

# PETITE BIBLIOTHÈQUE N° 86

(SUPPLÉMENT À LA « LETTRE DES AMIS » N° 147)

## VOYAGE AMIENS-TOULOUSE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

1853

Association  
**Les amis des archives**  
de la Haute-Garonne



Par  
**Marc MIGUET**

En 1853, la Supérieure générale de la Congrégation de la Sainte Famille d'Amiens accompagne trois de ses religieuses à Toulouse. L'une d'elles sera chargée d'établir et de diriger une école pour les petites filles pauvres du quartier des Minimes, dont "l'éducation et l'instruction sont nulles".

Les archives de la Congrégation ont conservé le texte des lettres que la Supérieure adresse à ses chères sœurs au cours de son voyage.

Pour ce déplacement, les divers modes de transport en commun de l'époque sont utilisés : chemin de fer, diligence, bateau à vapeur sur la Garonne, barque de poste rapide sur le canal latéral.

Ce témoignage, complété par d'autres écrits contemporains, permet d'évoquer les divers moyens de se déplacer dans le Sud-Ouest au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle.

## LE TRAIN D'AMIENS À TOURS

On peut aller en chemin de fer d'Amiens à Tours, avec changement de gare à Paris, depuis 1846.

Le voyage des religieuses s'effectue sans incident notable.

*"Ce 16 juin 1853*

*Mes très chères sœurs,*

*Nous sommes arrivées à bon port hier soir à Bordeaux. Nous avons eu du très beau temps.*

*Ne soyez pas inquiètes de nous. Notre voyage a été très heureux jusqu'ici, nous nous portons bien, nous ne sommes pas très fatiguées..."*

Elles doivent cependant être un peu lasses, ankylosées. Parties d'Amiens à l'aube du 14 juin, elles arrivent à Bordeaux le 15 au soir, après avoir parcouru 687 km en chemin de fer et 321 km en diligence.

On sait que le confort laisse fort à désirer dans les premières voitures de chemin de fer et dans les diligences, d'autant qu'il est vraisemblable que les religieuses voyageant dans la classe la moins chère, la troisième.

Les premiers voyageurs en chemin de fer, sur de courtes distances certes, sont transportés debout, à l'air libre dans des wagons-tombereaux. Ces véhicules ont servi initialement au transport du charbon de la mine à l'usine, transport pour lequel le chemin de fer a été conçu à l'origine.

Les compagnies de chemin de fer ont entrepris très vite la construction de "voitures à voyageurs" à peine moins inconfortables que les tombereaux.

L'opinion publique demande la modernisation de ces véhicules. Les compagnies ne se hâtent pas. Ayant le monopole, elles ne craignent pas la concurrence.

Les améliorations des conditions de voyage se font peu à peu, en commençant par les classes supérieures, les plus chères. L'auteur des *Chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans* (1858) remarque que, lorsque la question est abordée, le Corps Législatif ne s'est occupé que "de la vitesse des trains express, de la vitesse que l'on peut nommer aristocratique".

Adolphe Joanne dans *L'atlas historique et statistique des chemins de fer français* (1859) constate que la priorité donnée aux trains express tend à paralyser le mouvement des trains omnibus, alors que les voyageurs des trains de première classe ne représentent que 10 % de l'effectif total, contre 66 % en troisième classe.

Ce n'est qu'en 1850 que l'on met en service des voitures de troisième classe fermées, avec des compartiments séparés et éclairés par de petites fenêtres vitrées. Auparavant, un arrêté avait simplement prescrit que ces voitures soient couvertes et fermées au moins avec des rideaux.

Elles ne sont pas "garnies" comme les classes supérieures dont les sièges sont munis de coussins. Rares sont les voyageurs qui peuvent se payer les ronds de cuir rembourrés, en forme de couronne, proposés par des vendeurs à la porte des gares, et que l'on place entre la banquette de bois et la partie charnue de son individu.

Un bricoleur d'Amiens invente la "ronflette", un dispositif que l'on accroche au filet à bagages des deuxième classes, qui permet de s'accouder, de poser un livre ou de dormir sans rouler sur l'épaule de ses voisins.

La nuit, il est impossible de lire à la faible lueur des lampes à huile. Emile Zola s'en plaint. Elles s'éteignent fréquemment en cours de route, elles basculent et l'huile asperge les voyageurs. Certains de ceux-ci emportent leur bougie personnelle, fichée dans un petit bougeoir portatif.

Heureusement pour elles, les religieuses voyagent à la belle saison. En hiver, des bouillottes ne sont distribuées que dans les premières classes. Ce n'est qu'en 1865 qu'un ingénieur, étudiant le chauffage pour les deuxième classes, conclut ainsi son rapport : "le système de chaufferettes donnerait lieu à trop de retard ou à une augmentation trop grande du personnel si on voulait l'employer pour les voitures de seconde et de troisième classe".

