

*à Monsieur Salomon Neimach
lib. brs de l'Institut, de
hommage empressé
G. Bienaymé*

LE
COÛT DE LA VIE

A PARIS

A DIVERSES ÉPOQUES

MOYENS DE TRANSPORT PUBLICS

PAR

GUSTAVE BIENAYMÉ

EXTRAIT DU « JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS »

BERGER-LEVRAULT ET C^{ie}, LIBRAIRES-ÉDITEURS

PARIS

5, RUE DES BEAUX-ARTS

NANCY

18, RUE DES GLACIS

1902

LE
COÛT DE LA VIE
A PARIS

A DIVERSES ÉPOQUES

MOYENS DE TRANSPORT PUBLICS (1).

Sans avoir la prétention de traiter à nouveau des moyens de transport à Paris, dont l'étude historique et statistique a été si bien faite, il y a plusieurs années (2), nous voulons essayer ici de dégager de cette étude ce qui concerne les prix, de l'exposer avec quelques indications trouvées ailleurs et d'établir ainsi le coût successif de la locomotion parisienne.

VOITURES DE PLACE.

PRIX DES CHAISES ET VOITURES DE PLACE DANS PARIS AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES.

Les chaises à porteurs et les chaises roulantes. — La plus simple manière d'aller sans marcher d'un point à un autre de Paris a été mise, pour la première fois, à la disposition du public par le privilège d'exploitation des chaises à porteurs, concédé en 1617 (3). Auparavant, ce moyen de transport n'avait été accessible qu'à « ceux qui en voulaient avoir en leur maison pour leur usage et [celui] de leur

(1) Voir *Journal de la Société de statistique de Paris*, numéros de février 1895, p. 57; octobre 1895, p. 353; octobre 1896, p. 375; mars 1897, p. 83; novembre 1898, p. 369; novembre 1899, p. 366; mars 1901, p. 93; septembre 1901, p. 293 et mars 1902, p. 87. — Tirages à part (1900 et 1901); Paris, Berger-Levrault et C^{ie}, 5, rue des Beaux-Arts, et G. Roustaou, 5, quai Voltaire.

(2) Alfred Martin, *Étude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris, etc.* Paris, Imprimerie Nationale, 1894. — Au lieu de renvoyer aux pages de cet ouvrage remarquable où sont cités les documents utilisés par l'auteur, il a paru préférable d'indiquer ces documents mêmes, au texte desquels nous nous sommes toujours reporté, sans les distinguer de nos propres trouvailles.

(3) Lettres patentes du 22 octobre 1617. — Voir au tableau graphique XV, p. 12, le simple trait indiquant ce fait.

famille seulement (1) », ce qui continua à leur être loisible. Dans l'acte primitif en question, non plus que dans plusieurs concernant des concessions de privilège, il n'est mention de prix, et ces véhicules, d'abord découverts puis couverts à la mode anglaise, ne furent pas tarifés davantage pendant une période aussi longue que probablement fertile en contestations. On sait qu'en 1692 se trouvaient des chaises à deux porteurs pour un écu par demi-journée (2) et qu'en 1764 la journée entière coûtait 5 à 6 livres et l'heure de jour 15 sous (3). Enfin (1782), se rencontre une ordonnance de police (4) qui fixe les prix « tant de jour que de nuit ». C'est 30 sous pour la course ou la première heure et 24 sous pour les suivantes.

Cet acte paraît être aussi le plus ancien réglant le coût des « chaises roulantes » traînées par des « tireurs de chaises », lesquelles bien qu'ayant été l'objet d'un brevet en 1639 (5), n'avaient pu, après contestations, être livrées au public qu'en 1671 (6). Ces sortes de boîtes, montées sur roues et munies de ressorts, dont les noms de « brouette, roulette et vinaigrette » désignaient des variétés sans doute d'inventions successives (7), semblent donc avoir été payées à l'amiable comme les chaises à porteurs, et l'on sait qu'en 1692 on trouvait des « chaises à ressort » traînées par un seul homme à un écu par jour ou 10 sous par heure (8). On sait aussi qu'en 1754 et en 1767, le prix usuel de la « brouette » était de 12 sous par heure (9). C'était sans doute une augmentation de 2 sous pour le même service du même véhicule; mais — nous le répétons — c'est l'Ordonnance de 1782 qui paraît avoir établi le premier tarif officiel des tireurs de chaises. Il fixait, pour le jour, la course à 18 sous; la première heure de même et les heures suivantes à 16 sous; pour la nuit (de 11 heures du soir à 6 heures du matin [10]), la course et la première heure furent de 20 sous et les heures suivantes de 16 sous comme celles de jour. La même Ordonnance de 1782 défendait aux porteurs et tireurs de chaises d'exiger, pour l'intérieur de Paris, des prix plus élevés que ceux ci-dessus, leur permettant, en cas de courses à la campagne ou autres travaux extraordinaires, tels que port de fardeaux, de meubles et déménagements, de traiter de gré à gré.

Postérieurement à 1782, le transport au moyen des porteurs et des tireurs de chaises paraît avoir duré quelques années encore. Le fait est qu'on trouve leur tarif resté le même en 1786 (11). Sans doute que déjà la locomotion à bras d'hommes

(1) Lettres patentes ci-dessus.

(2) A. de Pradel, *Le Livre commode des adresses pour 1692*. — Voir au tableau graphique XV l'indication des prix par des chiffres et celle de leur durée par des traits.

(3) *Almanach parisien* de 1764.

(4) Du 31 mai 1782.

(5) Ordonnance de police du 24 mai 1639. — Delamare, *Traité de la police, etc.*, t. IV, p. 451.

(6) *Id.* — Lettres patentes de mai 1669 et Ordonnance de police du 28 avril 1671. — Voir au tableau graphique XV le simple trait indiquant ce fait.

(7) Nous ne savons si les « chaises à soufflet », dont le nom explique la disposition, quant à la partie supérieure, étaient restreintes au service des particuliers. Dans le doute, les espèces de chaises roulantes dénommées dans les documents officiels sont seules indiquées au tableau XV.

(8) A. de Pradel, *Le Livre commode des adresses pour 1692*.

(9) *Journal du citoyen* de 1754. — *Indicateur parisien* de 1767.

(10) C'était l'inauguration, en ce qui concernait les chaises roulantes, du tarif de nuit, tandis que, comme on vient de le voir, la distinction des services diurne et nocturne n'était pas faite pour les chaises à porteurs.

(11) *Le Voyageur à Paris* pour 1786.

tendait à laisser la place à la traction avec des chevaux et que, seuls, les gens arriérés persistaient à pratiquer un système aussi rudimentaire.

Les carrosses et fiacres de place. — En laissant de côté le doute qui plane autant sur la création des carrosses de louage à Paris que sur l'étymologie du nom de « fiacre » donné aux carrosses et à leurs cochers depuis maintenant plus de deux siècles et demi (1), il y a à retenir ici, comme la date la plus ancienne concernant notre sujet, celle de 1623. C'est la date du document (2) où il est question, pour la première fois, semble-t-il, de prix pour la journée d'un « coche ou carrosse à deux chevaux » allant « tant par la ville qu'aux environs jusques à trois lieues » ; mais, ne nous occupant présentement que des voitures circulant dans la ville même, nous ne relèverons qu'en passant les 7 livres qu'il en coûtait.

Quoique n'indiquant pas les conditions pécuniaires du service, des actes établissant, pour ainsi dire, la généalogie des voitures de louage sont à citer ci-après : c'est d'abord celui de 1650 qui concède le privilège « de fournir..... dans la ville et fauxbourgs et vicomté de Paris de grandes et petites carrioles de louage et de traverse attelées d'un, deux ou trois chevaux selon le besoin qu'on en aura, à l'instar des carrosses de louage et de traverse qui y sont établis, comme aussi de fournir des litières et brancars de louage, le tout pour la commodité publique, etc. (3) ». C'est ensuite un acte de 1657 concédant le privilège de faire établir dans les carrefours, lieux publics et commodes de la ville et faubourgs de Paris « tel nombre de carrosses, calèches et chariots attelées de deux chevaux chacun..... pour être exposés depuis les sept heures du matin jusqu'à sept heures du soir..... et être loués à ceux qui en auront besoin soit par heure, demie-heure, journée, demie-journée ou autrement (4) ». C'est enfin un acte de confirmation en 1664 (5).

Des documents de la même année (6) et de 1666 (7) doivent être réservés pour être utilisés ultérieurement en même temps que ceux relatifs aux environs de Paris. Les prix donnés par le dernier (1666) [de 20 sous pour la première heure, 15 sous pour les autres heures et 3 livres 10 sous pour la demi-journée] paraissent s'appliquer autant au parcours de l'intérieur qu'aux courses suburbaines par des calèches à un cheval et à 4 places créées en 1664.

On ne trouve pas de condition de prix pour des voitures très légères à un cheval, véritables chaises roulantes pour deux personnes dont le succès fit momentanément délaisser les carrosses. Il n'est pas sûr que ces véhicules dit « à la grenan (8) », qui furent alors, en quelque sorte, ce que devaient être les cabriolets dans la première moitié du XIX^e siècle, aient été affectés exclusivement au service de Paris.

