

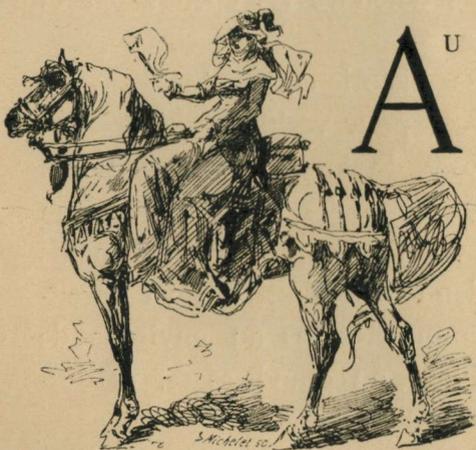
ROZEZ, ÉDITEUR, BRUXELLES.

LITH. AD. MERTENS, BRUXELLES.

ÉPOQUE COMMUNALE — XIII<sup>e</sup> SIÈCLE  
VOITURE DE DAMES



## CHAPITRE VII



**A**U XV<sup>e</sup> siècle, les voitures deviennent plus communes et il commence à être question des chariots « branlants », qui, les premiers, présentent un système de suspension.

D'abord, c'est Isabelle, femme de Charles VI, qui fait son entrée à Paris en 1405, au mois d'octobre, dans un chariot branlant garni de drap d'or ; ce même jour, le roi son mari s'étant mis en croupe de Savoisy, son confident, pour aller voir incognito la cérémonie,

a été emporté dans la foule et failli y être étouffé.

En 1457, sous le règne de Charles VII, ce sont les ambassadeurs du roi de Hongrie et de Bohême qui offrent à la reine un chariot, fort admiré « parce qu'il était branlant et moult riche ».

Ces chariots branlants avaient leur caisse posée sur deux fortes courroies longitudinales, ou *souppentes* attachées par les extrémités à des *moutons*, c'est-à-dire à des pièces de bois qui se dressaient au-dessus des essieux. Ceux-ci étaient reliés l'un à l'autre par des longérons, de façon qu'essieux et moutons formassent un système rigide, indéformable. La caisse roulait, tanguait et galopait sur ses courroies. Il y avait là, cependant un grand progrès sur les chars de l'antiquité où le siège seul était suspendu et où tous ses mouvements par rapport à la caisse, qui portait directement sur l'essieu, se traduisaient dans les genoux des voyageurs.

Un fait important date, en France, du 19 juin 1464. Ce fut ce jour-là que Louis XI organisa les services des postes, dont le personnel comprenant un Grand-Maître nommé par le roi, avec des maîtres-coureurs royaux sous ses ordres et deux cent trente courriers pour agents. Antérieurement, il existait bien des *nuntii volantes*, messagers

volants institués par l'Université pour les relations des écoliers avec leurs familles, mais aucun service d'ensemble n'était encore en activité.

C'est pourtant au XVI<sup>e</sup> siècle qu'il faut arriver pour trouver les voitures régulièrement en usage et les noms de coche et de carrosse pour les désigner.

En Angleterre, Anne de Boleyn se rendant à son couronnement par les rues de Londres va dans une litière découverte, en drap d'or blanc, portée par deux palefrois avec des housses de damas blanc qui traînent jusqu'à terre. Du gravier a été semé sur le sol pour empêcher les chevaux de glisser. Il y a aussi des planches posées le long de la route. Des dames de la cour suivent en quatre chariots, deux couverts de drap d'or rouge, un blanc, avec six dames, et un rouge avec huit dames. Les six dames du chariot blanc sont vêtues de velours cramoisi.

Vingt ans après, Marie Tudor se rend de la Tour à Westminster, à travers la Cité, dans un char en brocart à dais et à six chevaux couverts de même étoffe. Un second char était couvert de drap d'argent tout blanc et attelé de six chevaux caparaçonnés de même.

Il y avait encore deux chars en satin rouge.

Tous ces chars étaient ouverts, à quatre roues, un peu plus élevés à l'arrière qu'à l'avant, et contenaient deux ou trois sièges. Ils ressemblaient, pour la disposition, au char-à-bancs moderne.

Un coche fut construit pour la première fois en Angleterre, en 1555, pour le comte de Rutland, par Walter Rippon, qui en fit un autre, en 1556, pour la reine Marie, et un troisième à train de devant tournant, en 1564, pour la reine Elisabeth. Mais celle-ci préférerait une voiture que William Boonen lui avait apportée de Hollande en 1560. Les voitures anglaises de ce temps avaient une caisse longue, couverte d'une sorte de dôme, avec les côtés ouverts, des rideaux que l'on pouvait abaisser ou relever et un très petit siège pour le

cocher. Il n'y avait pas de porte, mais un tablier en cuir pendait en travers de l'entrée.

