

Histoire de la roue et du char

DOCUMENTAIRE 206

L'histoire de la roue et celle de la voiture se lient aux grandes phases de la civilisation humaine. Sans doute, les premiers chars furent-ils à usage militaire; ils furent cependant les ancêtres de nos voitures de chemins de fer et des automobiles qui sillonnent nos routes.

Dans l'Ancien Monde, la roue, considérée comme la partie essentielle de tout moyen de transport, est connue depuis très longtemps. En revanche, lorsque les Espagnols, après la découverte de l'Amérique, colonisèrent les territoires du Nouveau Continent, les populations indigènes ignoraient la roue.

Comment naquit la roue et comment naquit le char? Impossible de répondre à cette question autrement que par des hypothèses. Sans doute l'idée de deux roues fixées aux deux extrémités d'un même axe dérive-t-elle de l'utilisation d'un tronc d'arbre pour charrier de lourds fardeaux. Le tronc d'arbre, d'abord rouleau, diminua de plus en plus de diamètre en son milieu, mais on laissa subsister à ses extrémités deux solides disques de bois, que l'on prit l'habitude d'ajuster à l'axe au moyen de coins de bois. Cela rendit les roues indépendantes de l'arbre. L'allègement des disques, grâce à des trous pratiqués dans leur épaisseur, doit avoir abouti aux rayons, dont l'usage ne se répandit toutefois qu'avec la découverte des métaux. A l'axe on superposa une caisse, et si un seul axe ne suffisait plus pour supporter le poids de celle-ci, rien n'empêchait d'en ajouter un autre. Cette théorie justifie de la manière qui nous paraît la plus logique l'apparition de la roue et du char, déjà connus en Asie à la fin du IV^e millénaire avant notre ère.

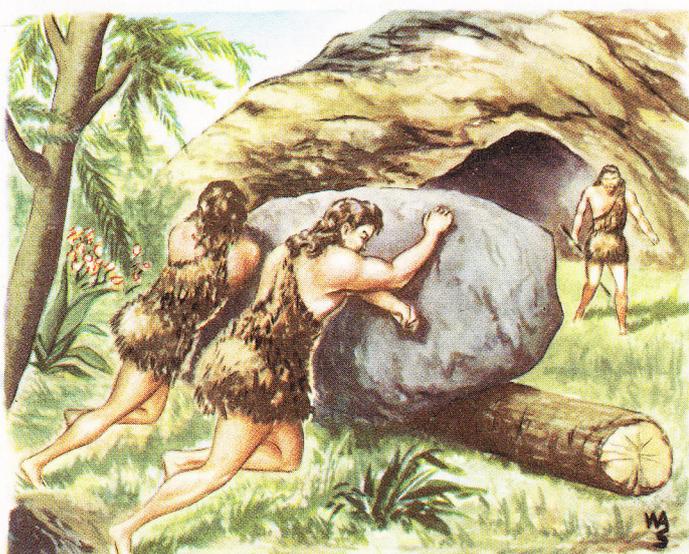
Si nous considérons une roue de bois, nous voyons qu'elle est formée par un *moyeu*, court cylindre, percé d'un trou pour le passage de l'*essieu*. La circonférence est composée de plusieurs arcs de bois, les *jantes*,

unies au moyeu par des *rais*. Les bouts des essieux sont cylindriques pour tourner dans les *boîtes* des roues. Les roues tournent soit *autour* de l'axe qui les traverse, soit *avec* l'axe lui-même.

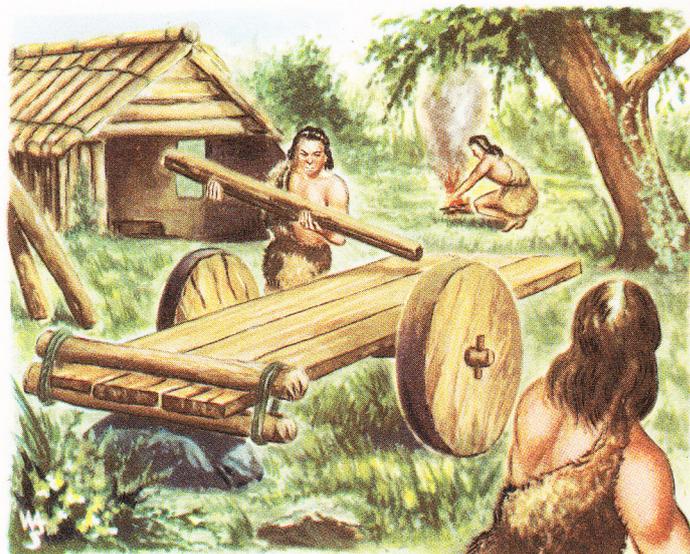
Les véhicules lourds et rapides ont aujourd'hui des roues partiellement, ou, plus souvent encore, entièrement métalliques. Quand on essaya les premiers véhicules à vapeur, on estima qu'ils n'adhéraient pas assez fortement sur les rails, et on imagina de pratiquer des rainures transversales sur les jantes des roues et de placer, au milieu de la machine, une roue dentée, qui engrenait avec un rail à crémaillère établi entre les rails ordinaires.

