



©Musée Crozatier

Berline de Vachères

Berline à la française, dite « carrosse de Vachères »

2nde moitié du XVIIIe siècle

Nery, Pierre (carrossier), Goix Jean-Pierre (sellier), Olivier Charles (sellier)

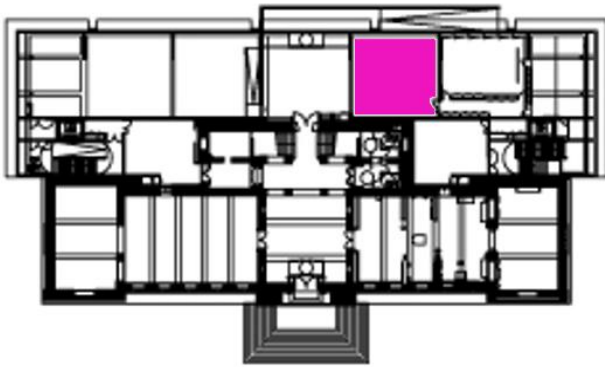
H 225 cm, L 520 cm, P 210 cm

Bois, cuir, textile, métal

Entrée au musée Crozatier : 1920, don

Collection : artisanat local

Localisation : rez-de-chaussée, hall



Cette berline à la française est composée d'un châssis, de quatre roues et d'une caisse reposant sur de longues lanières de cuir. Ce carrosse est peint en vert avec des sièges et rideaux rouges en velours, un marchepied en bois et des vitres qui protègent l'intérieur. Cet exemplaire est précieux car les voitures du XVIIIe siècle sont rares.

Avant d'entrer au musée Crozatier, cette voiture était présente au musée d'art religieux au Puy au début du XXe siècle. A l'origine, elle avait été achetée par Augustin de Mailhet (1710-1784), baron de Vachères, pour que son épouse puisse voyager confortablement entre son château de Présailles, entre Le Monastier et les Estables, et son hôtel particulier au Puy.

On raconte qu'une maison du Monastier avait été « rognée » à un coin pour laisser passer le carrosse trop large. Une fois au Puy, le carrosse ne serait jamais remonté à Présailles.

Les moyens de transport au XVIIIe siècle

Sous l'Ancien Régime, l'état des routes était déplorable, ce qui pénalisait les intérêts économiques, commerciaux, militaires.

Il y eut en effet au XVIIIe siècle une forte hausse du commerce intérieur et extérieur. On devait donc améliorer l'état des routes pour faciliter le commerce, mais aussi le déplacement des troupes armées.

Pour cela on a formé plus rigoureusement les ingénieurs (création de l'école des ingénieurs des ponts et chaussées en 1747). L'entretien et la construction des routes étaient assurés par la corvée des grands chemins. Il s'agissait d'une corvée royale. Les habitants des communautés installées le

long d'un axe routier devaient fournir quelques jours de travail pour sa construction ou son entretien. Ce système permit l'extension du réseau routier.

En 1788, juste avant la Révolution, on comptait 12000 lieues de routes construites et 12000 de routes tracées ou en construction (1 lieue = environ 4km). Les grandes routes, les routes royales, larges de 12 à 20 mètres, partaient en général de Paris vers les extrémités du royaume.

Ces routes étaient souvent en assez mauvais état, leur empierrement était défectueux. Vers la fin de l'Ancien Régime des améliorations importantes furent réalisées. Mais partout en France les chemins de traverse restaient impraticables.

Pour le transport de marchandises, la navigation intérieure était plus importante que l'acheminement par route.

Pour le transport collectif des voyageurs : on utilisait les voitures de messagerie et malles-poste. Les messageries étaient des entreprises de transport collectif qui se chargeaient du transport des voyageurs et des petits paquets. Mais les voitures publiques n'étaient pas très confortables, surtout les fourgons et les carrosses. Les diligences étaient mieux aménagées mais elles ne faisaient que deux lieues à l'heure alors que les carrosses faisaient huit à dix lieues par jour.

A partir de 1776 les voyages en diligence devinrent plus rapides : il fallait cinq jours pour aller de Paris à Lyon alors qu'il en fallait dix au XVIIIe siècle.



© Musée du Louvre

Une route pavée, Demain. XVIIIe siècle, musée du Louvre