L'acte de 1685 (9), qui n'est pas non plus spécial à ce service, en donne claire-

(1) Sauval, *Histoire et recherche des antiquités de la ville de Paris*. Paris, 1724, t. 1^{er}, p. 193.

(2) Arrêt du Parlement du 25 février 1623.

(3) Lettres patentes du 5 mars 1650.

(4) *Id.*, mai 1657.

(5) *Id.*, décembre 1664.

(6) *Id.*, 10 septembre 1664.

(7) Arrêt du Parlement du 3 septembre 1666.

(8) Du nom de l'un des concessionnaires, le marquis de Grenan. Cf. A. Martin. *Étude historique, etc.*, p. 20.

(9) Lettres patentes d'août 1685. — Voir le tableau graphique XV pour cette date et pour celles du XVIII^e siècle.

ment et séparément le tarif pour les carrosses et calèches attelées de deux chevaux : 25 sous pour la première heure, 20 sous pour les suivantes et 4 livres 10 sous par demi-journée (1).

Pourtant on citait, en 1692 (2), des calèches à 20 sous l'heure stationnant sur plusieurs places; mais, si certains cochers marchèrent alors au-dessous du tarif, le contraire se produisit dans d'assez grandes proportions, en 1725, pour faire ordonner le maintien rigoureux des prix (3). Ceux-ci étaient encore les mêmes en 1764 (4); mais, en 1774 (5), le paiement de la course, compris jusque-là implicitement dans celui de la première heure, fut spécifié (25 sous).

En 1779 (6) apparurent les prix de nuit. Celle-ci allait, dès lors, jusqu'à la fin du siècle, être réputée administrativement durer de 11 heures du soir à 6 heures du matin, de même que le jour devait durer de cette dernière heure à 11 heures du soir. Pendant la nuit donc, la course fut de 30 sous et l'heure de 40. Pour le jour, des voitures nouvelles marchèrent au tarif de : 30 sous la première heure et 25 sous les suivantes, tandis que les voitures déjà existantes restaient taxées comme avant. Cela dura pour elles au moins l'année suivante (7).

Entre temps (8), l'imitation de nos voisins, qui sévissait, fit adopter à Paris des « voitures anglaises à arc et à ressort » au prix : pour le jour, de 30 sous la course; 36 sous la première heure et 30 sous les suivantes; pour la nuit, de 36 sous la course et 45 sous l'heure. La persistance de ces nouvelles voitures n'est pas sûre; mais leur tarif resta à très peu près (9) applicable, à la fin de la même année (10), à toutes voitures existantes ou à mettre ultérieurement en service et cet état de choses, qui consistait en une augmentation partielle, fut prorogé jusqu'en 1787.

Alors (11), on revint au tarif de 1779 et cela dura jusqu'à l'établissement de la liberté des voitures de louage en 1790 (12), laquelle ne prit fin que dans les derniers mois du XVIII^e siècle. L'acte en vertu duquel fut reprise la réglementation de police des voitures à Paris, en même temps que leur était imposé de nouveau un tarif, appartient, par l'autorité d'où il émanait et par sa date, à l'administration moderne de la Ville (13).

(1) Confirmation par lettres patentes du 20 janvier 1696; Ordonnance de police du 11 avril 1697 et lettres patentes du 14 janvier 1716.

(2) *Le Livre commode, etc.*

(3) Ordonnance de police du 2 mai 1725.

(4) *Almanach parisien* de 1764.

(5) Ordonnance de police du 1^{er} juillet 1774.

(6) Lettres patentes du 17 février 1779.

(7) Ordonnance de police du 18 avril 1780. — Ce maintien du tarif de jour, dont la durée est inconnue, n'est pas indiqué au tableau graphique XV, pour ne pas le compliquer.

(8) Arrêt du Conseil du 22 mars 1784.

(9) Il n'y avait de différence que pour l'heure de nuit qui reprenait le chiffre de 40 sous, comme en 1779.

(10) Arrêt du Conseil du 11 novembre 1784.

(11) Ordonnance de police du 17 août 1787.

(12) Décret de l'Assemblée nationale du 24 novembre 1790.

(13) Ordonnance du préfet de police du 11 vendémiaire an VIII (3 octobre 1800). — Il n'en a pas moins paru intéressant d'indiquer le nouveau tarif sur le tableau graphique XV, auquel, du reste, il appartient chronologiquement, pour faire juger de la différence qu'il présente avec le dernier tarif de l'ancien régime.

PRIX DES VOITURES DE PLACE DANS PARIS AU XIX^e SIÈCLE.

Le prix des voitures de place dans Paris a été réglementé plus de vingt fois pendant le XIX^e siècle ; il serait par conséquent fastidieux d'exposer ces prix, ainsi que toutes les dispositions y relatives : de jour et de nuit, à la course, à l'heure, etc. Il semble préférable de renvoyer les curieux de tant de détails à leur représentation graphique (1) et à la récapitulation des prix, des actes et des dates en forme de tableau, concernant les diverses conditions de transport modernes (2). Les variations saillantes vont donc être seules indiquées ci-après et, pour plus de clarté, séparément par espèce de voiture, dans l'ordre chronologique pour chacune (3).

Les cabriolets de place à 2 et à 4 roues. — Un unique cheval, deux roues, une banquette pour deux personnes outre le cocher, imparfaitement abrités, tels étaient les éléments du plus simple des véhicules généralement en usage quand cessa la liberté — sans doute dégénérée en licence — donnée révolutionnairement aux moyens de transport parisiens.

Le cabriolet semble avoir été le successeur médiat de cette véritable chaise roulante à traction équestre dont nous avons dit que la vogue avait commencé à la fin du XVI^e siècle. Les prix officiels de la nouvelle et capricante voiture datent de 1801 (4), et les Parisiens, préférant sa vitesse relative à la lenteur des vastes fiacres qui continuaient à rouler aussi lourdement que sous l'ancien Régime, payèrent alors, de jour (5), la course 1 fr. ; la première heure, 1 fr. 25 c. et les suivantes 1 fr. En 1817, ces prix furent augmentés chacun de 25 centimes et restèrent ainsi fixés jusqu'en 1825. Il n'y eut de tarif de nuit qu'à partir de cette date (6) et, en même temps, les heures diurnes atteignirent, et cela pour dix ans, le taux le plus élevé que l'on rencontre dans la période des cabriolets à 2 roues. Il est vrai qu'entre temps (1829), il y eut un premier essai de course au quart d'heure, à raison de 60 centimes chaque avec 2 centimes 1/2 par minute en sus ; mais ce tarif, facultatif du reste, fut éphémère (7).

Enfin, après un retour pendant quinze ans (1835-1850) aux conditions antérieures, un dernier changement mit : pour le jour, la course à 1 fr. 10 c. et l'heure à 1 fr. 50 c. ; pour la nuit, la course à 1 fr. 75 c. et l'heure (8) à 2 fr. 50 c. Cette fixation de l'heure de nuit avait toujours été là même.

C'est sur ces prix, revenus à un faux guère supérieur à celui du début, que fini-

(1) Voir le tableau graphique XVI, p. 13.

(2) Voir le tableau récapitulatif concernant les principales espèces de voiture, p. 15.

(3) Plusieurs de ces indications ne paraîtront pas concorder avec celles contenues dans les *Guides*, *Manuels*, *Almanachs* et autres publications contemporaines à l'usage des étrangers. Néanmoins, il a paru que le texte des documents officiels devait être tenu pour plus exact que celui de petits ouvrages sujets à erreurs de rédaction et à fautes typographiques.

(4) Ordonnance du préfet de police du 16 pluviôse an IX (2 février 1801). — Pour les actes ultérieurs de la période moderne, voir leur nature et leur date précise au tableau récapitulatif, p. 15.

(5) La durée administrative du jour alla, dès lors, de 6 heures du matin à minuit.

(6) Ordonnance du préfet de police du 25 novembre 1825.

(7) Il ne figure pas au tableau graphique XVI pour ne pas le charger.

(8) C'est le tarif de 1850 qui a supprimé, pour toutes sortes de voitures, la très vieille distinction de la première heure et des heures suivantes.

rent les cabriolets proprement dits, dont la durée est attestée encore en 1853 par un document du temps. Ils étaient, à cette date, aussi nombreux que les fiacres et, transformés bientôt, ils continuèrent à leur faire concurrence.

Cette transformation, en conservant essentiellement coffre et capote, ajoutait aux grandes roues deux petites fixées à un train supportant un siège. Ainsi, le cocher débarrassait de sa présence les voyageurs; mais, ceux-ci n'en furent guère matériellement plus à l'aise, car les places étaient réduites à deux par la diminution de la largeur de la caisse. Il n'est pas sûr que, par l'adjonction d'un strapontin, une troisième place ait pu devenir dès alors facultative. Ces dispositions principales avaient été essayées avant la disparition du cabriolet et, à défaut de documents écrits établissant l'existence, dix ans plus tôt (vers 1843), de véhicules affectés à un service analogue, elle est attestée par des témoignages d'anciens loueurs et cochers qu'il nous a été donné de recueillir. A en croire ces vieilles gens du métier et aussi le souvenir assez vivace de contemporains, la course (1) coûtait d'abord 80 centimes et très peu après 90, de sorte qu'avec le pourboire de 10 centimes d'usage général à l'époque (2), le tout allait à 1 fr. La commodité de n'avoir pas à se faire rendre de la monnaie avait fait accepter facilement l'augmentation, et le coût nouveau étant encore un peu plus modéré que celui des cabriolets dut déterminer leur abandon.

