

Trois types de véhicules étaient utilisés le coche, la diligence et la malle poste, sans compter les voitures de charge réservées aux marchandises.

Le coche - Une vaste caisse et des arceaux de bois recouverts d'une bâche constituaient le compartiment des voyageurs: un tablier de cuir jouait le rôle de portières et laissait passer la bise. Cet ensemble reposait sur de solides essieux, équipés de roues cerclées de fer de petit diamètre à l'avant et de plus grand à l'arrière. Les banquettes, faiblement rembourrées, disposées face à face n'offraient que peu de place aux voyageurs qui se trouvaient coincés les uns contre les autres.

Le cocher, haut perché, dominait de robustes boulonnais, percherons, ou cobs attelés en paires côte à côte et un en flèche: voire deux paires et un cinquième en flèche suivant le poids en traction, la déclivité du parcours et la rapidité recherchée. Les bagages étaient hissés sous la capote. Ce mode de transport, particulièrement rustique, cahotait fortement, malmenant les passagers. En 1789, le trajet Paris-Mâcon durait quatre jours et demi en été et cinq en hiver.

La Diligence - Ce type de véhicule sera de plus en plus en vogue, sa caisse cloisonnée en plusieurs compartiments munis de portières offrait un confort et une aisance supérieures. Les améliorations apportées: amorce de suspension, train avant pivotant diminuant le rayon de braquage, promiscuité réduite, étaient appréciés.

L'attelage habituel, une paire à l'arrière et trois chevaux côte à côte devant, permettait de parcourir de plus grandes distances sans relayer.

Le courrier arrivait à Mâcon trois fois par semaine, les lundi, mercredi et samedi. Les coches partaient de Paris à huit heures du soir, et de Lyon à cinq heures du matin les dimanche, mercredi et vendredi.

Une foule inquiète et bavarde attendait, parfois des heures, sur la place où relayaient les coches terrestres, les diligences, les voitures de poste et celles des messageries. Les coches d'eau faisaient étapes au port et la foule, officiels, hommes d'affaires, voyageurs, cochers et mariniers partaient à la recherche d'un logement dans les très nombreuses hostelleries qui s'étaient regroupées dans les rues avoisinantes: Châtillon, Franche, du Maure et de L'Épée.

Nous ne citerons que celles établies dans le quartier: sur le quai l'hôtel du Parc, au sud de la place, tandis qu'au nord s'élevait joutant l'église, le *Palais Royal*: lieu de repos des seigneurs et des gens fortunés, devenu à la Révolution « l'Hôtellerie Nationale ». Plus au nord, à partir de 1800, Joseph-Antoine Bouchage crée l'hôtel de L'Europe qui, à son tour, recevra les têtes couronnées et les célébrités: telle la girafe donnée à Charles X. Celle-ci fit son entrée dans notre ville le 11 juin 1827. Cet hôtel fut illustré, à partir de 1926, par Victor Burtin, le chef le plus renommé de notre région. Je conseille au lecteur qui voudrait découvrir ce gastronome réputé de se reporter à l'ouvrage de mon confrère académicien, Jean Paul Noly. D'autres établissements moins cotés recevaient: le Saint-Louis, place Saint-Étienne, le logis Notre-Dame, rue Saint-Antoine et celui de la Sirène dans la rue du même nom.

De multiples liaisons avaient lieu sur d'autres destinations, mais leur point de départ se situait en dehors du quartier, une seule autre avait son origine en ce lieu: Mâcon-Bourg.

La voiture attendait l'arrivée de celle de Paris ou de Lyon pour assurer la correspondance les lundi, mercredi et vendredi. Par dérision, elle était surnommée le « carrosse ».

Les voyageurs pour Chalon utilisaient la liaison Lyon-Paris. La voiture arrivait de Lyon à cinq heures du soir en hiver et ne repartait de Mâcon qu'à cinq heures du matin, le lendemain, les mardi et vendredi avec arrivée à destination à dix heures. L'été, l'arrivée avait lieu aux environs de quatre heures avec départ immédiat pour passer la nuit à Tournus, en repartir le lendemain à six heures, arriver à Chalon vers sept heures et continuer sur Paris.

