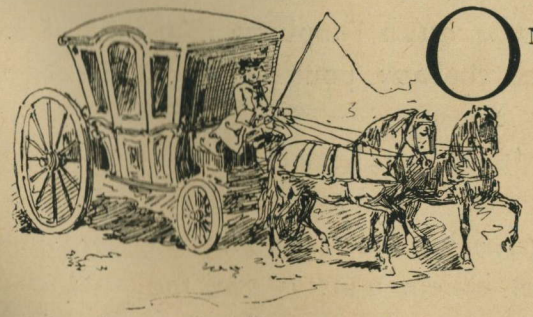
DOMINATION ESPAGNOLE — XVIe SIÈCLE

CHARIOTS DE TRANSPORT DE LA HANSE

CHAPITRE XI



On trouve à Paris au XVIIe siècle, des adresses de carrossiers et de loueurs qui tiennent de beaux et magnifiques carrosses de louage pour les princes, ambassadeurs et grands seigneurs étrangers.

Les rues et les portes des hôtels s'élargissent de plus en plus pour laisser passer les équipages.

J'ai signalé les carrosses à portières ouvrantes et solides, occupant toute la hauteur de la caisse. Sous Louis XIV on les appelle carrosses modernes.

De grands progrès sont réalisés à cette époque. Des formes nouvelles apparaissent.

Telle est la berline. Elle a deux brancards à son train, au lieu d'un, et entre ces brancards sont tendues, du train de devant à l'essieu d'arrière, deux fortes soupentes qui portent la caisse à quatre places; il y a des berlines à deux places, dites vis-à-vis.

Les chaises sont les voitures à deux roues. La boîte descend quelquefois plus bas que les brancards; alors on y entre par derrière. La *fliguette* est une voiture de plaisance à deux roues, découverte et légère. Je ne décris pas en détail toutes les variétés des voitures qui vont être dorénavant imaginées.

Les litières se sont depuis longtemps transformées en chaises à porteurs. En 1617, Louis XIII a accordé à Pierre Petit, Jean Regnault d'Ezanville et Jean Douet, la permission d'établir des chaises à bras à porteurs à la disposition du public, avec privilège pendant dix ans.

Les brouettes, roulettes et vinaigrettes sont des boîtes portées sur deux roues, munies de ressorts et traînées par un homme ou deux. La brouette a été permise en 1669, mais elle ne s'est pas maintenue longtemps, et n'a jamais été « bien portée ». Elle est

restée la voiture du peuple. Les gens aisés ont toujours préféré la chaise à porteurs.

La diligence, le berlingot et le carrosse-coupé sont des carrosses qui n'ont qu'un siège à l'arrière, comme notre coupé moderne, avec des glaces sur le devant.

Tous ces changements ne vont point sans grands progrès dans la fabrication. L'une des améliorations les plus importantes à noter c'est l'invention des ressorts.

« Les ressorts, dit un dictionnaire, ont pour les voitures un « avantage immense. Non seulement ils épargnent les cahots aux « voyageurs, mais ils facilitent le tirage. Les chocs provenant des « irrégularités de la route se trouvent amortis. Les forces vives déve- « loppées dans un sens étant restituées par le jeu des ressorts en « sens contraire, le cheval n'a a supporter qu'un effort moindre à « peu près constant au lieu d'efforts sans cesse variables ».

C'est pour la première fois en 1670, aux brouettes inventées par Dupin, que l'on trouve des ressorts d'acier. Dupin y avait appliqué sous le devant deux ressorts coudés qu'il rattachait à l'essieu. Celui-ci montait et descendait sous le siège, dans une gaine.

Thomas soumet en 1703 à l'Académie un petit ressort en spirale qui doit être posé à l'intérieur des courroies doubles supportant les caisses.

On intercale d'abord les ressorts d'acier entre le fond de la caisse et l'extrémité des courroies de suspension. Le gros bout du ressort est alors appliqué contre la caisse, le bout mince attaché à la courroie.

