

BIBLIOTHEQUE DE TRAVAIL

André MATHIEU
2. Rue

Collection de brochures hebdomadaires pour le travail libre des enfants

Dessins et documentation d'A. CARLIER

Adaptation pédagogique des Commissions de l'Institut Coopératif de l'Ecole Moderne

Histoire du Véhicule



Diligences et Malles-Poste

L'Imprimerie à l'Ecole
Cannes (A.-M.)

Avril 1932

TROISIÈME ÉDITION

2

Dans la même collection :

1. Chariots et carrosses.
2. Diligences et malles-postes.
3. Derniers progrès.
4. Dans les Alpes.
5. Le village Kabyle.
6. Les anciennes mesures.
7. Les premiers chemins de fer en France.
8. A. Bergès et la houille blanche.
9. Les dunes de Gascogne.
10. La forêt
11. La forêt landaise.
12. Le liège.
13. La chaux.
14. Vendanges en Languedoc.
15. La banane.
16. Histoire du papier.
17. Histoire du théâtre.
18. Les mines d'anthracite.
19. Histoire de l'urbanisme.
20. Histoire du costume populaire.
21. La pierre de Tavel.
22. Histoire de l'écriture.
23. Histoire du livre.
24. Histoire du pain.
25. Les fortifications.
26. Les abeilles.
27. Histoire de navigation.
28. Histoire de l'aviation.
29. Les débuts de l'auto.
30. Le sel.
31. L'or.
32. La Hollande.
33. Le Zuyderzée.
34. Histoire de l'habitation.
35. Histoire de l'éclairage.
36. Histoire de l'automobile.
37. Les véhicules à moteur.
38. Ce que nous voyons au microscope.
39. Histoire de l'Ecole.
40. Histoire du chauffage.
41. Histoire des coutumes funéraires.
42. Histoire des Postes.
43. Armoiries, emblèmes et médailles.
44. Histoire de la route.
45. Histoire des châteaux forts.
46. L'ostréiculture.
47. Histoire du chemin de fer.
48. Temples et églises.
49. Le temps.
50. La houille blanche.
51. La tourbe.
52. Jeux d'enfants.
53. Le Souf Constantinois.
54. Le bois Protat.
55. La préhistoire (I).
56. A l'aube de l'histoire.
57. Une usine métallurgique en Lorraine.
58. Histoire des maîtres d'école.
59. La vie urbaine au moyen âge.
60. Histoire des cordonniers.
61. L'île d'Ouessant.
62. La taupe.
63. Histoire des boulangers.
64. L'histoire des armes de jet.
65. Les coiffes de France.
66. Ogni, enfant esquimau.
67. La potasse.
68. Le commerce et l'industrie au moyen âge.
69. Grenoble.
70. Le palmier dattier.
71. Le parachute.
72. La Brie, terre à blé.
73. Les battages.
74. Gauthier de Chartres.
75. Le chocolat.
76. Roquefort.
77. Café.
78. Enfance bourgeoise en 1789.
79. Bèloti.
80. L'ardoise.
81. Les arènes romaines.
82. La vie rurale au moyen âge.
83. Histoire des armes blanches.
84. Comment volent les avions.
85. La métallurgie.
86. Un village breton en 1895.
87. La poterie.
88. Les animaux du Zoo.
89. La côte picarde et sa plaine maritime.
90. La vie d'une commune au temps de la Révolution de 1789.
91. Bachir, enfant nomade du Sahara.
92. Histoire des bains (I).
93. Noël de France.
94. Azack.
95. En Poitou.
96. Goémons et goémoniers.
97. En Châlosse.
98. Un estuaire breton : la Rance.
99. C'est grand, la mer.
100. L'Ecole Buissonnière.
101. Les bâtisseurs 1949.
102. Explorations souterraines.
103. Dans les grottes.

(Voir suite page 3 de la couverture)

A. CARLIER

HISTOIRE DU VÉHICULE



CHAISE DE POSTE
(Fin du règne de Louis XIV)

DILIGENCES ET MALLES-POSTE

AVANT LE XV^e SIECLE

Tous les véhicules dont nous avons raconté l'histoire dans le précédent fascicule (Chariots et Carrosses) étaient construits pour le seul usage de leur propriétaire. En d'autres termes, jusqu'à la fin de la Renaissance, la voiture était exclusivement privée et réservée aux classes riches.

A la vérité, dès le XV^e siècle, on avait vu apparaître un premier essai de transport public, mais combien timide. Le besoin, il est vrai, ne s'en faisait pas sentir. Trois catégories de gens seulement voyageaient : *les Nobles*, qui, d'ailleurs, préféraient le cheval à la voiture, les *marchands*, qui possédaient leurs propres chariots, et les *Pèlerins* qui se rendaient à pied au lieu choisi pour leurs dévotions : Jérusalem, Rome ou Saint-Jacques de Compostelle. Le voyage d'agrément, si répandu de nos jours, était alors inconnu.