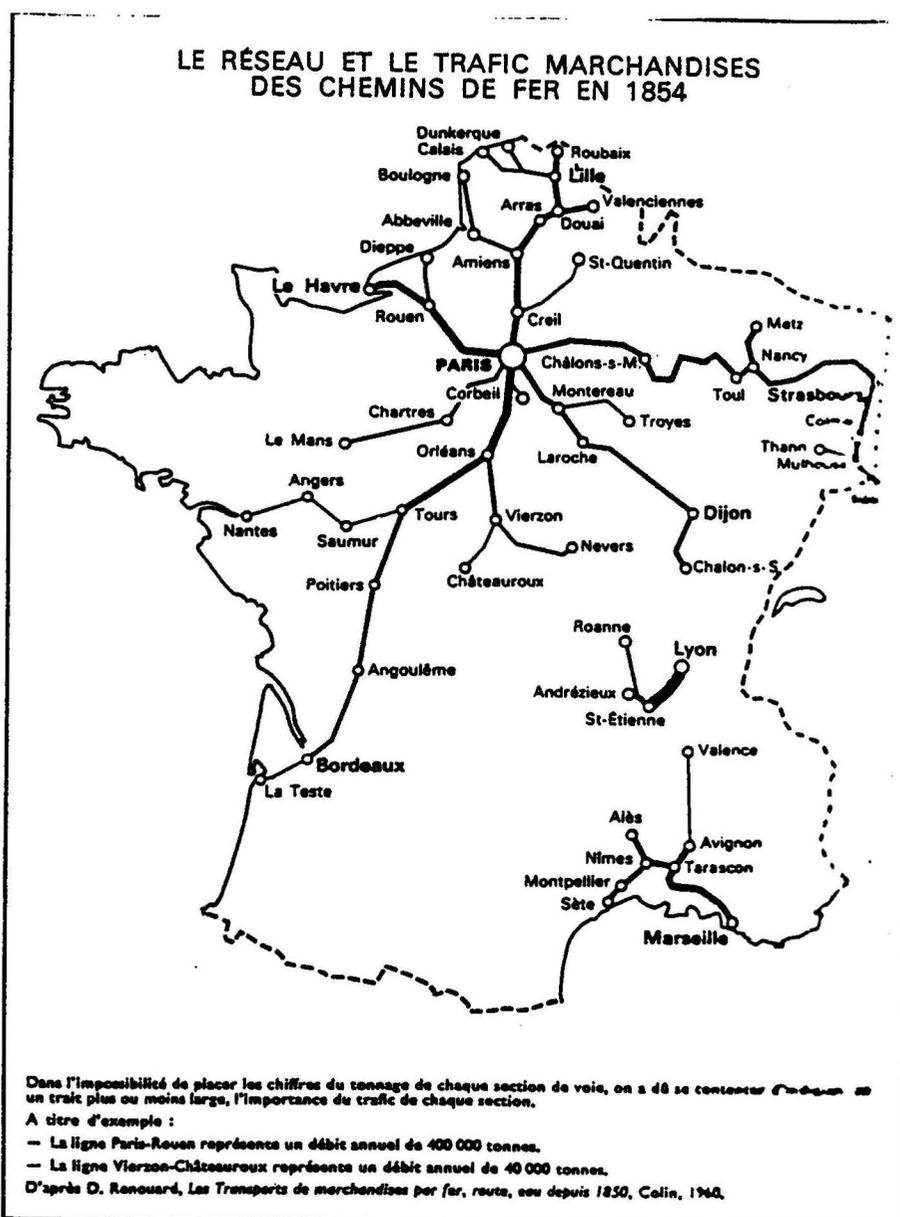
C'est pourquoi de nombreux voyageurs emportent leur chaufferette individuelle, garnie au départ de braises rougeoyantes recouvertes de cendres chaudes. De plus il est conseillé de s'équiper chaudement, de prévoir deux fois plus de vêtements qu'il n'en faudrait. Ce qui nécessite de nombreuses malles et valises. Les plus frileux se munissent de houppelandes en drap épais ou en cuir, dotées d'un capuchon.

Les toilettes ne seront installées dans les véhicules que plus tard. Il est donc prudent de prendre ses "précautions" avant le départ, si l'on ne veut pas être contraint de se ruer vers le "chalet de nécessité" à la prochaine gare.

A l'arrivée à la gare de Tours, tout le monde descend. Le train ne va pas plus loin vers le Sud. Et pour cause : le *Guide pittoresque du voyageur en France* signale, dans son édition de 1852 que le tronçon de Tours à Bordeaux "est en construction".

Au début du Second Empire, Toulouse est le centre d'un véritable désert sur la carte des chemins de fer.

Le Sud-Ouest n'a bénéficié du chemin de fer qu'assez tard.



D'après Bouju, Dupeux et coll., *Atlas historique de la France contemporaine*, Colin, 1972.

La liaison Bordeaux-Toulouse était prévue dès 1836. La grande loi de 1842 classe parmi les axes à équiper en priorité une ligne "de l'Océan à la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille" ... mais en sixième et dernière position !