Les caisses suspendues par des courroies à des moutons suggérèrent l'idée des ressorts courbes, en forme de **C**, fixés au train par le bas et supportant une courroie de suspension par le haut. Les longues soupentes en cuir inspirèrent l'idée du ressort horizontal et du ressort coudé.

Les ressorts, diminuant la vibration de la caisse, permettent de la faire moins solide et, partant, plus légère.

« Quand une roue, avec des ressorts, rencontre un obstacle, dit Thrupp pour expliquer leur action sur le tirage, l'élasticité des ressorts amortit le choc et permet à la roue de passer sans soulever tout le poids de la voiture. »

Un certain Samuel Pepy, Anglais, grand amateur de voitures, parle dans ses mémoires des avantages des voitures à ressorts qu'il a essayées en 1665 et de la facilité avec laquelle elles dépassent les autres. Il y a des traits curieux dans ces mémoires, par exemple :

« *Avril*, 30. 1669. Été, dit-il, chez le carrossier et trouvé des dames « assises dans une voiture qui doit être finie demain, Madame la « marquise de Winchester et Madame Bellasis, *mangeant du pain et « du beurre et buvant de la bière*. L'argenture de ma voiture est « terminée mais il n'y a pas encore de vernis. Je suis resté jusqu'à « ce que les peintres l'y eussent mis, à huit heures du soir. Ce « vernis sèche à peu près aussi vite qu'on l'applique. J'ai envoyé le « soir même mon cocher et mes chevaux pour amener la voiture « chez moi. »

Cependant les ressorts ne prirent que lentement de l'extension en Angleterre. Quant à la France, on voit dans un traité de carrosserie, écrit par Roubo en 1770, qu'ils n'y étaient employés encore que partiellement à cette époque. Ils étaient adaptés aux moutons des voitures anciennes et placés verticalement; les courroies de suspension allaient du bout supérieur des ressorts s'attacher directement au fond de la caisse; et comme les courroies étaient fort longues, on se plaignait beaucoup des mouvements de la machine.

Roubo doutait encore que les ressorts servissent à grand'chose.

Il semble qu'à beaucoup de points de vue, la carrosserie n'était guère moins avancée dans le courant du XVIIIe siècle qu'aujourd'hui. Les bois de construction étaient choisis avec grand soin, la

RÈGNE DES ARCHIDUCS ALBERT & ISABELLE — XVIIe SIÈCLE

VOITURE RUBENS ET ESCORTE

forme des caisses et la flèche des panneaux étaient réglées par des dessins fort soignés, les châssis des portières fort bien faits.

Les voitures, à cause de la tige qui unissait l'avant et l'arrière du train, devaient être suspendues très haut. Les berlines dont la caisse pendait entre les deux brancards du train pouvaient descendre plus bas.

La rapidité, grande pour le temps, d'un coche qui allait de Paris à Lyon, lui fit donner le nom de *diligence* qui était attribué antérieurement, à des voitures plus légères que le carrosse, et qui a été rendu, plus tard, à ces doubles coches de voyage que nous avons tous encore vus.

En Belgique, le XVIIIe siècle nous montre encore la longue patache de voyage à quatre roues, bordée d'osier, à paniers latéraux, et à rideaux que l'on relève par le beau temps.

Il faut dire un mot de la chaise de poste, dont la caisse n'était guère plus grande que celle d'une chaise à porteurs et avait sa porte sur le devant, ferrée au fond, qui s'ouvrait en retombant du côté du cheval. Elle était suspendue sur deux grandes roues, très légères, et située en avant des roues; les brancards étaient fort longs et le poids portant sur le cheval assez considérable. Le mode primitif de suspension consistait en courroies. Plus tard, la chaise fut supportée par des ressorts d'acier, deux ressorts droits par derrière et deux ressorts courbés unissant le devant de la caisse à la traverse qui joignait les brancards.

Le comte Gozzadini décrit le cabriolet qui fut introduit de Paris à Florence en 1672 : « Une machine ayant un siège courbe posé sur « deux longs brancards flexibles qui s'appuyaient par un bout sur « un cheval et par l'autre sur deux roues. »

Il y avait aussi des cabriolets fermés qui ne consistaient qu'en une « coquille », surmontée d'un « capuchon » composé de trois cerceaux de fer qu'on pouvait monter ou descendre.

