

les propriétaires riverains, celui des chemins intérieurs. Mais les transports étaient très chers et très lents.

Il fallait trois jours et demi pour aller de Rennes à Lorient. Nantes-Rennes, plus rapide, se faisait en deux jours. C'était une véritable aventure de s'adresser aux routiers pour les traverses.

Certains ne quittaient jamais leurs terres ; mais on aime les récits de voyage (Bougainville, Capitaine Cook). Il est sûr que les officiers des Séquestres font état de voitures et de chevaux qui servaient à certains pour leurs déplacements ; ceux de fonctions comme ceux de Du Couëdic, héros de la Surveillante, de Penfentenyo, des officiers de marine, des gens du Parlement de Bretagne.

A la veille de la Révolution, la noblesse voyage pour défendre ses prérogatives, pour les études des enfants : le marquis de Cheffontaines amène ses enfants au Lycée Louis Le Grand. On trouve trace d'un voyage de Du Couëdic à Paris en 1790, pour affaires personnelles. On effectue des voyages aux Eaux de Plancoët. Il est certain que la noblesse aimait à passer des séjours chez des amis, d'où le nombre de lits et d'armoires dans les châteaux. Madame de Pompiry qui aime la lecture et la musique quitte le manoir de Penhars en 1798 et monte à Paris chez Hérard.

Même si c'est peut-être un cas exceptionnel (Cambry prétend n'avoir jamais voyagé), la Cornouaille s'est alors ouverte aux marchés extérieurs. Quant aux députés, ils allaient en bateau de Morlaix à Paris. (Sujet traité par Monsieur Maréchal au Congrès de Nantes 1983)

II - LES TRANSPORTS EN MILIEU RURAL -

Qu'est-ce qu'un paysan transporte ?

Le paysan apporte au marché la part de production qui lui reste après le prélèvement du seigneur. Il n'y a d'ailleurs aucune trace puisqu'il vend, soit en ville, soit au marché.

Il y a deux sortes de transports : celui des matières pondéreuses (lin, chanvre) et celui des marchandises qui se déplacent elles-mêmes, comme les vaches. La distance moyenne entre deux marchés est de 10 Km. ; pour les foires, 20 à 30 Km.

Le transport se fera à pied, en chariot, charrette. Les seigneurs touchaient des droits de péage pour les chemins qu'ils devaient entretenir, mais les paysans utilisaient les routes royales dont l'état porte à controverse : au XVème, elles étaient loin d'être mauvaises. Par rapport à l'état des routes dans la France préindustrielle, le réseau breton appartient à une catégorie supérieure : il était empierré par les Etats de Bretagne au début

du XVIIIème siècle. La corvée bretonne fut instaurée en 1730, avant la corvée française (1739). Les paysans sont souvent réquisitionnés, mais ils empruntent des routes différentes selon qu'il marchent pour eux ou qu'ils sont indemnisés. On les réquisitionne pour les chantiers urbains, la construction des forteresses, l'armée et la marine. Ils transportent les bagages, d'étapes en étapes de 3 à 6 lieues. Ils peuvent être utilisés pour des personnes en "chaîne" : 9 à 10 galériens en partance pour Brest, (ou leurs bagages, ou leurs malades), les "filles de mauvaise vie" en route vers Nantes ou certains ports, les garçons enrôlés.

Les archives bretonnes sont remplies des plaintes des paysans pour leurs déplacements obligés. Dans les cahiers de doléances, il est souvent question de l'entretien efficace des chemins vicinaux, de l'entretien des routes royales par l'Etat ou par leurs utilisateurs. En fait, l'équilibre des routes était assuré par 82, 84 % de la population.

(Sujet traité par Monsieur Cl. Nières au Congrès de Nantes 1983)

III - LES ATTELAGES DE CHIENS EN LOIRE-INFERIEURE -

L'utilisation des attelages de chiens s'est pratiquement effectuée du milieu du XVIIIème siècle à celui du XXème siècle. Cet emploi intéressait principalement les vendeuses de chansons, les mendiants, les vendeurs de café. Marcel Aymé parle de son chien Oscar embarqué par des itinérants. Mais cela risquait de devenir dangereux ; aussi les préfets, sous-préfets, maires et Société Protectrice des Animaux intervinrent. La municipalité de Nantes porte interdiction auprès des abattoirs, vers le début de la IIIème République. En 1890, le maire de Châteaubriant interdit à son tour et pose à la Préfecture la question du danger de la circulation. En 1894 sort un arrêté préfectoral qui instaure des permis délivrés par les municipalités. Cela entraîne en 1904 la réaction des défenseurs des animaux. Aussi en 1910 parut un arrêté plus précis pour réglementer l'utilisation des chiens qui tractent les voitures. Malheureusement, la guerre vint. En 1924, le débat rebondit ; les conseillers généraux obtiennent un arrêté plus restrictif, contrairement d'ailleurs à ce qu'ils voulaient. La S.P.A. monte au ministère en 1925. Alors sort un arrêté qui supprime formellement toutes les autorisations. Mais certains sous-préfets l'ignorent, comme celui de St-Nazaire, à l'imitation du préfet de la Vendée. On voit même en 1936 des autorisations pour personnes infirmes ou dignes d'intérêt. Parmi les 600 demandes, on trouve peu de femmes (quelques-unes à des fins professionnelles), des hommes d'âge moyen, très peu de vieillards, des pauvres en