



LITH. AD. MERTENS, BRUXELLES

DOMINATION ESPAGNOLE — XVI<sup>e</sup> SIÈCLE  
*LITIÈRE*



## CHAPITRE X



ous allons voir tomber peu à peu dans le domaine public les voitures dont l'emploi n'a guère été jusqu'à présent que le privilège des grands et des puissants du monde.

Aussi n'est-ce plus assez déjà, pour les ambitieux, de posséder un carrosse. Il faut encore qu'ils fassent peindre des armoiries sur les portières. Tallemant des Réaux raconte : « Macé Bertrand, sieur de la Bazinière, trésorier de l'Epargne, fils d'un paysan d'Anjou, arrivé à Paris, laquais chez le président Gayon, fit mettre des couronnes à son « carrosse du temps qu'elles étaient moins communes qu'elles ne le sont : ce fut en se mariant. Depuis, quelqu'un en parlant de la multitude des manteaux de duc qu'on voyait, dit, devant Mademoiselle : — Je ne désespère pas que Bazinière n'en mette un. — Non, dit-elle,

« il ne mettra qu'une mondille ». (C'était le manteau court des laquais).

Il y avait, dès 1647, des carrosses ou coches de louage qui partaient de Paris pour quarante-trois villes de France. Le sieur Dechuyes publia alors un curieux petit volume : *Le Guide de Paris*, où il donnait leur adresse et l'époque de leur départ. Il y est dit, par exemple, que le coche d'Auvergne loge à la rue de la Caussonnerie, aux Quatre-Fils-Aymond, « et part quand il peut » ; ce qui voulait dire, sans doute, quand il est complet.

Ces coches publics de voyage contenaient huit personnes et étaient attelés de six chevaux conduits par deux postillons.

Il existait des voitures de louage à Paris sous la minorité de Louis XIV. Nicolas Sauvage s'était établi rue Saint-Martin dans une maison à l'enseigne de Saint-Fiacre. Il louait des carrosses à l'heure ou à la journée à ceux qui en voulaient. Les voitures prirent de son enseigne, le nom de fiacres — qui leur est resté.

Sauvage n'avait point pris de privilège. D'autres loueurs suivirent son exemple. On ne sait pas si leurs fiacres stationnaient dans les places ou s'il fallait les chercher à leur remise.

Plus tard des entrepreneurs obtinrent le privilège d'exploiter cette nouveauté moyennant paiement d'une taxe. En 1650, Charles de Villerme versait au trésor 15000 livres pour avoir la permission exclusive de tenir des voitures de louage à Paris. Certains entrepreneurs offraient des carrosses aux amateurs dans des lieux spéciaux et des rues déterminées, pour partir quand et aller où ils voulaient. D'autres en tenaient chez eux, et ne les louaient qu'à la journée, à la semaine et au mois. On les appelait carrosses de remise.

En mai 1657, M. de Givry avait obtenu des lettres patentes lui accordant « la faculté de faire établir dans les carrefours, lieux publics et « commodés de la ville et des faubourgs de Paris tel nombre de carrosses, « calèches et chariots attelés de deux chevaux chacun qu'il jugerait à « propos, pour y être exposés depuis les sept heures du matin jusqu'à sept « heures du soir, et être loués à ceux qui en auraient besoin, soit par « heure, demi-heure, journée ou autrement, à la volonté de ceux qui « voudraient s'en servir pour être menés d'un lieu à un autre, où leurs « affaires les appelleraient, tant dans la ville et faubourgs de Paris qu'à « quatre ou cinq lieues aux environs ».

Vers 1662, les voitures sont numérotées afin de pouvoir être reconnues. Défense est faite aux entrepreneurs de prendre pour cochers des vagabonds et des ivrognes.

Voltaire parle des carrosses publics avec admiration : « Ce fut en ce « temps-là, dit-il, qu'on inventa la commodité magnifique de ces carrosses « ornés de glaces et suspendus par des ressorts : de sorte qu'un citoyen de « Paris se promenait dans cette grande ville avec plus de luxe que les « citoyens romains n'allaient autrefois au Capitole ».

C'est de 1649 que date le mot célèbre : « Qu'est-ce que Paris? Le « paradis des femmes, le purgatoire des hommes, et l'enfer des chevaux! »

En 1773, le lieutenant de police voulut que chaque loueur de voitures inscrivit sur des registres spéciaux les noms des personnes qui viendraient lui louer ses voitures ou ses chevaux.

Une ordonnance de 1774 exige que les voitures soient bonnes, les chevaux vigoureux, les cochers polis et tout à fait aux ordres du public. Le prix de la course y est déterminé pour la première fois et fixé à vingt-cinq sous.

Les voitures publiques se développaient également en Angleterre. Là aussi, au XVI<sup>e</sup> siècle, les routes s'étaient améliorées. On les entretenait grâce à un système de barrières et de péages. En France, leur entretien faisait partie des corvées imposées aux paysans.

En 1617, les voyageurs anglais pouvaient louer des chevaux de poste qu'ils trouvaient à des stations distantes de dix milles l'une de l'autre.