Pourtant, le nom survécut dans l'appellation de voitures similaires à 4 roues, tel le « cabriolet-compteur » dont l'invention, à peine essayée, devança les autres tentatives de tarif horo-kilométrique. Tel aussi le « cabriolet-mylord » inauguré en 1852 et qui ne tarda pas à ne garder que la seconde partie du nom, bien vite francisée en « milord ». Il coûtait, de jour, 1 fr. 25 c. la course et 1 fr. 50 c. l'heure (3).

Enfin, c'est la voiture découverte du même genre, appelée longtemps « victoria » — le nom est devenu spécial aux voitures de maître ou de remise — qui devait persister pour rendre aux Parisiens les mêmes services que les fiacres à un cheval. Les victorias et les voitures découvertes eurent d'abord un tarif différent, puis en eurent un commun depuis 1866. Ce dernier qui est, le jour, de 1 fr. 50 c. par course et de 2 fr. par heure; la nuit, de 2 fr. 25 c. la course et de 2 fr. 50 par heure, n'a pas changé depuis un tiers de siècle et plus (4). Il dure encore pour conduire l'habitant de notre ville, agréablement dans la belle saison et, trop souvent malgré lui, par le mauvais temps.

Les fiacres à un cheval ou coupés de place. — Les voitures de place fermées (bien plus légères que les fiacres dont on continue à leur donner le nom) que l'on a aussi appelées « coupés » ou plus ordinairement « petites voitures », commencèrent en 1841 à faire une concurrence sérieuse aux cabriolets. Il n'en coûtait pas plus que pour ceux-ci de pouvoir disposer, complètement abrité, de deux places au fond et d'une, par devant, facultative, sur un strapontin comme celui des voitures découvertes. Ainsi qu'il vient d'être dit, à propos de la supplantation des cabriolets à 2 roues par ceux à 4 roues postérieurement à 1853, le tarif des derniers différa peu

(1) Les prix autres que celui de la course de jour n'ont pas été retrouvés.

(2) Voir *Journal de la Société de statistique de Paris*, numéro de mars 1904, p. 105. — Tirage à part.

(3) Les prix de nuit ne nous sont pas connus, ceux de jour ne figurent pas au tableau qui récapitule les tarifs pour ne pas le compliquer.

(4) Il y a pourtant à tenir compte de la fixation du tarif de nuit à minuit et demi depuis 1862.

d'abord du tarif des voitures fermées à 2 ou 3 places. Cette quasi-parité dura pendant que circulèrent, plus ou moins modifiées, les « lutéciennes, citadines, delta, etc. » et les autres que la « Compagnie impériale des voitures de Paris » fit rouler en vertu de son monopole (1855); mais quand (1866) de nouvelles sociétés, dont la « Compagnie générale des voitures à Paris » était la plus importante, profitèrent de la liberté rendue à l'exploitation de leur industrie, la parité de tarif s'établit. C'est ainsi que le prix, pour être enfermé ou à découvert, est resté pareil jusqu'à présent.

En somme, après des oscillations répétées, qui se localisèrent dans une période d'une quinzaine d'années pour les soixante-dix années écoulées depuis la mise en service des fiacres à deux places, l'augmentation du coût a été de 25 centimes par article du tarif de jour, celui le plus usuel. De nuit, l'augmentation a été plus grande pour la course; mais le prix de l'heure, sauf une très courte exception, est resté le même (1).

Les carrosses ou grands fiacres. — Alors que les Parisiens affairés ou économes n'avaient, pour être transportés seuls ou à deux, que les cabriolets, ceux moins pressés, pourvus de bagages ou en famille, trouvaient, comme à la fin du xviii^e siècle, à se faire traîner par deux chevaux, généralement efflanqués dans les vénérables, laides et grinçantes machines dont les services venaient d'être tarifés à nouveau en 1800. Ces véhicules, que l'antique nom de carrosse et celui de fiacre, vieux de plus de deux cent cinquante ans, continuaient à désigner simultanément, conduisaient à des conditions plus onéreuses qu'avant la période de liberté donnée en 1790 aux moyens de transport. C'était, de jour, 1 fr. 50 c. par course, 2 fr. pour la première heure et 1 fr. 50 c. pour les suivantes; de nuit, 3 fr. pour la course, 4 fr. pour la première heure et 3 fr. pour les suivantes. En 1804, un tarif, qui n'allait pas varier pendant presque le quart du nouveau siècle, confirma les prix de jour; mais il n'y fut pas question des autres. Ainsi que pour les cabriolets, on ne revint à prévoir les conditions pécuniaires pendant la nuit que quand (1825) une fixation générale intervint.

Après, durant une série plus que trentenaire, il y a eu, dans les prix du jour, des changements fréquents, dont plusieurs très rapprochés, et pendant les vingt années suivantes, tous les prix ont varié souvent (2), notamment trois fois en 1857 avant d'arriver au tarif de 1877, qui est toujours en vigueur. Voici les prix : de jour, la course 2 fr. et l'heure 2 fr. 50 c.; de nuit, la course 2 fr. 50 c., et l'heure 2 fr. 75 c. C'était, pour la course et l'heure de jour les plus usitées et les seules comparables comme ayant constamment été taxées pendant le siècle, une augmentation du tiers et du quart dans ce laps de temps.

Voitures de place diverses. — A plusieurs reprises, des conditions particulières de tarif ont été faites à des voitures de formes diverses tels que les « cabs », les « paniers », les fiacres-affiches, etc., et, de nos jours, les « landaus »; mais le commun des Parisiens s'est à peine servi de ces véhicules et se sert fort peu des derniers.

A part ces exceptions, les tarifs s'appliquent uniformément à toutes voitures de

(1) En tenant compte du recit jusqu'à minuit et demi du tarif de jour.

(2) Une de ces variations, celle de 1872, ne concernait que les voitures à 5 places avec galerie pour bagages; depuis, tous les grands fiacres en ont été pourvus et font presque exclusivement le service des gares de chemins de fer.

formes identiques, et ne différant que de couleurs; mais la préférence est depuis longtemps acquise aux voitures qui se distinguent par la bonne tenue et la vitesse, telles celles de la « Compagnie générale », les « Urbaines », les « Camille », etc.; de sorte qu'en réalité, on a, pour le même prix, un service plus ou moins bon.

Dispositions communes. — Il y a eu, pendant quelques mois de 1857 (1) un essai de compteur et ensuite (1862), un autre pour la course à 1 fr. par quart d'heure, dont la pratique a été courte, mais l'abrogation tardive (2).

Les changements apportés administrativement à la durée du jour et de la nuit, selon les saisons, ont été de petite conséquence pour la plupart des bourses parisiennes. Il n'en a pas été de même du recul jusqu'à minuit et demi de l'application du tarif diurne, puisqu'il a procuré une économie notable pour revenir des lieux de réunion le soir.

L'obligation de payer le transport des bagages — facultatif pour les voitures sans galerie, mais généralement accepté sur celles-ci — s'est traduite par une augmentation du prix de certaines courses, car, auparavant, le pourboire n'était pas, le plus souvent, assez majoré pour équivaloir au supplément prévu désormais au tarif: 1 colis, 25 centimes; 2 colis, 50 centimes; 3 colis et plus, 75 centimes.

Enfin, les idées qui avaient inspiré les essais d'un compteur n'ont pas cessé de hanter les esprits enclins au rigorisme et celle d'un tarif horo-kilométrique, quoique adoptée en principe (1890 [3]), n'était pas encore entrée dans la pratique à la fin du XIX^e siècle. La mise en service de systèmes approuvés a bien été décidée depuis (4); mais, l'exécution de cette mesure idéale paraît devoir rester en suspens tant qu'on ne l'aura pas rendue moins difficile à réaliser.

En attendant, la commodité et l'habitude d'un prix fixe ne déplaisent pas à l'ensemble de ceux qui se font voiturier.

PRIX DES VOITURES DE PLACE SORTANT DE PARIS AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES.

Au XVII^e siècle et au XVIII^e presque entier, les voitures faisant le service de Paris en sortaient aussi bien pour conduire aux lieux limitrophes qu'aux environs assez éloignés. Pour ces époques, par conséquent, pas de distinction à établir dans les conditions pécuniaires sous lesquelles telles et telles courses, relativement courtes, se faisaient en prolongement du parcours de la ville.

En 1779 (5) seulement, on trouve des prix spéciaux dont voici l'énumération: 40 sous pour aller à l'Hôtel royal des Invalides, au Gros-Caillou, à l'Hôtel de l'École militaire et à la rue de Picpus « soit qu'on s'arrête à la première maison ou autres subséquentes »; 48 sous pour aller à « Chaillot et dans toutes les maisons du village indistinctement, à la Porte-Maillot, à Passy et jusques aux eaux de Passy ». Il était spécifié que quand on monterait « la montagne dite des Bons-Hommes pour aller soit au château de la Meute (*sic*), soit au village de Passy et aux maisons sur la

(1) Ordonnances de police des 10 juillet et 7 novembre 1857.