Quelques semaines plus tard, le Préfet de la Haute-Garonne déclare :

*"La loi sur le chemin de fer ouvre à la ville de Toulouse des éléments nouveaux de prospérité. Le canal latéral rapproche de nous l'Océan, comme le Canal du Midi en a rapproché la Méditerranée.*

*Ces voies d'eau et de terre feront de Toulouse le foyer d'un grand échange entre tous les peuples.*

*... On a longtemps agité dans les Chambres la question de savoir si le chemin de fer d'Orléans ne se prolongerait pas jusqu'à Toulouse. On l'a arrêté à Bourges. Il faut conduire jusqu'à Toulouse le chemin de fer partant de Paris".*

La Compagnie du Midi, dont le nom figure toujours sur le fronton de la gare de Toulouse-Matabiau, ne naît qu'en 1852.

Le premier train parti de Bordeaux, sur une voie unique, arrive à Toulouse le 16 octobre 1856 et la liaison Bordeaux-Cette est officiellement inaugurée le 2 avril 1857.

Mais Toulouse reste encore privée de liaison directe vers le Nord. Pour se rendre à Paris, il faut passer par Bordeaux et, à partir de 1863 par Agen, Périgueux et Limoges. On peut penser que la Mère Supérieure, pour son dernier voyage à Toulouse cette année-là, a pris cet itinéraire et qu'elle a pu apprécier les améliorations apportées par un meilleur confort dans les trains.

Ajoutons que la ligne Toulouse-Paris par Lexos, Capdenac et Brive est créée en 1867. La ligne actuelle, plus directe, par Montauban et Cahors n'existe que depuis 1884.

## LA DILIGENCE DE TOURS À BORDEAUX

Pour continuer leur voyage, les religieuses n'ont pas le choix du mode de transport. Elles sont obligées d'utiliser la diligence. Le trajet s'effectue sans incidents notables dignes d'être relatés : ni rupture d'essieu, ni chevaux emballés prenant le mors aux dents.

Les routes sont devenues sûres, le brigandage est réprimé. On ne connaît plus, dans le Sud-Ouest, les faits qui se sont déroulés il y a à peine quelques décennies.

En 1827, une diligence est pillée à un quart de lieue de Moissac. Un seul bandit, armé d'un fusil à deux coups, a dévalisé les sept voyageurs. En 1842, la malle-poste Bordeaux-Toulouse, est attaquée près d'Agen par quatre brigands. Les agresseurs, des Espagnols employés aux travaux de creusement du canal latéral à la Garonne sont arrêtés. Ils passent en Cour d'assises à Toulouse et sont condamnés à mort.

Les progrès de la construction et de l'entretien des routes permettent une accélération des transports et un meilleur confort des voyageurs.

Jusqu'ici, le mouvement des voitures ébranlait et disloquait une chaussée constituée de moellons enfoncés à la masse. Le procédé Mac Adam se répand : trois couches de pierres d'égale grosseur, concassées menues donnent à la chaussée une armature plus mince, mais très homogène, qui diminue l'épaisseur totale et laisse passer les eaux pluviales. L'utilisation du rouleau compresseur assure leur tassement. Des textes de 1835 et 1852 organisent le corps des cantonniers. Une brigade de six hommes entretient une certaine longueur de route, le "canton".

Les plantations d'alignement de peupliers, chênes ou ormes marquent la limite entre l'espace réservé à la circulation et les champs. Elles évitent la divagation des voitures.

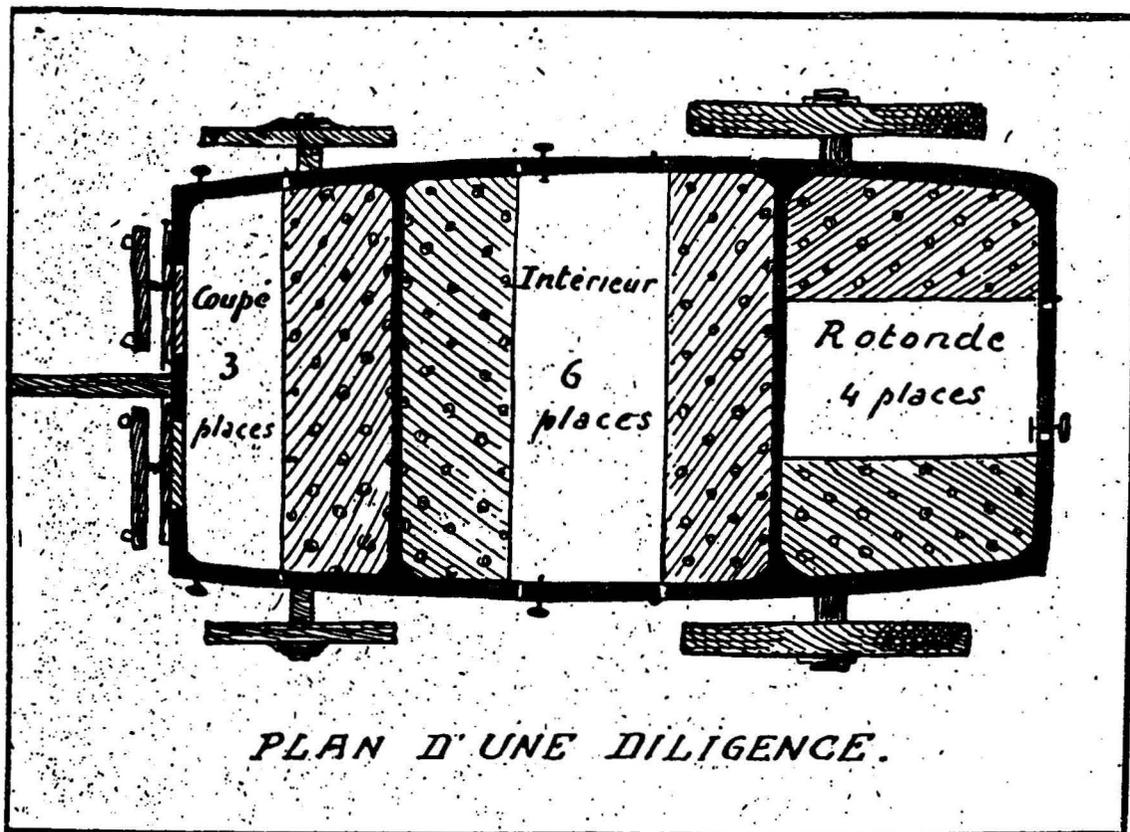
La signalisation se perfectionne par des poteaux indicateurs en bois ou en fer : à l'intersection des routes, des panneaux de direction, à hauteur du cocher, se multiplient, ainsi que la pose de bornes kilométriques et hectométriques.

