

Bonnes feuilles de la revue du
Cercle de Généalogie et d'Histoire
du Crédit Lyonnais

Comment circulaient nos ancêtres : A pied, à cheval, en voiture...

Extrait du numéro 33 de Novembre-Décembre 2000

L'Etat des routes

3000 ans avant J.C. de nombreux véhicules circulaient sur les routes orientales. Ces routes pouvaient supporter le poids de chariots lourds.

En 2200 avant J.C. les Assyriens construisaient des routes « équipées de deux bandes pavées espacées de 1,50 m pour le trafic de leurs chars et chariots ».

Des vestiges en Crète laissent à penser qu'en 1500 avant J.C. il existait des chaussées pavées.

Sous l'occupation romaine, notre pays a bénéficié de construction de routes permettant le transport des légions et des chars. Ces routes servaient bien sûr au déplacement des empereurs. Une légende nous raconte que Néron était précédé par plusieurs centaines de voitures traînées par des mules aux fers d'argent. Poppée, célèbre pour ses bains d'ânesses, lesquels assurent une peau bien blanche, était suivi de 200 ânesses...

Deux siècles avant J.C. Rome était reliée à Brindisi par la *Voie Appia* (ce qui permettait le transport des troupes en Afrique et en Orient). 100 ans plus tard, la *Via Egnatia* reliait Durazzo (Durrës, en Albanie) à Salonique. Puis au 1^{er} siècle on vit la construction de la *via Domitia* de Rome à Cadix, traversant le sud de la France. Les routes portaient souvent le nom de l'Empereur ou de celui qui les avait construites. La *Via Domitia* a été créée par Cneus Domitius Ahenobarbus (Barberousse).

Un point important était que tous les grands axes partaient de Rome (d'où l'expression tous les chemins mènent à Rome ! !). Le départ était marqué au Forum par une borne en or.

Ces routes romaines étaient construites pour assurer toute tranquillité au transport des troupes et aux voyages. Les *viae* suivaient les forêts, sans s'y enfoncer, afin d'éviter les éventuelles embuscades. Les Romains étaient déjà maîtres de la construction des ponts, des tunnels (traversée rapide des Alpes).

Parallèlement des *viae vicinales* permettaient la liaison rapide à l'intérieur des cantons.

Au II^{ème} siècle, sous l'empereur Trajan, on comptabilise 90 000 km de routes principales et 200 000 voies secondaires.

La largeur de ces voies variait selon leur importance : de 13 à 20 mètres pour les grands chemins, de 3 à 7 mètres pour les voies secondaires et de 2 à 3 mètres pour les voies locales.

Il est reconnu aussi que les Romains ont utilisé les pistes gauloises existantes (traces archéologiques en Picardie...).

Les Romains avaient, avant l'heure, inventé les « stations services ». De nombreuses installations jalonnaient les grandes routes, permettant de changer de chevaux, de se restaurer et de dormir.

Des bornes permettaient de se repérer ainsi que des « cartes » : table de Peutinger, indicateur de Macquenoise (Belgique). Des guides indiquaient les distances séparant les villes. Les distances étaient exprimées en mesure locale : *Milles* en Italie, *Leugae* en Gaule, *Stades* en Grèce ...Des gobelets remis aux voyageurs, pour se désaltérer, portaient des renseignements sur le parcours, le nom des localités, la distance entre celles-ci.

Techniquement les Romains inventèrent le revêtement dur, c'est-à-dire la pose de dalles de lave ou de granit sur une épaisse couche de gravier « suffisamment épaisse pour assurer la stabilité du revêtement ».

La « route du fer » découverte en Grande Bretagne démontre que les Romains avaient déjà inventé la route bétonnée : les dalles de béton étaient posées sur de la crasse de fer et une armature de fer.

De même, dans les régions marécageuses, des fondations de tasseaux de bois, disposés en diagonales, supportaient les routes.

Malheureusement ces routes, qui avaient fait la gloire de l'empire romain occasionnèrent sa perte, puisqu'elles furent empruntées par les Barbares (Huns, Goths, vandales) lesquels anéantirent l'Empire au V^{ème} siècle !!

Après la chute de l'Empire, on se contenta d'utiliser ces routes, mais l'entretien ne fut pas assuré correctement.

En France, dans certains endroits on utilisa les dalles pour la construction des maisons. Par conséquent, les routes redevinrent des chemins boueux en voie de disparition. D'autant plus que les seigneurs francs vivaient en autarcie et restaient cantonnés dans leur fief.