On se préoccupait déjà, alors, de construire chaque voiture aussi légèrement que le permettait la nature du terrain qu'elle était destinée à parcourir. On reconnaissait que c'était folie de faire tirer aux chevaux un poids inutile.

La question de l'influence des roues sur l'état des routes avait été mise sur le tapis depuis longtemps. Vers la fin du XVIme siècle, en Angleterre, la circulation des longs chariots de voyage avait donné lieu à une grande querelle entre les propriétaires de chariots et les entrepreneurs chargés de l'entretien des routes.

Ceux-ci se plaignaient que les lourds chariots à roues étroites creusaient des ornières qui atteignaient parfois un pied de profondeur. La question fut portée devant le Parlement, qui encouragea le développement des roues larges en les exemptant des péages et persécuta les propriétaires de chariots à roues étroites.

Il recommanda les roues de seize pouces de large à la jante, croyant qu'elles feraient l'office de rouleaux et aplaniraient les chemins.

On a le dessin d'un chariot de 1763, à quatre roues, avec un essieu antérieur très court, et tel que le plan extérieur des roues de devant corresponde au plan intérieur des roues de derrière. Les roues ont chacune quinze pouces de large à la jante, et le chariot trace sur la route un sillage qui n'occupe pas moins de cinq pieds.

Après plusieurs années on reconnut l'inconvénient de forcer les charretiers à transporter partout ces roues larges et pesantes et on leur laissa le soin de choisir des roues assez étroites pour rouler légèrement et assez larges pour ne pas enfoncer dans le terrain et ne pas abîmer les chemins. On reconnut qu'ils étaient les premiers intéressés à trouver la solution du problème.

CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES

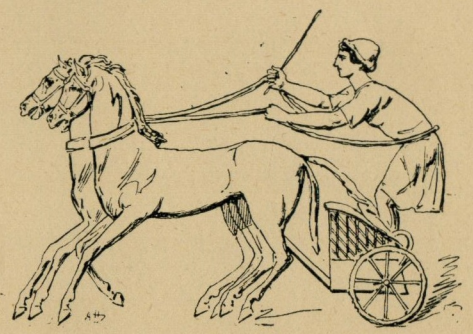
CORTÈGE HISTORIQUE

DES

MOYENS DE TRANSPORT

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

1835



1885

BRUXELLES

LIBRAIRIE UNIVERSELLE DE Vve 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,* IXe *siècle.* — Litière avec escorte. — Joueurs de buccine.

PL. VI. — *Sous Charlemagne,* IXe *siècle.* — Char princier.

PL. VII. — *Époque des Croisades,* XIe *siècle.* — Sonneurs de lituus. — Char de guerre.

PL. VIII. — *Époque des Croisades,* XIe *siècle.* — Civière. — Porteurs. — Mulets chargés.

PL. IX. — *Époque communale,* XIIIe *siècle.* — Voiture de voyage des dames nobles. — Sonneurs de bazuin.

PL. X. — *Époque communale,* XIIIe *siècle.* — Équipage de chasse et porteurs.

PL. XI. — *Époque communale,* XIIIe *siècle.* — Chariot de transport de guerre et cavaliers.

PL. XII. — *Époque communale,* XIIIe *siècle.* — Voiture de dames.

PL. XIII. — *Règne de la maison de Bourgogne,* XVe *siècle.* — Voiture de voyage avec escorte.

PL. XIV. — *Règne de la maison de Bourgogne,* XVe *siècle.* — Litière de châtelaine.

PL. XV. — *Domination espagnole,* XVIe *siècle.* — Char branlant.

PL. XVI. — *Domination espagnole,* XVIe *siècle.* — Tambours et fifres de la Hanse.

PL. XVII. — *Domination espagnole,* XVIe *siècle.* — Barge faisant le service sur le canal de Bruges à Gand.