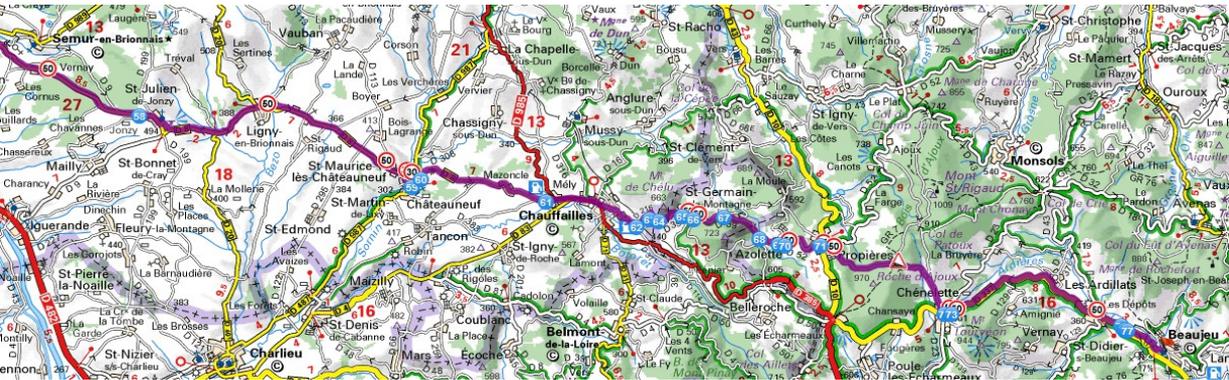
Nom-Prénom	Métier	Age	Date du document
PEROL Gervais	Ouvrier-maçon	18	04/03/1847
DUBREUIL Jean	Ouvrier-maçon	23	07/03/1847
CHANUT Jean	Maçon	24	23/03/1847
PERCHER Jean	Ouvrier-maçon	19	23/03/1847
FAVIER Annet	Ouvrier-maçon	31	04/04/1847
CHAFFRAIX Jean	Maçon	27 ou 47	30/03/1847

Par quels chemins ont-ils pu aller à Beaujeu

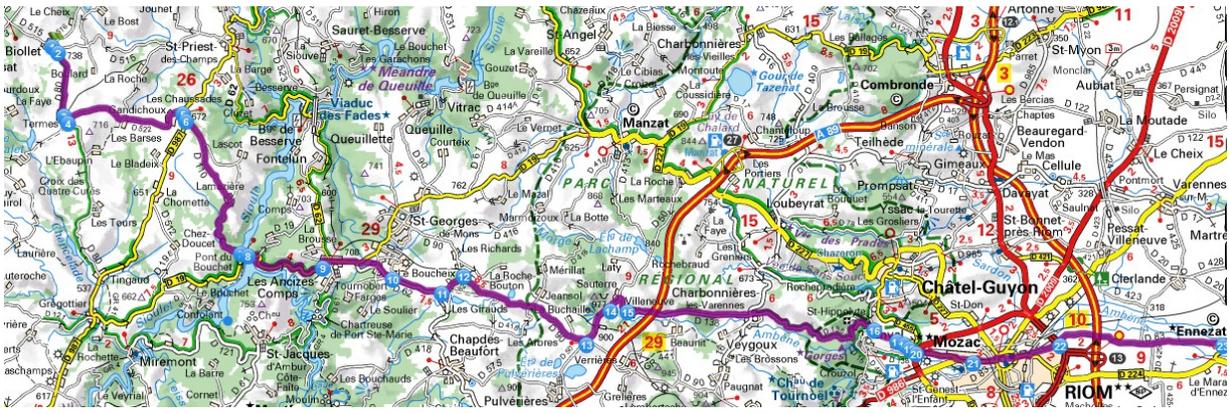
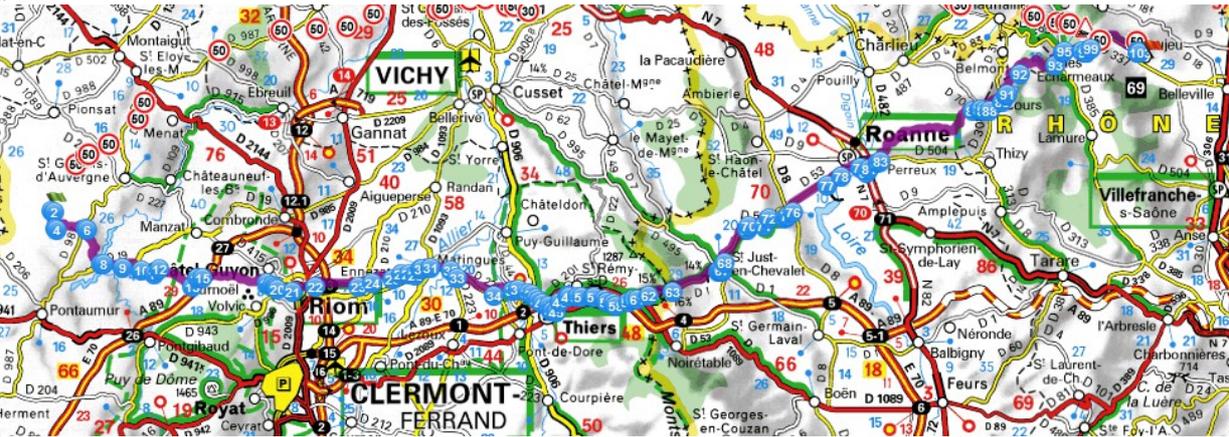
On peut supposer deux itinéraires possibles, l'un d'environ 180 kms l'autre d'environ 200. Le deuxième bien que plus long passe dans des grandes villes, voies de passage des compagnons qui se rendent à Lyon ; on peut supposer qu'il y avait des auberges plus accessibles.

Cas 1





Cas 2





Il est fort probable que ce deuxième itinéraire soit celui qui était emprunté compte tenu des arrêts possibles
 Biollet – Riom entre 45 et 50 kms
 Riom – Thiers entre 40 et 50 kms
 Thiers – St Just en chevalet 31 kms (ou Thiers - Roanne 58 kms)
 (St Just en chevalet – Roanne 28 kms)
 Roanne - Beaujeu 56 kms

8 novembre 2012 4 08 /11 /novembre /2012 14:56

La servitude en Combrailles

Les Grands Jours d'Auvergne eurent lieu à Clermont du 28 septembre 1665 au 30 janvier 1666 pour réprimer les abus commis par une partie de la noblesse de la Province afin de "tirer les peuples de l'oppression des puissants", selon les mots du procureur général Denis TALON.

Il y eut près de 12.000 plaintes.

En quatre mois, sur les 1360 affaires, il y eut 692 condamnations prononcées, dont 87 concernaient les nobles. Sur les 347 condamnations à la peine capitale prononcées, seulement 23 seront exécutées. Source Wikipédia

Au hasard des nombreux procès décrits dans l'ouvrage, [les mémoires de Fléchier sur les grands jours d'Auvergne](#), il en est un édifiant sur la condition sociale paysanne. Ce procès est celui d'une coutume qui va contre l'esprit des lois du royaume.