Au Moyen Age, il ne restait plus grand chose de ces grands travaux. Le mauvais état des routes ne permettait plus que la circulation à cheval, les femmes assises éventuellement en croupe derrière le voyageur.

Mais ce moyen de transport était réservé pour les seigneurs, les nobles, les bourgeois. Les paysans, gens de petite condition, eux, circulaient à pied.

Un 1^{er} édit (mai 1413) prévoit la remise en état des chemins puis Henri II, en 1551 donne également des instructions.

Des voleurs de pavés pouvaient être poursuivis par la justice !! de même que les paysans qui détruisaient les chemins pour augmenter leur surface cultivable.

La reconstruction des routes reprit au XVIII^{ème} siècle, sous la pulsion de Colbert, puis plus tard de Turgot. Ces routes furent nommées « Pavé du Roi ».

En 1720 un arrêté royal ordonna la plantation d'arbres le long des principales routes, parfois à la charge financière des propriétaires riverains, parfois aux frais du Roi. Sur le tronc des arbres, on gravait une fleur de Lys. En 1774 un édit prévoit une amende de 50 livres pour ceux qui mettent leur linge à sécher sur des cordes tendues entre ces arbres !!!

L'Ecole des Ponts et Chaussées fut créée en 1747. Mais les nouvelles routes construites n'étaient que des chemins recouverts de « caillasse non calibrée, non drainée, bombée et non stabilisée ».

En 1761, un ingénieur français, Pierre Trésaguié, reprit la technique romaine en utilisant le principe des deux couches, mais inversées.

L'Anglais Sir Mac-Adam Resquire réinventa le revêtement lisse. Telford réinventa la technique romaine du support de pierres concassées (30 cm) sur lequel une couche de gravier fin était déposé, puis les pavés. On appellera dorénavant ce revêtement le « macadam ».

En 1841 le Français Favier recourut aux relevés topographiques pour l'étude des tracés routiers.

En 1844 apparût le rouleau compresseur.

L'invention de l'automobile stimula la construction et l'entretien des routes.

La route la plus ancienne du monde encore en service, est la Route Royale des Incas, laquelle part de Quito (Equateur) à Cuzco (Pérou). Elle mesure 3600 Km de long. Construite au XV^{ème} siècle elle est constituée de deux routes, l'une côtière, l'autre montagneuse de 7,5 m de large. Elle comporte de très nombreux tunnels et segments de maçonnerie, y compris des segments asphaltés.

*Sources : Les grandes inventions de l'humanité – Gérald Messadi   – Les Compacts – Bordas
Le Point août 1999*

*Le livre des curiosités – 101 histoires de notre vie quotidienne
Jacques-Philippe Champagnac
Bibliothèque du Travail février 1947 : histoire de la route*

Petite histoire des transports publics :

	<i>Sous l'Ancien Régime -</i>	<i>Etranger</i>
<i>XIII^{ème} siècle</i>	Les nobles commencent à rouler en char, (<i>on se rappelle de nos cours d'histoires : les rois fainéants !</i>) mais compte tenu des encombrements, Philippe le Bel interdit cette circulation en 1294.	
<i>XIV^{ème} siècle</i>	Apparition des premiers « chars branlants » dont la caisse est suspendue par des chaînes. <i>Nota : En 1550, il existe 3 chars branlants à suspension par chaîne et avant-train tournant.</i>	
<i>XV^{ème} siècle</i>	En 1464, Louis XI crée le premier service de transport public : la Poste dont les chariots véhiculent quelques passagers. Vitesse : une dizaine de lieues par jour. Apparaissent des « coches d'eau », sortes de grandes barques pouvant contenir une dizaine de personnes, et permettant la liaison entre les villes. Pour remonter le fleuve, les coches sont tirés par des chevaux.	
<i>Fin XVI^{ème} siècle</i>	Sur les routes de France, on voit des coches publics, contenant une douzaine de voyageurs. Ces coches sont recouverts de bâches. Ils assurent la liaison entre Paris et les principales villes de France. Vitesse : une dizaine de jours pour relier Paris-Lyon.	