Les roues des locomotives actuelles sont de différents types, selon qu'elles servent à soutenir ou à conduire. Ordinairement, la roue forme une seule pièce en forme de disque ou d'étoile, que l'on cerce ensuite. Les roues en étoile permettent l'accès aux organes internes de la locomotive. Le matériel presque exclusivement employé dans cette fabrication est l'acier coulé.

Dans les bicyclettes, les roues sont toujours du type à rayons, l'axe étant fixé à la fourche. Dans les motocyclettes, elles sont généralement du type à rayons tangentiels, ce qui revient pratiquement à dire: se croisant entre eux. Dans les automobiles, si étrange que cela nous semble aujourd'hui, les plus anciens modèles de roues étaient à rayons de bois, avec moyeu et jantes en métal. Aujourd'hui, les roues sont entièrement métalliques, et la plupart du temps présentent



Les hommes eurent la première idée du transport «roulant» quand ils utilisèrent des troncs d'arbre pour déplacer des charges considérables sur de grandes distances.



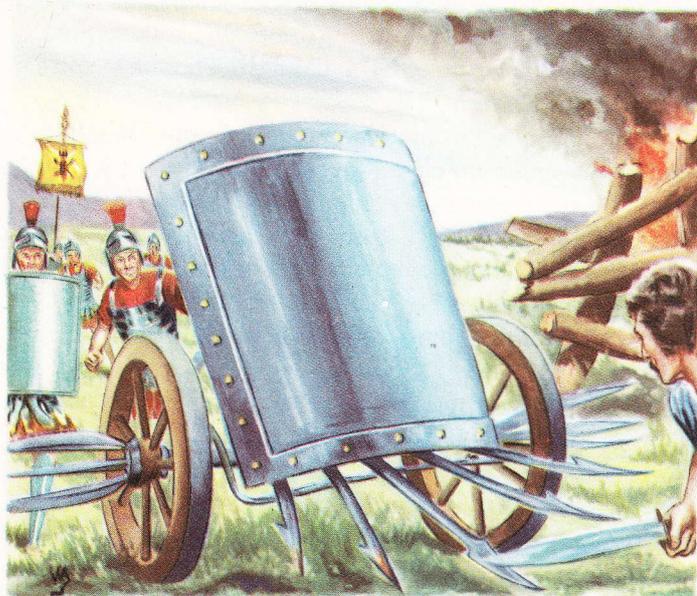
Les premiers chars, rudimentaires, étaient formés de planches fixées sur un axe reliant entre elles deux roues pleines. Ils ne comportaient pas de timon.



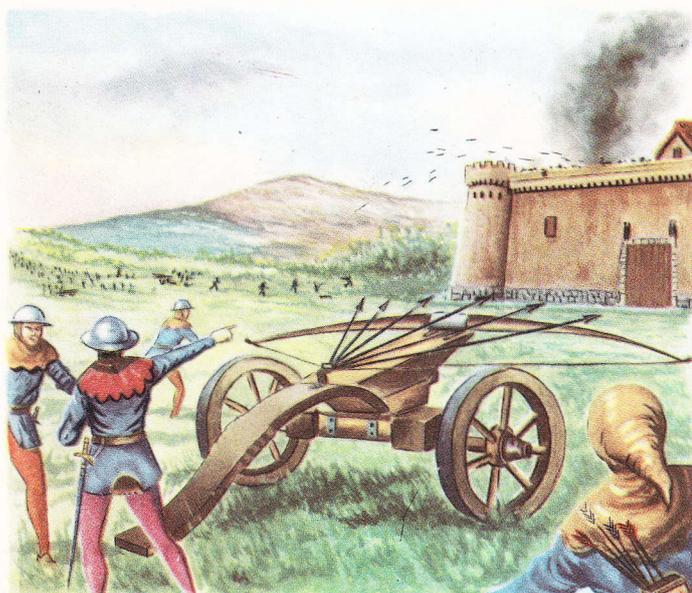
Cependant, la roue à rais remonte à la préhistoire. Les Phrygiens construisirent les premiers chars à quatre roues.