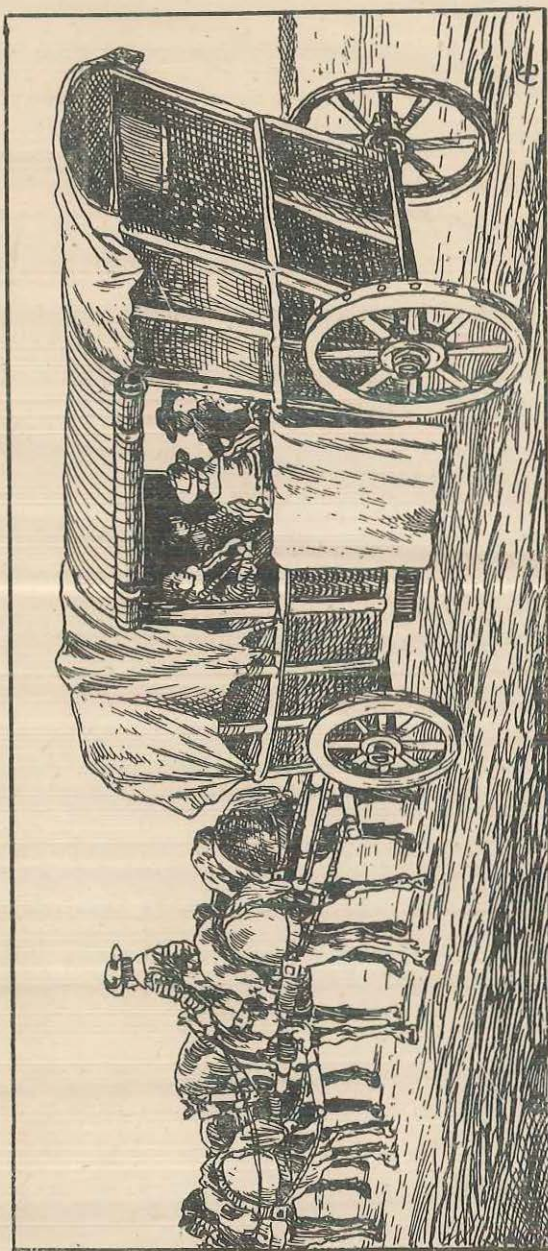
Les Postes

A partir du XV^e siècle, l'aisance grandit ; la bourgeoisie commença à se déplacer pour les nécessités de son *commerce d'argent*. La mode débuta même d'aller aux eaux.

Louis XI comprenant ce besoin nouveau et désireux aussi de favoriser les bourgeois et de diminuer la distance qui les séparait des nobles, organisa *les Postes*, par édit donné à Luxies (Doullens), le 19 juin 1464.

On établit sur tous les grands chemins du royaume, de quatre lieues en quatre lieues, des dépôts de quatre ou cinq chevaux « propres à la course et gouvernés par un maître des « chevaux-courants au service du Roy ». Ces chevaux, en principe, devaient servir aux courriers officiels, mais les bourgeois eurent liberté de s'en servir moyennant dix sols par Poste de quatre lieues (1).

(1) Dix sols de 1464 représentent environ, en puissance d'achat actuelle, 14 fr. 70. A ce tarif, une chevauchée de Paris à Rouen coûtait 4 livres 10 sols, soit 132 francs d'aujourd'hui. (En 1932, voir fiche FSC n° 4036.)



COCHE DE TERRE. — Epoque Louis XIII. (D'après l'eau-forte de Mérian, 1632).

Ce système ne paraît avoir subi aucune modification jusqu'en 1550, date à laquelle la Poste Royale put fournir, aux voitures particulières, les attelages nécessaires, moyennant 20 sols par cheval et par quatre lieues, ce qui représente environ 41 fr. de notre monnaie actuelle (1932), la puissance d'achat du sol ayant baissé d'environ entre 1464 et 1550.

A ce moment apparut l'organisation qui devait tenir bon jusqu'à l'apparition du chemin de fer. Elle était d'ailleurs déplorable et subit tous les contre-coups des troubles politiques et religieux. Les écuries des relais étaient périodiquement razziaées par les gens de guerre, les reîtres et les sacripants ⁽¹⁾ de tous les partis. La paix revenue, le désordre continua cependant à régner jusqu'au moment où les Déclarations du 30 juin 1681 et du 2 avril 1692 signées par Louis XIV unifièrent le service sur toutes les routes du royaume. *Le transport en commun* triomphait enfin.

Depuis 1673, les maîtres de Poste qui, auparavant, achetaient leur charge, étaient nommés par le Surintendant. Après 1692, ils furent nommés directement par le Roi, de sorte que le service des relais et des voitures publiques devint, en pratique, un monopole de l'Etat. Chacun conservait, en théorie, le droit de monter une entreprise de transport, mais celle-ci était presque immédiatement absorbée par la *Ferme Royale* qui faisait de l'entrepreneur un fonctionnaire toujours révocable.

(1) Soldats mercenaires enrôlés par les chefs de guerre.

La situation de maître de Poste était d'ailleurs alléchante. Il recevait un traitement de 180 livres par an, ce qui ne représente guère que 3.600 fr. d'aujourd'hui, mais les bénéfices secondaires étaient considérables. Le maître de Poste était logé dans la maison de Poste, toujours vaste et ordinairement aménagée en Hôtellerie. De plus, le maître de Poste était affranchi du paiement des tailles, exonéré d'impôt pour les terres qu'il possédait, exempt de tutelle, de curatelles et de guet et enfin non obligé de loger les soldats en déplacement ou en campagne, c'est-à-dire non obligé de leur livrer sa cave aux vins.

A la fin du XVIII^e siècle, il existait en France 1.200 relais de poste, au long des 9.500 km. de routes alors desservies par les voitures publiques.

La plupart de ces relais existent encore çà et là, vastes maisons en bordure des chemins, avec une large porte cochère, souvent surmontée du cor de chasse symbolique ; cour centrale pavée, avec les écuries et les cuisines au rez-de-chaussée, et, au-dessus, ouvrant sur le balcon de bois, les chambres où on logeait « à pied et à cheval ». Peu de confort. Mais les voyageurs à vastes perruques et à redingotes de velours étaient, hors de chez eux, contents de peu.

Les Chaises de Poste

On voyait apparaître les premières diligences, très incommodes encore mais qui, somme toute, représentaient déjà un type sérieux de véhicule public.

On avait inauguré ce système sous Louis XIII par les « Coches de terre », grandes charrettes bâchées où les voyageurs s'asseyaient sur des banquettes suspendues aux ridelles, de façon à amortir les cahots. Ce coche ne possédait ni ressorts ni suspensions.