(2) *Id.* des 29 décembre 1862 et 28 mai 1865. — Cet essai n'aurait pu figurer au tableau graphique XVI sans le compliquer.

(3) Arrêté du préfet de la Seine du 7 juin 1890.

(4) *Id.* du 24 janvier 1901.

(5) Ordonnance de police du 12 avril 1779.

montagne », ce serait 12 sous de plus, soit 3 livres pour cette course (1) et pareille somme de 3 livres pour aller à « Bicêtre, Conflans-les-Carières et le village de Carières; 4 livres 4 sous quand on reviendra de Bicêtre dans Paris, n'ayant attendu qu'environ une demi-heure et sans autre course en rentrant dans Paris »; enfin, il était stipulé que pour les endroits ci-dessus, les prix seraient payés d'avance et que le temps, depuis l'arrivée à destination jusqu'au retour, se paierait à raison de l'heure fixée pour Paris.

Cette nomenclature, un peu longue (2), est donnée ici en exemple de la multiplicité des endroits suburbains pour lesquels des prix spéciaux étaient alors prévus. La mention de plusieurs, depuis longtemps incorporés au Paris moderne, ne laisseront pas d'étonner quelque peu; mais on se rappellera l'annexion d'autres endroits, il y a quarante ans. Quant à Bicêtre, Carières et Conflans, malgré la facilité des communications, ils sont encore des environs à notre époque.

En 1780, l'Administration admit, pour certaines voitures, la faculté de traiter de gré à gré pour toute la banlieue et les environs (3). Une mesure générale de 1784 (4) augmenta les prix du tarif en vigueur de 8 sous pour les endroits où l'on en payait 40; de 12 sous pour ceux à 3 livres et de 16 sous pour ceux à 4 livres. Prorogées en 1785 (5), modifiées peut-être en 1786, ces dispositions prirent fin en 1787. Le tarif édicté alors (6) contient une nomenclature de lieux et de prix bien plus détaillée que celle de 1779. Sa longueur ne permet pas de la reproduire ici où, pourtant, on aurait pu voir avec intérêt un état de choses à la veille de disparaître (7). En somme, du reste, ce tarif revenait aux prix de 1779, excepté pour ceux de Bicêtre, Carières et Conflans qui étaient portés à 4 livres, sans changement pour les conditions de retour. De plus, l'Hôpital général (8) et Charonne étaient taxés et en général « les courses hors barrières et maisons voisines » coûtaient 1 livre 10 sous le jour et 1 livre 16 sous la nuit. Les maisons voisines étaient sans doute celles non dénommées. Ces dispositions du tarif de 1787, comme les autres, concernant le service dans Paris, furent les dernières de l'ancien Régime.

PRIX DES VOITURES DE PLACE SORTANT DE PARIS AU XIX^e SIÈCLE.

L'acte qui, en 1800 (9), mettant fin à la liberté des moyens de transport, régla de nouveau les prix de ceux-ci pour Paris, ne s'occupa de leur sortie de l'enceinte que pour prévoir ce qui concernait Bicêtre. Il en coûtait, pour y aller, 4 fr., l'équi-

(1) L'Ordonnance de police du 1^{er} juillet 1774 avait déjà réglementé les prix pour gravir cette montée, une des moins accessibles des environs du Paris d'alors.

(2) Voir le tableau graphique XVII, p. 14. — Les prix pour aller aux localités dénommées, sans distinction de séjour et de retour, ont pu seulement y être indiqués.

(3) Ordonnance de police du 18 avril 1780. — Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 34.

(4) Ordonnance de police du 7 décembre 1784.

(5) Arrêt du Conseil d'État du 19 juin 1785 et Ordonnance de police du 27 juin suivant.

(6) Ordonnance de police du 17 août 1787.

(7) Voir au tableau graphique XVII les indications principales.

(8) Actuellement La Salpêtrière.

(9) Ordonnance du Préfet de police du 11 vendémiaire an VIII (3 octobre 1800). — Quoique n'appartenant pas par sa date au XIX^e siècle, cet acte relève de l'administration moderne. Voir ci-dessus, p. 6, en note.

Tableau XVI. Prix des Voitures de place à Paris au XIX^e siècle.

		1801	1806	1817	1825	1829	1833	1835	1835	1850	1855	1857	1862	1865	1865	1872	1876	1880	1885	1890	1895	1900			
Cabriolet à 2 ou à 4 roues	jour	Course	1 ^h		1,25				1,75	1,75		1,30													
			1 ^h heure	1,25		1,50		1,50		1,50		1,50		1,25											
	nuit	Course	1 ^h																						
			1 ^h heure			1,25		1,25		1,25		1,25		1,00											
			1 ^h heure																						
Fiacre à 1 cheval et coupé à 2 et 3 places	jour	Course	1 ^h																						
			1 ^h heure																						
	nuit	Course	1 ^h																						
			1 ^h heure																						
			1 ^h heure																						
Carrosse et Fiacre à 2 chevaux et à 4 places	jour	Course	1 ^h																						
			1 ^h heure																						
	nuit	Course	1 ^h																						
			1 ^h heure																						
			1 ^h heure																						

Chaque fixation est indiquée par un point.
 — Fiacres et Cabriolets
 - - - Landaus

Cabriolet à 4 roues et 2 ou 3 places

Idem dits Mylord

Idem dits Victoria

Mêmes tarifs que pour les petites voitures fermées à 2 et 3 places

Petite Voiture fermée à 2 et 3 places

Voiture à 4 ou 5 places et Landau

Tableau XVIII. Prix des voitures de place hors Paris au XIX^e siècle.

	1801	1825	1828	1834	1841	1857	1862	1865	1877	1900
Bicêtre			3 ^f							
Communes contiguës					1 ^f 75					heure de jour } Cabriolet
Id. du ressort de la Préfecture de Police hors fortifications					2 ^f 25					
Communes contiguës					2 ^f					heure de jour } Fiacre à 1 cheval
Id. du ressort de la Préfecture de Police hors fortifications					2 ^f 50		2 ^f 50			
Communes contiguës					2 ^f 50					heure de jour } Fiacre à 2 chevaux
Id. du ressort de la Préfecture de Police hors fortifications					3 ^f		2 ^f 75			
Bicêtre		2 ^f								heure } Fiacre à 2 places } hors Paris heure } à 4 places }
(la course en fiacre à 2 chevaux)							2 ^f 25	2 ^f 75		

Tableau XVII.

Prix des voitures de place hors Paris à la fin du XVIII^e siècle

	1779	1784	1791	1796
Invalides				
Gros-Cailou			2 ^f 8	
Ecole Militaire			2 ^f	3 ^f
Hosp ^e de St Sulpice				2 ^f
Picpus				
Hopital général				4 ^f 2 ^f
Porte Maillot			2 ^f 8 ^f	
Chaillot			2 ^f 8 ^f	
Eaux de Passy				
Village de Passy			3 ^f 12 ^f	
Montagne des Bons Hommes				
Château de la Muette			3 ^f	3 ^f
Vaugirard				
Chorome				2 ^f 8 ^f
La Conférence				
Ecole d'Alfort				5 ^f 1 ^f
Carrières				12 ^f
Bicêtre				3 ^f
Conflans				
Autres courses de jour				10 ^f
Idem. — de nuit				16 ^f

Tableau XIX. Prix des voitures de remise au XIX^e siècle.

	1849	1855	1867	1872	1876	1877	1900
Dans Paris							
Cabriolet de régie	Course	1 ^f 50		2 ^f			Course } jour
	heure	1 ^f 50		1 ^f 50			
	heure	2 ^f		2 ^f 25			Course } nuit
	1/2 heure	2 ^f 50		3 ^f			
Coupe	Course			2 ^f 50			Course } jour
	heure			3 ^f			
	heure			3 ^f			Course } nuit
	1/2 heure			2 ^f 50			
Voiture à 4 places	Course					2 ^f 25	Course } jour
	heure					2 ^f 75	
	heure						Course } nuit
	1/2 heure					2 ^f 50	
Hors Paris							
Dans les fortifications							heure de jour } Cabriolet
Hors les fortifications							
Dans les fortifications							heure de jour } Coupe
Hors les fortifications							
Dans les fortifications							heure de jour } Voiture à 4 places
Hors les fortifications							
Idem. pour Paris							comme les voitures de place

Tarifs modernes des voitures de place dans Paris.