Extrait de « Les mémoires de Fléchier sur les Grands-Jours d'Auvergne en 1665 » (préface et note de Fernand Dauphin)

« Les messieurs des Grands-Jours, qui s'étaient dispersés la veille de la fête, se réunirent deux jours après, et travaillèrent comme auparavant. Dans la première audience, ils jugèrent une cause assez célèbre, que deux avocats de Riom plaidèrent aussi bien que le pouvaient des gens nourris dans la province, qui ne manquent pas d'esprit, mais qui n'ont pas le tour ni la politesse de Paris, et de qui l'on peut dire, comme Messala disait de Tite Live, qu'ils ont encore l'air de leur pays, et qu'ils font bien connaître qu'ils sont de Riom et de Clermont. Voici le sujet du procès : les chanoines réguliers de Saint-Augustin, qui ont plusieurs maisons en ce pays, ont un droit de domination fort particulière dans un certain endroit du pays de Combrailles, par lequel ils ont des sujets esclaves et dépendant d'eux en toutes manières. Les coutumes écrites de ces provinces, l'usage et la longue possession les autorisent ; mais il semble que la charité chrétienne et les règles de la douceur évangélique sont fort contraires à cette servitude personnelle, qui consiste à ne pouvoir point sortir du lieu de leur habitation, sans la permission des seigneurs, à n'être pas libres dans la disposition de leurs biens, les seigneurs étant leurs héritiers au préjudice de tous les parents collatéraux, et à mille autres redevances fort onéreuses¹.

Quelques-uns voulurent s'exempter de cette sujétion, et demandèrent la liberté avec instance. Ils avaient quelque raison en ce qu'ils étaient nés d'un père libre, et qu'ils prétendaient que la condition se tirait de celui qui était le premier dans la famille et le principal auteur de la naissance, et que le malheur qu'ils avaient d'être sortis d'une mère esclave ne devait point faire de conséquence pour leur état ; que quand il n'y aurait aucune prééminence du père, il fallait prendre les choses du côté le plus favorable, et que, selon la commune façon de parler, le bon emporte le pire. Cela paraissait si bien fondé que la théologie, même la plus saine, tient que, si Adam n'eût pas péché, sa femme aurait eu beau manger des pommes, nous n'en aurions point senti d'inconfort. Les autres criaient au contraire contre des esclaves qui voulaient rompre leurs chaînes et briser leurs fers, et soutenaient que la mère doit faire la condition des enfants, parce que, quoi qu'elle ne soit pas le principal principe de notre naissance, elle en est le plus assurée. Ils alléguaient les diverses coutumes de la province qui sont expresses sur ce fait. Ils avaient l'autorité des lois anciennes, qui laissaient dans la condition d'esclave, lorsque l'un ou l'autre parent l'était, parce que les mariages des esclaves n'était pas de véritables mariages : non matrimonia, sed sodalitia ; ils faisaient enfin valoir cette maxime vulgaire, que la naissance suit la condition de la mère : partus ventrem sequitur. M. Talon dit les plus belles choses du monde sur l'esclavage et sur la liberté, et quelque apparence qu'il y eût de maintenir ce droit d'usage et de coutume, il trouva que ces droits étant odieux et contraires aux lois du christianisme, il fallait les réformer, et conclut à la rédemption de ces captifs sans chaînes ; mais il ne fut pas suivi, et la cour appointa² l'affaire.

1 La coutume d'Auvergne rédigée en 1510 prouve que, dès cette époque, il n'y avait plus de serfs dans cette province. Mais dans les contrées voisines, et principalement dans le pays de Combrailles, le servage a duré jusqu'à l'édit d'août 1779, par lequel Louis XVI abolit la servitude personnelle dans la France entière (Note de M. Chéruel).

2 Appointer une affaire, c'était en fixer le règlement à l'époque où les parties auraient produit les pièces.

Livre : Les migrations temporaires anciennes à Lyon et dans les pays environnants

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca_1164-6284_1949_num_24_1_6615

Livre : Emigration, Auvergne d'Amboise Tardieu

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5828135h/f12.image.r=émigration%20maçon%20auvergne.langFR>

Livre : Mémoire de Léonard, ancien maçon

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k24301h/f520.image.r=les%20Mémoires%20de%20Léonard.langFR>

La poste¹⁰

La première poste moderne remonte à l'empereur Auguste, au 1^{er} siècle avant J.-C. C'est lui qui a créé la première poste d'état : ou *cursum publicum*

Extraits : Le cursum publicum est constitué de deux types de relais : les écuries (placées tous les 12 kilomètres environ) et les gîtes d'étapes (tous les 50 kilomètres). Cette première poste centralisée avait pour agents de simples cavaliers (ou postillons) qui, grâce au mandat impérial, pouvait se servir des chevaux des écuries. Pour les courriers importants, cette poste était dotée de charrettes légères. La chute de l'Empire Romain d'Occident au V^{ème} siècle et l'éparpillement des pouvoirs entraînent la disparition de cette première poste.

Au Moyen-Âge, l'Eglise et les grands Seigneurs se dotent de chevaucheurs qui font les parcours d'un bout à l'autre, les relais ayant disparus. Au XIII^{ème} siècle, les villes importantes s'équipent de messagers à pied, munis d'une caissette métallique. Ils sont le plus souvent armés car ils sont également chargés de convoier les fonds. Dès cette époque on observe que quelques femmes sont messagers. Ces messagers avaient la réputation d'être des ivrognes, infidèles, prenant des risques inconsidérés. Les messagers de ville sont principalement utilisés par les bourgeois pour le transport de leurs lettres, mais sont concurrencés par une poste plus informelle en la personne des marchands ou des voyageurs).

C'est également au XIII^{ème} siècle que se développent les messageries d'Université.

Ces messageries sont extrêmement efficaces. En France, une ordonnance de 1383 stipule que chaque diocèse comportant des étudiants dans une université devra être desservi par ce type de Messagerie. Les chevaucheurs sont payés par contrat. Ces messagers revêtent une distinction. Appelé Jeton des universités, celui-ci assurait une certaine légitimité auprès des usagers de ces messageries et une certaine sécurité contre les brigands, ceux-ci étant sévèrement punis en cas d'attaque d'un messager. Les messageries des universités disparaissent peu à peu avec l'organisation des messageries étatiques au XVII^{ème} siècle.

La poste aux chevaux naît à la fin du XV^{ème} siècle. Le 9 juin 1464, Louis XI crée la Poste Royale par l'Edit de Luxies. Le corps des Chevaucheurs du Roy est divisé en deux et donne naissance à la Poste mobile et à la Poste assise. La Poste mobile est équipée de chevaucheurs, et la Poste assise reconstruit le réseau du cursum publicum. Les préposés de cette Poste assise prennent le nom de Maître de poste. Les relais sont séparés par 4 lieues, soit près de 16 kilomètres. Peu après la fréquence des relais sont espacés de 2 lieues.

*En France, Louis XI confie l'organisation et la surveillance des Postes à Robert Paon en 1479. Sous Henri III, les « tenant-postes » puis *Maîtres de poste* sont rémunérés pour leurs fonctions. 60 livres tournois par maître coûtent cher à l'état, et Louis XII en 1500 puis Henri IV ouvrent la Poste royale au grand public en échange de la rémunération du service et donne le monopole de la location des chevaux aux Maîtres. A la fin du XVI^{ème} siècle on comptait 1400 relais. Henri IV fixera également les grandes lignes de la Poste aux chevaux sur les grands axes de communications. Il fixera également la durée de la journée de travail entre 12 et 15 lieues par jour.*

Entre 1477 et 1873, le voyage s'évalue pourtant davantage en temps qu'en lieues ou kilomètres. Ainsi au XVI^{ème} siècle on disait que la France tenait dans un losange de 22 journées de large et 19 de long.