Sous Louis XIV, amélioration : *les chaises de Poste* sont mises en service. C'étaient des sortes de chaises suspendues par de formidables courroies au-dessus du train des roues. Sur les rudes pavés du Roy la voiture subissait un balancement d'avant en arrière semblable au tangage des navires. L'accident fréquent restait le bris du train des roues. Un Anglais qui visitait la France à l'époque de Louis XV raconte que la chaise qu'il occupait se rompit en deux sur le pavé du Roy, et qu'il demeura sur la route avec les roues arrières tandis que le postillon continuait à galoper avec les roues d'avant.

Tel quel, le progrès était néanmoins considérable. Malheureusement l'état des routes ne permettait aucune vitesse soutenue malgré la fréquence des relais, doublés depuis le XV^e siècle et espacés maintenant de deux lieues seulement. Sauf exception, on ne franchissait par jour qu'une étape de 30 à 40 km., souvent beaucoup moins. Aux environs de Paris seulement, les routes, mieux entretenues, permettaient des journées de 75 à 80 km.

Une chaise de poste se louait, par relai de 2 lieues, 50 sous, plus 25 sous par cheval de brancard et 20 sous par cheval de volée. Comme il fallait atteler, en terrain plat, deux chevaux, et en montée trois, cela représentait pour huit kilomètres, une dépense de 100 ou 120 sous, soit en valeur actuelle, 15 ou 18 francs (1). Lorsque la chaise était louée par les six personnes qui pouvaient y prendre place, le tarif moyen était de 2 fr. 75 par tête et par lieue de poste. Sous Louis XI, Paris-Rouen, à cheval, coûtait 132 fr. d'aujourd'hui ; sous Louis XIV, en voiture, le même voyage ne coûtait plus que 47 fr., à condition d'être six participants (1).

Les voyageurs pressés avaient du reste la latitude d'utiliser, à un ou deux par voitures, les chaises de postes royales affectées au transport des dépêches. Mais le tarif, établi par édit du 23 janvier 1704, était le double du tarif normal.

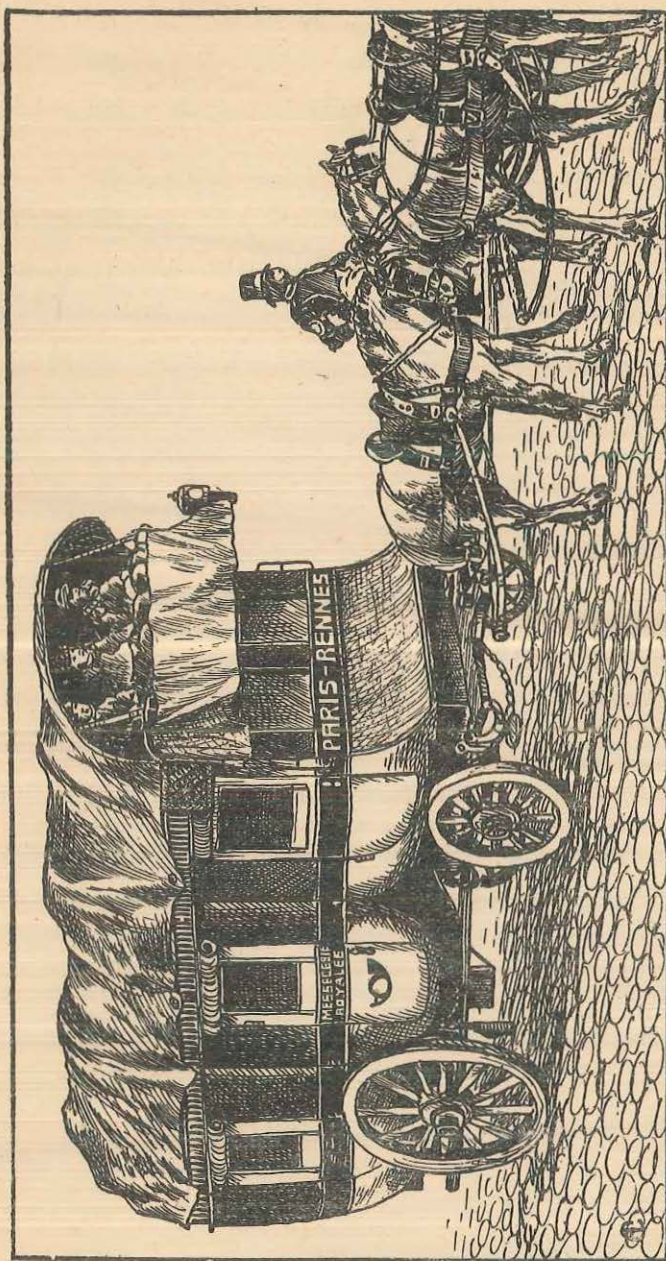
Comme on le voit, les transports publics commençaient à s'organiser sérieusement. Il faut toutefois attendre la fin du XVIII^e siècle pour assister à l'apogée des diligences.

(1) Cherche combien cela représente en 1951.

Les Diligences

Vers 1760, les diligences apparurent sous leur forme définitive : voitures monumentales, transportant 16 voyageurs, et compartimentées : à l'avant, *le coupé*, avec trois places de luxe et permettant de voir l'attelage et la route ; au centre, *l'intérieur*, comportant deux banquettes de trois places chacune, se faisant vis-à-vis ; en arrière, *la rotonde*, où l'on pénétrait par le « cul » de la voiture et qui avait deux places ; enfin *l'Impériale*, trois places encore, en plein vent, les moins chères aussi, sur la partie antérieure du toit. Les bagages s'amoncelaient derrière la voiture, protégés par une bâche de cuir. Le tout pesait 5.000 kilos et était remorqué par cinq chevaux, dont deux attelés aux brancards et trois de front, en volée. La diligence avançait à une vitesse moyenne de douze kilomètres.

Dès le début des diligences, on prit la coutume, pour monter les côtes, de faire descendre tous les voyageurs afin de soulager l'équipage. Quand la montée était trop rude, les voyageurs étaient même priés de pousser aux roues.