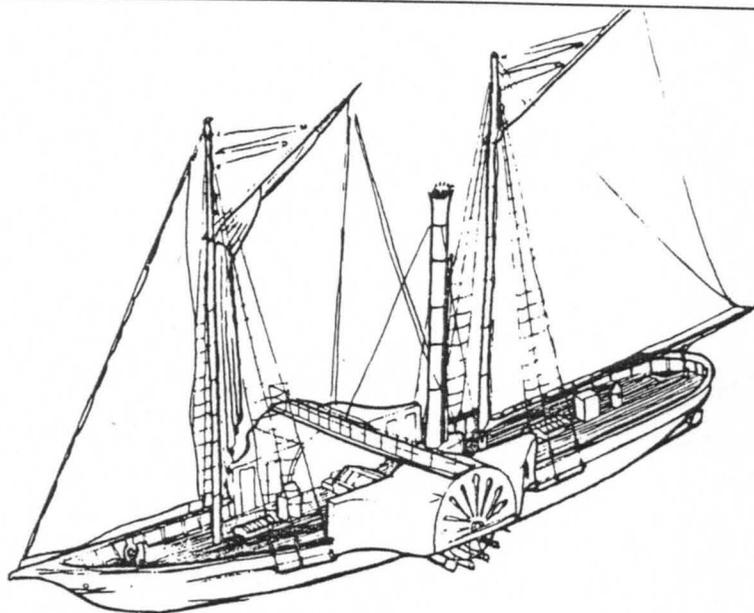
Un ingénieur en chef déclare : *"Nos routes sont dans un état d'entretien très satisfaisant, elles sont l'objet de fréquents éloges des voyageurs qui n'y trouvent ni ornières, ni dépression, ni boue, ni poussière... Nous pouvons assurer qu'aujourd'hui on voyage avec une vitesse double de celle qu'on obtenait il y a quinze ans, que le roulage se fait aussi avec des charges doubles et avec plus de célérité"* (1842).

Le milieu du XIXème siècle marque le triomphe de la route. Mais l'apogée est proche du déclin. La diligence, sur les grandes jonctions ne résistera pas longtemps au chemin de fer.