Des rouliers les transportaient aussi dans de longs chariots couverts, mais qui allaient fort lentement; il n'y avait que les femmes et les hommes de basse condition qui en usassent. Ces longs chariots furent cependant seuls accessibles aux pauvres pendant longtemps.

La voiture de voyage britannique, appelée *Stage-coach*, ne fait son apparition qu'en 1640. L'intérieur contient six ou huit voyageurs garantis par des rideaux de cuir. Les vitres coûtent encore trop cher. Le cocher est assis entre les deux moutons de l'avant. Derrière les grandes roues est établi le coffre aux bagages, dans lequel prennent encore place des voyageurs d'extérieur, enfoncés jusqu'aux genoux dans de la paille.

En 1649, Chamberlayn, dans un ouvrage intitulé : *L'Etat présent de la Grande Bretagne*, écrit : « Il y a un si admirable moyen « pour les hommes et les femmes de se rendre de Londres aux prin- « cipales villes du pays que le monde n'en a pas encore vu de « pareil; c'est par les *stage-coaches* dans lesquels chacun peut être « transporté partout, sans souci du mauvais temps et des mauvais « chemins.... et cela au bas prix d'environ un schelling par cinq



DOMINATION ESPAGNOLE — XVI<sup>e</sup> SIÈCLE  
BANNIÈRES DE LA HANSE ET DES VILLES HANSEATIQUES

« milles, et avec autant de diligence en une heure que la poste  
« étrangère en peut faire en un jour. »

En 1662, cependant, il n'existe que six de ces admirables *stage-coaches*, et un autre écrivain n'hésite pas à les condamner. « Car, dit-  
« il, ils font venir à Londres les gentilshommes campagnards pour  
« des riens... la facilité du voyage amène aussi, sans nécessité  
« urgente, leurs femmes qui resteraient chez elles si elles devraient  
« venir à cheval; et quand elles arrivent à la ville, il faut qu'elles  
« soient mises à la mode, qu'elles aient de belles robes, qu'elles  
« aillent aux théâtres et aux régals, et elles prennent ainsi une telle  
« habitude de paresse et un tel goût de plaisir qu'elles ne sont plus  
« jamais contentes chez elles. »

Un autre encore demande s'il est bon pour la santé « d'être  
« bloqué dans les mauvais chemins et forcé de patauger dans la  
« boue jusqu'aux genoux; et ensuite de rester exposé au froid jusqu'à  
« ce qu'on soit allé chercher des attelages de chevaux frais pour tirer  
« le coche de son mauvais pas; s'il est bon pour la santé de voyager  
« dans des voitures vermoulues, dont le train ou l'essieu se  
« rompt en route, et de mettre un demi-jour à faire un relai. »

Ce qui donne une assez fâcheuse idée des routes et des voitures de ce temps.

Les premiers *hackney-coaches*, — ce sont les voitures de louage dans les villes, — apparaissent en Angleterre en 1605. Dans le principe, ils ne stationnent pas. Il faut aller les chercher chez le loueur. En 1635, le nombre en est limité à cinquante par ordonnance du gouvernement, et les propriétaires ne peuvent tenir que douze chevaux pour chacun. Mais ils se multiplient malgré la police et le roi, et en 1650, on en compte trois cents.

Ce sont, pour la plupart, d'anciennes voitures de la noblesse. Ce n'est qu'en 1790 qu'on fait des voitures exprès pour servir au public. Elles sont plus petites que les autres.

Le tarif n'était probablement pas élevé. On pouvait aller de la cité à Saint-Giles pour un ou deux schellings.

En 1694, le nombre des voitures de place se trouvait de nouveau limité à sept cents et en 1715 à huit cents. Limiter, interdire, défendre, restreindre et imposer, voilà en quoi consiste le rôle des gouvernements et des autorités, depuis les temps les plus reculés, dans l'invention et le perfectionnement des moyens de transport.

C'est Pascal qui inventa les omnibus. Ils s'appelèrent alors, les carrosses à cinq sols. Mais ce ne fut pas lui qui tira parti de l'invention. Elle fut exploitée par un duc et deux marquis, Arthur Gouffier, duc de Roanès, Jean de Bouschet, marquis de Sourches, et Pierre du Perrin, marquis de Crenan, qui obtinrent le privilège d'établir des voitures suivant, à heures fixes, des itinéraires déterminés, et dans lesquelles chaque voyageur ne paierait qu'un prix modique.

Elles commencèrent à circuler le 18 mars 1662 et Jean Loret, dans sa *Muse historique*, salua leur apparition par des vers que transcrivent les auteurs :

L'établissement des carrosses  
Tirez par des chevaux non rosses  
(Mais qui pourront à l'avenir  
Par leur travail le devenir)  
A commencer d'aujourd'hui même,  
Commodité, sans doute, extrême,  
Et que les bourgeois de Paris  
Considérant le peu de prix  
Qu'on donne pour chaque voyage,  
Prétendent bien mettre en usage,  
Ceux qui voudront plus amplement  
Du susdit établissement  
Scavoir au vrai les ordonnances,  
Circonstances et dépendances,

Les peuvent lire tous les jours  
Dans les placards des carrefours.