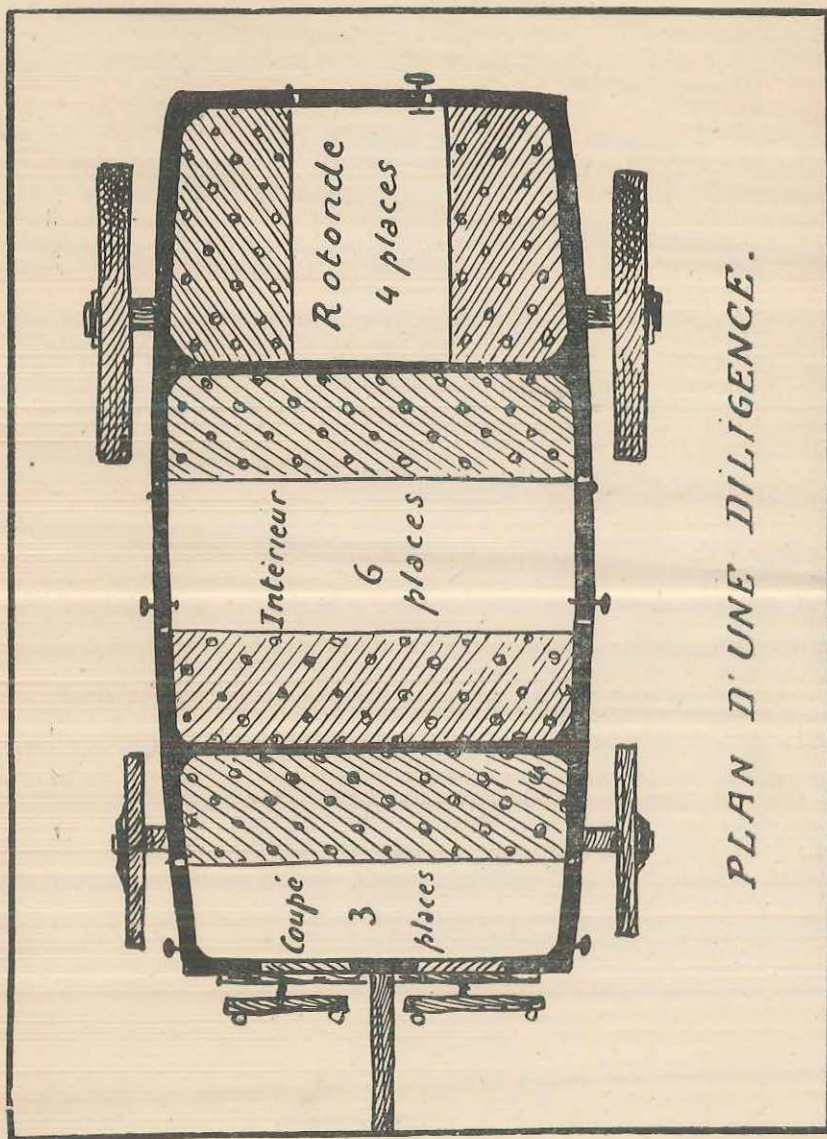
LA DILIGENCE (1830)

La voiture dont nous venons de parler était le type normal de la diligence, celui qui persista jusqu'à l'apparition du rail et qu'ont popularisé l'Imagerie et les estampes, de 1780 à 1830.

Cette voiture géante avait un défaut grave : son manque de stabilité. Très haute sur roues, exagérément alourdie à sa partie supérieure par les bagages, il lui arrivait de « verser » sur les routes pleines de trous, c'est-à-dire de perdre brusquement son centre de gravité placé trop haut, et de se coucher avec fracas sur la chaussée. On sortait alors comme on pouvait et souvent en fort mauvais état. En montagne ces accidents étaient parfois tragiques.

Un autre danger des voyages en diligence étaient, au XVIII^e et même au début du XIX^e siècle, les attaques par des cavaliers masqués. Si les voyageurs ne résistaient pas et remettaient de bon gré leur portefeuille et leur bourse, ces bandits demeuraient en général de parfaits gentlemen, allant jusqu'à offrir la main aux dames pour les aider à descendre de voiture. Leur coup fait, ils remontaient à cheval et s'éloignaient au galop, après avoir coupé les traits de l'équipage, de façon à rendre toute poursuite impossible.

L'attaque était parfois, du reste, brutale et tragique, comme celle du courrier de Lyon, à l'époque du Directoire, et à la suite de laquelle on exécuta un innocent, Lesurque, condamné à cause d'une erreur commise par un témoin.