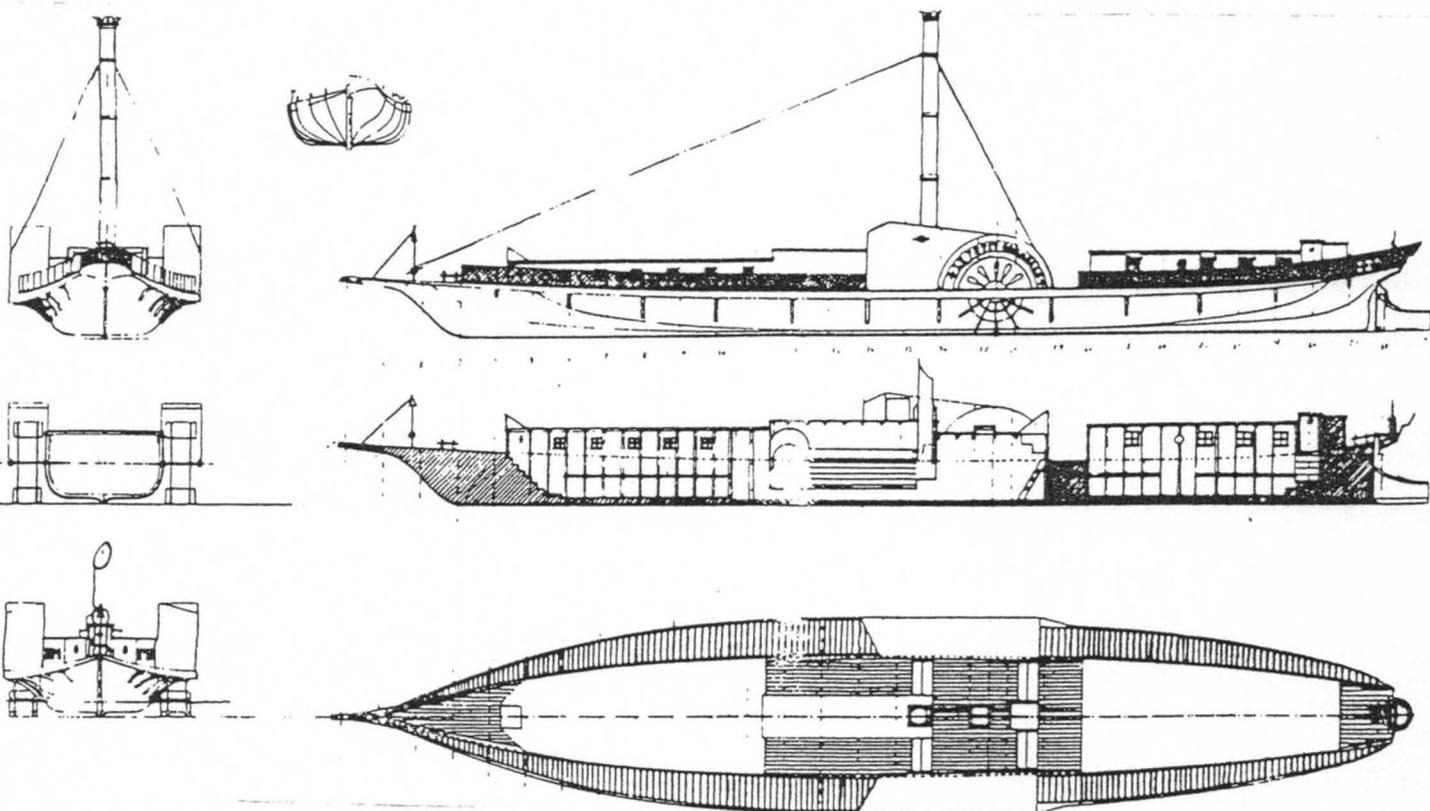
Victor Hugo la compare à une nation avec ses classes sociales : *"La diligence a trois compartiments comme l'Etat. L'aristocratie est dans le coupé, la bourgeoisie à l'intérieur, le peuple dans la rotonde. Sur l'impériale, au-dessus de tous, sont les rêveurs, les artistes, les gens déclassés"*.

Les religieuses occupent, certainement, les quatre places de la rotonde, le compartiment des voyageurs modestes.





Navigation accélérée de Toulouse à Beaucaire, 1834. Le "KEBIR" remorqueur des Bateaux Accélérés sur l'étang de Thau des Onglous à Cette.  
Essai de reconstitution François Beaudouin, Juin 1983



"LE PETIT COMMERCE", bateau à vapeur à roues à aubes construit à Bordeaux vers 1830-1832 par M. Fol pour le service des voyageurs Bordeaux-Toulouse.  
François Beaudouin, Septembre 1981

*Cahier de la Batellerie* n° 8, juin 1983

## LA GARONNE DE BORDEAUX À AGEN

En temps normal, le voyageur à deux possibilités pour rejoindre Toulouse depuis Bordeaux : la diligence ou le bateau.

Les hommes ont utilisé le fleuve depuis l'Antiquité, malgré son cours irrégulier et excessif. La force du courant rend la maîtrise des embarcations difficile et provoque des naufrages. La navigation est impossible pendant les "maigres" d'été et les crues soudaines, brutales et d'une grande ampleur, notamment au mois de juin, le mois du voyage des religieuses.

De 1830 à 1840 "de grands travaux ont été entrepris sur toute la ligne navigable depuis Bordeaux jusqu'à Toulouse : les chemins de halage ont été réparés en grande partie ; les écueils ont disparu, des passes ont été ouvertes dans les "maigres" en sorte que dans les passages les plus difficiles, nos bateaux ont pu, malgré l'extrême sécheresse, disposer d'un mouillage de 0,60 m à l'époque de l'étiage, là où ils n'avaient jamais que 0,30 m de tirant d'eau" (Rapport d'une commission spéciale présenté en 1833 au Conseil municipal et à la Chambre de commerce de Toulouse).

Ce qui permet, pour la remontée, le halage par des attelages de bœufs ou de chevaux, à la place de la traction humaine par des équipes de "tireurs de cordes". Agricolt Perdiguier, dans *Mémoires d'un compagnon* s'étonnait : "*Les quelques barques que j'aperçus rebroussant l'eau étaient traînées non par des chevaux, mais par des hommes. Ces mariniers vivaient piètrement de fromage, d'oignons, de pain noir, point de viande, pour boisson de l'eau*".

