
Grands attelages et police de la circulation

Michel GINHOUX

Le sujet n'est pas récent. Beaucoup ont évoqué l'histoire des transports hippomobiles à travers les âges, depuis les époques néolithique, grecque, romaine, médiévale, jusqu'au début du XXe siècle, en passant par l'histoire des malles-poste, des diligences ou des transports urbains, à Paris notamment. Tout a-t-il été dit ? Pas sûr...

Dans notre région quelques historiens se sont intéressés à l'histoire des "grands attelages" qui sillonnaient le Bas-Vivarais, en particulier Albin Mazon, J. Chabalier, Elie Reynier, pour ne citer que les principaux. Albin Mazon, alias "Docteur Francus", donne sur l'époque hippomobile des transports postaux et voyageurs dans notre région de précieux renseignements mais, s'en tient, malgré tout, à des généralités.

L'Ancien Régime connaissait les diligences mais il fallut attendre la période révolutionnaire pour que les autorités s'intéressent de près à la réglementation des transports publics. Malgré la période conflictuelle de la Première République, du Consulat et du Premier Empire, plusieurs lois, décrets, injonctions furent prises avec le souci de mettre en place des règles d'organisation et de discipline.

L'histoire des "grands attelages" et l'histoire des premiers règlements de la route se rejoignent ici à travers les exemples de la Maison Ginhoux pour la première, du département de l'Ardèche pour la seconde.

CHEVAUX, ATTELAGES ET DILIGENCES, MAISON GINHOUX A MAYRES

LES CHEVAUX... DES COLLABORATEURS

Les attelages Ginhoux, à la fin du XIXe siècle, étaient tractés par deux catégories bien distinctes de chevaux à savoir les chevaux de trait et les chevaux de trot. Les chevaux de trait de races bretonne, boulonnaise, normande, plus rarement percheronne, ou tout simplement "de pays", tiraient les convois lourds : bois, charbons, matériaux de construction, denrées alimentaires, etc. Les chevaux de trot tractaient les diligences ou les voitures légères, fiacres, phaétons, victorias, coupés. Ils étaient généralement de race anglo-arabe ou arabe. Tous n'étaient pas de pure race, mais croisés selon leur région de provenance. C'est à la foire de la Saint-Georges à Pradelles, le 23 avril, que s'accomplissaient la plupart des achats et ventes de chevaux dans notre région. La foire de la Toussaint au Puy était également réputée.

Ces foires étaient très courues par les "rouliers". Pour eux, les rendez-vous de Pradelles et du Puy étaient aussi importants qu'aujourd'hui le Salon de l'Auto à Paris ou à Genève pour ceux qui vivent ou dépendent de l'automobile, à Courtray en France pour les autocars ou à Francfort. De très importants marchands de chevaux existaient également au Puy, à Pradelles, à Aubenas et dans certaines villes de la Basse Ardèche.

Les fournisseurs attitrés de la Maison Ginhoux, au temps de Louis-Théodore et de Théodore-Camille Ginhoux (père et fils) furent pendant longtemps Boyer d'Aubenas, Journet d'Alba, Armand également d'Aubenas, Clément du Puy.

Les chevaux étaient généralement attelés à 3 ans. Selon les races et les soins reçus, ils travaillaient jusqu'à l'âge de 10, 12 et même 15 ans. Ensuite, on les affectait à des travaux moins pénibles. Certains chevaux arrivaient à travailler jusqu'à douze heures par jour. Leur prix en pleine force allait de 600 à 1 000 francs-or. Leur entretien était très important ; après chaque journée de travail, il fallait généralement les étriller, les bouchonner, les faire manger et boire en évitant l'eau trop fraîche quand ils

venaient de travailler.

Chaque jour un cheval affecté aux attelages mangeait 2 kg de son, 4 kg d'avoine, 15 kg de foin et cela pendant 365 jours ce qui représentait, sur une année, à raison de soixante bêtes à nourrir, la bagatelle de plus de 450 tonnes de fournitures.

Ce tonnage important était en partie fourni par le Plateau ardéchois. L'avoine provenait de chez Félicien de Chabannes dit "Le Sourd" qui habitait près de Coucouron. Quant au foin, il provenait également de la montagne ardéchoise, mais aussi de petits paysans de Mayres et de la région, fournisseurs attitrés, apportant leur foin en ballots sur des charrettes attelées d'un âne ou d'un mulet.

Louis-Théodore Ginhoux s'attachait beaucoup à ses chevaux, à tel point que, même vieux et inutiles, il les gardait à l'écurie où ils mouraient de leur belle mort. Ce fut le cas surtout pour trois d'entre eux, Bichette, Pierrou, La Grise, restés longtemps au service de la Maison. Il avait d'autre part pour habitude de donner à ses chevaux, le nom de leur vendeur, d'où les appellations qui nous sont parvenues : La Félicienne, La Verdeyre, Le Claoudou, La Perthuse, Le Pierrou, etc. Les noms de quelques chevaux, parmi tant d'autres, restés célèbres dans les annales de la Maison, après avoir longtemps travaillé à son service (1) :

Le Gros Limonier Noir dit "La Valèoude" : cheval de trait breton, resté au service de la Maison pendant vingt ans. Il était capable de faire l'aller-retour, tout seul, dans la journée, entre Mayres et la gare de Niegles-Prades (aujourd'hui Lalevade), attelé de son tombereau à charbon pour les besoins de la mine de Mayres. Il s'arrêtait à différentes étapes (Maison Delière à Lalevade, Maison Serret à Neyrac). Accueilli comme le cheval des Ginhoux, on lui donnait foin, eau, avoine... Il marquait son temps d'arrêt et de repos et repartait seul vers sa destination. Réquisitionné en 1914, il disparut dans les hostilités.