ACTES D'ÉTABLISSEMENT OU DE CONFIRMATION. — ORDONNANCES OU ARRÊTES du Préfet de police.	CABRIOLET A 2 ROUES.					VOITURE A 2 PLACES.					VOITURE A 4 PLACES.					
	JOUR.			NUIT.		JOUR.			NUIT.		JOUR.			NUIT.		
	Course.	Première heure.	Heures suivantes.	Course.	Heure.	Course.	Première heure.	Heures suivantes.	Course.	Heure.	Course.	Première heure.	Heures suivantes.	Course.	Première heure.	Heures suivantes.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
11 vendémiaire an VIII (3 octobre 1800)	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
10 pluviôse an IX (2 février 1801)	1,00	1,25	1,00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1,50	2,00	1,50	3,00	4,00	3,00
20 juin 1801	1,00	1,25	1,00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1,50	2,00	1,50	» »	» »	» »
																Heure.
																fr. c.
31 mars 1817	1,25	1,50	1,25	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1,50	2,00	1,50	» »	» »	
25 novembre 1825	1,25	1,75	1,50	1,65	2,50	» »	» »	» »	» »	» »	1,50	2,25	1,75	2,00	3,00	
1 ^{er} juillet 1829	1,25 (*)	1,50	1,25	1,75	2,50	» »	» »	» »	» »	» »	1,50	2,00	1,50	2,00	3,00	
14 décembre 1829	1,25	1,75	1,50	1,65	2,50	» »	» »	» »	» »	» »	1,50	2,25	1,75	2,00	3,00	
9 octobre 1835	1,00	1,20	1,25	1,65	2,50	» »	» »	» »	» »	» »	1,50	2,25	1,75	2,00	3,00	
15 janvier 1841	1,00	1,50	1,25	1,65	2,50	1,25	1,75	1,50	1,65	2,50	1,50	2,25	1,75	2,00	3,00	
																Heure.
																fr. c.
15 septembre 1850	1,10	1,50	1,25	1,75	2,50	1,25	1,75	1,50	1,75	2,50	1,50	2,00	1,80	2,00	3,00	
10 juillet 1857	» »	» »	» »	» »	» »	Compteur (**)	1,80	Compteur	3,00	Compteur	1,80	Compteur	3,00	Compteur	3,00	
						Course.		Course.		Course.		Course.				
7 novembre 1857	» »	» »	» »	» »	» »	1,10	1,50	1,75	2,50	1,25	1,75	2,00	1,75	2,50	2,50	
24 décembre 1857	» »	» »	» »	» »	» »	1,25	1,75	2,00	2,50	1,40	2,00	2,50	1,40	2,00	2,50	
						1/4 d'heure		1/4 d'heure		1/4 d'heure		1/4 d'heure				
29 décembre 1862 (***)	» »	» »	» »	» »	» »	1,00	1,90	2,00	2,50	1,00	1,90	2,00	2,00	2,50		
						Course.		Course.		Course.		Course.				
28 mai 1865	» »	» »	» »	» »	» »	1,40	1,90	2,15	2,50	1,40	1,90	2,15	2,15	2,50		
<i>Arrêtés du Préfet de la Seine.</i>																
24 mai 1866	» »	» »	» »	» »	» »	1,50	2,00	2,25	2,50	1,70	2,25	2,50	2,50	2,75		
17 septembre 1877	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	2,00	2,50	2,50	2,50	2,75		

(*) Faculté de payer ce prix ou celui de 60 centimes pour la course de 1 à 15 minutes et 2 centimes 1/2 par minute en sus.
 (**) 1 fr. le 1/4 d'heure et 75 centimes les 5 minutes.
 (***) Depuis cette date, les cabriolets à 4 roues ont le même tarif que les voitures fermées à 2 places.

valent des 4 livres du dernier tarif; mais la demi-heure d'attente et le retour étaient fixés à 6 fr., c'est-à-dire bien plus que les 4 livres 4 sous d'avant. Nous n'avons pu savoir pourquoi, de tous les environs, Bicêtre seul était resté l'objet d'une tarification particulière, laquelle se retrouva pareille (1) encore en 1825 (2), en 1829 (3) et en 1835 (4). En 1829 même, on fixa, pour les cabriolets allant dans cet endroit, les prix de 3 fr. et de 5 fr. correspondant à ceux des fiacres.

Ce fut en 1841 (5) que, l'exception cessant, on stipula généralement ce qui serait payé, à l'heure seulement (6), pour les voitures se rendant aux communes contiguës à Paris; savoir : le jour, 2 fr. 50 c. pour les grands fiacres à un cheval et les coupés, et 1 fr. 75 c. pour les cabriolets dits « de l'intérieur (7) ».

Une autre disposition du même tarif concernait les « communes du ressort de la Préfecture de police au delà des fortifications ». Dans ce cas, on ne marchait aussi qu'à l'heure; c'était, le jour, 3 fr. pour les grands fiacres à un cheval et les coupés et 2 fr. 25 c. pour les cabriolets de l'intérieur.

Les cochers n'étaient pas tenus, à partir de minuit, de sortir de Paris pour se rendre dans les localités situées en deçà des fortifications, et, après sept heures du soir en hiver et neuf heures en été, de dépasser cette enceinte. Pour les deux cas, si, après ces heures, les cochers consentaient à marcher, le prix se réglait de gré à gré.

Depuis la réglementation de 1862, confirmée en 1866 et en dernier lieu en 1877, les conditions sont devenues les suivantes : de 6 heures du matin à minuit en été (1^{er} avril au 30 septembre) et de 6 heures du matin à 10 heures du soir en hiver (1^{er} octobre au 31 mars), pour les voitures à 2 places, 2 fr. 50 c. l'heure, et, pour celles à 4 places, 2 fr. 75 c. L'indemnité de retour, quand la voiture est quittée hors des fortifications, est de 1 fr. Il est probable que cette indemnité est au même chiffre depuis longtemps, et on a vu que son principe datait de l'ancien Régime. Pour les voitures prises hors fortifications, à destination de Paris, le prix de l'heure est de 2 fr. 25 c. pour les voitures à 2 places et de 2 fr. 75 c. pour celles à 4 places. Il y a longtemps aussi que ce cas a été prévu sur les tarifs arrêtés avant l'enceinte actuelle, mais avec des prix autres et qui ont varié.

Un des sujets de réglementation a été aussi celui concernant les bois de Boulogne et de Vincennes. Du reste, ces questions sont encore en litige.

COMPARAISON DES PRIX DES VOITURES DE PLACE.

En considérant, au point de vue matériel, qu'aux boîtes roulantes qui transportaient dans Paris nos aïeux ont succédé les produits de la carrosserie moderne, presque tous propres, et certains pas trop dénués d'un confortable relatif; en consi-

(1) A cela près que l'attente pouvait durer une heure. — Voir le tableau graphique XVIII, p. 14.

(2) Ordonnance de police du 25 novembre 1825.

(3) *Id.* du 1^{er} juillet 1829.

(4) *Id.* du 9 octobre 1835.

(5) *Id.* du 15 janvier 1841.

(6) La distinction de la première heure et des heures suivantes n'a jamais été faite pour les voitures sortant de Paris.

(7) Il sera question ultérieurement des « cabriolets de l'extérieur » dits « coucoucs ».

dérant, au point de vue de l'attelage, l'allure bien autre que celle de jadis et même encore récente qui permet en général de faire maintenant de grandes courses assez vite; considérant, enfin, la longueur des distances dans notre ville actuelle, pour ne pas parler de la distance entre les points extrêmes, on peut tirer les conclusions suivantes : au prix des tarifs des xvii^e et xviii^e siècles, en égard, en outre, à la valeur monétaire de l'époque, les Parisiens ont payé cher la locomotion dans leur ville et encore plus au dehors.

A l'intérieur de Paris, avec les tarifs du xix^e siècle, le prix des cabriolets à deux roues, après avoir augmenté de jour, pour la course, d'un quart, et, pour l'heure, de près de moitié, pendant moins de vingt ans, a presque retrouvé son taux initial dans les vingt-cinq dernières années de leur existence, sans guère de changement la nuit; les fiacres à 2 et 3 places, ainsi que les voitures découvertes, ont augmenté du cinquième ou du quart en soixante ans (1840-1900), n'ayant qu'un changement accidentel pour l'heure de nuit; enfin, l'augmentation du prix des grands fiacres, pour la course et l'heure de jour, a été du tiers ou du quart pendant tout le siècle; durant la plus grande partie de celui-ci, du quart pour la course de nuit et, dans cette même période, l'heure de nuit a beaucoup varié pour finir un peu plus bas qu'au début.

A l'extérieur, l'annexion de maintes localités au Paris de 1860 a procuré aux habitants, de part et d'autre de l'ancienne enceinte, l'avantage de se faire conduire pour bien moins qu'auparavant. Le prix d'une longue course jusqu'aux fortifications, en devenant le même que celui d'un parcours entre quartiers voisins, a apporté une diminution très notable de dépense pour les relations avec les communes naguère environnantes.

En somme, tant pour le périmètre primitif que pour celui que le xix^e siècle a connu et que pour le périmètre actuel, les Parisiens n'ont pas subi, dans le coût des moyens de transport pris sur la voie publique, d'accroissement comparable à celui qui leur a été imposé sur tant d'autres chapitres de leur budget.

VOITURES DE REMISE.

La distinction, à l'époque moderne, entre les voitures que l'on appelle « de grande remise » et celles dites « de remise » ou « sous remise » ne paraît pas avoir été faite très clairement autrefois. Les unes, louées à grand prix par les étrangers et occasionnellement, assez chers, par les Parisiens, se rapprochant par leur bonne tenue des voitures à usage personnel dites « bourgeois » ou « de maître », ne relèvent pas de notre sujet. Les autres, au contraire, ont bien fait partie des objets de dépense dans le train ordinaire de la vie aisée à Paris. Ces moyens de transport, qui ont disparu avec leur principal avantage, la célérité, depuis l'amélioration de l'allure des chevaux de fiacre, avaient des prix supérieurs à ceux des voitures stationnant sur la voie publique, dont il convient de les rapprocher.