Ecurie de poste au XVII^{ème} siècle
Gravure de Moyreau, 1753

Jusqu'en 1673, les Maîtres de poste achetaient leurs charges. Mais ceux-ci s'enrichissaient très vite, et étaient de grands propriétaires terriens, exonérés de tous les impôts. A partir de 1692, c'est le roi qui nomme directement les Maîtres de poste. Sous Louis XIV, les Maîtres de poste sont rémunérés 160 livres et sont dégagés de l'obligation de loger les soldats en campagnes.

Pour le voyageur, son déplacement à cheval était conditionné par ses capacités financières et le choix de son allure. Plusieurs possibilités s'offrent à lui : voyager avec ses propres moyens ou prendre des transports collectifs.

Choisissant de voyager avec son propre cheval, il aura plus de liberté quant au choix de son itinéraire mais il devra

¹⁰ La poste, l'aventure du courrier.-Musée du Président Jacques Chirac, Sarrahan, 2003.- 197 p.

néanmoins s'adresser au loueur de chevaux ou au maître de poste. Le loueur ne pourra cependant ni nourrir son cheval, ni l'héberger, ni l'orienter. En revanche avec la poste, il ira d'une relais à un autre, au galop, avec un postillon comme guide. La course est chère et il devra en plus s'acquitter d'un pourboire à donner au postillon.

A la fin du XVIII^{ème} siècle, le territoire compte 1200 relais de postes, disséminés sur les 9500 kilomètres de voies d'état. Les routes sont de mauvaises qualités, et malgré l'amélioration des véhicules, les *chaises de poste* ne dépassaient guère les 30 kilomètres par jour. Les voies autour de Paris nettement plus praticables permettaient des trajets journaliers de 75-80 kilomètres.



Plaques de Postillon

Tout comme les messagers d'universités, les postillons étaient équipés de plaques en cuivre argenté

Ces plaques portent la marque des régimes politiques qui se sont succédés : fleurs de lys sous la Monarchie, bonnet phrygien sous la Révolution, aigle sous l'Empire ; Portée sur le bras gauche du postillon et fixée au moyen d'un brassard, la plaque indique le nom du relais et le numéro de rang du postillon. Le numéro 1 partira le premier en course et ainsi de suite. A l'inverse le Maître de poste arborait son insigne sur sa veste.

Au XIX^{ème} siècle, les relais sont au nombre de 2000. Depuis 1786, le maître de poste est propriétaire de son relais, mais son rôle est limité à la location des chevaux. Un atlas réunis tous les relais de poste du Royaume, puis de l'Etat. Ces atlas et livres de postes sont les annuaires officiels qui fixent la distance entre relais afin de calculer la taxe des missives, ainsi que le coût de la location des chevaux et de la rémunération des postillons



Maître de poste
Costume de 1845

Dans presque tous les villages, les cabarets étaient autorisés à vendre des boissons à table. Tenus le plus souvent par des femmes, on pouvait y manger et boire. Ces endroits disposaient de plusieurs pièces ainsi que des chambres permettant ainsi aux voyageurs de s'arrêter plusieurs jours et parfois y prenaient pension. Lieux de conversation, de rencontre et de jeux, les cabarets étaient mal vus, accusés par leurs voisins de « vendre la nuit », d'accueillir des troupes de libertins qui fnt tapage, de faire « carillon toutes les nuits ». Quant aux tavernes, elles étaient réputées pour être des endroits où se concentrent les voyous, les ivrognes et la prostitution au XII^{ème} siècle. Elles ne servent que du vin à emporter ou à consommer debout, dans des gobelets en métal, en corne ou en bois. Les verres ne sont utilisés qu'à la fin du Moyen-Age.

Selon la réglementation royale, seulement les auberges, ancêtres des hôtels-restaurants actuels, peuvent accueillir les voyageurs pour se reposer, boire et se restaurer, faisant aussi office de relais de poste. Notons que dans les années 1570, elles étaient distinctes, selon l'inscription sur la porte d'entrée. Certaines recevaient les voyageurs à pied (repas six sols, nuit huit sols) , d'autres étaient réservées aux voyageurs à cheval ((repas douze sols, nuit vingt sols). D'après l'édit de 1577, chaque tenancier devait inscrire le nom des clients qui s'arrêtaient pour une ou plusieurs nuits. Trois fois plus nombreux que les cabarets, ces établissements étaient installés à proximité des lieux de passages, sur des places et pourvus d'une enseigne au dessus de la porte, reconnaissable de loin et toujours la même. Toutes les villes avaien tune grande auberge comme « le chapeau rouge » à Bordeaux, le « cheval blanc » à Limoges, le « lion d'or », la « croix blanche », les « trois Rois », ou « l'écu de France »

Très nombreuses sur l'axe Paris Bordeaux, certaines auberges étaient renommées dans les années 1625, grâce à un important pèlerinage de la Vierge en septembre. Le nombre important d'écuries était un point attractif pour la clientèle.

Le logis accueillait les gens dans une grande salle età l'étage on accédait aux chambres (simple réduit ou belle chambre). La plupart du temps la nourriture était plus que passable et les lits dégoutants, peuplés par les puces et les punaises sans parler de la saleté des draps. Le plus souvent ces auberges étaient moyennes, le voyageur n'était pas certain de dormir dans une vraie chambre et encore moins d'y dormir seul car il était fréquent de devoir partager son lit avec un inconnu.

Les Compagnons qui faisaient leur Tour de France y trouvaient un accueil chaleureux par la « mère » et d'après eux ces endroits ressemblaient à des cabarets qui donnaient à manger et à boire ainsi qu'un moment de détente.

En 1790, une diligence roulait à environ 12 km par heure. Ainsi, Paris-Lyon se faisait en 3 jours, Paris-Bordeaux en 8 jours, Paris-Marseille en 9 jours.

Ce voyage en transport collectif comporte deux distinctions: les voitures de messagerie et les malles-poste.

Les messageries sont des entreprises de transport collectif qui se chargent du transport des voyageurs et des petits paquets dont le poids est inférieur à 50 livres soit 25 kg. Au-delà de ce poids, l'expéditeur devra confier son paquet aux rouliers. En droit, les voitures de messagerie ne peuvent voyager qu'entre deux soleils, c'est-à-dire de jour uniquement. Jusqu'à la Révolution, l'exercice de la profession de messenger n'est pas libre. Les messagers, que l'on appellera plus tard, les messagistes, doivent payer un droit d'exploitation à la ferme générale des postes qui contrôle tout le transport public, à l'exception du roulage dont l'exploitation est libre. À partir de 1794, les messageries sont séparées de la ferme des postes : quiconque peut désormais s'établir entrepreneur de voitures publiques. C'est également à cette époque que les messageries subiront la concurrence de l'administration des Postes qui crée un service de transport de voyageurs au moyen de ses propres véhicules que l'on appellera malles-poste.

Aujourd'hui la France comporte plus de 700 000 km de routes. C'est le pays le plus densément quadrillé du monde. Avant l'arrivée de Jules César, les Gaulois avaient 'maillé' le pays de routes principales et secondaires, si bien que les Romains n'ont fait que suivre ces routes pour pénétrer dans le pays puis ensuite ont amélioré le réseau routier. Ce réseau s'est dégradé progressivement au premier millénaire, à partir du milieu de III^{ème} siècle, par l'abandon de l'usage et de l'entretien de la part des seigneurs locaux. L'abandon de la toute puissance publique centralisée durera plusieurs siècles malgré une reprise en main lors de la période Carolingienne. Le moyen de transport à cette époque était le char attelé. Le char à quatre roues, la carruca, permet d'acheminer les hommes et les marchandises. Notons qu'à l'époque Mérovingienne le dromadaire était utilisé comme bête de somme, pouvant porter plus de charge que le cheval. Son utilisation disparu à l'époque carolingienne où l'on constate une évolution des moyens de transport, dispositif d'attelage, ferrure, roues, essieux, collier d'épaule par exemple.