Le Grand Noir dit "La Bouix" : cheval de trait normand. Réquisitionné en 1914, il disparut dans les hostilités.

La Noire dit "La Coudène" : cheval de trot, affecté au service des diligences.

La Poulinière (robe rouge) : cheval de trot, affecté au service des diligences.

La Perthuse ou Bichette (robe rouge) : cheval de trot, affecté au service des diligences, morte accidentellement, tuée par les autres chevaux au cours d'une nuit où elle s'était détachée. Au service de la Maison pendant plus de trente ans, elle restera assurément la plus ancienne.

La Verdeyre (robe rouge carotte) : cheval de trot, affecté au service des diligences.

La Petite Noire : cheval de trot, affecté au service des diligences. D'une taille en dessous de la moyenne, d'où son nom, elle était en revanche vigoureuse. Réquisitionnée en 1914, elle disparut dans les hostilités.

Lou Claoudou (robe grise) : cheval de trot, acheté en 1910 à Claude Chambon de Costaros, il était souvent attelé seul aux voitures légères.

Lou Pierrou : cheval de trot pour voiture légère, acheté en 1911.

La Grise : cheval de trait, a travaillé longtemps pour le compte des transports de la mine de Mayres.

La Félicienne (robe rouge) : cheval de trot affecté au service des diligences.

Le Grand Limonier Blanc : cheval de trait affecté aux attelages. Accidenté dans la descente de la côte de Mayres avec un chargement de bois en 1909, il fallut l'abattre sur place.

La Grosse Rouge : cheval de trait affecté aux attelages. Réquisitionné en 1914, il disparut dans les hostilités.

Le Cadet (robe rouge) : cheval de trait, affecté aux attelages. Dernier cheval de la Maison, il partit en 1932

1. D'après les souvenirs de "Tante Rose", Rose Ginhoux (1892-1974).

à la ferme de la Chaffine à Portes-lès-Valence, propriété exploitée par Marie Monnier, sœur de Sylvie Ginhoux.

Avec le départ du "Cadet" se clôturait à Mayres, l'histoire des "Vieux Ginhoux" et de la longue et passionnante épopée de la traction hippomobile.



Les deux derniers chevaux de la Maison Ginhoux

ATTELAGES ET DILIGENCES

Les attelages

Les attelages étaient composés de grandes charrettes à deux roues d'environ 1,50 m de diamètre, d'un plateau long de 6 m, plus les brancards, le tout d'une largeur de 1,20 m environ et d'un poids à vide de l'ordre de 1 000 kg. Les charrettes de la Maison étaient fabriquées à Bellevue (près de Joyeuse) chez Ancelin, principal fournisseur, et chez A. Mesjean à Aubenas, avenue de la Liberté. Trois chevaux tractaient les attelages. Le cheval attelé dans les brancards s'appelait le "limonier". Il était toujours le plus fort et arrivait à peser jusqu'à 700 kg et même 1 000 kg pour les percherons. Les deux autres chevaux étaient attelés en file indienne devant le limonier. Ces chevaux étaient moins forts (500 à 600 kg). Les "Vieux Ginhoux", en particulier à l'époque de Louis-Théodore, s'étaient spécialisés dans le charroi de bois en grumes, qu'ils transportaient jusqu'à Pont-Saint-Esprit et échangeaient contre le sel arrivé par péniches de Port-Saint-Louis. Ces char-

rois, concurrencés par la mise en exploitation des chemins de fer vers la fin du XIXe siècle, s'orientèrent désormais vers les besoins des industries de la région (en particulier les scieries et les usines de tannins). Sur leurs énormes charrettes (voir photo prise à Mayres vers 1882), ils arrivaient à transporter jusqu'à 5,5

tonnes de bois, tonnage atteint lors du pesage d'un charroi à l'usine des Tannins Gaulois de Lalevade (2). Quant aux fruits et légumes, le tonnage atteignait environ 3 000 kg et 25 hectolitres pour les vins (3). Les attelages de la Maison Ginhoux ont continué à fonctionner après la Guerre de 14-18 pendant quatre ans, jusqu'en 1922.

Les diligences (4)

La Maison Ginhoux a assuré à certaines périodes, des services de poste et de voyageurs, sous autorisations préfectorales dont la plus ancienne remonte au 8 mai 1844. Ces services reliaient Aubenas et la haute vallée de l'Ardèche au Plateau en direction de Langogne et le Puy par le col de la Chavade. Ils n'étaient pas réguliers mais fonctionnaient néanmoins plusieurs fois par semaine. A la fin du XIXe siècle, dans les années 1890 et jusqu'en 1914, un service postal journalier partait le matin très tôt de Mayres, allait jusqu'à Prades (Nieigles-Prades, gare du P.L.M.) et revenait vers 16 heures. Ce service était assuré par une petite voiture à capote, attelée de deux chevaux trot-

teurs conduits par le vieux père Joseph Gelly, dit "Couleyre", qui a fait longtemps cette navette. Puis Joseph Gelly fut remplacé par Félix Moulin, autre conducteur entré au service de la Maison vers 1909. Mobilisé en 1914, Félix Moulin fut tué sur le front au début de 1918.

En plus de cette voiture postale, existait aussi un service de diligence assuré par une plus grosse voiture de dix à douze places. Cette diligence était conduite ordinairement par le vieux père Casimir (le "Gros Cou"). Il était remplacé quelquefois par d'autres conducteurs plus jeunes. C'est ainsi que les neveux des Vieux Ginhoux, Camille et le "Petit Casimir", ont conduit aussi à leur tour les diligences.