Les voitures de remise aux xvii^e et xviii^e siècles. — L'origine des voitures de remise dans notre ville se confond au xvii^e siècle avec les démêlés des concessionnaires rivaux de voitures de louage. Ceux qui, malgré force réclamations (1666-1673), s'étaient d'abord vu interdire d'« exposer dans les carrefours, places publiques

et dans les rues » leurs véhicules avec défense de mettre à leur enseigne ou au-dessus de leur porte : « Carrosses à louer par heure », avaient pu finalement offrir chez eux, sous abri, ces carrosses à qui en voulait. Toutefois, on perd presque tout de suite la trace de ces loueurs qui paraissent, devant la concurrence des fiacres, s'être adonnés presque exclusivement au service à la journée et demi-journée ou aux voyages pour les environs assez éloignés. En effet, les prix qu'on trouve, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, ne s'appliquent qu'aux conditions onéreuses et distinctes de tarifs spéciaux (1).

PRIX DES VOITURES DE REMISE DANS PARIS AU XIX^e SIÈCLE.

Les cabriolets de régie. — Le service des voitures de remise au XIX^e siècle avait commencé avant la création, en 1822, des « cabriolets de régie » ; mais les véhicules légers à deux roues, qui avaient précédé ceux-ci, marchant, ou plutôt brûlant le pavé, à des prix qui nous sont inconnus, ne peuvent être mentionnés ici que pour mémoire.

Les premiers « cabriolets de régie », peu nombreux d'abord, puis d'autres, en plus grand nombre, n'ont pas davantage laissé trace de leur prix. Ce n'est qu'en 1843 (2) qu'un tarif régla ce que coûteraient ces voitures qui avaient — du moins dans l'usage — gardé leur nom d'origine : 1 fr. 50 c. la course de jour ; 2 fr. l'heure, de jour aussi, et l'heure de nuit, 2 fr. 50 c.

Dix ans plus tard, sans avoir changé de tarif, les cabriolets de régie ou de remise disparurent comme les cabriolets de place, et, comme aussi pour ceux-ci, une transformation amena leur survivance. Avec quatre roues, ses deux places délivrées du contact du cocher, son strapontin, etc., ce moyen de transport rapide eut une clientèle plus choisie, la même que celle des coupés de remise et à pareil prix.

Les carrosses, coupés et voitures découvertes de remise. — Sans être aussi anciennes que les cabriolets de régie, les voitures de remise fermées avaient circulé à Paris bien avant 1843 (3), date de l'établissement de leur tarif. Celui-ci fixait, pour les coupés : de jour, la course à 1 fr. 50 c. ; l'heure à 2 fr., et, de nuit, l'heure à 2 fr. 50 c. ; pour les vastes machines, qui avaient gardé le nom de carrosse, de jour, la course à 2 fr. ; l'heure à 2 fr. 50 c., et, de nuit, l'heure à 3 fr.

Les carrosses avaient d'abord été les plus nombreux ; mais les coupés n'avaient pas tardé à être pris de préférence à cause de leur légèreté permettant plus de vitesse. Ils furent même encore préférés aux voitures découvertes, dont la « victoria » est devenue le type, remplaçant les cabriolets de régie. Malgré la faveur qui, dans la belle saison, s'attacha au nouveau modèle, les coupés à 2, 3 ou 4 places persistèrent presque seuls à attendre le client sous un abri jusqu'à ce qu'ils le quittent pour charger sur la voie publique.

Ce fut en 1857 (4) que ces voitures devinrent libres de marcher au tarif des fiacres de place ou de ne se faire prendre que chez le loueur, à l'ancien tarif ; mais, la même année (5), les prix, dans ce dernier cas, devinrent, pour n'importe quel

(1) Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 21 et suiv.

(2) Ordonnance de police du 10 octobre 1843. — Voir le tableau graphique XIX, p. 14.

(3) *Id.* du 10 octobre 1843.

(4) *Id.* du 10 juillet 1857.

(5) *Id.* du 24 décembre 1857.

nombre de places, de jour, 2 fr. la course; 2 fr. 25 c. l'heure et, de nuit, 2 fr. 50 c. la course et 3 fr. l'heure.

En 1866 (1), la distinction de contenance reparut et, pour les coupés à 2 places, la course ne coûta plus, de jour, que 1 fr. 80 c., tandis que de nuit elle monta à 3 fr. Pour les grandes voitures, l'heure de jour s'éleva à 2 fr. 50 c. et la course de nuit à 3 fr. Les tarifs ultérieurs ne font plus mention des voitures à 2 places parmi lesquelles les « victorias » étaient implicitement englobées jusque-là. En 1876 (2), l'heure de jour, pour les grandes voitures, fut portée à 3 fr.

Enfin, en 1877 (3), tandis que le prix de l'heure de jour était abaissé à 2 fr. 75 c., celui de la course de jour était mis à 2 fr. 25 c.; les autres articles du tarif restaient les mêmes et le tout dure encore théoriquement.

En résumé, après l'ère des cabriolets de régie qui avait duré une trentaine d'années, les Parisiens ont pris les voitures de remise proprement dites, par goût ou pour affaires, pendant un autre bon tiers du siècle. Si le prix officiel des cabriolets n'a pas changé de 1843 à la fin, le prix des voitures de remise n'a pas augmenté beaucoup en dernier lieu et même a diminué en partie; mais des accroissements, presque tous de 50 centimes, se sont produits en 1857. Ils équivalaient généralement à une majoration d'un tiers en sus et coïncidaient sans doute avec le mouvement de plus-value remarqué déjà pour cette époque dans le coût de la vie à Paris.

PRIX DES VOITURES DE REMISE HORS PARIS AU XIX^e SIÈCLE.

Voitures de remise diverses. — Les cabriolets de régie sortant de Paris en 1843, mais n'allant que jusqu'aux fortifications, coûtaient, le jour et à l'heure, 2 fr. 50 c. S'ils en sortaient, c'était 3 fr. La course non plus que le service de nuit n'était prévu.

Les coupés, à cette date, conduisaient, dans les mêmes conditions, pour 3 fr. et 3 fr. 50 c.

Les voitures à 4 places (carrosses), de même, pour 3 fr. 50 c. et 4 fr. Nous ne savons si c'est d'une époque aussi ancienne relativement que date l'indemnité de 1 fr. et de 2 fr. due aux cochers quittés hors fortifications et nous ne savons pas davantage quels ont été les tarifs pour l'extérieur de Paris avant celui de 1877, qui est le dernier. Quoique presque plus usité du tout, le voici : pour l'heure de jour des voitures à 2 places, 2 fr. 50 c.; pour la même heure des voitures à 4 places, 3 fr. L'indemnité de retour est fixée à 2 fr. (4).

VOITURES DE PLACE DE 1^{re} CLASSE.

Depuis 1891 (5) les loueurs de voitures de remise ont la faculté de les faire stationner sur des emplacements spéciaux établis aux abords des cercles, hôtels, réu-

(1) Arrêté du préfet de la Seine du 24 mai 1866.

(2) *Id.* du 15 février 1876.

(3) Arrêtés du préfet de la Seine des 14 mai et 17 septembre 1877.

(4) Arrêté du préfet de la Seine du 17 septembre 1877. — Puisque ce tarif n'est plus d'usage, attendu la disparition des voitures de remise, il a paru préférable d'indiquer, à sa place, sur le tableau graphique XIX, les derniers prix des voitures de toutes sortes prises sur la voie publique pour sortir de Paris.

(5) Arrêté du préfet de la Seine du 28 avril 1891.

nions particulières, théâtres et autres. Il suffira de noter cette facilité donnée à une clientèle de choix sans indiquer une tarification indifférente à la masse des Parisiens.

VOITURES AUTOMOBILES DE PLACE.

On peut en dire autant des voitures automobiles qu'on a vu avec curiosité — on en voit encore quelques-unes — stationner sur certains emplacements pour être prises à la journée ou demi-journée. Quoique consentant presque à marcher à l'heure, ces voitures n'ont pas eu et ne paraissent pas avoir la faveur du public, qui ne saurait donner des prix aussi élevés que les leurs.

MACHINES VÉLOCIPÉDIQUES DE LOUAGE.

Les moyens accélérés de transport rivaux de l'automobilisme, demeurés jusqu'à présent objets de sport, de plaisir ou d'usage particulier et qui commencent à servir le commerce (1), ne rentreraient dans le présent sujet qu'autant qu'un avenir, peut-être proche, aurait mis sous remise et sur des places de Paris les moteurs à pieds d'homme pour trainer, à grand renfort de pédale, une, deux ou trois personnes dans de légers véhicules particuliers — survivance presque tri-séculaire des « corbillards » d'osier (2) — ou de banales voilurettes. Le prix sans doute peu élevé de ce transport bourgeois ou public, rappelant les porteurs et tireurs de chaises d'antan, retarderait le retour définitif en Auvergne et en Savoie des commissionnaires que le téléphone, les messages pneumatiques et les colis postaux pour la ville sont en train de rendre sinécouristes. Il se pourrait aussi que les plus musclés des ouvriers de portières fassent trêve à l'oisiveté pour concurrencer les professionnels des travaux de force. De même des cochers sans ouvrage.