Dès 1818, les premiers essais de bateau à vapeur à roues à aubes, semblables à ceux qui circulent sur le Mississippi, sont effectués.

"*Le vapeur Garonne, qui a des chambres commodes pour les passagers, est destiné à faire la navigation de Bordeaux à Toulouse pendant les six mois d'hiver et, à raison de la faiblesse des eaux du fleuve pendant l'été, ce bateau fera la navigation de Bordeaux à Pauillac et à Libourne pendant la belle saison*". Le *Journal de Toulouse* du 10 mai 1830 annonce l'arrivée au port de l'Embouchure à Toulouse de "l'omnibus", le premier bateau à vapeur venu de Bordeaux.

*Le guide du voyageur* de 1849 indique que "le Xavier" remonte la Garonne de Bordeaux à Toulouse en trente-deux heures, et la descend en quinze heures.

Ainsi, l'avènement de la machine à vapeur qui bouleverse le monde du transport commence non par le chemin de fer, contrairement à une opinion généralement admise, mais par le bateau à vapeur fluvial.

Les voyages par bateaux à roues sont plus confortables, plus rapides et moins coûteux que par voie de terre.

Il semble que, au départ de Bordeaux, les religieuses aimeraient continuer par la diligence. Mais la Garonne ne veut pas.

## A la Communauté d'Amiens

A bord du bateau à vapeur, ce 16 Juin 1853.

Mes très chères Sœurs,

Un petit mot pour vous donner des nouvelles d'une partie de notre voyage, en attendant que nous puissions plus tard vous écrire plus longuement et plus commodément.

Nous sommes arrivées à bon port hier soir à Bordeaux, où nous avons couché cette nuit. Nous venons de nous embarquer sur la Gironde, et nous espérons être ce soir à Agen, et demain vers midi à Toulouse. Depuis plusieurs jours on ne peut voyager par ici, ni en bateau ni en voiture, à cause d'une très grande inondation qui intercepte toutes les voitures et arrête les diligences. Les bateaux ont été arrêtés aussi par la crue des eaux, qui se sont élevées au point d'empêcher le passage sous tous les ponts. Tout à l'heure nous étions menacées de débarquer pour cette raison ; enfin nous voilà au delà du pont, et on espère que les autres que nous rencontrerons ne seront pas moins élevés, et nous permettront aussi de passer. La Gironde se trouve ici comme une mer. Elle est débordée d'une manière épouvantable. Elle s'étend fort loin dans les champs, les vignes, les bois, etc. Il se trouve des arbres presque entièrement cachés sous l'eau. Nous avons eu du très beau temps jusqu'à Bordeaux, aujourd'hui il pleut à verse.

Ne soyez pas inquiètes de nous. Notre voyage a été très heureux jusqu'ici, nous nous portons bien, nous ne sommes pas très fatiguées. Nous nous reposons en bateau, mais on y est un peu pressé, et je ne suis pas très à mon aise pour vous faire ce griffonnage sur mes genoux.

Mes trois compagnes se joignent à moi pour vous embrasser toutes, etc."

S<sup>r</sup> MARIE FÉLIX

## SUR LE CANAL LATÉRAL

Thomas Jefferson, futur président des Etats-Unis, accomplit un voyage d'études dans le Midi de la France en 1787. "Comment se rendre de Toulouse à Bordeaux, s'interroge-t-il ? Descendrai-je la Garonne ? Ce n'est guère possible me dit-on. A l'époque des hautes eaux, le fleuve est encore accessible aux barques à fond plat frêtées de huit cents quintaux. Mais, lorsque les eaux sont basses, ces barques ne peuvent transporter qu'une charge de deux cents quintaux, et seulement jusqu'au confluent du Tarn. Pour remédier à cette difficulté, il est envisagé d'ouvrir un canal le long de la rive droite. Je n'ai pas le choix, il me faut prendre la route de poste" (in. P. Gérard, *Le voyage de Th. Jefferson sur le canal du Midi*).

Vauban, dès 1686, avait proposé de créer un canal latéral de Toulouse à Moissac.

Quand l'idée du canal latéral fut lancée en 1831, on parlait de "remplacer Gibraltar et de détourner par la nouvelle voie fluviale tout le commerce du Levant". Ce serait alors le canal maritime des deux mers.

Le creusement fut rapidement mené et le canal ouvert au trafic dès 1845 entre Toulouse et Moissac où la navigation sur la Garonne devient moins périlleuse. Cette voie d'eau est prolongée jusqu'à Agen (1849) puis Castets-en-Dorthe (1856) qui est le point limite atteint par la marée sur la Garonne.

Dans la même période, l'étude est lancée d'une voie ferrée de l'Atlantique à la Méditerranée. Certains estiment que le trafic existant et espéré ne justifie pas la réalisation simultanée du canal et du chemin de fer.