Deux autres services fonctionnaient entre Mayres - Nieigles-Prades et Aubenas. L'un partait de Mayres l'après-midi et allait coucher à Aubenas.

Puis vint la guerre de 1914-1918 qui perturba tous ces services.

Il y eut une grande coupure dans le travail. Tous les conducteurs voituriers et autres valides furent mobilisés. Les chevaux partirent à leur tour. Comme dans toutes les guerres, ce fut une grande désorganisation, une grande "pagaille". Resté seul avec quelques chevaux, Louis Ginhoux, trop vieux pour être mobilisé, fit appel pour remplacer les absents à Louis Cornillon de Lamothe, trop vieux lui aussi pour partir à la guerre. A tous les deux, tant bien que mal, ils assurèrent l'essentiel, avec les charrois de première nécessité : grains, épicerie, boissons, fournitures diverses...

La guerre terminée, de grands changements s'opérèrent dans le roulage.

Les autobus, après une apparition timide vers 1912, remplacèrent peu à peu les diligences. Les services de diligences assurés par la Maison Ginhoux dans la haute vallée de l'Ardèche cessèrent leur activité en 1927. Les camions automobiles, d'abord de petite taille, puis plus importants au fur et à mesure qu'avancait le progrès, remplacèrent, à leur tour, les attelages.

2. Témoignage recueilli auprès d'Edouard Ginhoux (1906-1972).

3. Témoignage recueilli auprès de Pierre Ollier (1903-1994) de Labégude affecté dès l'âge de 14 ans à la conduite d'attelages appartenant à une maison d'Issarlès, son village natal.

4. Témoignage recueilli auprès de Marie-Louise Ginhoux (1901-1984).

Départs et arrivées

A Aubenas, capitale de l'Ardèche méridionale, les points de départs, d'arrivées et de stationnements des diligences des Vieux Ginhoux, comme ceux de tous les voituriers à cette époque, avaient lieu en plusieurs endroits, dont deux particulièrement fréquentés.

Le plus important se situait à la Rotonde et avait pour point d'attache un restaurant tenu par la mère Souquet (aujourd'hui agence du Dauphiné Libéré). Un autre, non moins important, existait à l'entrée nord de la place de l'Airette, exploité à une époque par la mère Olympe, épouse de Casimir Ginhoux dit le "Petit Casimir". Ce restaurant devint par la suite l'Hôtel Bellevue, géré par la famille Savel-Vialle, et transformé aujourd'hui en brasserie et cinéma.

Il existait dans Aubenas de nombreux autres hôtels et restaurants avec chambres et vastes remises. Un de ces hôtels, fréquenté également par les "Vieux Ginhoux" et leurs collègues voituriers, s'appelait l'Hôtel de France, situé à l'entrée du boulevard Gambetta. Cette maison devint par la suite un magasin de chaussures exploité longtemps par la famille Jacques.

Presque contigu à l'Hôtel de France

un autre grand café, tenu par Madame Lacroix, constituait aussi un lieu de rendez-vous apprécié des cochets et des rouliers.

En cours de route, les diligences changeaient d'attelage à Neyrac-les-Bains chez Serret : deux chevaux se reposaient pour monter à Mayres, deux autres se reposaient pour continuer sur Aubenas.

En plus des diligences et des grands attelages, la Maison Ginhoux assurait aussi à Mayres un service de location de voitures légères attelées sans cocher.

A l'hôtel Ginhoux, à Mayres, descendaient pour plusieurs jours des colporteurs, genre de marchands ambulants, qui circulaient de village en village, de ferme en ferme, pour vendre ou présenter leurs produits généralement peu encombrants, mais de valeur relative et transportés la plupart du temps avec eux.

Pour les besoins de leur commerce, ces "gagne-petits", tel était aussi leur nom courant, louaient une voiture attelée généralement d'un seul cheval, partaient le matin et ne rentraient souvent qu'à la tombée de la nuit. Les voitures adaptées à ce genre de marchands, étaient des voitures de type "calèche" représentées par les phaétons, coupés, victorias, et autres gen-

res. Ces voitures provenaient, dans bien des cas, de familles bourgeoises ou nobiliaires renouvelant leur matériel au fur et à mesure qu'avancait le progrès. C'est ainsi qu'existait déjà à l'époque un certain marché de la voiture d'occasion.

Les relais

Primitivement, le relais des attelages des "Vieux Ginhoux" circulant entre Mayres et Aubenas se faisait à la Maison Cubernol à l'entrée de Neyrac, au pied de la Gravenne, maison habitée longtemps par Henri Tourvielle, dit "Le Ricou".

Celui-ci quitta cette maison et vint habiter la maison Serret actuelle, qui venait d'être construite. Le relais suivit.

Il restait à Neyrac pour les besoins des charrois Ginhoux, tous les jours, deux chevaux de relais. Entre Mayres et la Montagne, comme partout ailleurs, s'échelonnaient d'autres relais propres à chaque maison ou travaillant pour plusieurs d'entre elles.

Parmi les relais les plus connus, dans notre région, en plus de celui des Ginhoux à Mayres, figurait le relais des Artige, à l'auberge du Moulin Artige, dans la montée de l'Escrinet à Saint-Etienne-de-Boulogne. Il en existait également à Montpezat,



L'arrivée des grumes au bas de La Chavade

La morve du cheval

En 1909, sévit une terrible épidémie, la “morve”, genre de typhus des chevaux, maladie inguérissable à l'époque et très contagieuse. Elle fut sans doute apportée par un cheval étranger. L'effectif de la Maison connut une vingtaine de pertes. Cinq chevaux, fortement atteints, durent être abattus sur place, en forêt de Mazan, au cours d'un chargement de bois en grumes.