Les Romains se servaient beaucoup d'un char léger à une ou deux places auquel ils attachaient deux, trois ou quatre chevaux.



Les guerriers antiques utilisaient des chars à faux comme machines de guerre.



Des chars-catapultes transportaient des pierres, des poutres, des pièces de métal, que l'on projetait sur les murailles ennemies.

l'aspect d'un disque plein.

Les sculptures de Ninive, de Persépolis, et les peintures découvertes dans les tombeaux égyptiens concourent à prouver que les premiers chars furent des chars de combat. Homère nous apprend dans l'Iliade que les principaux guerriers parcouraient les champs de bataille sur les chars, où l'un de leurs compagnons d'armes remplissait les fonctions de cocher.

Le char était au nombre des attributs de certaines divinités: le char de Jupiter était attelé de 4 chevaux blancs, celui de Pluton, dieu des enfers, de 4 chevaux noirs, le char de Junon était tiré par des paons, celui de Vénus par des tourterelles ou des cygnes...

Revenons un instant aux chars exclusivement employés à la guerre: les auteurs anciens parlent fréquemment de chars à faux, utilisés par les Asiatiques, notamment par Darius, à la bataille d'Arbètes. Le timon, terminé par une pointe aiguë, faisait saillie, comme une véritable lance, et des lames d'épée étaient fixées à l'extrémité du joug. Enfin, dans les moyeux des roues étaient implantées des faux horizontalement.

Les Gaulois, les Germains, les Belges se servaient de chars nommés *essedas* par les auteurs romains. Leur poids obligeait de donner au timon une grande largeur, ce qui permettait aux guerriers qui les montaient (*essendarii*) de s'élancer sur cette partie du véhicule, et même sur le joug des chevaux, pour combattre ou pour diriger l'attelage. On comptait 4 000 chars de ce genre dans l'armée du roi breton Cassibelaunus.

C'est aux Phrygiens (Troyens) que remonteraient les premières voitures à quatre roues, et les Scythes en auraient construit à six roues. Ce nombre ne devait guère augmenter dans l'histoire, du moins jusqu'à nos jours.

Les Romains, selon le nombre de chevaux qu'ils y attelaient, appelaient leurs chars des biges, des triges ou des quadriges. Le *currus*, char de triomphe et char des jeux publics, était d'une forme excessivement simple. Le corps du véhicule était fermé par-devant et sur les côtés, mais ouvert par-derrière, et présentait ainsi la figure d'une coquille fixée sur un essieu.

dont les extrémités étaient fixées sur deux roues. Une clavette insérée à l'extrémité de l'essieu maintenait la roue dans la position voulue.

Le mot français char vient du latin *carrus*, qui signifie char, chariot ou fourgon. Il existait à Rome d'autres modèles de véhicules, comme le *cisium*, qui était une chaise à deux roues, le *pilentum*, dont se servaient les matrones, la *carruca*, plus particulièrement réservée aux magistrats, la *benna*, véhicule d'osier à claire-voie, assez vaste pour plusieurs personnes, l'*arcera*, sorte de chariot couvert, dans lequel on pouvait transporter des malades ou des infirmes.

D'autres chars, dont le nom dérive de leur forme ou du nombre des roues, furent le *pertorritum*, la *rheda* (ou *raeda*), chariot à quatre roues utilisé pour de longs voyages, le *plaustrum*, qui servait au transport de denrées. Ce mot de *plaustrum* désignait également la Constellation du Chariot. On appelait *vehiculum tectum* un véhicule couvert, et *carpentum*, une sorte de calèche suspendue, qui devint de plus en plus luxueuse à l'époque impériale.