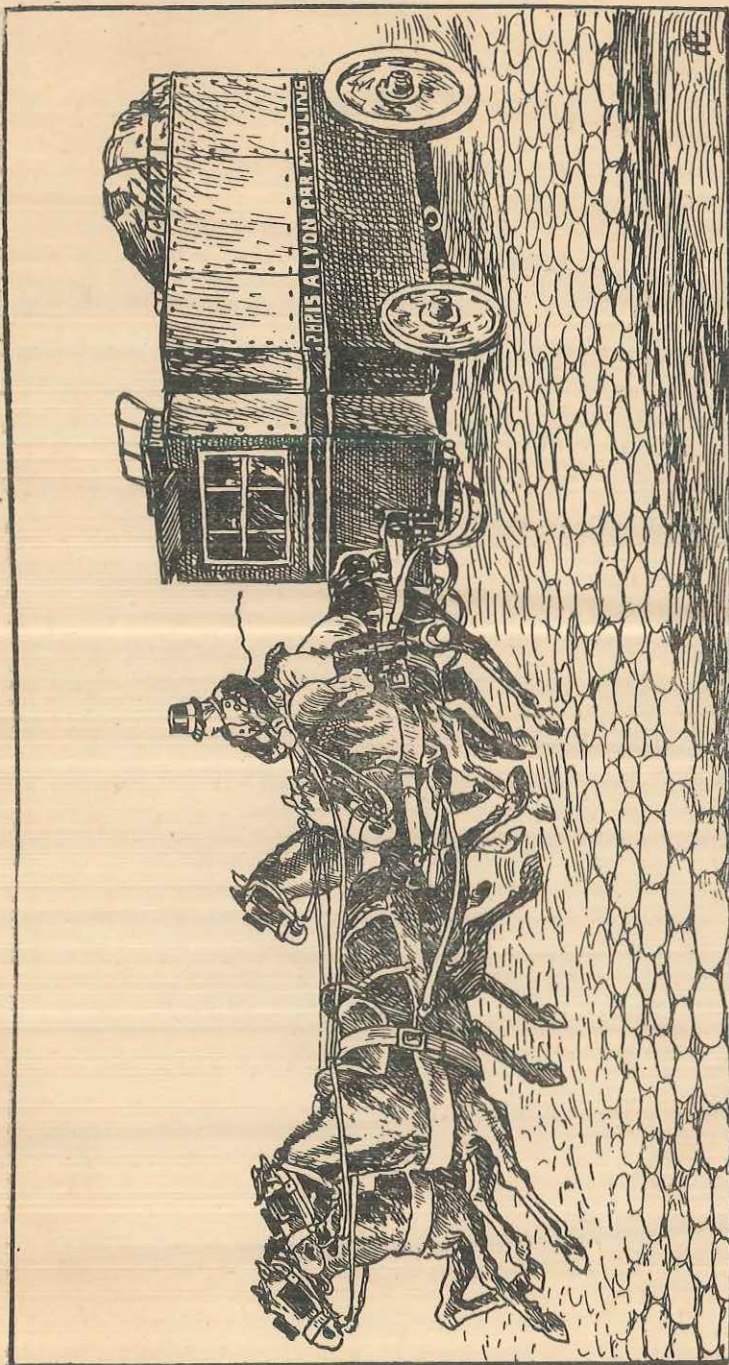


PLAN D'UNE DILIGENCE.

Les Malles-Poste

A côté de ces diligences massives circulaient, mais seulement à partir de 1793, *les Malles-Poste*, plus stables et plus rapides, sinon plus pittoresques.

Elles avaient un peu l'aspect qu'ont gardé, jusqu'à nos jours, les « Paniers à salade » de la Police : vaste caisse rectangulaire, géométrique, en fer, posée très bas, à 45 cm. du sol, sur des roues de moyen diamètre, et pourvue seulement, sur le toit, d'un léger cabriolet pour le conducteur. A l'intérieur, outre la cabine aux sacs postaux, un coupé de trois places était réservé pour la location aux particuliers, mais seulement pour les longues distances. Ces malles circulaient grand train, à quatre chevaux, et brûlaient les pavés avec un bruit de tonnerre qui s'entendait de loin.

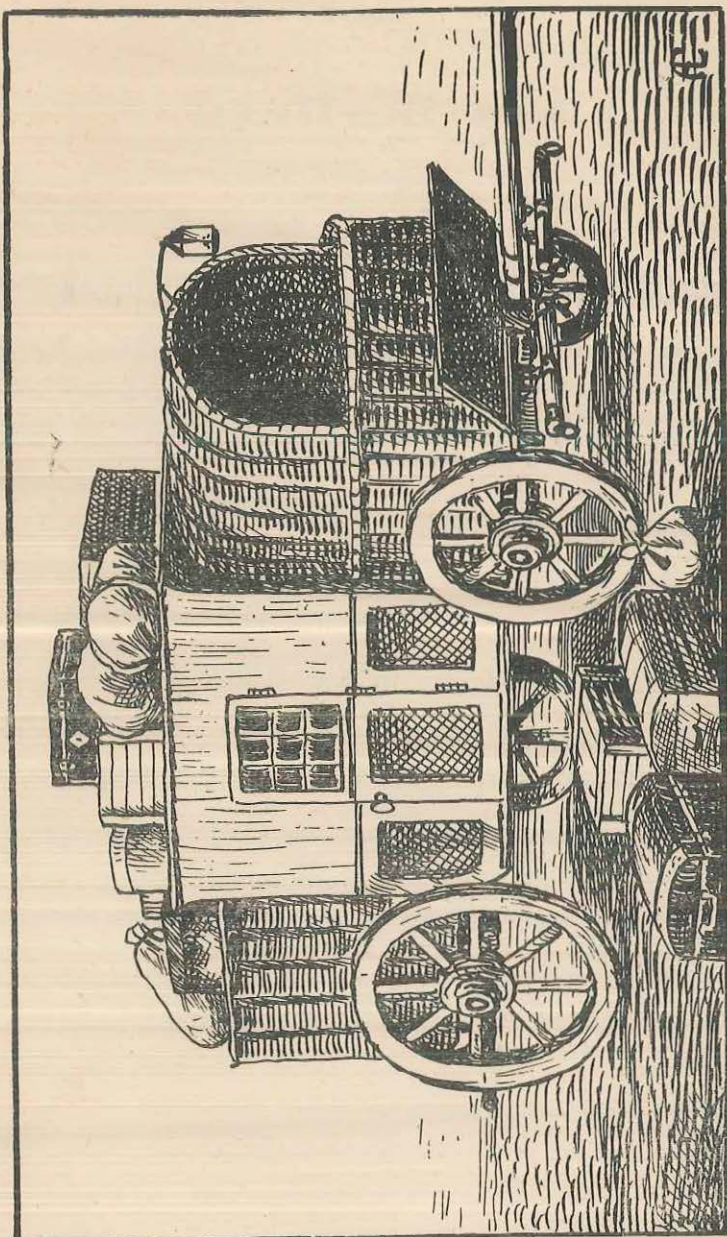


LA MALLE-POSTE (1835)

Les Carabbas

Une troisième espèce de voiture publique, le *Carabbas*, desservait, dès le début du XVIII^e siècle, la banlieue des villes importantes. C'était une caisse ordinaire de carrosse, à portières latérales, prolongée à l'avant et à l'arrière par de vastes cages d'osier tressé. On entassait là-dedans les gens, tandis que leur colis s'amoncelaient sur le toit. Ces Carabbas partaient à heure fixe et arrivaient à destination à heure variable, selon l'état des chemins et le poids du chargement.