Perdre des chevaux, c'était perdre son outil de travail, un bien précieux qu'aucune assurance, à l'époque, ne prenait en charge.

Louis-Théodore Ginhoux s'est vu ruiné par cette épidémie, mais très estimé par ses amis, en particulier Chaudanson et Marin de Mayres qui le réconfortèrent et l'encouragèrent. Ils lui prêtèrent de l'argent pour remonter son écurie en lui donnant toute latitude pour les rembourser. Quelle preuve d'amitié et de confiance !

Hors l'épidémie de morve, rarement les chevaux tombaient malades. Quelquefois cependant, ils avaient des coliques, surtout les mâles. Le remède consistait à leur faire avaler un breuvage bien chaud, souvent difficile à pratiquer en raison du refus de l'animal. Plusieurs hommes et un solide harnachement étaient nécessaires pour les maîtriser et les obliger à boire à l'aide d'une bouteille en verre très fort, introduite de force dans leur bouche en leur renversant la tête.

Burzet, La Souche, dans la vallée de la Volane, de la Ligne, de la Beaume, du Chassezac, et bien d'autres encore. Les relais à chevaux n'étaient pas tous situés au pied des côtes. Il en existait également en pays de plaine. La carte

de France, à l'époque du “Grand Roulage” du XIXe siècle apparaît couverte de milliers de ces maisons qui, à l'image de celles des Ginhoux et des Artige, pour ne citer que les plus importantes de l'arrière-pays albenas-

sien et privadois, offraient en plus des chevaux de relais, le gîte et le couvert aux passagers et de vastes remises comme le firent pendant des siècles les auberges muletières de l'Ancien Régime.

POLICE DU ROULAGE, POLICE DES RENFORTS

PREMIERS REGLEMENTS

Les lois les plus anciennes, celles des 16 et 24 août 1790 donnèrent aux autorités municipales la possibilité de prendre des mesures de police pour sécuriser les usagers de la route. Celles du 29 floréal an X (19 mai 1802) et du 7 ventôse an XII (27 février 1804) déterminèrent déjà le poids autorisé aux véhicules de roulage en ordre de marche. Ce poids était fonction du diamètre des jantes des roues. Les lois du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800) et du 29 floréal an X fixèrent la distinction entre voitures de petite et grande voirie, D'autres lois furent votées en 1803 et 1804 et plusieurs décrets furent ensuite promulgués à partir de 1805.

Toutes ces lois et injonctions, tous ces décrets, dont le développement ici serait fastidieux, avaient pour but essentiel la sécurité des voyageurs, une sécurité mise quotidiennement en péril par de trop nombreux accidents. Quelques précisions particulières qui méritent d'être mentionnées :

L'article 34 du décret du 23 juin 1806 obligeait les voituriers et les charretiers à apposer sur leurs véhicules une plaque en caractères apparents et bien lisibles indiquant le nom et le domi-

cile du propriétaire ainsi que sa profession. Chaque voiture devait porter l'estampille des contributions directes.

Des dispositions interdisaient, d'autre part, d'aller au trot dans certains cas et au pas dans d'autres, mais ne s'appliquaient pas aux malles-poste, diligences et messageries, compte tenu de l'importance du service public qu'elles assuraient et qui ne tolérait aucun retard. Les articles 32 et 33 de ce même décret, relatifs aux contrôles d'alcoolémie des cochers et des postillons, donnaient aux maîtres de Poste ou aux maires des communes desservies le pouvoir de procéder à ces contrôles et d'interdire les départs des diligences et attelages sous la conduite de cochers, postillons ou rouliers en état d'ébriété.

La “Sûreté des voyageurs” était en effet la préoccupation majeure des élus politiques, des responsables économiques comme des représentants des usagers.

Mais cette sûreté dans les déplacements des voyageurs dépendait d'abord du bon état des chemins. La direction générale des Ponts et Chaussées avait alerté à plusieurs reprises les préfets sur l'encombrement de la voie publique par des dépôts de ma-

tériaux, arbres et autres immondices qui contribuaient à la détérioration des routes et devaient, de ce fait, être sérieusement réprimés.

La sûreté des voyageurs dépendait aussi du chargement des véhicules. Les rouliers ou voituriers chargeaient presque toujours leurs voitures au-delà des limites permises. Pourtant la loi du 29 floréal an X déterminait déjà, on l'a vu, le poids que pouvaient supporter les véhicules de roulage et messageries en fonction de la largeur des jantes de leurs roues.

Si les dispositions de ce décret étaient suivies avec ponctualité, faisait remarquer le ministère à l'issue de différentes tournées de contrôle, les délits en matière de grande voirie “*seraient moins communs, les accidents moins nombreux et les routes connaîtraient moins de détériorations*”.

Dans les années qui suivirent, 1817, 1819, 1820, 1824, les autorités prendront de nouvelles dispositions, toujours dans le but d'améliorer la sécurité et le confort des voyageurs et rappelleront aux préfetures l'impérative nécessité de procéder à des contrôles et à la recherche de meilleures conditions de travail pour les personnes responsables du transport en général. C'est ainsi qu'en juillet 1817, la Direction Générale des Postes, Division des Relais, Bureau des Messageries

et Voitures Publiques, justifie le droit de 25 centimes que les entrepreneurs de messageries doivent payer aux maîtres de Poste dont ils n'emploient pas les chevaux. Cette indemnité était d'autant plus nécessaire en vertu de la cherté des denrées et de la rareté des voyageurs utilisant la Poste.