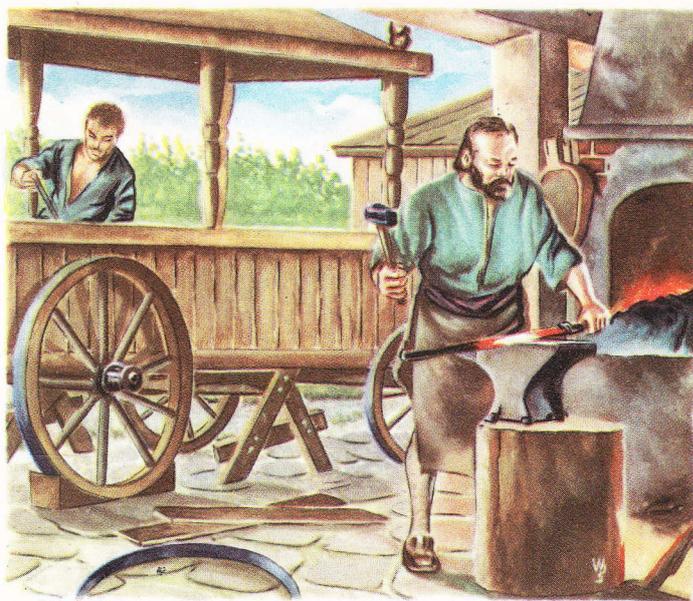
La circulation était tellement intense dans les rues étroites et sinueuses de Rome que Jules César interdit la circulation des chars entre le lever du jour et le crépuscule, en ne faisant exception que pour les chars des Vestales et des Flamines (prêtres de Jupiter), les chars destinés aux cortèges des triomphateurs et les chars nécessaires aux jeux du cirque. Encore sous Flavian et sous Trajan, on ne rencontrait guère d'autres chars dans les rues que ceux des entrepreneurs...

Le soir commençait le trafic des véhicules de toute sorte, qui emplissaient la ville d'un assourdissant tapage. Rome n'était pas une ville qui s'endormait, la nuit venue...

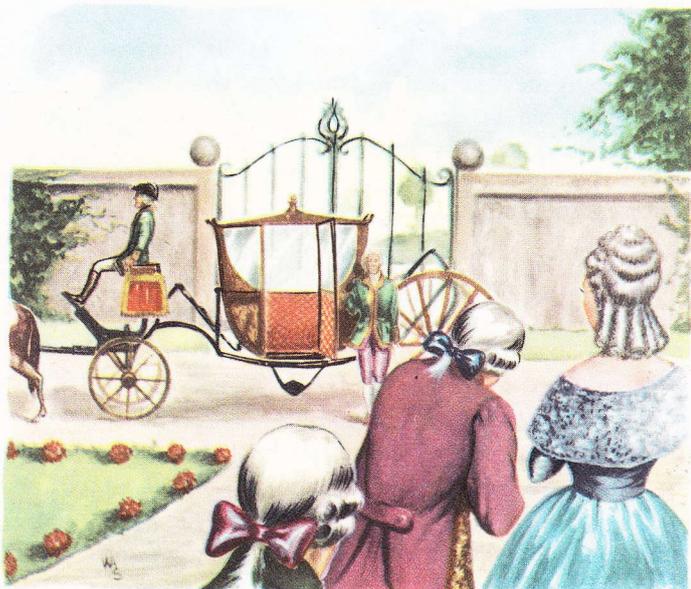
En l'an Mille de notre ère naquit, dans les villes de l'Italie du Nord, un char de caractère à la fois militaire et sacré, dont l'invention est attribuée à un archer, Ariberto d'Intimiano. On lui donna le nom de *Carroccio*. Il comportait quatre roues, et sa caisse était entièrement bardée de fer (nous dirions aujourd'hui blindée). Au centre s'élevait une tour ou un grand



Le Carroccio, inventé par un archer, Ariberto d'Intimiano, avait à la fois un caractère militaire et un caractère sacré.