	<i>Règne d'Henri IV</i>
	Sully entreprend la modernisation des routes ; des rangées d'arbres sont plantées ; on commence à paver les chaussées. Malheureusement les seigneurs provinciaux s'opposent souvent à ces décisions.
<i>XVII^{ème} siècle</i>	<i>Règne de Louis XIII</i>
22-10-1617	Une ordonnance royale autorise des particuliers à louer des chaises à porteur (caisses soutenues par 2 brancards portés par des laquais). Ces chaises et le personnel sont situés dans des points précis de la capitale. <i>On avait connu depuis les Romains, les litières ou basternes, caisses de bois ouvertes ou fermées, montées sur deux brancards, portées par des mulets (l'un devant, l'autre derrière)</i> Un siècle plus tard, les chaises à porteur sont remplacées par des « vinaigrettes », montées sur 2 roues et tirées par un laquais.
1623	A Paris, Nicolas Sauvage, facteur des maîtres de cochers d'Amiens, crée les premières « voitures de places ». Celles-ci prennent le nom de « fiacre » car elles sont stationnées devant l'hôtel Saint-Fiacre situé rue St Martin, face à la rue de Montmorency. On parle déjà à cette époque des premiers « embarras de Paris » (Boileau). En 1688 le tarif était fixé à 25 sous pour la 1^{ère} heure et 20 sous pour les suivantes. En 1703, le nombre des voitures était tel qu'on dut en prescrire le numérotage afin de les reconnaître et de désigner au lieutenant de police les cochers dont on avait à se plaindre. En l'an X la course valait entre 1,50 F et 2 F de

l'heure.

Règne de Louis XIV

1661

Blaise Pascal fonde une société, avec le duc de Roannes, le marquis de Crenan et le marquis de Sourche. La nouveauté est le principe de carrosses effectuant toujours les mêmes trajets dans Paris, d'un quartier à l'autre, pour 5 sols, à des heures réglées d'avance, le départ se faisant même à vide.

Les carrosses existaient en France depuis le 16^{ème} siècle. Le premier, dont on dit qu'il fut importé d'Italie, appartenait à la Veuve de Bordeaux, Maître des Comptes à Paris. Pour s'y installer, il fallait grimper par une échelle de fer !! Jusqu'en 1660, on disait une carrosse, puis, un jour Louis XIV demanda par inadvertance son carrosse (au lieu de sa). Bien sûr on ne contredit pas un Roi !



Carrosse sous Louis

XIV

18-3-1662

Les « carrosses à cinq sols » roulent pour la première fois du Luxembourg à la rue St Antoine, en passant par la rue Dauphine, le Pont Neuf, le Pont au Change et la rue de la Verrerie. Les 7 carrosses de la ligne peuvent contenir chacun 8 voyageurs. Ils sont conduits par un cocher et un laquais portant tous deux une casaque bleue aux armes du roi et de la Ville de Paris. 5 routes seront ainsi ouvertes. Mais le passage à six sols entraînera la disparition de ce service en 1677.

Carrosse à cinq sols – Porte Saint Antoine à Luxembourg

Les coches d'eau sont toujours présents, entre Paris



et les villes proches. Ils sont manœuvrés à l'aviron ou à la perche. Un service fonctionne entre Paris et Saint Cloud.

Colbert fait établir un premier classement des routes ; on définit la largeur en fonction du trafic attendu et un budget est créé pour leur entretien.

1690

La Diligence fait son apparition et remplace le coche pour le transport Paris/province. Les « Carabbas » sont de lourdes voitures non suspendues, tirées par 6 à 8 chevaux, pouvant transporter 20 personnes à une vitesse de 3 Km à l'heure et desservant la banlieue. On en voit sur le chemin de Paris à Versailles où l'on allait voir le Roi, le château étant un lieu public. Il fallait supporter un trajet de 10 heures...

Ce nom me rappelle l'histoire d'un certain marquis ...

Règne de Louis XV

XVIII^{ème} siècle

Les routes se développent mais sont mal entretenues. Toutefois de nombreuses entreprises assurent un service de diligence.

Vers 1760 les diligences sont des voitures énormes, pouvant transporter 16 voyageurs, compartimentées : à l'avant le coupé (3 places de luxe), l'intérieur où l'on trouve 2 banquettes de 3 places chacune, en vis-à-vis, et à l'arrière, la rotonde comprenant 2 places. L'impériale comporte 3 places, les moins chères, donc exposées aux intempéries. 5 chevaux tirent difficilement cet attelage de 5000 kg et dans les montées difficiles, tout le monde descend pour permettre aux pauvres bêtes de les franchir !! Quand il ne faut pas pousser au derrière de la voiture !! Autres soucis, les attaques fréquentes. L'apparition du chemin de fer entraînera leur perte.

1769

Cugnot invente le « Fardier », premier véhicule mû par la vapeur

Règne de Louis XVI

1775

Turgot crée une administration nationale, regroupant de multiples entreprises. Les nouvelles diligences, appelées « Turgotines » sont séparées en compartiments correspondant aux différentes classes sociales des voyageurs.