Des véhicules de ce genre, notamment, circulaient entre Paris et Versailles, très achalandés. Aller voir le Roi était, au XVIII^e siècle, le divertissement favori des Parisiens. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que le château de Versailles était un lieu public, où chacun pouvait pénétrer et circuler à sa guise, même dans les appartements privés du Souverain. Le Roi dînait toujours en public, et le premier badaud venu pouvait l'approcher et lui parler — beaucoup plus facilement qu'il n'accède aujourd'hui jusqu'à un sous-chef de bureau des Ministères. Ce plaisir satisfait, on se réentassait dans les carabbas, qui regagnaient, cahin-caha, la capitale.



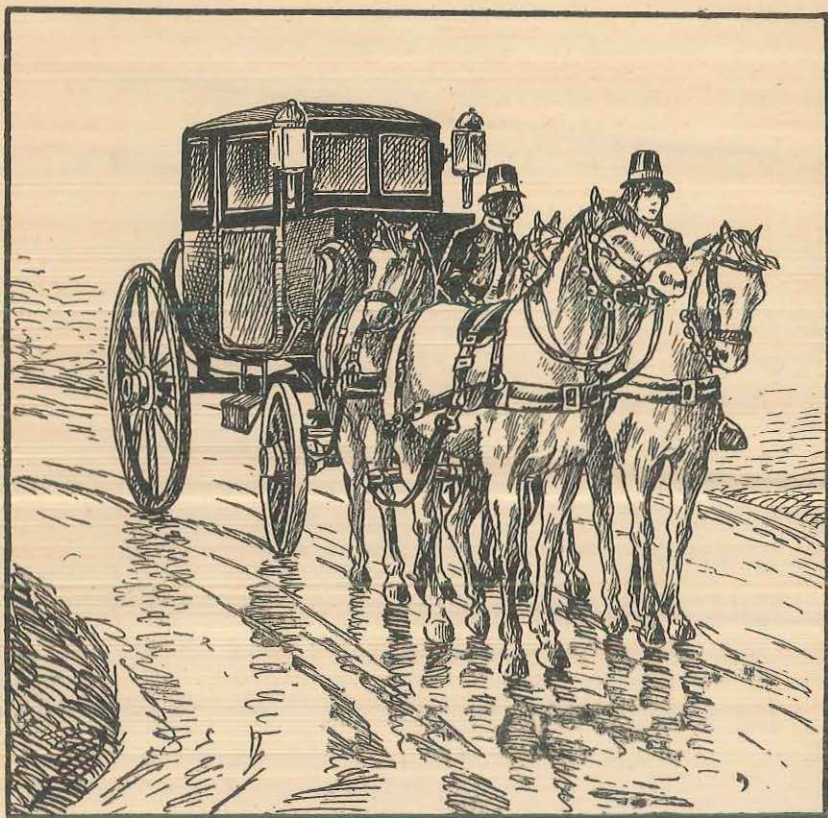
LE CARABBAS

Les Berlines

Enfin, les gens très riches, et qui aimaient à se déplacer, possédaient leur propre berline de voyage et se bornaient à demander des attelages aux relais de postes. Ces berlines variaient beaucoup de forme et de structure. L'auteur de ces lignes a, dans son enfance, chez de vieux parents de province, connu une de ces antiques voitures qu'on attelait même encore de temps en temps. C'était un monument énorme, peint en vert, maintenu par de formidables ressorts au-dessus d'un train de quatre roues. Les roues arrières atteignaient, en diamètre, la hauteur d'un homme de haute stature.

On grimpait là-dessus par un marchepied articulé de trois ou quatre échelons. Il y avait place pour six dans cette berline, à la rigueur pour huit, et l'on y était d'ailleurs aussi confortablement installé, sur de profonds coussins de cuir, que dans les compartiments de première classe de nos chemins de fer actuels.

Il fallait quatre chevaux robustes pour traîner ce mastodonte avec quelque rapidité. Sur le pavé, c'était terrible...



BERLINE DE VOYAGE

(Début du XIX^e siècle)

Quelques chiffres

Quelle vitesse atteignaient les diligences ?

En moyenne, on l'a vu, 12 km. à l'heure. D'après les livres de poste de 1790, la durée de quelques trajets importants était comme suit :

- Paris-Lyon : 5 jours ;
- Paris-Liège accéléré : 3 jours ;
- Paris-Marseille : 9 jours ;
- Paris-Strasbourg : 6 jours ;
- Paris-Bordeaux : 8 jours (par eau de Blaye à Bordeaux) ;
- Paris-Tours : 43 heures.

Cette lenteur n'était d'ailleurs pas due exclusivement au poids de la voiture ni même au mauvais état habituel du pavé.

Les voyageurs aimaient leurs aises : ils s'attardaient outre mesure au dessert et prétendaient ne pas rouler la nuit. On n'accepta les trajets nocturnes qu'aux environs de 1820.

Quant aux berlines privées, leur vitesse pouvait être presque nulle, comme elle pouvait, en d'autres cas, être considérable.

C'est ainsi que la berline de Louis XVI en fuite sort de Paris le 21 juin 1791, à 2 heures et demie du matin pour arriver à Varennes à 10 heures et demie du soir. Il est vrai que ce voyage fut, par la volonté du maladroit fuyard, un modèle de lenteur, à 11 km. à l'heure.

Par contre, les annales Napoléoniennes citent au moins deux exemples de courses rapides : le 8 juillet 1805, l'Empereur quitte Turin et descend aux Tuileries 85 heures après ; le 8 novembre 1813, il couvre en 21 heures la distance Mayence-Saint-Cloud à l'allure soutenue et considérable de 33 kilomètres à l'heure.