Quoique les auteurs disent de la diffusion des coches au XVI<sup>e</sup> siècle, il n'y avait encore, paraît-il, en 1550, que trois coches à Paris : celui de la reine, celui de Diane de Poitiers et celui du gros Jean de Laval Bois-Dauphin, qui ne pouvait pas monter à cheval.

Les uns prétendent que les voitures restèrent peu nombreuses, les autres que tout le monde en eut bientôt.

D'une part, on cite un mot d'Henri IV disant à quelqu'un : « Je ne sçaurais vous aller voir aujourd'hui parce que ma femme se sert de *ma* coche, » ce qui porte à croire qu'il n'y avait qu'une coche pour la famille royale ; et d'autre part on trouve dans les estampes du temps les dessins de plusieurs carrosses armoriés aux initiales royales. D'autre part encore, en 1563, lors de l'enregistrement des lettres patentes de Charles IX pour la réformation du luxe, le Parlement arrêta que le roi serait supplié de défendre les coches par la ville. Faites accorder tout cela !

Je continue, ou toujours d'après les historiens, je répète que je n'ai pas le loisir de remonter aux sources pour vérifier.

Le roi Henri III va faire, en carrosse, de singulières expéditions. En 1575, dit l'Etoile, « le roi va encore en coche avec la reine sa femme par les rues et les maisons de Paris, prendre les petits chiens damerets qui à lui et à elle viennent à plaisir : il va pareillement par tous les monastères de femmes estans au environs de Paris faire pareille queste de petits chiens, au grand regret et desplaisir des dames auxquelles ces chiens appartenaient. »

Ses promenades en coche finissent quelquefois assez mal. C'est ainsi que le 7 janvier 1576 le coche du roi et de la reine se détraque en pleine campagne et qu'ils sont obligés de revenir à pied « par un despitieux temps qu'il faisait. » Ils rentrent au Louvre après minuit.

Le 24 juin 1584, le roi va du Louvre à l'église Saint-Magloire,



RÈGNE DE LA MAISON DE BOURGOGNE — XV<sup>e</sup> SIÈCLE  
VOITURE DE VOYAGE AVEC ESCORTE

dans le faubourg Saint-Jacques, pour répandre de l'eau bénite sur le corps de son frère le duc d'Alençon qui y a été déposé. Sa femme le suit « séant seule en un *carroche* couvert de tanné et elle aussi vêtue de tanné ». Voiture et toilette assorties ! »

C'est la première fois, prétend Ramée, que l'on trouve le mot *carroche*, qui est le même que *carrosse*.

En 1585, les ligueurs font le complot d'enlever le roi qui habitait Vincennes et qui venait souvent à Paris en carrosse.

En 1588, on prêche, en France contre les carrosses. Renaud de Beaune, portant la parole au nom du clergé aux états de Blois en 1588, donne pour modèle d'une modération qu'on ne saurait trop recommander, la première présidente de Thou qui, en qualité de femme du premier magistrat du parlement, aurait pu se servir, comme les principales dames de la cour, d'une litière ou d'un carrosse, et qui pourtant n'allait jamais qu'en croupe derrière un domestique.

En 1574, Marguerite de Valois avait un coche et d'autres chariots ou carrosses dont elle parle dans ses mémoires. Ce n'est pourtant pas en coche qu'elle fit en 1577 son voyage en Flandre.

« J'allais, dit-elle, dans une litière faite à pilliers  
« doublés de velours incarnadin d'Espagne en broderie d'or et de soye  
« nuée à devise. Cette litière était toute vitrée et les vitres toutes faites  
« à devise, y ayant, ou à la doublure ou aux vitres, quarante devises  
« toutes différentes, avec les mots en espagnol et italien sur le soleil  
« et ses effets ; laquelle était suivie de la litière de Madame de la  
« Roche sur Yon et de celle de Madame de Tournon, ma dame  
« d'honneur, et de dix filles à cheval avec leur gouvernante, et de  
« six carrosses ou chariots où allait le reste des dames et femmes  
« d'elle et de moy. »



Les voitures étaient très répandues à cette époque en Belgique et en Hollande où elles faisaient partie du luxe des commerçants riches. S'il n'y avait, en 1550, que trois coches à Paris, il y en avait certainement, en 1560 plus de cinq cents à Anvers.

En Italie, les coches étaient assez répandus pour que l'on trouvât en vigueur dans diverses villes, des lois somptuaires contre l'abus de la soie, du velours, des broderies et des dorures dans leur garniture et dans le harnachement des chevaux.

En 1564, le pape Pie IV exhortait les cardinaux à ne pas rouler en coche, selon la mode du temps, mais à laisser cela aux femmes et à aller plutôt à cheval.