Nous nous défendrions d'assimiler ces moteurs humains à des bêtes de trait si l'idée n'avait pas été déjà appliquée en partie par des loueurs de machines vélocipédiques en faisant remorquer, à titre d'essai, par leurs employés les amateurs en pourparlers.

Il sera toujours aussi économique qu'agréable le transport, sans sortir de la famille, de la « remorque » par son chef opérant lui-même. Effort grâce auquel sont emportés lui, madame et bébé. C'est 2 fr. que se paie (machine non comprise) l'heure de ce plaisir agreste et conjugal.

Les fervents de la pédale préfèrent prendre leur plaisir seuls ou en compagnie plus libre, et ceux qui n'ont pas de machine à eux s'en procurent d'emprunt. Ces essais vélo-sportifs, défiant poussière ou boue, s'élancent de partout dans Paris ;

(1) Certes, la porteuse de pain et l'apprenti qui, les premiers, se sont avisés de mettre sur roulettes, elle son encombrante corbeille, lui la caisse trop lourde à sa jeune épaule, n'avaient pas prévu qu'en poussant ou tirant le fardeau, ils préludaient à l'essor du système qui, pour les relations de marchand à client et d'industries entre elles, est venu en usage après celui persistant de la « poussette ». Si, en parlant de ces « triporteurs » (4 à 5 fr. l'heure), nous sortons incidemment de notre sujet, limité au coût du déplacement dans la vie privée, c'est que l'emploi grandissant du peu volumineux coffre qu'entraîne le cycle actionné par le livreur, qu'il emporte aussi, cet emploi, débarrassant la chaussée des voitures de commerce à cheval ou à bras, et le trottoir des porteurs sur crochets, facilite la course des voitures bourgeoises ou publiques et la marche des piétons. De là économie de temps pour tous.

(2) Nom des carrosses à caisse tressée et appelés d'abord « corbillards ». — Voir ci-après.

mais c'est surtout après la place de l'Étoile que constructeurs et maquignons de nouvelle sorte louent des montures (1). Les bicyclettes de condition moyenne se paient : l'heure 1 fr. 50 c. et chaque quart d'heure en plus à proportion ; la deuxième heure 1 fr. 25 c. ; la troisième 1 fr. ; la demi-journée 5 fr. ; et la journée 8 fr. Les machines « dernier cri » et les bécanes d'occasion déjà surmenées se louent à prix débattu. Là aussi se trouvent des motocycles que l'effort humain n'actionne passagèrement que quand le moteur mécanique n'a pas à les douer d'une vitesse vertigineuse (2). Il ne se loue pas de motocyclettes qui sont des bicyclettes pourvues d'un mécanisme analogue, ni de tricyles dont l'emploi est démodé.

Des couples en tandem (3) ou en quadricycles (4), moins réguliers que ceux ci-dessus, s'y joignent et s'en écartent parfois pour mettre pied à terre sous la feuillée. Que si d'aventure un représentant de l'autorité tombe en arrêt devant la double monture confiée à quelque haie proche un champ de blé et que si le couple surpris saute en selle pour devancer la justice municipale, nous le laisserons discrètement filer. Que si le champêtre agent, muni au bourg voisin, en vue de pourchas éventuels, d'un engin démodé et presque rural (50 centimes l'heure), atteint les fugitifs par le secours de cette rupture pneumatique qualifiée très vilainement de « crevaisson », les frais de la poursuite seraient au rabais.

Trop longue énumération des cas où se déroule la courte histoire économique d'un moyen de transport si récent.

Pourtant déjà une étape a été faite dans la marche inventive par le don de l'élasticité au roulement. Si la réclame a osé, par une métaphore bien hardie, publier que tel « pneu boit l'obstacle », on peut dire que tous dévorent l'espace. Le prix de location s'en trouverait donc diminué quand bien même la concurrence ne l'aurait pas progressivement abaissé.

Du reste l'application du caoutchouc plein ou creux aux roues, inventée en vue de la vélocipédie, n'a pas tardé à s'étendre aux automobiles puis aux voitures de place et autres. Le perfectionnement, qui en dispensant des cahots et heurts fâcheux les véhicules ainsi munis, leur a donné une plus douce et plus vive allure, a doté d'un coût relativement moindre diverses sortes de locomotion étudiées plus haut.

VOITURES EN COMMUN A DESTINATION FIXE.

L'idée de diminuer le prix du transport des personnes en en voiturant plusieurs ensemble a été appliquée pour la première fois à Paris presque en même temps à la circulation intérieure et aux voyages dans les environs.

PRIX DES PLACES DANS LES VOITURES A L'INTÉRIEUR DE PARIS AU XVII^e SIÈCLE.

La circulation en commun dans Paris date du privilège accordé en 1662, pour la création de « carrosses publics à l'instar des cochés de la campagne » (5).

(1) Cette industrie ne date que de 1880.

(2) L'heure, 5 fr. ; les heures suivantes, 4 fr. ; la demi-journée, 15 fr. et la journée, 25 fr.

(3) L'heure, 2 fr. 50 c. ; les heures suivantes, 2 fr. ; la demi-journée, 8 fr. et la journée, 15 fr.

(4) L'heure, 8 fr. ; les heures suivantes, 7 fr. ; la demi-journée, 20 fr. et la journée, 35 fr.

(5) Lettres patentes du 27 février 1662.

Les carrosses à cinq sols marqués. — On attribue généralement à Blaise Pascal l'initiative de la proposition « de mener pour un prix tout à fait modique un grand nombre de personnes comme plaideurs, gens infirmes et autres n'ayant pas le moyen d'aller en chaise ni en carrosse... par le moyen de carrosses qui feroient toujours le même trajet dans Paris, d'un quartier à l'autre, savoir : les plus grands pour cinq sols marquez, et les autres à moins ; pour les faubourgs à proportion et partiroient toujours à heures réglées, quelque petit nombre de personnes qui s'y trouvaissent, même à vide, s'il ne s'y présentoit personne, sans que ceux qui se serviroient de cette commodité fussent obligés de payer plus que leurs places ».

Le prix des cinq sous marqués (vieilles pièces frappées à nouveau), sans doute peu rémunérateur, fut bientôt porté à six sous ; mais l'entreprise n'eut qu'une durée de peu d'années, peut-être due à l'interdiction de monter dans ces voitures aux « soldats, pages, laquais et autres gens de livrée, même les manœuvres et gens de bras ». Il est supposable que, cette peu démocratique exclusion faite, il n'y avait pas assez de personnes de classe moyenne pour les huit places des voitures (1). Toutefois, quelques auteurs ont parlé des carrosses à cinq sols comme s'ils avaient duré pas mal d'années après celle de leur établissement. Cette assertion est du reste fort controversée quoiqu'on s'accorde sur la fin du service postérieurement à 1679 (2).

Au cours de leur longévité relative, les carrosses à cinq sous avaient offert successivement d'assez nombreuses facilités aux voyageurs. Telle la combinaison de cinq routes dont la dernière était dite : « tour de Paris ». Telle aussi la faculté de passer, en repayant toutefois, d'une « route » à d'autres. Telle enfin « la liberté de les retenir (les voitures) en payant toutes les places » et même « seulement six » des huit contenues. Des « laquais » vêtus de bleu faisaient office de conducteur. Ils avaient la taille de nos grooms, et acceptaient « quelque chose pour boire » (3).

PRIX DES PLACES DANS LES VOITURES A L'INTÉRIEUR DE PARIS AU XIX^e SIÈCLE.

Les omnibus (1828-1830). — Après des refus (1819, 1824 et 1826) de laisser circuler le long des quais et des boulevards des voitures rappelant les carrosses communs du xvii^e siècle, l'administration en autorisa (1828) l'établissement « dans l'intérieur de Paris, jusqu'à concurrence de cent voitures publiques à destination fixe, dites d'abord « diligences urbaines », puis omnibus, etc. » (4).

L'avis donné au public en conséquence disait : « ... le prix de la course (25 centimes) ne variera jamais quel que soit le point de la ligne où monte le voyageur, qui fait arrêter partout où il veut descendre... Les conducteurs et cochers ne doivent demander aucune gratification » (5).

L'avis exprimait l'espoir que « les avantages... de ces établissements... trouveront dans la capitale les encouragements qu'ils ont déjà trouvés dans plusieurs villes principales de France où ils sont en pleine activité » (6).

(1) Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 68 et suiv.

(2) Voir le tableau graphique XX, p. 30.

(3) Chevalier, *L'Intrigue des carrosses à cinq sols*, comédie en 3 actes. Paris, 1663 ; acte II, scène 1. — Cf. Mounier, *Les Carrosses à cinq sols*. Paris, 1828.

(4) Arrêtés du préfet de police des 30 janvier, 14 juillet et 18 septembre 1828. — Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 80 et suiv.

(5) Affiche placardée au mois d'avril 1828.