Le dix-huit de mars, notre veine  
D'écryre ceci prit la peine.

La première ligne ou *route* établie le 18 mars, allait de la porte Saint-Antoine au Luxembourg; la seconde route, ouverte le 11 avril, de la rue Saint-Antoine à la rue Saint-Honoré; la troisième, qui est du 22 mai, de la rue Montmartre au Luxembourg; la quatrième, du 24 juin, faisait le tour de Paris, dans les deux sens.

Les carrosses étaient à huit places, aux armes et écussons de la ville, les cochers et laquais en casaques bleues, — galonnées de différentes nuances suivant les routes qu'ils suivaient, — la caisse suspendue sur des soupentes. La place coûtait cinq sous.

Lorsque l'on consultait « les placards des carrefours, » comme dit Jean Loret, on y trouvait, entre autres dispositions, « qu'il était fait défense à tous soldats, pages, laquais et tous autres gens de « livrée, manœuvre et gens de bras, de monter dans les carrosses à « cinq « sols, et ce pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois « et des personnes de mérite.»

Les gens de livrée, manœuvres et gens de bras prirent la chose de travers. Le jour où les carrosses à cinq sols de M. le duc de Roanès, de M. le marquis de Sourches et de M. le marquis de Crenan commencèrent à rouler, et quelques trois autres de suite, « non seulement ils se mirent à suivre les carrosses à grandes huées et à grands « coups de pierre, mais aussitôt des commissaires postés en divers

« endroits, s'étant saisis de quelques-uns firent cesser le désordre. »  
Un cocher, malgré sa livrée bleue aux armes du roi, avait été blessé à la tête, le lendemain de l'ouverture de sa route, rue des Francs-Bourgeois, par une pierre que lui avait jetée un laquais, et le lieutenant civil dut promulguer, le 15 avril, un arrêté faisant défense « à tous laquais, « vagabonds et gens sans aveu de commettre aucune insolence ni excès « contre les cochers et les laquais des carrosses à cinq sols sous peine

« du fouet et de plus grande punition au besoin, et à « toutes sortes de personnes de quelque qualité et condi- « tion qu'elles fussent, de leur apporter aucun trouble ni « empêchement, ni de faire aucune violence aux cochers, « soit pour les faire avancer sans avoir préalablement « payé ou de les vouloir contraindre de se détourner « de leur route sous quelque autre prétexte ou occasion « que ce pût être à peine de cinq cents livres d'amende.»

Pendant, « chacun après deux ans durant », ajoute Sauval qui raconte la chose, « trouva ces carrosses si « commodes que des auditeurs et maîtres des comptes, « des conseillers du Châtelet et de la Cour ne faisaient « aucune difficulté de s'en servir pour venir au Châtelet « et au Palais, ce qui fit augmenter le prix d'un sol; « jusque-là que le duc d'Enghien s'en est servi par « occasion. Mais que dis-je? le roi, passant l'été à

« Saint-Germain où il consentit que tels carrosses vinsent, lui- « même par plaisir monta dans un, et du château où il logeait vint de « nouveau trouver la reine-mère. Nonobstant cette grande vogue « l'usage de ces carrosses, trois ou quatre ans après leur établissement, « fut si méprisé qu'on ne s'en servait presque plus, et ce mauvais succès « fut attribué à la mort prématurée de Pascal, célèbre mathématicien, « mais plus célèbre encore par ses *Lettres au provincial*; car, à ce qu'on « dit, il en était l'inventeur aussi bien que le conducteur et de plus





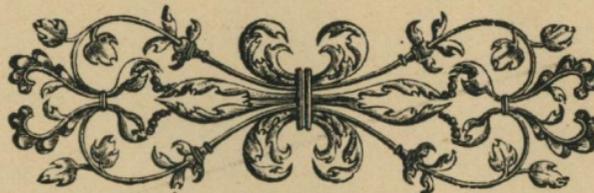
DOMINATION ESPAGNOLE — XVI<sup>e</sup> SIÈCLE  
CHAR DE LA MUSIQUE DES MARCHANDS

« l'on veut qu'il en eût fait l'horoscope et mise au jour sous certaine  
« constellation, dont il aurait bien su détourner les mauvaises in-  
« fluences. »

Et voilà pourquoi les carrosses à six sols disparurent, pendant

un siècle et demi, jusqu'à ce que l'on eût trouvé le moyen, sans  
doute, de conjurer les effets de cette constellation nuisible.

Les carrosses ne manquaient pas non plus dans les Pays-Bas  
où le luxe était grand à cette époque.



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES



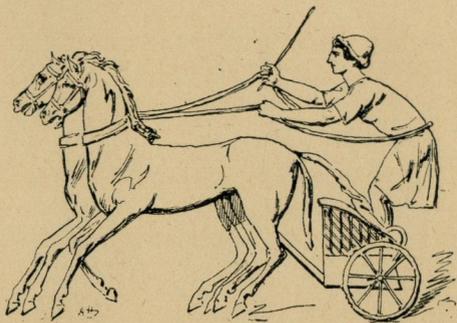
# CORTÈGE HISTORIQUE

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. — Fliquette 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.