Et que coûtaient ces voyages, ceux du moins effectués dans les voitures publiques ?

En malle-poste, 1 fr. 75 par 10 km. avec minimum imposé.

En diligence jusqu'à la Révolution, 0 fr. 75 par lieue. Après cette époque et jusqu'en 1840 : 0 fr. 20 par km.

En francs d'aujourd'hui, le tarif de 1790 donnait approximativement les prix suivants :

— Paris-Strasbourg : 1.000 fr. ;

— Paris-Bordeaux : 1.300 fr. ;

— Paris-Lyon : 1.240 fr. ;

Paris-Marseille : 1.800 fr.

plus 1 fr. 50 à chaque côte pour le cheval de renfort.

En 1830, légère baisse des prix :

— Paris-Strasbourg : 745 fr. actuels.

Ces tarifs étaient ceux des meilleures places. Il ne faut pourtant point s'étonner si, dans de telles conditions de voyages, nos arrière-grands-pères ne voyageaient pas (1).

(1) Quels seraient ces prix en 1951 ?

Les Postillons

Nous avons vu, précédemment, quelle situation était faite aux Maîtres de Postes. Certains d'entre eux réalisèrent des fortunes énormes, tels Lippmann de Strasbourg, et Gaillard de Beaugency.

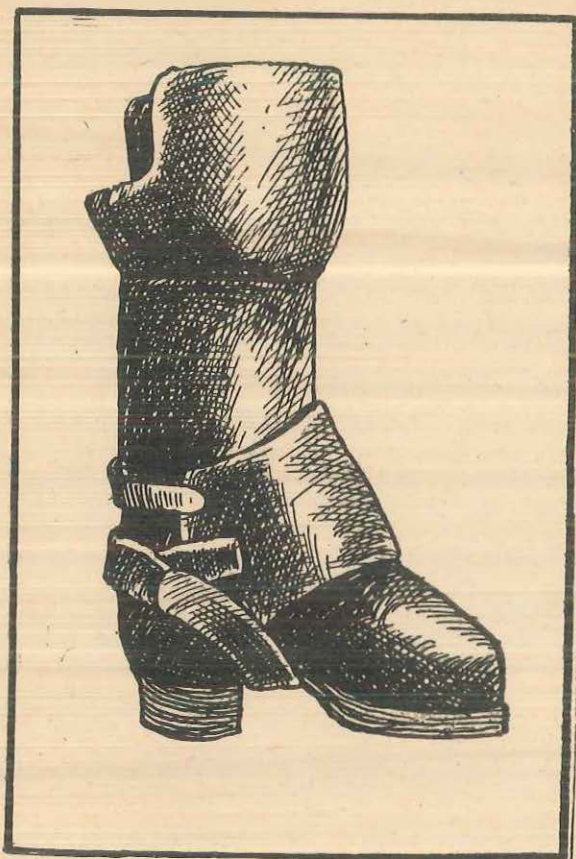
Le sort des postillons était moins enviable.

Le type en est demeuré populaire : culotte de peau de daim, couture en dehors, veste bleue à galon d'argent, la plaque au bras, le haut-de-forme ciré sur la perruque de crin blanc. L'hiver, un plastron de peau de chèvre lui protégeait le buste et les cuisses. Les bottes, énormes, étaient fixées à la selle : le postillon y plongeait les jambes, ce qui l'empêchait de vider les étriers, mais aussi de se dégager si le cheval venait à s'abattre.

A noter que les diligences, comme les malles-poste, n'étaient pas conduites aux rênes, par un cocher, mais à la main par le postillon monté sur le cheval de brancard à gauche. Le postillon avait donc à diriger non seulement sa propre monture, mais encore le « coursier » qu'il avait à sa droite et les trois qu'il avait devant lui.

C'était un très rude métier : 10, 12 et parfois 14 heures en selle par jour, sans compter l'abus des liqueurs fortes ingurgitées abondamment à chaque relai. Presque tous ces hommes, anciens artilleurs, étaient, à 40 ans, sujets à de graves maladies de la vessie. La vieillesse ou l'infirmité ne leur valait cependant aucune pension de retraite, hormis après 40 ans de service.

En 1789, leur condition s'améliora un peu : les bénéfices réalisés sur la vente de l'indicateur intitulé : « Liste générale des Postes de France », furent affectés aux postillons en retraite. Cette indifférence des pouvoirs publics à leur égard était d'autant plus inexcusable que le transport des voyageurs, jusqu'à la Révolution fut en fait, sinon en droit, une entreprise d'Etat et que les Postillons, par conséquent, se trouvaient être des fonctionnaires officiels.



BOTTE DE POSTILLON (1820)