L'hôtel particulier qui hébergeait le bureau des coches et diligences appartenait au seigneur de la Rolle. Il fut par la suite acquis par Jacques Ratton, chevalier, seigneur de Condemine, secrétaire du Roi. C'est sous le nom de cet ancien propriétaire que cette maison est toujours

assumée par la municipalité qui après appel d'offre aux entrepreneurs, en confiera l'exécution au *moins disant*. Mais la ville ne pouvant supporter une pareille dépense, celle-ci sera imputée aux propriétaires qu'elle libérera de ce souci ! Cette décision souleva, sur le plan financier, bien des contestations pour fixer les limites des règlements incombant à la ville (entourage des portes et des puits) et ceux imputés aux particuliers. L'on procéda au *toisage* de l'ensemble des rues: le total obtenu de 6344 toises correspond à 12364 mètres . La décision fut prise, l'année suivante, d'ajouter au devis l'achèvement du quai, de la rue du Maure jusqu'à la tour de Crèvecœur, ainsi que la nouvelle artère en cours de création à l'emplacement du fossé, la rue de Saône (rue du 28 juin). Cette première campagne va concerner, de 1773 à 1783, de nombreuses voies du quartier: Sirène, de Veyle, petite et grande, Campana, Montauban, (aujourd'hui disparues) et place Saint-Étienne.

Elle sera suivie d'une seconde, de 1868 à 1883, où l'on emploiera cette fois des pavés en grès. À cette époque on procède, au centre ville, à des expérimentations pour recouvrir le pavement d'une couche de macadam. Celles-ci avaient été dotée, entre 1842 et 1850, de trottoirs revêtus d'asphalte: l'usure trop rapide fit remplacer cette matière par du ciment qui à son tour ne dut pas donner entière satisfaction. En effet, les dalles de calcaire que nous avons connues ont succédé à l'enrobé. Le remplacement tardif du caniveau à ciel ouvert par une canalisation enfouie, dénommée alors *canal* ou *aqueduc* (du latin *aqua duco* - je conduis l'eau), fut l'œuvre des agents voyers de la fin du XVIIème siècle. Ces petites structures ogivales, dont nous reparlerons à propos de la place Saint-Étienne, merveille d'architecture, ont été hélas remplacées par des tuyauteries en béton de plus grande section.

L'éclairage des rues - Ce problème, abordé pour la première fois au conseil municipal en 1773, a figuré de longues années à l'ordre du jour. Le maire Daugy, pour décider en connaissance de cause, se livre à une minutieuse enquête auprès de son collègue de Bourg-en-Bresse et des édiles parisiens auxquels il rendra visite.

Le maire de Bourg continue à le tenir fidèlement informé des difficultés qu'il rencontre: inégalité des éclairages, mèches défectueuses, encrassement des miroirs par l'huile de noix. La mise de fonds est importante: soixante livres par réverbère, plus huit livres pour le port et l'emballage.

En se basant sur le métré des rues fourni pour le pavage, il semble utile de prévoir une dotation initiale de soixante lanternes: soit un investissement de quatre mille quatre-vingt livres.

L'entretien annuel doit grever le budget communal de vingt-quatre livres par appareil: soit un total de mille quatre cent quarante livres. Renseignements pris, une fabrication locale ne coûterait que cinquante-quatre livres: elle présenterait probablement une qualité inférieure surtout pour les miroirs.

Les devis demandés aux fournisseurs précisent le coût de l'opération. Monsieur Hapadeau, épicier, montée des Capucins (rue de Veyle) peut fournir de l'huile d'olive à cinquante livres le quintal; soit quatorze onces pour une livre. Ces données permettent d'établir des tableaux de consommation en fonction de la durée des nuits, à l'exemple ci-dessous:

Période	Horaire	Consommation en onces
Octobre	18 à 1 heure	2,25
Novembre	17h30 à 2 heures	3,00
Décembre	16h45 à 2 heures	4,00

M. Chenel propose des mèches en coton à sept sols par *aune*: toutes prêtes elles reviennent à dix sols la douzaine.

Il faut ensuite estimer la main d'œuvre nécessaire: un homme allume quinze lanternes en une demi-heure soit une dépense de cinq à six liards par jour (1 liard = 1/4 de sol), il faut donc, en

LA TOPONYMIE ET LES RUES

La toponymie nous amène à évoquer des événements, des communautés religieuses, des hommes politiques, des familles.