Les voyages étant difficiles, les chemins épouvantables rendaient la progression très lente si bien qu'il fallait établir des haltes pour changer les chevaux, se restaurer et se reposer. Les seigneurs se reposaient dans les châteaux et les hospices et couvents accueillaient les pèlerins. Les relais de postes, les cabarets puis les auberges firent progressivement leur apparition, tous soumis à des réglementations par la « permission du Roi ».

En 1789, le réseau routier n'était que de 30 000 km. Sous l'Ancien Régime, les avancées les plus spectaculaires dans le domaine de l'aménagement routier ont été effectuées au XVIII^e siècle. Rappelons quelques dates :

1716 : création du corps des ingénieurs des ponts et chaussées

1738 : établissement de la corvée

1744 : création d'un bureau de dessinateurs dirigé par Jean Rodolphe Perronet

1750 : Trudaine réorganise le corps des ingénieurs.

Quel aspect présentaient les routes au temps des Louis¹¹ ? En 1720, il existait deux largeurs de chemin. Les grandes routes, c'est-à-dire celles qui menaient de Paris aux ports de mer, aux frontières et aux capitales provinciales, présentaient une largeur de 20 mètres entre les fossés.

Les autres routes étaient larges de 12 mètres. Les grandes routes étaient bordées d'arbres. Seul le milieu du chemin était empierré ou pavé sur une largeur de 6,50m. De part et d'autre, deux chemins de terre le flanquaient : les bermes. Ces derniers espaces de circulation avaient la faveur des voyageurs à la belle saison car les voitures y roulaient plus facilement. Ils permettaient également le passage prioritaire des véhicules des postes qui tenaient le haut du pavé. Les ingénieurs des ponts et chaussées privilégiaient la ligne droite. Pour se repérer, le voyageur était renseigné par les bornes miliaires que l'on trouvait, comme le nom l'indique, toutes les mille toises soit tous les deux kilomètres.

Beaucoup d'auberges¹² étant médiocres, sales et bruyantes, l'apparition des guides permit de choisir le meilleur logis pour chaque étape. Le premier guide connu est « La guide des chemins de France » de Charles Estienne, éditée en 1552. Ce guide contenait, outre les itinéraires, des indications sur les monuments et les curiosités des pays traversés ainsi que quelques faits d'histoire. La guide des chemins de France sera rééditée et largement copiée. Le genre « guide de voyage » connaîtra un grand succès aux XVIII^e et XIX^e siècles, il y était mentionné les remarques sur les repas et la qualité de l'auberge comme on peut le lire dans l'affiche du Poitou en 1773 « l'hôtel des Trois Rois, près de Saint-Germain à Poitiers a de bons lits, chambres propres, cabinets, écuries, remises, magasins, très près de la poste aux chevaux ».

Au Moyen-Age on racontait que lorsque l'on se mettait en voyage il fallait se méfier des brigands et des hostellers qui abusaient des prix. Au temps de Saint Louis on payait deux liards pour manger dans les auberges à Paris. Cent ans plus tard les prix avaient tellement augmentés que le roi Jean établit une ordonnance en 1351 stipulant que « une journée et une nuit, repas compris, ne pouvaient être payées plus de trois sols ». Devant le manquement et le peu d'effet Charles IX obligea à mettre les prix sur la porte des hostelleries. Sous Louis XIV on mangeait pour vingt sols dans les bonnes hôtelleries (prix raisonnable) mais au siècle suivant les prix devinrent très élevés.

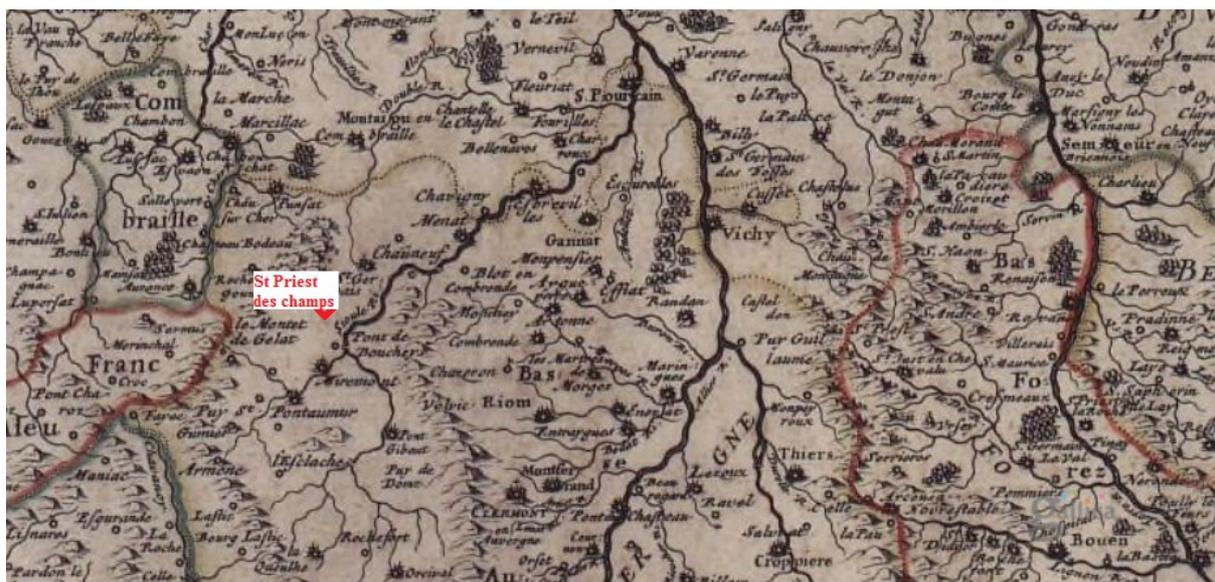
11 Patrick MARCHAND, *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, 366 p.

12 Histoire de l'hôtellerie, de Jean-Christophe Lefevre. Publibook, 2011

<http://www.histoire-pour-tous.fr/dossiers/232-histoire-generale/4966-histoire-de-lhotellerie-relais-de-poste-et-auberge-.html>

Plus rébarbatifs sont les livres de poste qui ne contiennent pas d'indication touristique mais dressent une liste des relais de poste. Mais la supériorité de ces documents sur les guides de voyage est leur mise à jour annuelle au gré des changements, de l'extension du réseau de la poste aux chevaux ou de sa contraction selon les périodes. Tous les relais de poste s'y trouvent, de 1707, date de la première édition, jusqu'à 1859, époque à laquelle le voyageur boudera la poste aux chevaux et lui préférera le chemin de fer. Le nombre de pages et surtout le nombre de relais donnent une idée du développement du réseau : 800 relais au XVIII^e siècle, mais presque 2 000 en 1854.

Enfin, le voyageur dispose aussi de cartes routières. La première d'entre elles date de 1632. Dessinée par Sanson et gravée par Melchior Tavernier, cette carte dénombre environ 600 relais. Des dynasties de géographes se succéderont à l'édition de ces cartes : Sanson¹³, Jaillot, Louis-Charles Desnos, Robert, Baillieul, Désiré Beaudin, Jean-Baptiste Bouillet, Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, Louis Capitaine, César François Cassini de Thury, Jean-Baptiste Crépy, Guillaume Delisle, Nicolas Desmarest, Jean Claude Dezauche, Auguste-Henri Dufour, Jacques-Antoine Dulaure, Pierre Duval, Nicolas de Fer, Antoine-Remy Frémin, François Fuzier, Jodocus Hondius, Gérard de Jode, Henri Lecoq, Gérard Mercator, Matthaus Merian, Paul Merula, Jean-Baptiste Nolin, etc...