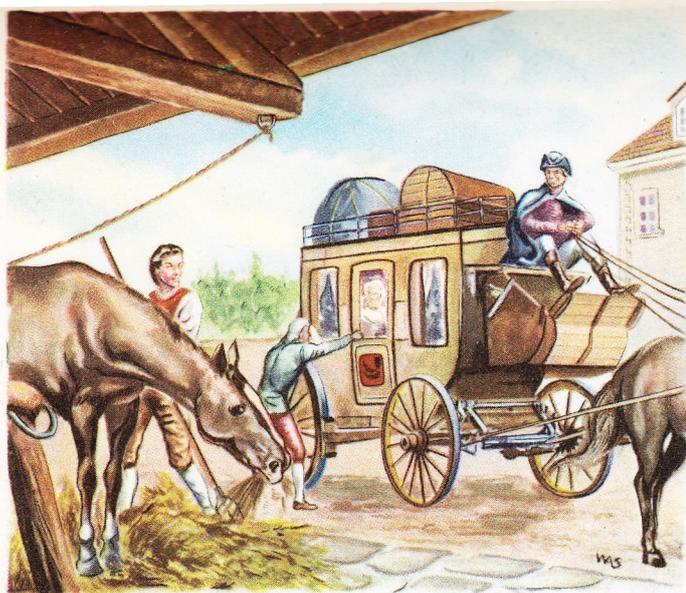
En Hongrie, dans un atelier de Kotzen, fut construit, en 1457, un modèle de char qui allait être largement utilisé en France.



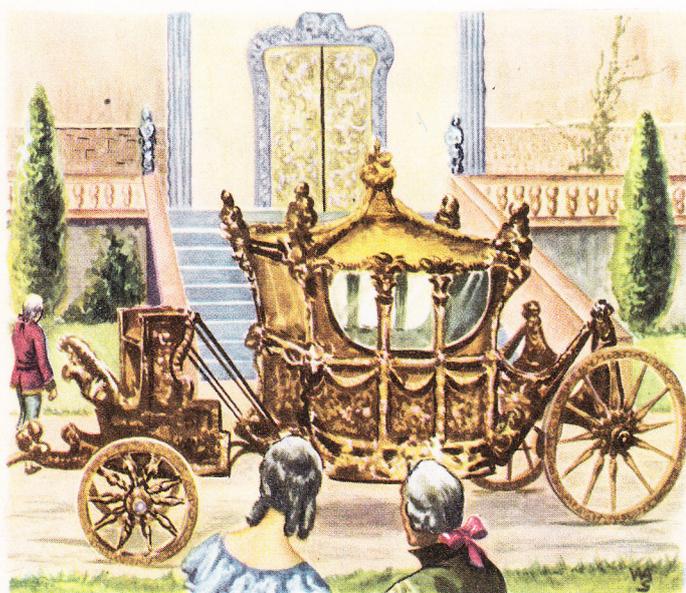
Marie-Antoinette aimait à parcourir, dans son carrosse, les allées de Versailles.



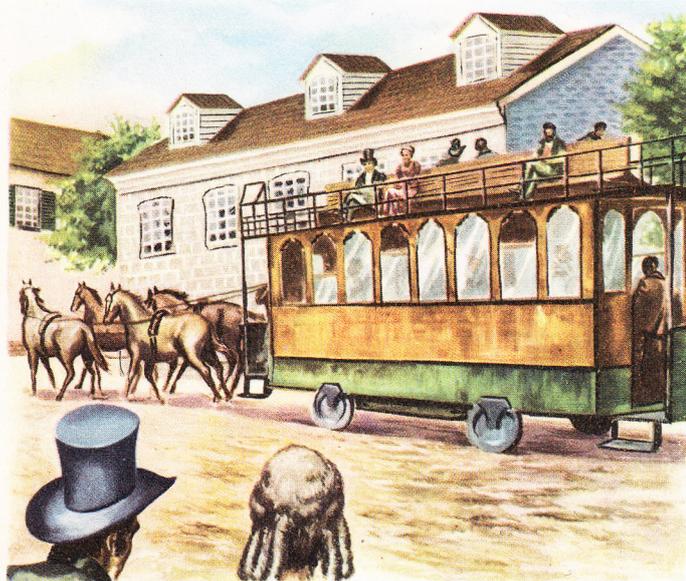
Aux relais de poste, on changeait les chevaux, et les voyageurs de la diligence pouvaient prendre quelque repos.



Scène d'autrefois, devant l'écurie, où les chevaux vont goûter. eux aussi, un repos bien gagné.



La Berline fut primitivement un carrosse de grand luxe. Voici la fameuse berline des Habsbourgs, dont la décoration était due au grand peintre flamand Rubens.



En 1810 furent construits les premiers véhicules à impériale. Ils étaient tirés par quatre chevaux.

mât surmonté d'une croix, de l'étendard de la ville et d'une cloche, la *Martinella*, destinée à la transmission de signaux. En avant se dressait une statue du Christ, et à l'autre extrémité, un autel. Il était tiré par 12 paires de juments blanches et transportait une cinquantaine de personnes, dont douze archers, chargés de le défendre, et autant de trompettes, dont les fanfares retentissaient pendant la marche ou le combat.