Révolution

On restreint l'usage du transport privé réservé jusque là aux « bourgeois ». On voit apparaître des petites voitures à 2 roues tirées par un cheval. Elles portent le nom de « Pots de chambres » et « Coucous ». Le départ se fait seulement lorsque la voiture est pleine (6 à 8 passagers). Elles sont en faction au Cours la Reine, pour la banlieue ouest, rue d'Enghien pour la banlieue nord, rue de la Roquette pour la banlieue est, rue d'enfer pour la banlieue sud. On cessa de les voir dès la fin du règne de Louis-Philippe, vers 1848.

Transport hippomobile vers 1830 - Coucou



XIXème siècle

Consulat

1803

Fulton remonte la Seine jusqu'aux Tuileries, dans un bateau à vapeur

Restauration

Les lignes de Versailles et Saint Germain sont desservies par des voitures dites « Accélérées », petites diligences tirées par 2 ou 3 chevaux.

Charles X

1825

A Nantes, un certain Stanislas Baudry, créé un service de voiture pour conduire les passagers à son établissement de bains. Il constate toutefois que ces voyageurs utilisent les voitures pour se rendre en ville, non aux bains. C'est le début de l'omnibus. Les voitures stationnaient devant la boutique d'un chapelier dont l'enseigne était « OMNE OMNIBUS », c'est-à-dire « pour tous ».

Omnibus vers 1873

1825

Depuis 1825

Des bateaux à vapeur assurent une liaison régulière entre le Louvre et Saint-Cloud.



En Suisse, Church introduit le premier bateau à vapeur, le « Guillaume Tell », sur le lac Léman

SERVICE DE BATEAUX ENTRE SURESNES & MAISONS-ALFORT



30-01-1828

Le même Baudry introduit à Paris l'utilisation des omnibus. On met en service 100 voitures, sur un premier réseau de 10 lignes. Les voitures, ayant la forme de diligences, sont divisées en 3 compartiments et peuvent contenir 15 personnes, 7 à gauche, 7 à droite et la dernière au fond, contre la cloison. 2 ou 3 chevaux les tiraient, conduits par un cocher, assisté d'un « conducteur » faisant office de receveur et encaissant 25 centimes pour le prix de la course.

D'autres sociétés se créent : les « Dames Blanches ». Puis, pour éviter l'impôt sur les voitures à 4 roues, on invente les « Tricycles », voitures à 3 roues.

On assure que la Duchesse de Berry fit le pari d'y monter et gagna son pari !!

*Omnibus hippomobile de la CGO –
Plaisance Hôtel de Ville*



1829

Encore d'autres compagnies : les « Favorites », « Carolines », « Diligentes », « Béarnaises », « Citadines », « Ecossaises », « Batignolles ».

Pourquoi ces noms ? on baptisa ces voitures les « Orléanaises » avant la révolution de 1830 pour faire plaisir aux « Orléanistes », les « Béarnaises » après cette même révolution, pour satisfaire les « Légitimistes », les « Constantines » pendant la conquête de l'Algérie. Les « Dames Blanches » étaient peintes en blanc et remorquées par des chevaux blancs coiffés de panache blancs comme Henri IV, les « Ecossaises » étaient bariolées de toutes les couleurs, les « Hirondelles » jaunes et semées d'hirondelles noires, les Béarnaises, couleur chocolat, dont le cocher était déguisé en montagnard pyrénéen.

Schilibeer introduit l'omnibus à Londres.

Louis-Philippe 1^{er}

1830

Expérimentation en Angleterre de diligences à vapeur

1830

Les locomotives des Frères Seguin roulent sur la ligne de chemin de fer Lyon / Saint Etienne

1832

Premier tramway mondial à Harlem (New-York). Les voitures sont divisées en 3 compartiments pouvant contenir une trentaine de voyageurs à l'intérieur, et autant sur le toit.

22-4-1833

Inauguration d'un service Londres/Paddington avec une voiture à vapeur nommée « Enterprise ». En Angleterre, Church met en service une diligence à vapeur entre Londres et Birmingham.

1833

26-09-1834

Charles Dietz construit le premier train routier « auto-mobile » tiré par un remorqueur à vapeur à 3 roues. Un remorqueur tire 2 voitures en 2 heures et demi sur le parcours Rond-Point des Champs-Élysées / Château de Saint Germain.