13 Nicolas Sanson 20/12/1600 à Abbeville, 7/12/1667 Paris. Il publia dès 1627 sa première carte Les Poste de France chez l'éditeur Melchior Tavernier puis s'associa avec l'éditeur d'estampes Pierre Mariette.



Ainsi le début du XVIIIe siècle voit la prolifération des cartes des routes de Postes. L'utilité de ces cartes aux yeux du pouvoir est avérée par la mise en place d'un privilège royal d'édition de la carte officielle des postes au profit de la famille Jaillot. Leur utilité aux yeux du public semble évidente lorsque l'on note la présence de publications de cartes concurrentes malgré le privilège (*Routes des Postes du Royaume de France* de Nicolas de Fer (1700-1728, 1761), *Carte du Royaume de France où sont tracées exactement les Routes de Postes* par Robert de Vaugondy (1758))¹⁴.

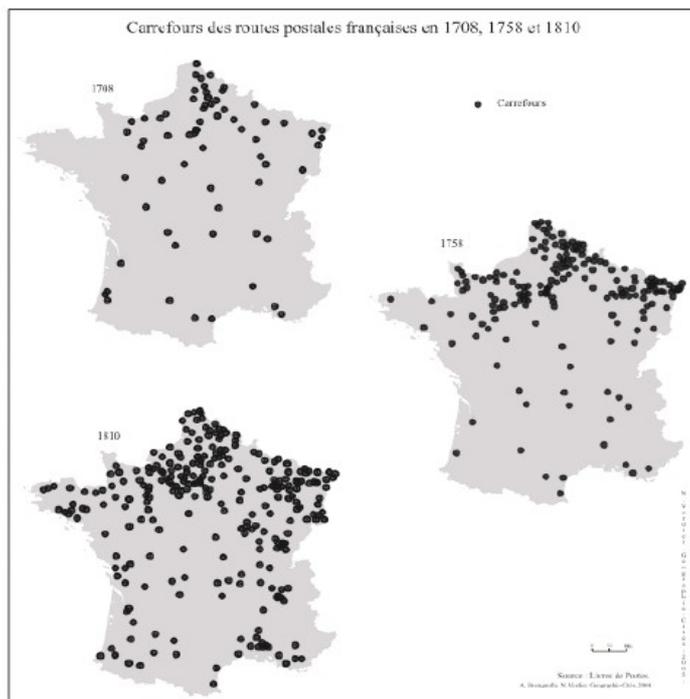


Carte de France Guide Royal 1774

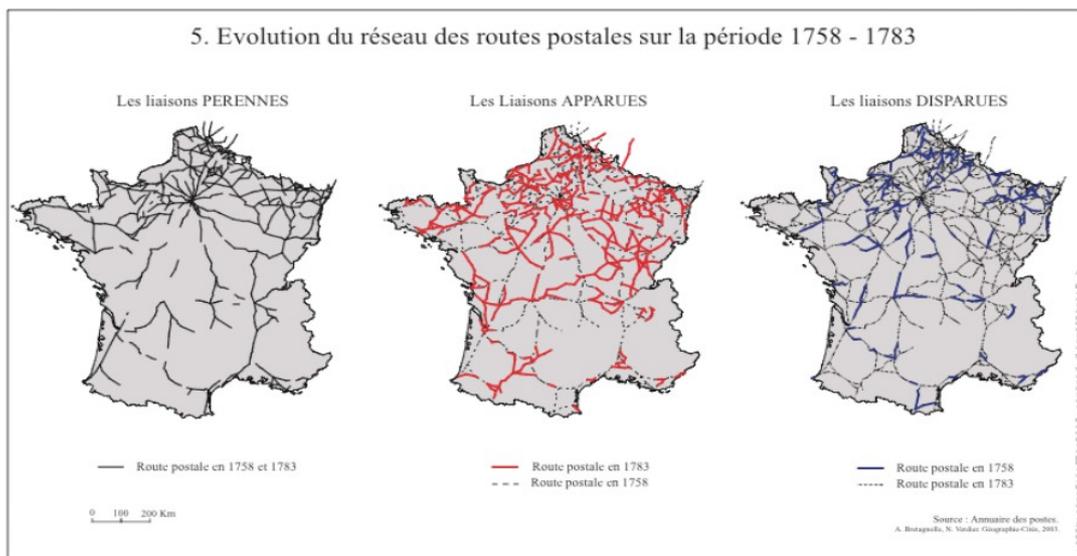
¹⁴ARBELLOTT G., 1992. *Autour des routes de Poste, les premières cartes routières de la France XVIIe-XIXe siècle*, Paris, Bibliothèque nationale/Musée de la Poste

Liste générale des Postes de France dressée par Ordre de son Éminence Monseigneur le Cardinal de Fleury, Ministre d'État, grand maître et surintendant général des couriers, postes et relais de France, pour le service du Roy et la commodité du Public, Paris, Jaillot Géographe Ordinaire du Roy.

DENIS L., 1774. *Guide Royal ou dictionnaire topographique de toutes les grandes routes de Paris aux villes, bourgs et abbayes du royaume*, Paris, 2 vol.



Carrefours des routes postales 1708, 1758, 1810



Les relais de poste

Les relais de poste¹⁵ apparaissent donc à la fin du règne de Louis XI avec la création du service des Chevaucheurs du Roi. Implantés sur les premières routes de poste, ils forment un réseau qui, jusqu'au milieu du XVI^e siècle, se concentre surtout dans le Val de Loire, où réside principalement la cour. Les Chevaucheurs, qui transportent exclusivement la correspondance royale, disposent ainsi d'un endroit où changer de monture et se reposer. Si le service officiel des relais de la Poste aux chevaux est mis à disposition du public dès le règne de Louis XII, il faut cependant attendre le début du XVII^e siècle pour qu'Henri IV autorise le transport des lettres privées, mesure qui va générer un important développement du trafic.

Au nombre de 623 en 1632, les relais atteignent en France le chiffre de 1426 à la veille de la Révolution et avoisinent les 2 000 en 1850. En effet, leur nombre ne cesse de croître dans la première moitié du XIX^e siècle, en lien avec la densification du réseau routier. Les grandes voies reliant Paris à la province sont désormais complétées par des axes transversaux, tant régionaux que nationaux : aux visées politiques et stratégiques s'ajoutent désormais des impératifs économiques, afin de désenclaver certaines parties du territoire.

Tous ces relais sont dirigés par des maîtres de poste, dont le statut est redéfini par Louvois, ministre de Louis XIV : cette charge, convoitée car liée à l'obtention de privilèges (comme par exemple l'exemption du paiement de la taille), comporte néanmoins de nombreuses obligations. Ainsi, le maître de poste doit-il résider sur place, posséder des bâtiments capables d'héberger équipages et montures mais aussi de stocker le fourrage, disposer d'un nombre suffisant de chevaux, marcher à toute réquisition (c'est-à-dire d'effectuer des déplacements extraordinaires pour la monarchie) et remplacer un confrère voisin en cas de défaillance. Les relais de poste qui jouent un rôle important tant dans la structuration de l'espace que dans l'aménagement du territoire est indéniable, vont subir à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle la concurrence du chemin de fer, permettant une circulation plus rapide des courriers et colis. En 1873 l'institution est supprimée.



La diligence au relais, XIX^e siècle



Peinture de Duclaux 1818

le maître de poste jouit d'une certaine aisance, que lui procurent l'exploitation agricole et des privilèges professionnels et fiscaux. En effet, lui seul a le pouvoir de faire galoper ses chevaux alors que les entrepreneurs de voitures publiques ne peuvent faire aller leurs chevaux qu'au pas ou au trot. Ce privilège de la vitesse est augmenté de privilèges fiscaux. Le maître de poste est exempté du logement des gens de guerre et surtout de l'impôt foncier (la taille) sur un certain nombre d'arpents. La place est donc très recherchée. La fortune appelant la notabilité, nombreux sont ceux qui occupent les fonctions de maire, de conseiller municipal, voire de député.

1789 ne met pas véritablement un coup d'arrêt à cette ascension. Le gouvernement révolutionnaire supprime les privilèges des maîtres de poste mais trouve une solution indemnitaire de remplacement. Le service de la poste aux chevaux est désorganisé dans cette conjoncture de guerre, et de pénurie. Si les maîtres de Poste qui avaient marqué leur fidélité au Roi sont inquiétés, d'autres ont su tirer parti des réformes comme obtenir par exemple l'exploitation des messageries générales de France. L'extension du réseaux des grands-courriers procurent aussi de nouveaux

L'Empire ouvre une longue période de progrès. Les réseaux postaux se développent. Les lignes de relais forment un quadrillage plus serré du territoire. Napoléon Bonaparte ressuscite le service des estafettes. Les malles-poste, dont le réseau s'adapte en fonction des exigences de la politique ou de considérations sociales et économiques, circulent de plus en plus vite sur les routes de France. Surtout, les maîtres de Poste¹⁶ atteignent un niveau de fortune et d'aisance rarement rencontré. Face à la concurrence des messageries, l'État soutient leur activité en leur octroyant une véritable rente messagère : l'indemnité dite des 25 c. Quand ils ne se laissent pas tenter par la messagerie, les maîtres de Poste peuvent tirer profit de la conduite des voitures publiques des concurrents. Jamais les exploitations agricoles n'ont été aussi importantes : elles couvrent désormais plusieurs centaines d'hectares.

15 http://cheval.culture.fr/fr/page/les_relais_de_poste

16 A l'exemple de Claude Dailly, maître de Poste de Paris

Plus accessible par le voyageur est le postillon, personnage incontournable de la vie des routes. Depuis les années 1770, il est doté d'un uniforme dont la couleur varie en fonction du régime politique : verte sous l'Empire, bleu au temps de la monarchie. Le postillon est chargé de guider les voyageurs d'un relais de poste à un autre et de rapporter à son relais d'origine le cheval loué par le voyageur en poste. Ce dernier poursuivra son voyage sur une monture fraîche jusqu'au relais suivant. Il en sera ainsi jusqu'à destination. Le postillon a donc un métier difficile. Il doit en plus être disponible à toute heure du jour ou de la nuit. Ces situations expliquent peut-être pourquoi il passe pour être indiscipliné et insolent. De plus il marque peu d'égards aux chevaux qu'il mène. Le nombre des postillons ira croissant avec l'extension du réseau des postes aux chevaux. On en compte 4 000 en 1763, mais 8 000 vers 1850.

Cet employé du relais ne gagne pas bien sa vie comme le courrier de la poste aux lettres que le voyageur côtoie quand il prend la malle-poste.

C'est seulement à partir de 1794 que le courrier de malle voyagera de concert avec les particuliers à la faveur de la création du service des malles-poste. Jusqu'alors, il lui était strictement interdit de prendre des passagers à bord de son véhicule réservé exclusivement au transport des dépêches. Celui-ci, que l'on appelle brouette, possède l'aspect d'une simple charrette à deux roues sur lesquelles on plaçait la malle aux dépêches soit un coffre qui contenait les paquets de lettres. Il n'y avait guère de place pour le voyageur mais, en contravention à la règle, les courriers de malle ne se privaient pas d'emmener quelque voyageur moyennant finance. Parmi les fraudes auxquelles il se livre figure le commerce personnel de marchandises qui lui permet d'arrondir ses revenus. L'administration des postes, considérant la modestie des appointements qu'elle lui alloue, est tantôt tolérante tantôt répressive vis-à-vis de cette pratique. Il faut dire que la charge de courrier est particulièrement coûteuse. En effet, le courrier de malle doit faire face à une double dépense : un logement sur son lieu de résidence, un autre sur son lieu de destination. Il court de jour comme de nuit et a tendance à s'endormir sur sa charrette laissant le soin au postillon de conduire l'attelage. Sur la route, le courrier se signale aux autres usagers quand il embouche sa trompette pour les obliger à céder la moitié du pavé ou pour avertir le maître de poste de son arrivée au relais afin qu'on lui prépare des chevaux.

Parmi les professionnels du transport, il faut citer le conducteur de messagerie. Celui-ci est le représentant de l'entreprise de transport public. Il n'a de compte à rendre ni au maître du relais où il fait halte pour changer ses chevaux ni à l'administration de la poste aux lettres. Son rôle est de vérifier le bon état du véhicule avant le départ, d'accueillir les voyageurs avec bienveillance. En route, il veille au bon déroulement du voyage, hurle ses ordres au postillon. En cas de dégâts mineurs, muni de sa ferrière, il doit être capable de les réparer. A l'arrêt, c'est lui qui immobilise la voiture avec la machine à enrayer¹⁷.

Pour le voyageur, avant le chemin de fer, il y avait le transport sur les voies d'eau mais surtout les déplacements en voiture, diligence, patache, ou charrette.

Parmi les voitures publiques qui ont marqué l'histoire des voyages figurent les diligences¹⁸.

Dès lors qu'un véhicule est attelé à des chevaux qui vont au galop, il devient une diligence. On peut cependant voyager à moindre frais car les entrepreneurs de messageries¹⁹ prisonniers de leur obligation d'assurer le service ont horreur de voyager à vide ; de plus les diligences ne sont pas à prix unique.

Un diligence pouvait transporter dix-huit passagers plus ou moins bien installés. D'abord dans le coupé, ou cabriolet, compartiment situé à l'avant au-dessous du conducteur mais assez haut pour aménager une bonne vue par dessus la croupe du conducteur, le ventre du véhicule où se tiennent huit personnes, coudes serrés. Les meilleures places sont les coins fenêtre face à la route ; avant le départ on distribue des billets de priorité, les premiers arrivés choisissent pour tout le trajet. En haut se trouve siège en cuir du conducteur, partiellement abrité d'une capote qui avance comme un auvent ; des passagers peuvent prendre place à côté du conducteur, si l'on ne craint pas la poussière et les coups de soleil. Reste l'*impérial*, à laquelle on accède par une échelle fixée à l'arrière. Vaste surface encombrée de malles, de sacs, de colis, de ballots au milieu desquels les voyageurs tentent de se faire un nid. Dans les faits on ne met jamais les chevaux au galop. L'allure est les pas dans les côtes et les traversées de villages, le trot quand la route est bonne. Le conducteur est le seul maître à bord. C'est un personnage important, la casquette en loutre enfoncée jusqu'aux joues violettes, il tonne contre le ciel qui menace, invective de son haut les passants qui ne se range pas assez vite, engueule le postillon. Ce dernier monte l'un des chevaux et guide les trois autres. Il porte selon la tradition une veste de drap bleu roi au collet, revers, parement et retroussis de drap rouge desc ulottes de peau jaune, des demi-bottes, un chapeau de cuir verni. Il passe généralement pour un hâbleur et volontiers méprisant à l'endroit des passagers qui l'oublient à l'heure du pouboire²⁰.

En 1810 il fallait compter en moyenne 45 minutes par lieue soit 5 kilomètres par heure ; en 1832, on peut tabler sur 26 minutes soit 10 kilomètres/heure avec des pointes à quinze. Avec des véhicules rapides Lyon n'est plus qu'à quarante-neuf heures de Paris et Bordeaux à soixante-douze heures.

Mais sous l'Ancien Régime, la diligence est loin d'être le véhicule le plus utilisé.

Au-dessous de la diligence se trouve la gondole, relevée de l'avant et de l'arrière utilisée pour de court trajet entre deux postes. Puis en dessous la patache, voiture plutôt affreuse.

Il existe une grande variété de voitures de toute taille et de confort inégal qui portent des noms divers : brouette,

17 Maurice Alhoy « physiologie du voyageur » 1841

18 Le mot diligence désigne à l'origine une vive allure avant de s'appliquer au véhicule qui menait grand train. La première diligence, apparue à la fin du XVIIe siècle, a l'aspect d'un coche.

19 Il y avait deux grandes sociétés : les Messageries, Laffite et Gaillard

20 « Ils voyageaient la France » Barret et Gurgand – Hachette 1980

camion, carabas, carriole, carrosse, chaise, chariot, charrette, fourgon, guimbarde, guinguette, gondole, berline... La charrette est le véhicule le plus utilisé. Sa capacité d'accueil est de 4 à 15 personnes. Mais la diligence était la voiture la plus rapide dans la mesure où son exploitant, en dérogation au privilège des maîtres de poste, pouvait faire aller ses chevaux au galop.

Au XVIII^e siècle, le trajet de Paris à Lyon s'effectuait en 5 jours et demi l'été et 6 jours et demi l'hiver.

Le prix du voyage était fonction de la catégorie du véhicule et de la position que l'on occupait à l'intérieur du véhicule. Par exemple, il en coûtait au Parisien 59 livres en diligence pour rejoindre Angers mais seulement 24 livres en fourgon. Dans la diligence elle-même, il existait des différences tarifaires selon que l'on voyageait à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule. Ainsi, pour aller à Besançon, il fallait acquitter la somme de 79 livres si l'on prenait place à l'intérieur du véhicule mais 49 livres si l'on faisait le choix de voyager dans le cabriolet exposé aux intempéries.

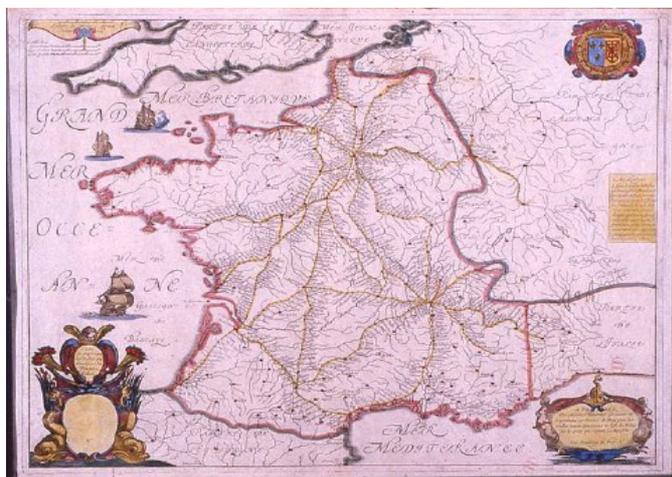
Notre mémoire collective a retenu l'image de ces grosses turgotines²¹ dont le confort ne faisait pas l'unanimité. En 1820 apparaissent d'imposantes diligences à grosse capacité. Dans le coupé ou le cabriolet, trois voyageurs peuvent prendre place. On appellera ces derniers « les lapins ». L'intérieur offre six places, la rotonde 3 places. Enfin, deux personnes peuvent s'installer sur l'impériale. En 1839, on comptait en France environ 20 000 diligences.

Les malles-poste quant à elles ont été mises en circulation par la poste en 1793. Ce sont de redoutables concurrents pour les diligences. Elles sont en effet plus rapides. Mais le prix du voyage est beaucoup plus élevé. Le nombre de places est limité. Il n'y aura guère plus de 4 places offertes dans les modèles les plus grands. Ces véhicules brûlent le pavé et leur vitesse ira croissant durant leur temps de service. Ainsi, pour se rendre à Bordeaux, le voyageur quittant Paris arrivera à destination en 86 heures en 1814 mais 37 heures en 1840. La dernière malle-poste circula sur la route de *Toulouse à Montpellier en 1857*. Les relais de poste à cette époque fermaient les uns après les autres au fur et mesure de l'ouverture des voies de chemin de fer.

Cet âge d'or des maîtres de Poste prend fin avec l'avènement du chemin de fer. Ces notables aux champs, dont beaucoup avaient des responsabilités politiques à l'échelon local, voire national, firent preuve d'une grande pugnacité dans le combat qu'ils menèrent pour obtenir une indemnité en raison de la concurrence du chemin de fer. L'inéluctable fermeture des relais de Poste intervint officiellement en 1873 après trente années d'agonie. Elle met un terme à l'existence d'une population postale qui avait marqué le paysage du transport public et tenu le haut du pavé durant quatre siècles²².

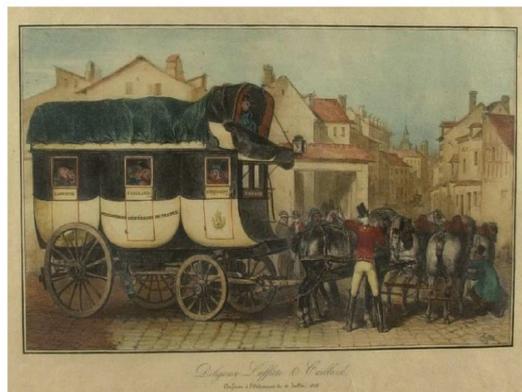
Carte des Poste Sanson et Tavernier 1632

En diligence sur la route Royale n°1 de Jean Lahousse. C'est une évocation des voyages qui se sont passés sur une partie de l'ancienne route de Paris à Calais aux XVIII^e et XIX^e siècles. Les faits rapportés sont extraits des archives notariales, communales et départementales. Les rapports de gendarmerie mentionnent de nombreux accidents et des attaques de malle-poste dans le département de l'Oise.



Diligence Laffitte et Caillard, vers 1830

Coll. Musée de La Poste, Paris

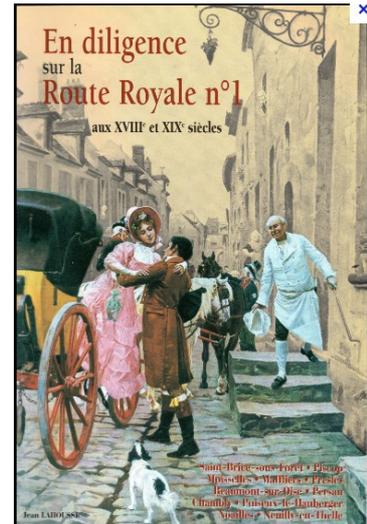


²¹ du nom de son initiateur le contrôleur des Finances Turgot (1775)

Sébastien Mercier dans « Tableau de Paris »

²² Cahiers FNARH 93 Marchand maîtres Poste

Turgotine, 1775
Modèle réduit
Coll. Musée historique de Strasbourg



Les tavernes

6 LOIS ET RÉGLEMENS

EXTRAIT

**DE LA NOUVELLE INSTRUCTION
SUR LE SERVICE DES POSTES,**

*Approuvée par le Ministre Secrétaire des
finances le 29 Mars 1832. (1)*

DES RELAIS.