En mars 1819, la circulaire N°13 du ministère de l'Intérieur donne aux maires et aux conseils de préfecture des pouvoirs étendus en matière d'application des lois.

Dans certains départements, les maires jugeaient seuls les contraventions, dans d'autres cas les conseils de préfectures restaient seuls compétents.

Les ordonnances du 4 février 1820 et 20 juillet 1824, très importantes, reviennent sur les mesures prises et qui ne sont pas respectées du fait de la cupidité des entrepreneurs qui négligent les mesures de précaution prescrites, du manque de surveillance convenable incombant aux autorités chargées de les faire respecter.

L'ordonnance du 20 juillet 1824 fixe en outre de nouvelles règles concernant les voitures publiques de transport de passagers désormais contraintes de subir un contrôle de la part d'experts nommés par les préfets ou sous-préfets avant leur mise en circulation. Cette même ordonnance crée un registre obligatoire mentionnant le nom des voyageurs, précise le nombre de passagers autorisé, la nature et le poids des marchandises transportées (ballots, malles et autres paquets), la hauteur du chargement. Ces mesures étaient prises pour prévenir les accidents. Les propriétaires, entrepreneurs, voituriers devaient s'en porter garants et s'exposaient à être condamnés pour leur négligence. L'ordonnance mettait en place également les bases, en quelque sorte, du permis de conduire et fixait les règles concernant la vitesse.

La conduite des voitures hippomobiles de voyageurs ne pouvait être confiée, en effet, à partir de cette date, qu'à des hommes pourvus d'un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire de leur commune de résidence, attestant la capacité de conduire des voitures hippomobiles de voyageurs. Cette conduite ne pourra, à l'avenir, être confiée qu'à des hommes pourvus de ce certificat et ayant atteint 16 ans révolus.

Par ailleurs, la réglementation de la vitesse exigeait deux postillons pour conduire des attelages de plus de cinq chevaux. Ils pouvaient être remplacés aussi par le tandem : un cocher et

un postillon (5). Il était expressément défendu à ces derniers de descendre de leurs chevaux et de conduire leurs voitures au galop sur les routes. Dans les villes et les agglomérations rurales, ils devaient conduire leurs attelages au "petit trot" et "au pas" dans les rues étroites.

L'ordonnance du 4 février 1820, dans son article 12, rappelait l'article 16 du décret du 28 août 1808 où il était stipulé que les rouliers, charretiers et autres usagers de la route continueraient à être tenus de céder la moitié du pavé aux voitures transportant des voyageurs, sous peine d'une amende de 50 francs. La législation était également stricte avec les diligences tenues de respecter, elles aussi, les règles de conduite. Les gendarmes, les policiers, constatant qu'une diligence était en "contravention" de quelque manière que ce soit, étaient tenus de l'arrêter à l'instant même et de ne pas la laisser repartir sans qu'elle ne soit mise en conformité avec la loi. Les maires, les adjoints, les commissaires de police étaient soumis aux mêmes obligations et pouvaient même requérir la force publique et l'assistance des populations pour empêcher une diligence en infraction de passer outre.

Mais malgré les ordres du Conseil d'Etat et de la Direction Générale de la Police de multiplier les vérifications, ces lois étaient mal appliquées. Il s'ensuivait une situation anarchique et par là même une insécurité permanente qui à partir du 27 septembre 1827 contraignit le roi Charles X à prendre des mesures efficaces regroupées désormais sous l'appellation "Police du Roulage".

27 SEPTEMBRE 1827 UNE DATE DANS L'HISTOIRE DE LA POLICE DE LA CIRCULATION

A partir de cette date, toutes les dispositions précédentes furent en quelque sorte réunies dans une charte applicable désormais sous l'autorité des pouvoirs publics. Au cours des années qui suivront, sous la Monarchie de Juillet, la Deuxième République, le Second Empire, les Troisième, Quatrième et Cinquième Républiques, cette législation routière connaîtra de nombreux amendements et additifs, mais la base demeurera jusqu'à nos jours.

Parmi les nombreux additifs importants qui méritent d'être soulignés, on note l'attention portée à la moralité des cochers et des postillons, avec la consigne stricte de s'assurer qu'avant

de prendre le départ, ces derniers ne soient pas en état d'ivresse.

D'autres additifs motivés encore par les trop nombreux accidents portaient sur la conception même des voitures souvent non conformes aux normes et facilement renversables. Les normes exigées étaient les suivantes :

Distance de l'essieu avant à l'essieu arrière : 1,30 m.

Largeur des essieux : 1,30 m.

Hauteur totale des voitures : 2,50 m.

Hauteur de la caisse au-dessus du sol : 0,87 m.

Hauteur de la capote sans impériale : 1,63 m.

Des dérogations furent accordées, en particulier dans les pays de montagne comme l'Ardèche, où la largeur des voies pouvait être diminuée de même que la longueur du train lorsqu'il n'y avait pas de chargement sur l'impériale.

Une contravention souvent évoquée à l'ordonnance du 16 juillet 1828 était l'admission trop fréquente sur les impériales de ces voitures d'un nombre de voyageurs plus important qu'elles ne pouvaient en transporter. Ces infractions, passibles de fortes amendes, étaient d'autant plus difficiles à constater que les conducteurs avaient soin, à l'approche des points de contrôle, de faire descendre les passagers en surnombre pour les reprendre à quelque distance plus loin. Ces abus engendraient les plus fâcheux accidents.

Pour les faire cesser, une surveillance plus stricte fut demandée par le ministre de l'Intérieur aux fonctionnaires chargés de faire respecter la loi, le ministre ajoutant sur un ton impératif qui n'admettait aucun commentaire : "*Je ne mettrai pas moins d'empressement à récompenser les preuves de zèle qu'à punir les torts de la négligence*".

Les contrevenants s'exposaient à des amendes allant de 6 à 10 francs suivies d'un à trois jours d'emprisonnement, portés à cinq en cas de récidive.

Le 20 juillet 1828, par la circulaire N°22, Adolphe Thiers, alors ministre de l'Intérieur, rappelait aux préfets les ordonnances précédentes relatives à la police sur les voitures publiques dont la conformité laissait à désirer. Le ministre adressait une ferme injonction pour le respect strict de ces lois et insistait sur le fait que les pro-

5. Le cocher est assis sur le banc du véhicule, le postillon monte sur l'un des chevaux de tête.

HOTEL DE FRANCE

entièrement réparé à neuf

CUISINE DE FAMILLE

Chambres confortables

Louis GINHOUX

PROPRIÉTAIRE

MAYRES (Ardèche)

Voitures pour promenades
& excursions en montagne

ARRÊT DES AUTOBUS

↑

Si on a besoin pour faire venir
d'une paire de roues et toujours de
de pouces, celle que j'ai vue dernièrement
vous avez pas l'air assez de bois aux joints
car pour la côte de La Barade il faut
des joints bien large pour que la
barbe serre d'avant en arrière, et les roues
que je vous envoie ce sont
pour faire le travail de la côte,
le sujet est un peu moins fort
que les roues anciennes, mais probablement
que cela ne portera pas préjudice,
répondez-moi bientôt si je peux compter
à votre avis, il faut les avoir dans deux mois
j'ai surchargé les roues que j'ai chez
moi, et elles peuvent pas faire pour
la côte, dans l'attente d'un retour
au plus tôt

Mes salutations
L. Ginoux

Mayres, le 21^{er} / 2 1911

priétaires ou entrepreneurs de voitures publiques devaient déclarer leurs déplacements avec leur lieu de destination, le nombre de places disponibles, le jour et l'heure des départs et des retours, et afficher le prix des places.

En 1830, un décret royal émis par Louis-Philippe Ier améliora les dispositions de 1827. Il permit désormais l'utilisation de voitures légères à quatre roues pouvant transporter en plus des dépêches postales, deux, quatre, jusqu'à six voyageurs et leurs bagages.

Ces voitures appelées "pataches", mot ancien qui, dans le jargon des voituriers, désignait de manière péjorative un véhicule public peu confortable, étaient mieux adaptées que les lourdes diligences aux routes sinueuses plus ou moins bien entretenues et souvent accidentées de l'Ardèche méridionale.

Le 26 mai 1837 une ordonnance royale interviendra pour décider de la compétence des conseils de préfectures habilités à statuer sur les procès-verbaux dressés contre les voitures publiques pour fait de surcharge. Mais en 1838, un arrêté dispensa les voitures cellulaires destinées aux transports des forçats des vérifications prescrites par les règlements de la Police du Roulage.

Sous les gouvernements suivants, la Police du Roulage connaîtra jusqu'en 1852 des lois additionnelles qui porteront sur le contrôle des relais, le poids des diligences, messageries, berlines, fourgons et autres voitures publiques employées au service des voyageurs ou des marchandises. Ces nouvelles mesures porteront également sur la vitesse, les dimensions, la largeur des bandes de roues, déjà réglementées par les lois précédentes. Ces contrôles des normes pouvaient être exercés par les maires, mais ils n'en étaient pas juges. Les gendarmes, cantonniers, les piqueurs des routes avaient également le pouvoir de constater les infractions à la législation de la Police du Roulage.

En octobre 1843, la circulaire 13 de l'ordonnance royale fixera les normes suivantes quant à la largeur des bandes de roues :

Voitures à 4 roues,

7 cm = 3 000 kg
8 cm = 3 500 kg
9 cm = 4 000 kg
10 cm = 4 500 kg

Voitures à 2 roues,

7 cm = 1 500 kg
8 cm = 1 750 kg
9 cm = 2 000 kg
10 cm = 2 250 kg

Cette même ordonnance affranchissait de la vérification du poids les voitures publiques suspendues sur ressorts métalliques allant au trot avec relais ou ne parcourant au trot et sans relais qu'une distance de "trois myriamètres", c'est-à-dire 30 km, pourvu qu'elles soient attelées de trois chevaux au plus et montées sur quatre roues ayant au moins 7 cm de largeur de bandes.

Cette dérogation fut particulièrement bien accueillie en Ardèche méridionale, car la plupart du temps les voitures affectées au transport des voyageurs, les fameuses "pataches", entraient dans la catégorie sus-nommée.

L'année 1852 marque la deuxième grande date dans l'application de la Police du Roulage.

L'article 10 du décret de 1852 apportait des précisions aux conditions d'application. Pour les véhicules affectés aux transports publics de marchandises, celui-ci stipulait "qu'ils n'auront pas plus de cinq chevaux ou bêtes de trait, si ces véhicules sont à deux roues, et pas plus de huit, s'ils sont à quatre roues, sans qu'il puisse y avoir plus de cinq chevaux de file". Pour les véhicules servant aux transports en commun publics de voyageurs, "le nombre de chevaux ou bêtes de trait ne devait pas dépasser trois pour les véhicules à deux roues et pas plus de six s'ils étaient à quatre roues. Au delà de cinq bêtes de trait un aide devait être adjoint au conducteur".