1835

Tramway à La Nouvelle Orléans

01-09-1835

Dietz crée une ligne régulière Paris-Versailles, qui cessera lors de la construction du chemin de fer.

1836

Instauration du tarif par section par la Compagnie des « Algériennes ». On compte alors 16 compagnies exploitant 35 lignes.

24-08-1837

Inauguration de la première ligne de chemin de fer Paris / Saint Germain (Le Pecq).

2^{ème} Empire

1853	Apparition de la première voiture à impériale. Ce qui permet le transport de 60 personnes. <i>Mais cette nouveauté apportait quelques difficultés. En effet, le petit escalier droit permettant son accès, était difficilement accessible pour les dames, car elles devaient relever leur robe pour le monter, et bien sûr la décence ne le tolérait pas ; on tourna la difficulté en installant un escalier en colimaçon ce qui empêchait les messieurs la suivant de voir sa chaussure ou sa cheville !!</i>	
1853	Loubat obtient l'autorisation d'installer une ligne traversant Paris, de Vincennes à Boulogne et à Sèvres, en suivant les quais de la Seine.	Après un abandon de 20 ans , le tramway réapparaît à New York sous l'impulsion de Loubat qui modifie le rail, dont la saillie avait provoquer de nombreux accidents. Mise en service à Broadway, puis une ligne Boston Cambridge (1856) et Philadelphie .
1854	Construction de la ligne Rueil-Port Marly, puis de la route Sèvres-Versailles.	
1855	Il ne reste plus que les entreprises : Omnibus, Favorites, Dames Réunies, Béarnaises, Citadines, Batignollaises - Gazelles, Constantines, Tricycles, Hirondelles Parisiennes, Excellentes, pour 30 lignes et environ 300 voitures. Des liaisons avec la banlieue sont assurées par des petites entreprises : Boulonnaises, Montrougiennes.	Mise en service du « chemin de fer Américain » ou « Américain ». Les voitures étaient construites à New-York du type « car americain » avec plate-formes ouvertes aux extrémités



Prolongement à la Concorde du Chemin de Fer américain (1858)

1855

Les 10 compagnies fusionnent et forment l'Entreprise Générale des Omnibus, puis Compagnie Générale des Omnibus (CGO). Celle-ci se voit confiée, pour 30 ans, le « *droit exclusif de faire circuler, en stationnant sur la voie publique, conformément au règlement, les voitures destinées au transport* ». En contrepartie, elle paye à la Ville, une redevance pour le stationnement.

01/01/1856

Il existe 25 lignes parisiennes (de A à Z). De nouvelles voitures à impériales peuvent contenir 24 places. On compte 503 omnibus, 6700 chevaux. En 5 ans, le trafic de voyageurs a doublé. Les voitures « américaines » sont remplacées par des voitures à impériales pouvant contenir 40 puis 52 voyageurs.



De 1832 à 1863

Des omnibus circulent au Havre, Lyon, Rouen, Toulouse.

1862

Funiculaire à Lyon-Croix Rousse.

1863

Des bateaux mouches sont en service à Lyon

Nov 1866

Une ligne d'omnibus est prolongée jusqu'au Louvre, en vue de l'exposition Universelle de 1867. A l'entrée du Cours la Reine, les roues à boudin des tramways étaient enlevées et remplacées par des roues d'omnibus à bandages plats. On rajoutait un cheval pour assurer la difficulté de rouler sur les pavés.

*Tramway de Versailles –
tramway hippomobile
ouvert
1875*

1867

A Paris, des bateaux à hélice remplacent des bateaux à aubes, toujours en vue de l'exposition universelle. Le chemin de fer circule en banlieue, sur la ligne « La

Les tramways se répandent dans tous les Etats-Unis et remplacent les omnibus : moins d'énergie et plus de confort. Ils sont tirés par des chevaux. A partir de 1860 des voitures plus petites sont mises en place, tirées par un seul cheval, le cocher assurant également l'encaissement. A partir de 1860, les tramways circulent en Angleterre, Suisse, Hongrie, Hollande, Belgique, au Danemark, à Berlin, à Vienne.

*Tramway hippomobile en circulation
(1909)*

Tramway à Genève
Métropolitain à vapeur à Londres



1868

Ceinture ».

Monorail du Raincy à Montfermeil. A l'avant de la locomotive un volant horizontal permet d'orienter l'unique roue directrice.