Au XII^e siècle, les chars reparaissent comme moyen de transport élégant, et c'est sur une sorte de charrette recouverte d'un drap de velours bleu rehaussé de lys d'or que Béatrice, femme de Charles d'Anjou, fit son entrée à Naples. En 1294, Philippe le Bel défendit aux bourgeoises d'avoir des chars. Au XIV^e siècle, il est souvent question de chars ou chariots servant à transporter des princesses. En 1406, Isabeau de Bavière entra dans Paris sur un char couvert de drap d'or, et Mathieu décrit le char dont Henri VI fit don à Marguerite d'Anjou, en 1445, comme présent de mariage. Il était plus richement paré que depuis longtemps il n'en était paru en Angleterre, il était couvert d'un très riche drap d'or et des armes de France et d'Angleterre et tiré par six chevaux blancs.

On pense que la voiture proprement dite, la voiture suspendue, du type qu'on pouvait encore voir, naguère, dans nos plus grandes villes, fut inventée en 1457 par un Hongrois, de Kotzen.

Sous François I^{er} on perfectionna les voitures suspendues et on leur donna le nom de carrosses. Mais elles étaient encore réservées aux princes... A la fin du XVI^e siècle, Gilles le Maître, premier Président du Parlement de Paris, passa avec ses fermiers un contrat dans lequel on pouvait lire que ceux-ci seraient tenus, la veille des quatre bonnes fêtes de l'année, et au temps des vendanges, de lui amener une charrette couverte, avec de bonne paille fraîche, pour y asseoir commodément Marie Sapin, sa femme, et sa fille Geneviève...

Le carrosse dans lequel fut assassiné Henri IV (1610) était protégé contre le froid par des *mantelets* de cuir, et c'est parce que le temps était beau qu'il les avait fait relever.

C'est d'Italie que serait venu l'usage des glaces pour les carrosses.

Au XVII^e siècle, les grands et les ambassadeurs affichèrent un luxe inouï dans leurs voitures. Un journal inédit de la Fronde, cité par Chéruef, rapporte, aux dates des 24 et 25 Avril 1650, que « Mlle d'Orléans (la Grande Mademoiselle) était au Cours la Reine en carrosse couvert partout sur le cuir, de velours rouge cramoisi, cloué à clous dorés. Le sieur de Brancas y était aussi en carrosse doré avec franges d'or et d'argent, et le marquis de Vardes le jeune, en avait un pareil... La jeune marquise de La Vieuville se montra en un carrosse tout environné et garni d'armoiries, les portières à grandes draperies, couvertes toutes de broderies de soie blanche et jaune, ainsi que le dedans de carrosse et couverture de chevaux... »

En 1658, on comptait à Paris trois cent dix ou vingt carrosses, en 1763, il y en avait plus de quatorze mille.

Au XVII^e siècle, à côté des lourds carrosses, exist-

taient des voitures légères, rapides et souples, qu'aimaient surtout les petits marquis: c'était les calèches. On pouvait voir également des *brouettes*, qui se faufilaient aisément dans les rues, et dont les grands se servaient parfois aussi pour se rendre à la chasse. En 1645, un entrepreneur du nom de Sauvage eut l'idée de lancer des voitures publiques. Il était établi dans la rue St-Fiacre, et ce même Saint, qui avait baptisé la rue, fut encore le parrain des véhicules. On appelait aussi ces fiacres des « carrosses à cinq sols » parce que le tarif en était de cinq sous par heure. Une gravure représentant St-Fiacre y était collée comme préservatif de malheur. Six personnes pouvaient se tenir assises dans ces fiacres, qui étaient munis d'une lanterne parce qu'il n'y en avait pas encore dans les rues, mais que l'on eût bien évités, sans cela, tant ils s'annonçaient de loin par leur tintamarre.

Quelques années plus tard, en 1657, un privilège autorisa un noble, Givry, à établir des *fiacres* stationnant sur la voie publique. Le 18 Mars 1662, on établit des carrosses à cinq sous, qui partaient à des heures fixes et traversaient Paris en plusieurs sens. C'étaient les ancêtres des omnibus...