(6) *Ibid.*

Des véhicules portant le nom de « dames blanches » (1) différaient peu des omnibus, et avaient les mêmes prix de places dont la moyenne revenait du reste à 25 centimes (2), car ils étaient distincts pour les trois compartiments : coupé, intérieur et rotonde qu'ils avaient, comme les diligences ordinaires (3).

À ces voitures à quatorze places, trainées par trois chevaux de front, en succéda d'autres à dix-huit puis (1829) seize places, sur banquettes en long, avec deux chevaux seulement, dont le succès suscita diverses imitations.

Le prix de 25 centimes (4), fixé tout d'abord par la première entreprise et adopté par ses imitatrices, donna l'idée à des loueurs de voitures d'établir des fiacres et des cabriolets pour le transport en commun, les uns au prix de 25 centimes des omnibus et les autres au prix de 50 centimes. Les fiacres eurent quatre places et les cabriolets trois, y compris le cocher. Les stationnements et l'itinéraire de ces voitures qui partaient tous les quarts d'heure de jour furent prévus en assez grand nombre ; mais les parcours étant relativement courts, les prix, pour les cabriolets surtout, durent paraître exagérés. Toujours fut-il que l'innovation ne semble pas avoir dépassé l'année 1828 qui l'avait vu naître (5).

Toutefois, cette apparition éphémère avait eu le temps de donner lieu à un singulier cas d'imitation d'un vocable à succès, en affublant du nom de « fiacribus » les voitures issues de l'engouement pour les omnibus.

Tel le cas encore récent des qualificatifs « électrique » ou « Edison » donnés à des objets (rasoir, malle, etc.) dont la réclame voulait spécifier le rapide emploi ou le génial agencement.

Les omnibus (1830-1855). — Le nouveau mode de transport en commun réalisé par l'entreprise primitive connue sous le nom générique d'omnibus et sous les noms divers donnés à leurs véhicules par les entreprises rivales, était en pleine faveur près des Parisiens quand, en 1830 (6), le prix de la locomotion en commun fut porté à 30 centimes par personne. Il est curieux de remarquer que, à la différence de valeur monétaire près, l'augmentation était pareille à celle survenue pour les « carrosses à cinq sols marquez » mis à « six sols » peu après leur création. Toutefois, en 1830, l'augmentation était justifiée par l'imposition d'un droit de stationnement.

La surélévation du prix n'influa pas sur l'entraînement du public, les voyageurs, en grand nombre (100 000 par jour en 1836) (7) avaient adopté l'usage des diverses lignes dont la fréquentation, assurait la presse d'alors, « ne portait aucun préjudice à l'industrie des fiacres et des cabriolets » (8). Ces lignes étaient pourtant desservies par des voitures peu confortables où on s'empilait avec plus ou moins d'égards pour les voisins jusqu'à ce que, par l'innovation de stalles sur les banquettes, la place de chacun eût été séparée. Qui a connu, en outre, l'allure tranquille des attelages des omnibus d'il y a cinquante ans, peut se rappeler combien la circulation de

(1) Ordonnance de police du 14 mai 1828.

(2) Voir le tableau graphique XX.

(3) Cf. François Favre, *Histoire et statistique de la Compagnie générale des omnibus*. (*Annuaire de statistique de la ville de Paris* pour 1880, p. 518.)

(4) Brazier, Carrouche et de Courcy, *Les Bêtises de l'année*, vaudeville. Paris, 1829, scènes VIII et XX.

(5) Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 41. — Voir ci-après le tableau graphique XX.

(6) Ordonnance de police du 2 janvier 1830. — Voir le tableau graphique XX.

(7) C'est plus de 730 000 en 1901 pour tous les services de la Compagnie dans le Paris actuel.

(8) A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 85.

ceux-ci dans maintes rues tortueuses était lente auprès de la circulation que la vitesse rend souvent dangereuse dans les larges voies ouvertes de nos jours.

Le prix fixé en 1830 n'avait été l'objet que d'un essai d'atténuation dans cette année même, une des compagnies (1) ayant eu l'idée — reprise plus tard par les tramways desservant la banlieue — de fractionner son parcours et de ne faire payer que 10 centimes par section. Mais une diminution générale résulta en 1840 du système des correspondances entre voitures des diverses compagnies. L'adaptation en 1853 des impériales procura une nouvelle et notable économie aux amateurs des douze places à 15 centimes par omnibus. Or, sur les treize compagnies, exploitant encore en 1850 trente et une lignes, plusieurs avaient disparu et d'autres s'étaient groupées, de sorte que, peu avant la fusion de 1855, dix en tout restaient en exercice.

Les omnibus depuis 1855. — C'est surtout depuis la réunion des compagnies subsistantes à l'entreprise première en date, sous le nom de « Compagnie générale des omnibus », que le succès de ce moyen commode et économique de transport en commun s'est accentué.

Le nombre des places, augmenté par plusieurs modifications et assez récemment accru encore par l'admission de voyageurs debout sur la plate-forme, s'est prêté à une fréquentation grandissante jusqu'à ces derniers temps. Elle était devenue déjà plus intense depuis l'exposition de 1867 et les autres exhibitions universelles de Paris n'avaient fait que l'accroître.

Enfin, la mise sur rails (à partir de 1858) de tronçons de quelques lignes et de leur prolongement, laquelle préluait ainsi à la création des tramways (2), a facilité beaucoup l'accès de la banlieue. Depuis (1880), quelques prix spéciaux à certains de ces parcours par voie ferrée ont été ramenés aux prix uniformes de 30 centimes à l'intérieur ou sur la plate-forme (3) et de 15 centimes pour l'impériale.

Les tramways. — On peut dire que la distinction entre les lignes d'omnibus sur rails et les tramways est conventionnelle, car il semblerait que le dernier nom doive être appliqué aux voitures allant sur les routes en dehors de Paris et celui d'omnibus réservé aux voitures circulant par les rues et boulevards de la ville, or il n'en est rien et c'est seulement le nom des entreprises exploitantes qui sert à désigner leurs lignes et leurs véhicules. Il y a même encore là confusion et il serait plus vrai de dire que, si la compagnie *générale* des omnibus fait usage de tramways, les voitures ainsi dénommées, différant d'ailleurs plus ou moins dans la forme extérieure et la disposition des places, roulent sur des lignes concédées ou rétrocédées à des entreprises *spéciales*. La compagnie du réseau sud, devenue actuellement « Compagnie générale parisienne de tramways », et la compagnie du réseau nord, devenue « Société des tramways de Paris et du département de la Seine », sont les principales existantes depuis plusieurs années. Le point important qui intéresse notre sujet est l'uniformité des prix fixée maintenant à 30 et 15 centimes par place offerte par les trois grandes entreprises en question (4). En outre, plusieurs compagnies exploitent, depuis des

(1) Celle des « Algériennes », allant de Bercy à Neuilly, et *vice versa*, qui percevait d'abord les 30 centimes d'usage général.

(2) Voir le tableau graphique XX.

(3) Exception faite, plus récemment, pour la plate-forme à 15 centimes sur la ligne ferrée de Saint-Sulpice à Auteuil, où il n'y a pas d'impériale.

(4) Dès l'ouverture des premières lignes, de 1874 à 1876, les prix ont été de 20 et 10 centimes, puis en 1879, pour certaines concessions, ils furent élevés à 30 et 15 centimes. En 1880, par suite

époques généralement récentes, des lignes se dirigeant vers des points assez éloignés de Paris qu'elles desservent aussi en partie.

Les prix ordinaires dans notre ville de ces tramways dits « de pénétration » sont de 15 centimes en première classe et de 10 centimes en seconde classe. Au dehors, c'est 10 et 5 centimes en plus par section. Il y a des prix particuliers sur le tramway de Paris à Saint-Germain-en-Laye pour la section de la ligne entre la place de l'Étoile et la Porte-Maillot : 20 centimes en 1^{re} classe et 10 en 2^e. Cette ligne exploitée dans Paris peu avant 1890 l'est depuis jusqu'à Courbevoie par des trains spéciaux.

Le « chemin de fer sur route de Paris à Arpajon » qui est en réalité un tramway, et le « chemin de fer de Secaux, Orsay et Limours » circulent dans Paris ; mais le premier en sort n'ayant déposé de voyageurs qu'aux fortifications et le second n'est qu'une pénétration du chemin de fer primitif avec deux stations (40 centimes) à l'extrémité d'un quartier bien loin du centre.

Nous arrêterons l'énoncé des lignes d'omnibus et de tramways ou plutôt celui de leur prix en 1900, car le commencement du siècle nouveau correspond à la création successive et incessante de moyens de transport en commun perfectionnés. Or, l'enchevêtrement et parfois le double emploi de certaines lignes, rendant nécessaire avant peu la revision du réseau entier, en perpétuel état de « devenir », il est maintenant préférable de ne pas parler de tramways récents dont on s'étonnerait peut-être que nous ne disions rien, sans avertir que leur inauguration ne date que du xx^e siècle.

Les tramways, en y comprenant les omnibus sur rails, qui déjà avaient inauguré un grand progrès sous le rapport du confortable et de la vitesse, ont encore augmenté celle-ci par la traction mécanique. