

La route Paris-Sedan aux XVII^e - XVIII^e siècles

« Dans un chemin montant, sablonneux, malaisé,
Et de tous côtés au soleil exposé,
Six forts chevaux tiroient un coche.
Femmes, moine, vieillards, tout étoit descendu ;
L'attelage suoit, souffloit, étoit rendu (...) »

« Le coche et la mouche »
Fables (à partir de 1668 - 1693)
Jean de La Fontaine (1621-1695)

par **Gérald DARDART**



Dessin Olivier GOBÉ

**Au XVII^e siècle,
il faut cinq jours pour
relier Paris à Sedan !
Les routes sont
épouvantables, les
coches inconfortables,
bondés, dangereux, et
les voleurs de grands
chemins, brigands
et autres routiers,
abondent. Le voyage
Paris-Sedan s'avérait
une vraie aventure !**

Par l'édit royal de Luxies de Louis XI du 19 juin 1464, sont institués les maîtres de poste pour conduire sans retard « courriers et personnes » envoyés par le roi.

Le terme **coche** est probablement emprunté vers 1454 au mot hongrois *kocsi* « grande voiture couverte », dérivé de *Kocs*, nom d'un relais de poste sur la route entre Vienne et Pest (1495). À ne pas confondre avec les « fiacres », carrosses de louage, rue Saint-Martin (Saint-Antoine ?), dont les premiers sont proposés par une entreprise créée en 1612 à l'Hôtel de Saint-Fiacre, portant l'enseigne du saint ; ce Fiacre était un carme déchaussé du couvent des Petits-Frères du temps de la reine Anne d'Autriche (1601-1666), épouse de Louis XIII. Donc, aucun rapport avec saint Fiacre (vers 650), l'ermite en Brie, patron des jardiniers et maraîchers. En 1537, la poste aux chevaux est abritée dans un bâtiment, à l'angle des rues d'Enfer et des Francs-Bourgeois. Étienne Loiseau en est alors le maître. En 1571-1572, la poste aux chevaux déménage à l'enseigne du Chapeau-Rouge, rue Saint-Jacques. Et en 1650, elle se déplace de nouveau pour aller s'établir rues Tire-chappe et des Bourdonnais, près de la poste aux lettres. Les déménagements successifs ne s'arrêteront pas là...²

Henri IV crée la charge de Grand Voyer de France et nomme Sully premier titulaire ; ce dernier édicte un règlement (13 janvier 1607) déterminant ses attributions et celles de ses subordonnés, prévoyant des programmes annuels de travaux. Mais il faut surtout attendre Colbert qui crée en 1669 les commissaires des Ponts-et-Chaussées dans les provinces, pour moderniser les routes et soutenir l'activité économique. Toutefois, les routes restent dans un état déplorable.

Des transports lents et dangereux

Le galop est théoriquement réservé aux services royaux. Jusque vers 1760, les déplacements, quels qu'ils soient, dépassent rarement la moyenne horaire d'une lieue, quatre ou cinq kilomètres. Les plus rapides, qui sont le fait des chevaux « courant la poste », peuvent atteindre la vertigineuse allure de vingt kilomètres à l'heure ; encore faut-il trouver des chevaux frais à chaque étape... En tout état de cause, **les entreprises les plus rapides couvrent rarement plus de dix lieues par jour**. Les voies sont très rarement pavées, les ponts de bois souvent effondrés, de nombreux péages, des attaques de brigands fréquentes³...

Louis-Sébastien Mercier⁴ est très critique vis-à-vis des Messageries royales, même s'il reconnaît que leurs voitures doivent partir quel que soit le nombre de passager : « (...) Ces grosses voitures sont mal entretenues ; leur marchepied est dangereux ; le cocher a plus de soin des valises et des paquets que des voyageurs. On a payé d'avance, et les entrepreneurs ne veulent que forcer les recettes ; les places, déjà étroites, sont embarrassées par les petits ballots de commerce clandestin que fait le cocher ; il ralentit ou précipite sa marche presque à volonté. Ces voitures sont désagréables, et empirent de jour en jour ; le privilège exclusif défendant toute concurrence, le public est mal servi, ses plaintes sont perdues, et l'établissement mérite les plus grands reproches dans une infinité de détails ; car les entrepreneurs ont commis de ces négligences impardonnables, et se sont montrés durs et âpres financiers, plutôt que bons citoyens. On doit donc souhaiter, pour l'intérêt public, l'abolissement de ce privilège exclusif, qui tyrannise les voyageurs et interdit encore les plus justes réclamations (...) »

Jean-Louis Beaucarnot nous informe sur les conditions inconfortables de voyage : « (...) les voitures dans lesquelles s'entassaient les voyageurs dans une

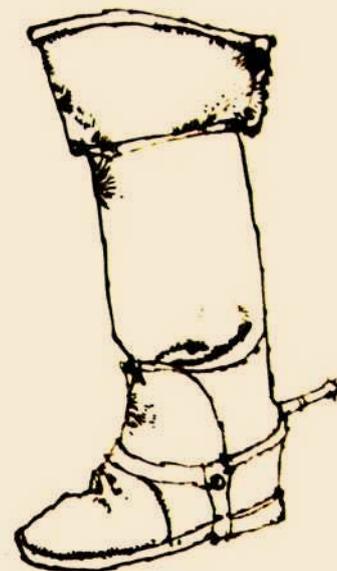
promiscuité difficile à supporter, roulent par ces chemins défoncés dans un énorme fracas de fer, de bois, de vitres – lorsqu'elles en ont –, de grelots, de coups de fouet et de jurons. À tout instant, les cahots indisposent les occupants et l'on doit souvent s'arrêter pour le soulagement de quelque besoin urgent. Chaque côte, quel que soit le temps, voit tout notre monde descendre et s'évertuer à pousser la voiture. Le soir venu on s'arrête dans une auberge qui assure confort et repos. Ce n'est plus, comme au Moyen Âge, un château ou un couvent. Les auberges et les nombreux relais de la « Poste aux Chevaux », admirable institution moderne et organisée jalonnent les routes. En ces lieux, on peut souvent « loger à pied et à cheval », c'est-à-dire que l'on y trouve aussi bien des chambres (que les voyageurs doivent souvent partager à plusieurs) que des remises, des écuries et des chevaux de rechange. Un maréchal-ferrant peut s'y charger des travaux d'entretien ou de réparer la voiture lorsque cela est nécessaire. Parfois une chapelle permet au voyageur de passage le dimanche d'entendre la messe avant sa route, souvent encore bien longue. En effet, si en un siècle, on est passé, grâce à l'amélioration du réseau routier, d'une moyenne de 2,2 km/h à une moyenne de 3,4, le voyage de Paris à Lyon, en 1763, par la Bourgogne, demande

encore cinq jours pleins en « grandes journées » et six en « petites journées », c'est-à-dire selon que l'on est en été ou en hiver. Soit une moyenne de 20 lieues par jour ou, si vous préférez, de 90 km. M. Turgot, alors aux Finances, va s'attacher à améliorer les conditions de voyage, entre autres le perfectionnement des voitures, avec la création de la 'turgotine'^{5 6}. Certaines auberges portaient l'inscription « Qui dort, dine », autrement dit, le prix de la chambre intègre celui d'un repas.



La malle-poste des Ardennes

Coll. GD.



Botte de postillon

Le postillon

Avec ses bottes de sept lieues, il conduisait les voyageurs, puis ramenait le cheval à vide à son relais d'origine tandis que le voyageur poursuivait sa route. Il était tenu de porter un uniforme, un écusson en métal sur le bras gauche et de lourdes bottes. On nommait postillon de carrosse ou second cocher l'homme qui menait les chevaux de devant dans les attelages à quatre ou six chevaux.

En 1780, un carrosse fait la liaison Nancy – Sedan, via Verdun, durée du voyage : 3 jours et demi.

Voici l'évolution de la durée de voyage pour la route Paris - Sedan :

1765

Parcours	Véhicule	Nombre de journées de voyage	Étape journalière moyenne (en Km)
PARIS - SEDAN	Coche	5 j. ½	47

1780

Parcours	Véhicule	Nombre de journées de voyage	Étape journalière moyenne (en Km)	Gain de temps de 1765 à 1780 (en %)
PARIS - SEDAN	Diligence	2	129	63 %

Durées de voyage ⁷	1796	Malles-postes - 1814	Malles-postes - 1829	Malles-postes - 1840	Messageries royales - 1830	Chemin de fer - 1903	TGV - 2015
Paris - Sedan	3 jours	29 h	22 h	20 h	34 h	4 h	2 h

En 1762, il n'y a qu'une seule voiture par semaine pour assurer la jonction Paris – Sedan ; au début du XIX^e siècle, il y aura une voiture par jour. Sous le Consulat, selon l'État, il faut 4 jours pour faire la distance Paris - Sedan.

Guy Cabourdin nous éclaire sur les différents types de voitures : « La poste aux chevaux fut améliorée. Au début du XVIII^e siècle, on disposait de chaises de poste à une place, de chaises à deux roues et deux places, de berlins et autres véhicules à quatre roues. Les postes où l'on changeait de chevaux devinrent plus nombreuses (...) Dans les années 50 du XVIII^e siècle,

les clients pouvaient choisir entre les chevaux de selle ; les bidets, chevaux trotteurs, bas sur pattes pour ceux qui « couraient la poste à franc étrier » ; les voitures légères, parfois instables, à deux roues : chaises de poste, phaétons, cabriolets pour une personne avec ou sans domestique derrière ou pour deux personnes ; et les voitures à quatre roues, avec deux ou quatre chevaux : berlins (voitures fermés à deux banquettes), berlingots (berlins coupés à une seule banquette), diligences (voitures publiques rapides), vis-à-vis (petites berlins à deux banquettes pour chacune une seule place), calèches (voitures à ressorts, légères et découvertes sur l'avant) ou désobligeantes (véhicules

à une personne et éventuellement une seconde sur un strapontin ou derrière, à trois ou quatre chevaux conduits par deux postillons). À Nancy, la poste aux chevaux était située rue du Manège près de la porte Saint-Georges. »⁸

De nombreux corps de métier vivent de la route⁹

Les maîtres de poste, charretiers, rouliers, aubergistes, maréchaux-ferrants, selliers, charrons, cabaretiers, bri-