<https://books.google.fr/books?id=KFZKAAAAYAAJ&pg=PA6&hl=fr#v=onepage&q&f=false>

TITRE I^{er}. — DES MAÎTRES DE POSTE.

Les maîtres de poste doivent résider à leur relais. Ils ne peuvent transférer leur relais d'un local dans un autre, quoique dans la même commune, sans l'autorisation préalable de l'administration.

Ils sont généralement responsables du service attribué à leur relais, ainsi que des actes de leurs postillons.

Ils sont civilement responsables des accidens occasionnés, soit par le fait de leurs postillons, soit par l'emploi de chevaux qu'ils auraient dû réformer.

(1) Voir le *Livre de Poste*, qui fait loi en cas de contestation. On le trouve dans tous les bureaux de poste. Prix, 5 fr.

GUIDE DU VOYAGEUR EN FRANCE;

COMPRENANT : 1°. la Description des Villes, Villages, Bourgs, Hameaux de la France; 2°. l'indication de tous les relais de Postes, tels que les a établis le Gouvernement; 3°. les Distances en chiffres de tous les relais; 4°. l'indication des meilleurs Hôtels, des Voitures, Diligences, Messageries; 5°. la Description des Bains et Etablissements thermaux, particulièrement des Pyrénées; 6°. l'indication des Monumens antiques et du moyen âge répandus dans les départemens, etc.

OUVRAGE ORNÉ
d'une belle carte routière, et des panoramas de Lyon, Rouen, Bordeaux, Bruxelles.

PAR RICHARD,
Ingénieur-Géographe.

Seizième Edition.

PRIX : 5 FR.

PARIS.

AUDIN, LIBRAIRE, 25, QUAI DES AUGUSTINS.

1835.

Exemples d'informations citées dans le livre ci-dessus :

DE **PARIS A CLERMONT** (*service de malle*), 97 l., 48 p. 172.

De Paris à Moulins, 72 l. $\frac{1}{2}$. Voyez 2°. route de Paris à Lyon, page 269.

Châtel-Neuve,	5	(c) Aigueperse,	2
(a) Saint-Pourçain,	3	(d) Riom,	4
Le Mayet-d'École,	4	(e) Clermont,	4
(b) Gannat,	2 1/2		

(a) **SAINT-POURÇAIN** (Allier), petite ville sur

la Sioule. *Curios.* : dans l'église paroissiale, un *Ecce homo* en marbre blanc, bel ouvrage; la promenade sur la rivière. Pop. 4,500 h.

(b) **GANNAT** (Allier), petite ville sur les bords de l'Andelot. *Curios.* : les promenades, *Commerce* : bestiaux et blé. *Hôtel de la Croix-Blanche*. Pop. 5,250 h.

(c) **AIGUEPERSE** (Puy-de-Dôme), petite ville sur le *Buron*, nommée jadis *Aquæ Sparsæ*, à cause des eaux qui y percent de tous côtés. *Curios.* : l'église consacrée, en 1250, par Robert de la Tour, évêque de Clermont; le tableau de saint Sébastien dans une autre église. Au N. de la ville on voit une dépression de terrain d'où s'exhale une grande quantité de gaz acide carbonique, qui asphixie les oiseaux et les petits animaux assez imprudens pour venir se désaltérer dans l'eau qui y séjourne ordinairement. Près de là est la butte de Montpensier, où l'on exploite depuis long-temps une carrière de plâtre. A $\frac{1}{2}$ de l. O. d'Aigueperse, on trouve le château de *La Roche*, où le célèbre chancelier l'Hôpital naquit, en 1505. *Hôtel de la Poste*. Pop. 3,500 h.

Chaptusat, à $\frac{1}{2}$ l. O., est un village remarquable par ses carrières de grès calcaire pour constructions.

(d) **RIOM** (Puy-de-Dôme) (*Ricomagus*), situé entre deux ruisseaux, à l'extrémité d'une belle plaine. Les rues en sont larges, alignées, longues, et dirigées en ligne droite; les maisons sont bâties de la pierre de Volvic, découverte dans le 12°. siècle. Riom a une sous-préfecture, une cour royale d'appel pour les départemens du *Puy-de-Dôme*, de la *Haute-Loire* et du *Cantal*; un tribunal de première instance, un tribunal criminel, un tribunal de commerce, un grand hôpital, deux hospices de charité. *Curios.* : sa riante situation, la maison centrale de détention, le palais de justice, l'hôpital général, la perspective de Pré-Madame, la colonne Desaix, la fontaine de Mozat, celle de Layat. *Hôtels* : le *Puy-de-Dôme*, la Colonne, le *Mont-d'Or*. Pop. 12,500 h.

Environ de Riom. L'église de Mozat, $\frac{1}{2}$ de l. O. ; à $\frac{1}{2}$ l. S.-E., les sources de Saint-Genès.

(e) **CLERMONT - FERRAND**, grande et ancienne ville, chef-lieu du département du Puy-de-Dôme. Cette ville est située entre les deux ruisseaux de *Tiretaine* et d'*Artier*. Elle est bâtie sur un monticule élevé d'environ 50 mètres au-dessus de sa base, à l'entrée d'un vallon semi-circulaire de près de 6 lieues de tour, que couronnent de riches coteaux à l'O. Derrière eux s'élèvent graduellement plusieurs *puy*s ou monts, au-dessus desquels plane fièrement le Puy-de-Dôme; à la distance de 2 lieues de la ville. Ce riant vallon, semblable à une baie, s'ouvre à l'E., et se confond avec la vaste plaine de la Limagne; en sorte que du haut de la ville, et de quelques-unes de ses promenades, la vue se porte sur la plus grande largeur de cette vallée, et n'est bornée que par les montagnes du Forez, à 9 ou 10 lieues de distance. Clermont est bâti en laves de *Volvic*, ce qui lui donne un aspect un peu sombre; les rues anciennes sont étroites, tortueuses, inclinées; depuis 50 ans on cherche à les rendre plus larges et plus régulières. Quatre places remarquables; celle de *Jaude* est un carré long de 262 mètres de longueur sur 83 de largeur (là se trouvent les bureaux des voitures publiques pour toutes les routes);

De Clermont à Roanne, 24 l. 172, 12 p. 174.

(a) Pont-du-Château, 3 172	Saint-Just,	4
(b) Lezoux, 3	Villemontois,	4
(c) Thiers, 3 172	Roanne (v. p. 275),	3
La Bergère, 3 172		

(a) **PONT-DU-CHATEAU** (Puy-de-Dôme), tire son nom du pont à huit arches jeté sur la rivière d'Allier; c'est, après son site pittoresque, la plus belle curiosité de l'endroit. *Hôtel de la Poste*. Pop. 3,500 h.

(b) **LEZOUX** (Puy-de-Dôme), ancienne petite ville. *Curios.*; la place, les promenades, le site. Pop. 3,500 h.

(c) **THIERS** (Puy-de-Dôme) a une sous-préfecture et un tribunal de première instance. Elle est bâtie sur la pente d'une haute montagne granitique. La nouvelle grande route de *Clermont à Lyon* la traverse: elle est si