

AQ

# ANGLETERRE

---

LES MOYENS DE LOCOMOTION DANS L'INTÉRIEUR DU PAYS, AU COMMENCEMENT  
DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE.

LES BARRIÈRES DES ROUTES.

V. H. Pyne est un de ces portraitistes des choses de leur pays dont les travaux laissent de leur époque une image d'autant plus intéressante que les temps sont plus changés. Exercé à dessiner tout ce qu'il pouvait voir, les gens et les choses, les instruments de travail, les chantiers, les habitations, le matériel de la navigation, les chariots avec leurs attelages, en un mot, tout ce qui touche à la vie de plein air, Pyne a pu sans exagération mettre en tête de son *tracé pittoresque des arts, de l'agriculture, des manufactures, etc., de la Grande Bretagne* (recueil de 600 groupes publié en 1807 et devenu rare) le nom de *Microcosme*, ou monde en abrégé dont il fait son titre principal.

C'est à ce Microcosme que nous empruntons les sujets de notre planche.

*Barrières.* Chaque village en Angleterre, dit le voyageur français, en 1776, a une barrière qui se ferme devant chaque voiture, et l'on paie suivant le nombre des chevaux qui forment l'attelage. L'argent est employé à la réparation du chemin. Il n'est ni rang ni dignité à l'abri de ces péages, et le Roi lui-même y est soumis; la barrière se fermerait devant son carrosse, si ses officiers ne payaient d'avance. Ces barrières, légalement érigées en 1663, et dont la taxe, le *toll-money*, avait pour but de remettre en état toutes les routes affreusement ruinées par les guerres civiles, furent d'un établissement si difficile, rencontrèrent un esprit d'opposition tel, la résistance allant jusqu'à la sédition de la population des campagnes et des basses classes des villes, que ce ne fut que vers le milieu du dix-huitième siècle que l'amélioration attendue de ce système fut généralement sensible et que les routes devinrent passablement bonnes. Une fois les avantages reconnus, les plus acharnés adversaires de la taxe des barrières n'auraient plus consenti à se défaire de cette charge. Du temps de Pyne, il était devenu d'une malhonnêteté manifeste, « dont une personne honorable n'était point capable, » d'essayer de ne point payer la taxe. Seulement on retrouve encore un souvenir du vieux

levain du mécontentement qui s'était montré à l'origine, dans la manière dont on parle au dix-neuvième siècle du *toll-gatherer*, du collecteur des routes, signalé comme étant d'une incivilité et d'une rudesse notoires. Cette rancune va jusqu'à mettre les percepteurs sur la même ligne que les voleurs de grand chemin.

*Carrosserie.* Anglais pur sang, et duquel on doit entendre le mot *art*, inséré en tête de son *Microcosme* non dans le sens des *arts libéraux*, mais dans celui des *arts mécaniques*, Pyne s'intéressait naturellement aux progrès de la carrosserie; et il a pris d'autant plus de plaisir à esquisser la physionomie de la chaise de poste, de la diligence, que les progrès accomplis dès son époque, véritable sujet de satisfaction nationale, s'étaient réellement produits avec une rapidité remarquable. Avant l'ère des routes de poste, c'est-à-dire quelque quarante ou cinquante ans auparavant, un gentilhomme du Hertfordshire qui, comme les autres gentilshommes, possédait un attelage de six chevaux, mettait deux jours pour arriver à Londres. L'époque à la mode pour venir à la ville était alors en novembre. L'état de la route était tel qu'il fallait s'arrêter fréquemment, que les six chevaux devenaient insuffisants et que, la plupart du temps, on ajoutait des bœufs à l'attelage. On avait coutume, pendant ce trajet, de déjeuner à Kuitsbridge, de dîner à Hounslow, et, après de prodigieux efforts, de souper à Staines. Or, Pyne voyait la malle-poste faire ce même voyage entre 8 heures et 10 heures 1/4 du soir. Que met-on aujourd'hui sur la voie ferrée? En l'année 1754 on annonçait une diligence; et l'avertissement marque que, *si incroyable que cela pouvait paraître, elle arriverait certainement à Londres en quatre journées et demie après avoir quitté Manchester*. Le progrès était tel au commencement du siècle, que ce trajet se faisait en trente heures. Le rapide dévore aujourd'hui ces 185 milles en quatre heures.

Les nos 1 et 8 offrent des exemples du tilbury rustique occupé par deux hommes, et de la charrette de maraîcher, avec sa couverture en cerceau, arrêtés l'un et l'autre à la barrière pour acquitter le péage. Le n° 3 montre que le cavalier paye aussi le droit de passage.

Le n° 4 est un grand panier suspendu, monté sur quatre roues espacées, et dont l'attelage de deux chevaux est mené par un postillon; c'est une voiture de promenade ou de courtes excursions du caractère de la « *caravane* » qu'en Angleterre on appelle encore le « *sociable*. » La diligence, n° 2 est attelée de quatre chevaux menés à grandes guides; sur son impériale se trouve une voyageuse assise, sans que rien la préserve, ni contre les intempéries, ni contre les chances d'une chute.

N° 5. On procède au chargement d'une chaise de poste; les ressorts de la suspension de la caisse sont d'une forme qui marque leur temps; on conservait encore la flèche qui liait les deux trains d'essieux, et par laquelle s'opérait toute la traction. Le n° 7 offre l'exemple de la chaise de poste, précédée d'un *outrider*, et acquittant le droit de passage. Enfin le petit groupe n° 6, montre deux chevaux conduits par un homme, et chargés de la craie extraite des carrières ou fosses, *chalk-pits*, du comté de Kent, dont on se sert pour l'amélioration de la terre, ou que l'on cuit dans des fours pour faire de la chaux: transport qui ne se fait plus aujourd'hui qu'au moyen de wagons.

Voir pour le texte : Le *Microcosme*, tracé pittoresque des arts, de l'agriculture, des manufactures, etc., de la Grande-Bretagne, *eaux-fortes par W. H. Pyne, texte par C. Gray, Londres, 1808.* — Tableau actuel des coutumes, mœurs et usages de la nation anglaise, *Paris, an XI.* — Des voitures, de leur construction et de leur usage, *Revue britannique, mars, 1842.*



ANGLETERRE

ENGLAND

ENGLAND

AQ

IMP. FIRMIN DIDOT et C<sup>ie</sup> PARIS

Waret del.