- ❖ Rue du 28 juin 1944 - Cette appellation commémore le jour où des Mâconnais furent assassinés par des miliciens en représailles de l'exécution de Philippe Henriot. Dans le quartier, une victime le docteur Israël.
- ❖ Rue Saint-Antoine - Elle évoque les religieux Antonins qui soignaient, dans un petit hôpital, les malades atteints du feu de saint-Antoine (*mal des ardents*).
- ❖ Rue Sainte-Marie - Le couvent des Visitandines, appelées à Mâcon les Saintes-Marie, bordait ce qui n'était autrefois qu'un chemin.
- ❖ Quai Jean-Jaurès - Homme politique (Castres 1859-Paris 1914), chef de file du parti socialiste, pacifiste assassiné peu avant la déclaration de guerre.
- ❖ Rue de l'Arbalète - Les tireurs de l'*arcangelet* (arbalète tirant des galets) possédaient de 1579 à 1649 leur local et leur cible au pied de la tour de Crève-cœur. L'ensemble fut ensuite transféré sur le bastion Saint-Antoine.
- ❖ Rue Sirène - Nom d'une hostellerie qui hébergeait les voyageurs débarquant au port Saint-Étienne ou des diligences, sur la place.
- ❖ Place Saint-Étienne - Il s'agit du rappel du premier martyr chrétien lapidé à Jérusalem et du nom porté par plusieurs sanctuaires dans notre ville. L'abbaye Saint-Étienne-hors-les-Murs s'élevait rue de Flacé, au sud du pont sur la voie ferrée. Elle fut rasée par les soldats de Lothaire en 834. Une église fut construite sur cet emplacement, citée dans les archives en 950 et 995. Ses ruines furent concédées aux juifs par l'évêque Drogon, en 1045, pour y établir un lieu de culte et un cimetière. Il est difficile d'imaginer que la colline située à l'ouest de la rue Saint-Antoine était sillonnée par huit rues ou ruelles qui, à l'exclusion de deux, ont entièrement disparu aujourd'hui⁶. Nous en reparlerons du reste plus longuement (voir plan).
- ❖ Rue Campana - Ce terme moyenâgeux cessera d'être utilisé au XVI^e siècle, il désignait une cloche (le mot campanile en dérive). On empruntait cette montée pour accéder à la place des Carmélites bordée de trois couvents dont les cloches punctuaient les offices.
- ❖ Rue Montauban - Elle prolongeait la rue Campana: l'origine du nom est inconnue.
- ❖ Rue de la Piété-Filiale - Perpendiculaire à la rue Campana, elle reliait celle-ci à une ruelle sans nom coupée d'escaliers. Par suite d'une erreur topographique, commise lors d'un relevé, cette appellation a été donnée à l'extrémité nord de la Petite rue Montauban qui fait partie des voies disparues.
- ❖ Petite rue Montauban - Elle unissait autrefois la rue Montauban à celle de Saint-Antoine.
- ❖ Petite rue de Veyle - Aujourd'hui transformée en impasse.
- ❖ Grande rue de Veyle - Ce nom fut peut-être celui d'une famille ayant résidé à proximité ?
- ❖ Place Gardon - Benoît Gardon (1772-1835) fondateur de la fabrique de robinetterie qui, construite sur le côté nord-ouest du cours Moreau, resta en activité jusqu'en 1971, date finale de son transfert à la zone des Bruyères. Les bâtiments, démolis en janvier 1976, cédèrent la place au clos de la Bigeonnière. Contrairement à ce que l'on a pu lire à plusieurs reprises dans la presse, ce personnage, très connu ne fut jamais maire de Mâcon, mais colonel de la Garde nationale et bienfaiteur de la ville.

⁶ - Ce nom est à nouveau porté par l'une des grandes paroisses englobant le centre, le sud de la ville, Charnay-lès-Mâcon et Chevagny-les-Chevrières. Sa création est récente puisqu'elle fut instituée par l'évêque en 2003.