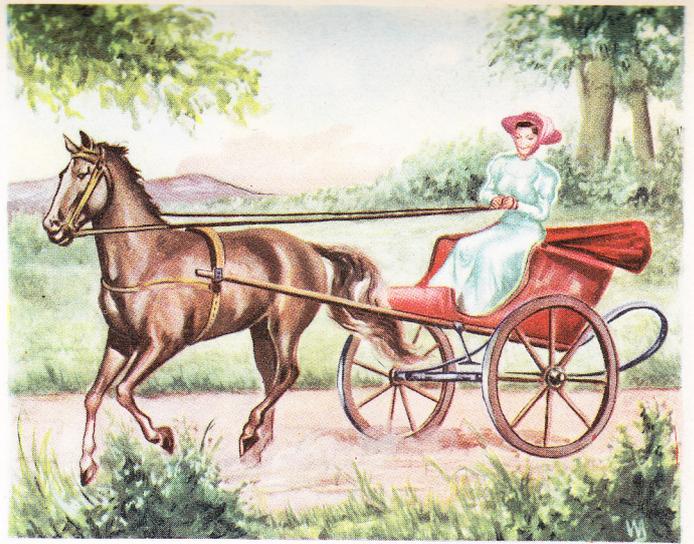
Les voitures publiques, transportant les voyageurs à des distances considérables pour l'époque, se multiplièrent sous le règne de Louis XIV, mais elles marchaient très lentement. Il fallait trois jours *pour aller* de Paris à Rouen, quand on prenait le coche. Quand la route montait trop, les voyageurs descendaient de leur véhicule, et au besoin aidaient à le pousser...

Sous le règne de Louis XV, les carrosses prirent des formes plus gracieuses. On perfectionna la *berline*, dont le nom vient de Berlin, et qui, lorsqu'elle n'avait qu'un seul fond, c'est-à-dire lorsqu'elle était coupée, s'appelait *berlingot*. Parfois, quand l'attelage était docile et la voiture légère, les femmes se plaisaient à prendre en mains les rênes...

En 1820, les omnibus reparurent à Londres, où on les avait oubliés pendant un siècle et demi. Sur le Continent, les villes de Nantes et de Paris suivirent bientôt cet exemple.

Cependant sur les grandes routes filaient, de plus en plus nombreuses et de plus en plus rapides (en France notamment grâce à Turgot), les diligences, qui commençaient à former, sur l'ensemble du territoire, un réseau assez dense. Ces véhicules publics étaient divisés en deux ou plusieurs compartiments et comportaient une impériale destinée aux bagages et aux voyageurs qui montaient en « pins ».

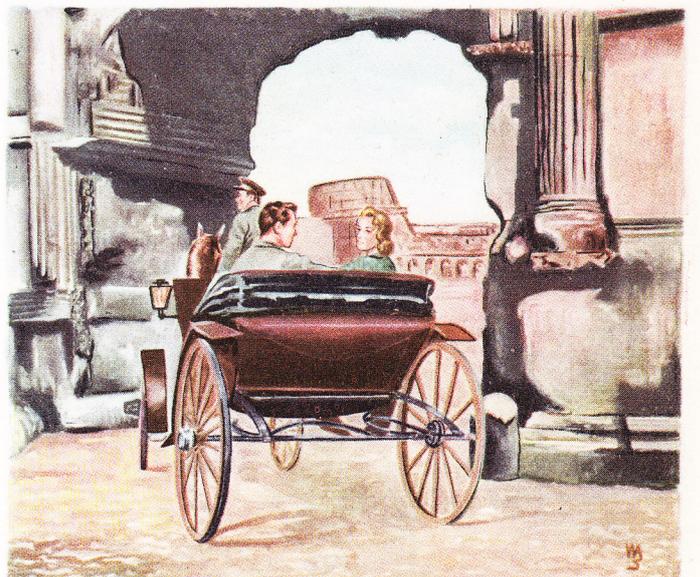
Citons encore quelques types de voiture qui eurent leur vogue dans le siècle même qui précéda le nôtre: le *landau*, voiture à quatre roues, dont le dessus était formé de deux soufflets qu'on pouvait ouvrir ou fermer à volonté, la *victoria*, découverte, mais munie d'un seul soufflet à l'arrière. C'était une voiture spacieuse qui seyait aux aristocrates d'Angleterre. Son nom lui venait de la célèbre Reine Victoria... Autre voiture anglaise, le *cab*, monté sur grandes roues et dont la caisse était basse. Le cocher, placé sur un siège élevé, derrière la capote, conduisait à grandes guides, par-dessus la tête des voyageurs.



Au début du XIX^e siècle, dans certains pays, les femmes n'avaient pas le droit de tenir les rênes. En France, au siècle dernier, une jolie femme ne dédaignait pas de conduire un cabriolet... à la campagne.



Les fameux pionniers du siècle dernier s'enfoncèrent au cœur de l'Amérique du Nord, sur de gros chars qui devenaient leur abri pour la nuit.



De nos jours, les voitures à chevaux sont de plus en plus rares. A Rome, on a conservé les carrozzelles, qui font les délices des touristes.

ENCYCLOPÉDIE EN COULEURS

tout connaître



ARTS

SCIENCES

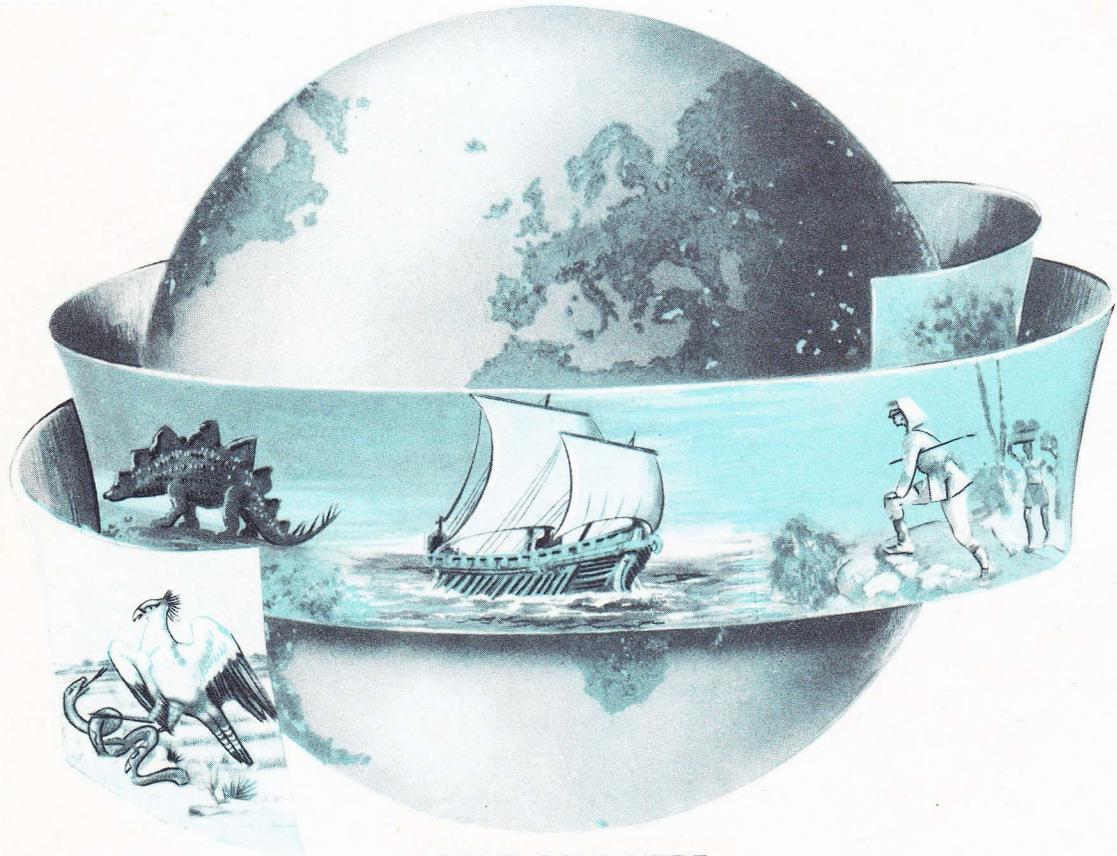
HISTOIRE

DÉCOUVERTES

LÉGENDES

DOCUMENTS

INSTRUCTIFS



VOL. III

TOUT CONNAITRE
Encyclopédie en couleurs

VITA MERAVIGLIOSA - Milan, Via Cerva 11, Editeur

Tous droits réservés

BELGIQUE - GRAND DUCHÉ - CONGO BELGE

Exclusivité A. B. G. E. - Bruxelles