Dans la lettre du 18 juin 1853, les religieuses sont d'abord contrariées d'être obligées de prendre le canal, notamment à cause de la perte de temps entraînée par le passage des écluses. Il y en a 25 sur les 63 km de Moissac à Toulouse.

Puis elles apprécient le confort de ces bateaux.

*Toulouse, ce 18 Juin 1853.*

*Mes très chères Sœurs,*

*... Nous devons bien remercier Notre-Seigneur de la manière dont il nous a dirigées pendant notre route. Vous avez su, par ma première lettre, que les environs de Bordeaux et d'Agen étaient inondés par le débordement de la Garonne. Les voyageurs ont été arrêtés à Bordeaux pendant plusieurs jours. Nous n'y sommes restées qu'une nuit, mais toutes les places des diligences étaient retenues avant notre arrivée, et nous étions un peu contrariées d'être obligées de prendre le canal à Agen pour venir jusqu'ici, parce que c'est fort long. On rencontre des écluses à tout instant, où l'on stationne au moins cinq minutes. Maintenant nous bénissons la divine Providence, qui a veillé sur nous en nous amenant doucement par le bateau. Nous avons été beaucoup moins fatiguées qu'en voiture : il ne nous est arrivé aucun accident, tandis que les diligences, au contraire, ont éprouvé beaucoup d'embarras, ayant été forcées de passer dans l'eau, où elles se sont trouvées presque submergées. Ce sont vos prières, mes chères enfants, grandes et petites, qui nous ont obtenu un si heureux voyage ; maintenant remerciez le bon Maître et la très sainte Vierge d'avoir bien voulu nous préserver de tout danger, et continuez à prier avec ferveur à mon intention..."*

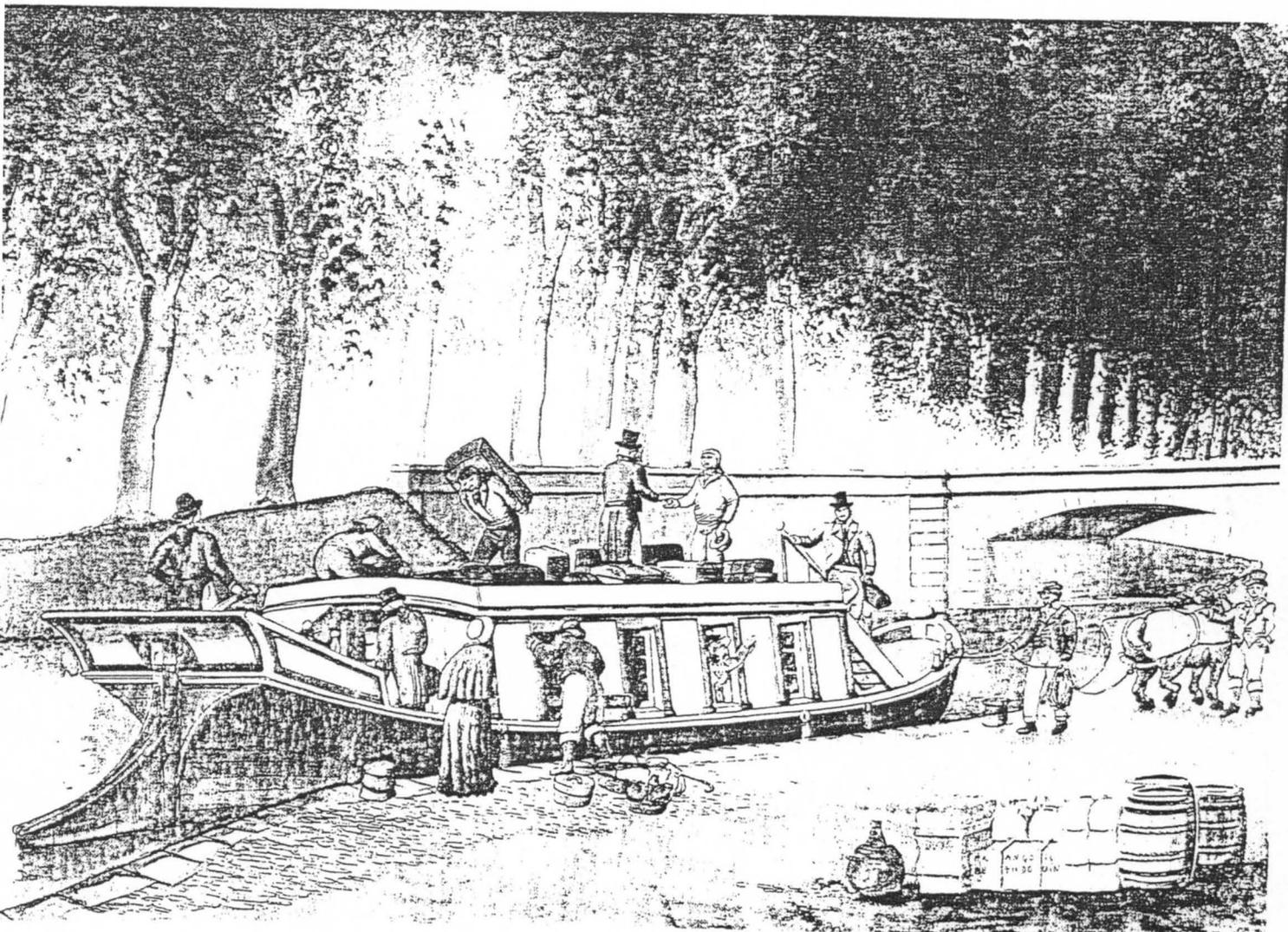
SŒUR MARIE-FELIX

Le bateau à roues à aubes ne peut emprunter le canal : les écluses sont trop étroites et leur nombre ferait perdre l'avantage de la rapidité.