Le maréchal de Bassompierre raconte que le grand duc de Toscane, qu'il était allé voir à sa maison de plaisance, non loin de Bologne, lui fit donner des carrosses pour l'aller trouver le jour d'après à Lambrogiano. C'était en 1597. Deux ans plus tard, Bassompierre ramena d'Italie en France le premier carrosse qui eût « des stores en glace. » Il parle de carrosses de relais qui existaient en 1603, entre Nancy et Sarrebourg et partit pour Ulm — il se rendait en Hongrie — dans un carrosse de louage.

En 1583, le duc Jules de Brunswick lançait un édit pour empêcher ses sujets d'aller indolemment en voiture.

Un auteur dit qu'il n'y avait que les femmes et les malades qui allaient alors en voiture en Allemagne et que cela était réputé honteux pour les hommes.

Les carrosses ne réussissaient guère à Henri IV. Le 9 juin 1606, le roi et la reine de France, ayant avec eux en voiture le duc de Vendôme, manquèrent de se noyer dans la Seine au bas de Neuilly, en revenant de Saint-Germain. Ils n'avaient pas voulu descendre de voiture, à cause de la pluie, pour entrer dans le bac et passer

la Seine. Les deux derniers chevaux tombèrent à l'eau pendant la manœuvre et entraînent le carrosse. Le roi qui était jovial, dit « qu'ils avaient mangé trop salé à dîner et qu'on les avait voulu faire boire après. »

C'est encore dans son carrosse qu'Henri IV fut assassiné le 14 mai 1610. Il avait levé les rideaux pour que le peuple pût le voir. On tira sur lui par derrière. Il avait sept gentilshommes avec lui dans la voiture.

Henri IV ne voulait pas qu'on eût de carrosses, mais sa volonté ne servit de rien. « Le marquis de Cœuvres et le marquis de Rambouillet furent les premiers des jeunes gens qui en eurent, le dernier à cause de sa mauvaise vue, l'autre en rendait quelque autre raison. Ils se cachaient quand ils rencontraient le roi...

« Armant-le-Peteux a été le premier garçon de la ville qui en ait eu un, car les hommes mariés en eurent avant lui. Louis XIII ne trouva pas bon que Fontenay Mareuil en eût un ; on lui dit « qu'il s'allait marier. » Ce privilège accordé aux hommes mariés indique que, dans l'esprit du pouvoir, les voitures n'étaient encore bonnes que pour les femmes.

On s'occupait grandement, dès lors, de perfectionner les voitures.

M. de Chevreuse, à ce que raconte Tallemant des Réaux, fit une fois faire jusqu'à quinze carrosses pour voir celui qui serait le plus doux. C'était une expérience intéressante que cela, et dont je ne puis blâmer M. de Chevreuse, puisque ces moyens la lui permettaient, et qu'elle dut profiter ensuite à tout le monde.

Les prêches contre les carrosses continuaient de plus belle. C'est encore Tallemant des Réaux qui raconte « qu'un jour le père André sceut que « Madame de la Trémouille était à son sermon incognito ; il parlait de « l'enfant prodigue : il se mit à lui faire un train tout semblable à celui « de la duchesse : « Il avait, dit-il, six beaux chevaux gris pommelez, un « beau carrosse de velours rouge avec des passements d'or, une belle « housse dessus, bien des armoiries, bien des pages, bien des laquais « vestus de jaune passementé de noir et de bleu. »

Les lourds chariots de la Hanse parcourent les routes au XVI<sup>e</sup> siècle ; partout les négociants affiliés à la Ligue hanséatique les protègent, et ils roulent sous escorte, des villes commerçantes des Pays-Bas jusqu'au cœur de l'Asie.

Les canaux des Pays-Bas donnent lieu, à la même époque, à une circulation active ; on va de Gand à Bruges par la barge qui fait un service régulier entre les deux villes.



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES



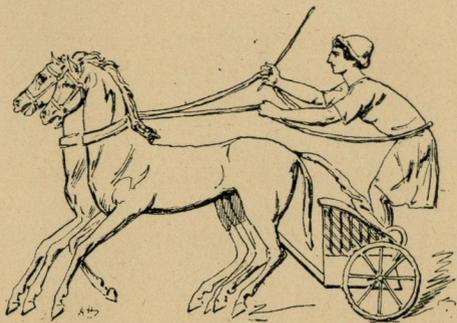
# CORTÈGE HISTORIQUE

DES

## MOYENS DE TRANSPORT

*Dessins et Aquarelles de A. HEINS. — Texte par EDMOND CATTIER*

1835



1885

BRUXELLES

LIBRAIRIE UNIVERSELLE DE V<sup>VE</sup> J. ROZEZ

81, Rue de la Madeleine, 81

1886



## TABLE DES PLANCHES HORS TEXTE

- PL. I. — Frontispice. — *Bourse des métaux et des charbons.*
- PL. II. — *Temps primitifs.* — Sonneurs de conques. — Radeau.
- PL. III. — *Temps primitifs.* — Traîneau. — Chevaux porteurs.
- PL. IV. — *Temps primitifs.* — Chariot nervien avec escorte.
- PL. V. — *Sous Charlemagne, IX<sup>e</sup> siècle.* — Litière avec escorte.  
— Joueurs de buccine.
- PL. VI. — *Sous Charlemagne, IX<sup>e</sup> siècle.* — Char princier.
- PL. VII. — *Époque des Croisades, XI<sup>e</sup> siècle.* — Sonneurs de lituus.  
— Char de guerre.
- PL. VIII. — *Époque des Croisades, XI<sup>e</sup> siècle.* — Civière. — Porteurs.  
— Mulets chargés.
- PL. IX. — *Époque communale, XIII<sup>e</sup> siècle.* — Voiture de voyage  
des dames nobles. — Sonneurs de bazuin.

- PL. X. — *Époque communale, XIII<sup>e</sup> siècle.* — Équipage de chasse  
et porteurs.
- PL. XI. — *Époque communale, XIII<sup>e</sup> siècle.* — Chariot de trans-  
port de guerre et cavaliers.
- PL. XII. — *Époque communale, XIII<sup>e</sup> siècle.* — Voiture de dames.
- PL. XIII. — *Règne de la maison de Bourgogne, XV<sup>e</sup> siècle.* —  
Voiture de voyage avec escorte.
- PL. XIV. — *Règne de la maison de Bourgogne, XV<sup>e</sup> siècle.* —  
Litière de châtelaine.
- PL. XV. — *Domination espagnole, XVI<sup>e</sup> siècle.* — Char branlant.
- PL. XVI. — *Domination espagnole, XVI<sup>e</sup> siècle.* — Tambours et  
fifres de la Hanse.
- PL. XVII. — *Domination espagnole, XVI<sup>e</sup> siècle.* — Barge faisant  
le service sur le canal de Bruges à Gand.

- PL. XVIII. — *Domination espagnole, XVI<sup>e</sup> siècle.* — Litière.
- PL. XIX. — *Domination espagnole, XVI<sup>e</sup> siècle.* — Bannières de la Hanse et des villes Hanséatiques.
- PL. XX. — *Domination espagnole, XVI<sup>e</sup> siècle.* — Char de la musique des marchands.
- PL. XXI. — *Domination espagnole, XVI<sup>e</sup> siècle.* — Chariots de transport de la Hanse.
- PL. XXII. — *Règne des archiducs Albert et Isabelle, XVII<sup>e</sup> siècle.* — Voiture Rubens et escorte.
- PL. XXIII. — *Règne des archiducs Albert et Isabelle, XVII<sup>e</sup> siècle.* Voiture anversoise. — Patache.
- PL. XXIV. — *Règne des archiducs Albert et Isabelle, XVII<sup>e</sup> siècle.* Diligence avec son escorte.
- PL. XXV. — *Domination autrichienne, XVIII<sup>e</sup> siècle.* — Voiture de voyage. — Fliguette et Chaise à porteurs.
- PL. XXVI. — *Domination autrichienne, XVIII<sup>e</sup> siècle.* — Musique. — Anes porteurs. — Chaise de poste.

- PL. XXVII. — *Domination autrichienne, XVIII<sup>e</sup> siècle.* — Chaise à porteurs. — Tombereaux de gros roulage. — Vinaigrette. — coupé de voyage.
- PL. XXVIII. — *Règne de Guillaume I<sup>er</sup> des Pays-Bas, XIX<sup>e</sup> siècle.* — Poste royale des Pays-Bas. — Cabriolet. — Chariot des vins. — Chariot de houille.
- PL. XXIX. — *Règne de Guillaume I<sup>er</sup> des Pays-Bas, XIX<sup>e</sup> siècle.* Coupé de poste. — Diligence des messageries royales des Pays-Bas (J.-B. Van Gend et C<sup>ie</sup>, 1827). — Voiture de voyage.
- PL. XXX. — *Règne de Guillaume I<sup>er</sup> des Pays-Bas, XIX<sup>e</sup> siècle.* — Musique de postillons. — Voiture de poste. — Voiture de voyage.
- PL. XXXI. — *Royaume de Belgique, XIX<sup>e</sup> siècle.* — Chariot de Renaix. — Voiture royale (Léopold I<sup>er</sup>, 1830).
- PL. XXXII et XXXIII. — *Royaume de Belgique, XIX<sup>e</sup> siècle.* — Premier train de 1835 entre Bruxelles et Malines.
- PL. XXXIV. — Cartels des ministres des chemins de fer (1835-1885).
- PL. XXXV et XXXVI. — Char de l'apothéose des chemins de fer.