Les Compagnies

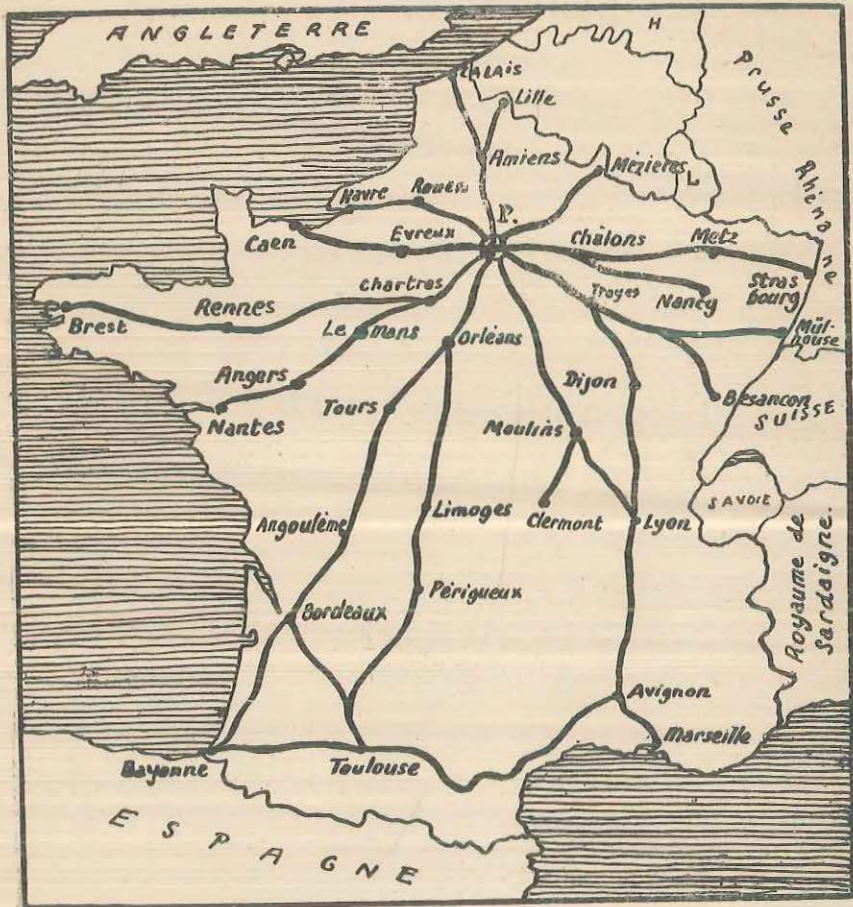
C'est le 27 août 1790 seulement que les citoyens furent autorisés à monter des entreprises privées pour tous transports, excepté celui des lettres et des dépêches.

Ce n'est qu'en 1828 que l'organisation du service et des horaires devint définitive, de même que les tarifs ne furent arrêtés et unifiés que le 1^{er} mars 1829.

A ce moment-là, quatre grandes compagnies exploitaient le réseau routier français : *les Malles postes officielles, les Messageries Royales, les Messageries Lafitte, Gaillard et Cie*, et enfin les *Jumelles* qui ne parcouraient que la partie du pays située au nord de la Seine, plus Orléans et Chartres.

De plus, un grand nombre de petites Sociétés locales rayonnaient sur les chemins de traverse avec plus ou moins de régularité.

En somme, vers 1830, le pays entier était desservi par des voitures publiques. Il avait fallu quatre siècles de tâtonnements et d'efforts pour en arriver là.



Routes desservies par Malles-Poste en 1830

Au moment d'ailleurs où l'organisation des diligences devenait à peu près parfaite, la locomotive entra en scène, et les voitures publiques disparurent les unes après les autres, malgré la résistance acharnée des maîtres de Postes. Cette disparition fut d'ailleurs plus lente qu'on le croit communément. En 1856, il existait encore 1.804 postes aux chevaux avec 2.245 diligences en service. Les huit dernières malles-postes ne furent vendues comme ferraille qu'en 1853 à Brest.

Au lendemain de la guerre mondiale, des diligences du type classique roulaient encore çà et là, dans des cantons écartés.

Mais l'autobus les a tuées.



Dans la même collection :

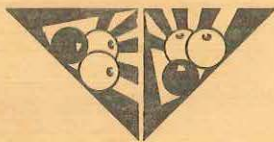
(Suite)

- | | |
|---|---|
| 104. Les arbres et les arbustes de chez nous. | 142. Vive Carnaval ! |
| 105. Sur les routes du ciel. | 143. Colas de Kinsmuss. |
| 106. En plein vol. | 144. Guétatcheou, le petit éthiopien. |
| 107. La vie du métro. | 145. L'aluminium. |
| 108. La bonneterie. | 146 - 147. Notre corps. |
| 109. Le gruyère. | 148. L'olivier. |
| 110. La tréfilerie. | 149. La Tour Eiffel. |
| 111. La cité lacustre. | 150. Dans la mine. |
| 112. Le maïs. | 151. Les phares. |
| 113. Le kaolin. | 152. Les animaux et le froid. |
| 114. Le tissage à Armentières. | 153. Les volcans. |
| 115. Construction du métro. | 154. Le blaireau. |
| 116. Dolmens et menhirs. | 155. Le port du Havre. |
| 117. Les auberges de la jeunesse. | 156. La croisade contre les Albigeois. |
| 118. La mirabelle. | 157. En Champagne. |
| 119. Dar Chaâbane, village tunisien. | 158. Le petit électricien. |
| 120. Alpha, le petit noir de Guinée. | 159. I. — Le portage humain. |
| 121. Un torrent alpestre : l'Arve. | 160. La lutherie. |
| 122. Histoire des mineurs. | 161 et 162. Habitant d'eau douce. |
| 123. Le Cambrésis. | 163. Ernie, le petit australien. |
| 124. La gare. | 164. Les dents. |
| 125. Le petit pois de conserve. | 165. Répertoire de lectures. |
| 126. Le cidre. | 166. Donzère-Mondragon. |
| 127. Annie la Parisienne. | 167. La peine des hommes à Donzère-Mondragon. |
| 128. Sam, esclave noir. | 168. La scierie. |
| 129 - 130 - 131. Bel oiseau, qui es-tu ? | 169. Les champignons. |
| 132. Je serai marinier. | 170. L'alfa. |
| 133. Le chanvre. | 171. Le portage (2). |
| 134. Mont Blanc, 4.807 mètres. | 172. Côtes bretonnes. |
| 135. Serpents. | |
| 136. Le Cantal. | |
| 137. Yantot, enfant des Landes. | |
| 138. Le riz. | |
| 139. A la conquête du sol. | |
| 140. L'Alsace. | |
| 141. La ferme bressane. | |



La brochure : 50 fr.

La collection complète : remise 5 %





Le gérant : FREINET



IMPRIMERIE « ÆGITNA »
27, RUE JEAN-JAURÈS, 27
CANNES (ALPES-MARITIMES)