Il était précisé d'autre part : "L'attelage d'un véhicule quel qu'il soit doit toujours être disposé de telle sorte que le conducteur puisse le tenir bien en main et que les animaux de trait soient en tout temps à même d'assurer l'exécution de toutes les manœuvres nécessaires".

L'article 12 de ce même décret précisait que les conditions ci-dessus étaient suspendues en cas de neige ou de verglas.

L'article 13 prescrivait la longueur des attelages, qui ne pouvaient dépasser 25 m et l'intervalle entre deux attelages qui devait être d'au moins 50 m.

Un rappel de toutes les dispositions antérieures était formulé, avec toutes les peines afférentes aux infractions. Ces mesures seront reprises, complé-

tées, améliorées sous la Deuxième République. Appliquée par décret du 10 août 1851, cette nouvelle Police du Roulage fixait des règles précises sur le poids des véhicules en charge en fonction du nombre d'essieux, du nombre de chevaux pour les transports de marchandises comme de voyageurs. Elle limitait en outre la largeur des véhicules à 2,50 m, norme toujours en vigueur. Elle imposait des règles de conduite, de dépassement et de stationnement. Elle rendait obligatoire l'éclairage et le système de freinage pour les voitures de transport de voyageurs.

Désormais tous les véhicules publics mis en circulation seront soumis à autorisation préfectorale après avis des inspecteurs chargés de l'application de la Police du Roulage. Ces lointains contrôles peuvent être considérés aujourd'hui comme les ancêtres des contrôles du Service des Mines devenu au début des années 1980 la D.R.I.R.E., qui inspecte deux fois par an les autocars.

C'est aussi, semble-t-il, à partir de cette époque que circuleront en Ardèche méridionale sur des parcours moins accidentés et dans les zones urbanisées, à côté des pataches, de véritables diligences, plus sûres, plus confortables, plus rapides. La sécurité et le bien-être des voyageurs devenaient primordiaux. Il est à noter que les premiers omnibus à chevaux ont fonctionné à Paris vers la fin de la seconde Restauration. En province les diligences connurent leur heure de gloire entre 1818 et 1848.

L'amélioration des transports publics se poursuivit en Bas-Vivarais comme dans le reste de la France. Dans les années 1870 et jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, fonctionnait entre Vals-les-Bains et Aubenas les "Grands omnibus d'Auguste Artige". Vers la même époque, les "Vieux Ginhoux", à leur tour, exploitèrent des services de diligences, en plus de leurs services postaux et voyageurs assurés, eux-aussi, par les pataches. Ces diligences étaient surtout utilisées dans les grandes occasions, marchés, foires, fêtes régionales, tout autant de manifestations très nombreuses et très fréquentées en ces temps-là.

LA POLICE DES RENFORTS

L'utilisation des "Renforts", c'est-à-dire de l'utilisation de chevaux supplémentaires en cas de besoin, prit naissance avec le développement du roulage. Le renfort était pratiqué partout dans les pays de montagne, mais

ATELIER DE CARROSSERIE & FORGE ET CHARRONNAGE



H. C. Largentière 606

PEINTURE  GARNITURES



André Ancelin

à BELEVUE-ARGENTIÈRE (Ardèche)

Le

192

aussi au besoin dans les régions de plaine et dans les centres urbains. Librement utilisés, les renforts furent à leur tour codifiés et réglementés à partir de 1852. Ce service sera désormais, comme les voitures de la Poste et les transports de voyageurs, soumis à autorisation préfectorale.

L'article 5 du décret de 1852 précisait les parties des routes impériales (devenues ensuite nationales) et départementales sur lesquelles l'emploi des chevaux de renfort était autorisé. En Ardèche méridionale ces routes et ces passages étaient les suivantes :

- Route Impériale N°101 Pont-Saint-Esprit - Mende, par la croisée de Jalès, le village de Lalauze et la côte de Barre : de Les Vans au col de Chaussadelze, à la limite du département de la Lozère.

- Route impériale N°102 Viviers - Clermont-Ferrand :

. De la montée d'Argence sur le plateau de Saint-Jean-le-Centenier en direction de Villeneuve-de-Berg

. Depuis le Pont de Fabrias jusqu'au pont de la Gueule d'Enfer à l'entrée de Thueyts

. Depuis l'entrée de Mayres jusqu'au col de La Chavade

- Route impériale N°104 : La Voulte - Alais (Alès) par Privas, le col de l'Escrinet, Vesseaux, Aubenas, Joyeuse, Saint-Paul-le-Jeune :

. De Privas au col de l'Escrinet par Grange-Madame

. Du col de l'Escrinet au pont des Maisons Blanches à Vesseaux

. Depuis le pied de la côte de Pont-d'Aubenas (papeteries Verny et mai-

son Testud) jusqu'à l'entrée d'Aubenas sur la 102

. De Saint-Etienne-de-Fontbellon à Aubenas

. De Joyeuse à La Blachère

. De Maisonneuve à La Blachère

. Des limites du département du Gard au village des Avelas

- Route impériale N°103 : La Voulte

- Le Puy, par Saint-Laurent-du-Pape, Vernoux, Lamastre, Desaignes, Saint-Agrève, jusqu'aux limites de la Haute-Loire.

- Route départementale N°1 : Serrières-sur-Rhône - Barjac :

. De la côte de Serrières à Peaugres

. Du Pont de l'Huile à Antraygues au col de Mézilhac

. Du Pont de Vendoule jusqu'au Pont de la Sarrazine (village de Lagorce)

. Du village de Vagnas au village de Salavas

- Route départementale N°4 Bourg-Saint-Andéol - Langogne par Le Razal et la vallée de l'Ibie.

- Route départementale N°5 : de la Croizette d'Uzer au Monastier par Largentière, la Croix de Millet, et de Meyras à la limite du département de la Haute-Loire.