	<i>2^{ème} République</i>	
1872		Un omnibus parisien roule à Vienne (Autriche).
1874	Premiers tramways à chevaux : Paris, Le Havre, Lille, Nancy	
	<i>3^{ème} République</i>	
1875	Essais de tramway à vapeur	
1876	Tramways à Marseille, Versailles	
1878	Rueil-Marly : machines « Francq » Tramway à Nice	
1879	Omnibus C.G.O à plateforme arrière Tramway à air comprimé à Nantes	Tramway électrique à l'exposition de Berlin
<i>A partir de 1880</i>	Le Tramway s'installe en province : Lyon, Bordeaux, Nîmes Tramway à vapeur : Valenciennes, Saint-Etienne Tramways à vapeur « Rowan » : Paris, Lyon Tours Tramways à Chevaux : Toulouse	
1881	Essai de tramway électrique	Tramway électrique à Berlin
1885		Tramway électrique à caniveau axial à Blacpool
1887	Tramway à air comprimé : chemins de fer nogentais	
1888		Tramway électrique à Richmond (USA)
1889		Tramway électrique à caniveau latéral à Budapest

A partir de 1890

- Tramway électrique à Clermont-Ferrand
- Tramway électrique à accumulateurs à Saint-Denis
- Tramway électrique à Marseille-Saint Louis, Lyon, Bordeaux (et banlieue), Nice, Lille-Roubaix-Tourcoing
- Tramway à air comprimé C.G.O. Tramway électrique Le Havre, Lyon, Roubaix
- Tramway à vapeur « Serpollet » « Purrey »
- Tramways à plots à Romainville
- Tramways électriques à fil aérien et caniveaux

*Remorque ouverte de Tram way TPDS
de la ligne PSG (1900)*

1891 Funiculaire de Belleville

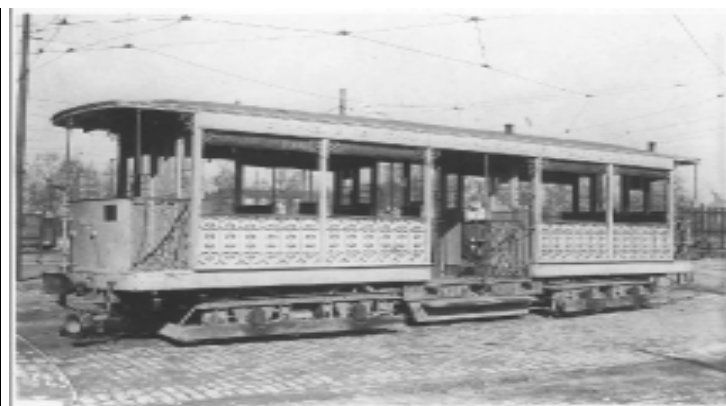
1894

1900 Métropolitain ligne 1

1905 Premiers autobus

*Autobus Schneider P2
au terminus Saint-Michel (1906)*

1913 Fin de la traction animale



Tramway électrique : Bruxelles, Genève, Zurich



Il était temps !!

Un arrêté ministériel datant du 23 juillet 1976 a décidé que les « chevaux de trait » n'existaient plus, il était plus que temps car la disparition des chevaux à Paris datait bien d'une soixantaine d'années !!

En 1884, 120 000 chevaux tiraient des véhicules à Paris. En 1905 la Compagnie Parisienne des Omnibus n'employait plus que 14 000 chevaux, et le dernier omnibus a été « dételé » en 1913...

Cependant, en 1935, en France, on disposait encore de plus de 2 millions et demi de chevaux.

*Source : Feuille du parc de Montreau n° 27
Le journal de Montreau-Ruffins -
Montreuil (93)*

Les photos nous ont été gracieusement données par le service « Mémoire de l'Entreprise-Information documentaire – Photothèque département du Patrimoine, Maison de la RATP, 54 quai de la Rapée.

Si vous êtes intéressés, sachez que vous pourrez obtenir des photos sous forme numérique, ou en tirage (coût à votre charge). Pour cela vous devrez prendre rendez-vous au 01 44 68 21 17

Je remercie vivement Madame Claude CARRAU pour sa gentillesse et son accueil.

Mireille PAILLEUX

Sources : Histoire des transports dans les villes de France

Jean Robert

La petite histoire – G. LENOTRE – Grasset

Bibliothèque du Travail février 1932 : Histoire du Véhicule

Bibliothèque du Travail juin 1932 : histoire du Véhicule, derniers progrès

Bibliothèque du Travail avril 1932 : Diligences et Malles-Postes

Le livre des curiosités – 101 histoires de notre vie quotidienne

Jacques-Philippe Champagnac