Il n'est pas question d'utiliser les barques de poste traditionnelles qui naviguent sur le canal du Midi. L'amélioration des transports routiers fait progressivement préférer le trajet par diligence. Ce qui contraint l'administration du canal du Midi à accélérer le service de la barque de poste à partir de 1834. Ce type de bateau est adopté sur le canal latéral dès sa mise en service.

Il est destiné à être halé par quatre chevaux marchant au trot et non plus au pas, à une vitesse de 15 km/h.

Le bâtiment se caractérise par une construction très légère (6 tonnes).



L'embarquement dans la "barque de poste" vers 1830  
(*Les cahiers du musée de la batellerie*, n° 8, juin 1983)

Il mesure 22 mètres de long sur 2,60 m. Sa forme est très étudiée avec un avant élané et un arrière sphérique, un gouvernail en jaumière, c'est-à-dire dont l'axe passe par une ouverture pratiquée dans la voûte du bâtiment. Il porte normalement 120 voyageurs.

Devant la concurrence du train (la voie ferrée a été achevée presque en même temps que la liaison par canaux), le service disparaît en 1860. On sait que la Compagnie des chemins de fer du Midi obtient la concession du canal dès 1858 et s'attache à aiguiller tous les transports vers le rail.

## ARRIVÉE À TOULOUSE

*"Toulouse, le 18 Juin 1853.*

*Mes très chères Sœurs,*

*Nous sommes arrivées à Toulouse hier, vers midi, par le bateau : une bonne personne nous y attendait pour nous conduire chez nous. Nous avons été accueillies avec une charité et une amabilité tout à fait en rapport avec le climat. Je ne sais trop comment nous y avons répondu avec notre froideur. Plusieurs commissionnaires nous attendaient à l'arrivée des différentes diligences par lesquelles nous pouvions venir. On ne connaissait pas quelle voie nous prendrions à Bordeaux, et on avait pris des mesures sur toutes les voies pour être sûr de nous trouver..."*

A cette époque, il n'existe aucun service de météorologie qui pourrait annoncer les inondations dans la région bordelaise, ni de téléphone pour annoncer le lieu et l'heure d'arrivée à Toulouse. "Les bonnes personnes" du quartier des Minimes chargées de l'accueil des religieuses ont donc été postées aux diverses adresses possibles des arrivées de tous les moyens de transport par route ou par eau.

Par la Garonne et le canal latéral, on ne peut débarquer qu'au port de l'Embouchure où se rejoignent le fleuve et les canaux.

Pour se rendre à leur maison qui "est une partie de l'ancien couvent qui porte encore le nom des Minimes", elles franchissent le nouveau pont qui enjambe le canal latéral à son débouché. Ainsi les Ponts-Jumeaux sur les canaux du Midi et de Brienne depuis le XVIIIème siècle deviennent en 1838 des triplés. Mais le nom d'origine ne sera jamais rectifié.

Les religieuses apprécient l'accueil chaleureux qu'elles reçoivent "en rapport avec le climat" disent-elles. Mais la Mère supérieure se plaint "des pavés de Toulouse qui m'ont un peu fatigué les pieds".

Puis elle se rend au noviciat du Plan, près de Cazères, où "les postulantes abondent, surtout des montagnardes qui ne savent pas le français, et dont le patois nous amuse beaucoup. Nous avons demain l'instruction de Monsieur le Curé en patois. Je présume que nous n'en retiendrons pas grand profit, car nous ne le comprenons guère plus que le flamand" (Lettre du 25/6/1853)

La Mère Supérieure rentre à Amiens en passant par Avignon, Lyon, Dôle. Nous ne savons pas les moyens de transport qu'elle utilise pour son retour.

\*  
\* \*

Quelques lettres d'une voyageuse, nous ont permis une évocation des modes de déplacement des personnes au milieu du XIXème siècle. Cette période voit à la fois l'apogée de la diligence, l'amélioration des transports par eaux et les premiers tours de roues des chemins de fer dans le Sud-Ouest. Très rapidement, ces derniers vont dominer leurs concurrents. Plus tard, à leur tour, ils connaîtront une nouvelle rivale, l'automobile, ... puis l'avion.

\*  
\* \*

**Les sources :**

- Archives de la congrégation de la Sainte Famille d'Amiens.
- Ouvrage *Vie de la révérende mère Marie-Félix Crevoisier, première supérieure de la congrégation* (1894)