- Route départementale N°11 : de Joyeuse à Saint-Ambroix.

- Route départementale N°13 : de Le Teil au Buis d'Aps.

- Route départementale N°22 : de la Maison Chomel à Grange-Madame jusqu'au col de Mézilhac.

Le 30 mai 1851, une loi dans son ar-

ticle 3 confirmé par l'arrêté du 10 août 1852, stipulait :

"... Les chevaux de renfort ne pourront être utilisés que dans le sens de la montée de la route. Toutefois si la montée se trouve coupée par des plats ou de courtes descentes les colliers supplémentaires pourront être conservés. Ces derniers devront être dételés impérativement au sommet de la dernière montée".

L'article 5 du décret du 10 août 1852 stipulait encore :

"Les voitures de marchands ou voyageurs marchant avec relais réguliers conservent leurs facultés d'atteler des renforts".

La pratique des renforts dura longtemps même après la disparition des chevaux d'attelage. Pendant plusieurs années encore, le développement de l'automobile, surtout des charrois lourds, fit appel aux renforts dans les endroits difficiles.

A Mayres, un mécanicien automobile du nom de Buzot, venu du proche département du Gard, installa dans le village au début de la période de l'entre-deux-guerres, un garage de réparations automobiles, certainement un des premiers du genre. Mais les automobiles étaient encore rares. La principale occupation du mécanicien se bornait dès lors à venir en aide aux convois lourds pour franchir les onze kilomètres de montée de Mayres au col de la Chavade. Pour cela, il utilisait des tracteurs automobiles construits par les Ets. Rochet-Schneider, marque lyonnaise bien connue, achetés d'occasion aux Caves du Cep Vermeil de Saint-Fons.

Ce commerce disparut avec l'amélior-

ration de la puissance des camions, utilisant de plus en plus dans les années trente les moteurs à "huiles lourdes", autrement dit les moteurs Diesel qui permettaient, pour moins de frais de carburant, le transport de tonnages supérieurs.

Mais revenons à l'époque hippomobile. Le phénomène des renforts perdura, particulièrement dans les lieux difficiles, au pied des fortes déclivités comme cela était le cas pour le village de Mayres, où jusqu'à l'avènement du règne de l'automobile, la majorité de la population, forte il est vrai de plus de deux mille habitants, vivait de la pratique des renforts.

Lorsque l'on parcourt à pied ce village, aujourd'hui bien diminué, le regard du promeneur peut être surpris par l'ampleur de certaines maisons et des vastes remises attenantes dont beaucoup offrent des entrées en demicercle relativement larges et hautes et, sous le toit, de vastes greniers à foin accessibles de l'extérieur par un système d'élévation à l'aide de cordes dont les poulies existent encore. Toutes ces remises abritaient des chevaux. Sous le Second Empire, période la plus faste du "roulage", de nombreu-

ses familles de Mayres vivaient des renforts en plus des attelages. Elles auraient exploité, d'après les témoignages oraux recueillis auprès des anciens, jusqu'à quatre cent cinquante chevaux. Chaque maison avait ses clients attirés. En plus des attelages et des services de diligences, la Maison Ginhoux eut, à son tour, ses propres chevaux de renfort pour tracter les grands attelages passant par le col de la Chavade en direction de Langogne, Pradelles et Le Puy. Une trentaine de chevaux de renfort étaient réservés à ce travail auprès de clients aux noms bien connus : Allamel et Valette d'Aubenas (transport de fruits) (6), Allemand de Chanteloube (transport de vins), Allemand de Lafarre près de Coucouron (transports divers), Blanc de Lablachère (transport de vins) (7), Chambon de Costaros (Haute-Loire) (transports divers), Chandes de Saint-Paulien (Haute-Loire) (transport de vins), Coupier de Retournac (Haute-Loire) (transports divers), Haond de Lanarce (transport de vins), Meyssonier de Lachapelle-sous-Aubenas (transport de vins), Roux d'Issarlès (transport de vins), Savel de Saint-Vincent (Haute-Loire) (transport de vins).

La quantité de vins transportée était de 15 à 25 hectolitres. Pour gravir la côte de Mayres, et selon les charges, on attelait jusqu'à sept chevaux en file indienne.

La montée durait environ quatre heures, avec deux arrêts pour laisser souffler et uriner les chevaux : le premier à la Maison du cantonnier, le second à la Roubiac.

Le prix des renforts était en 1912 de 5 sous le collier. Les chevaux de renfort étaient dételés au col de la Chavade, devant la Maison Moulin et redescendaient à l'écurie, accompagnés de leurs rouliers, quelquefois seuls. Le nombre de chevaux nécessaires était proportionnel au poids à tracter et évalué à 500 kg par cheval. On estime d'autre part que sur un terrain plat, un cheval de trait peut arriver à tracter des charges représentant cinq fois son propre poids.

6. Maison toujours en activité en l'an 2000, gérée directement par les descendants des fondateurs. D'autres maisons de transports existent encore, mais bien qu'ayant conservé l'appellation d'origine, ont changé de propriétaires.

7. *Ib.*

Michel Ginhoux, ancien directeur général des Cars Ginhoux, prépare actuellement un ouvrage sur l'histoire des transports routiers en Ardèche couvrant la période XIXe - XXe siècle. A partir de l'histoire de sa famille et des anciennes familles et sociétés qui ont répondu pendant deux cents ans et simultanément aux besoins de notre département en matière de transports de biens et de personnes, c'est un aspect peu connu de l'Histoire de l'Ardèche qui sera ainsi offert au lecteur.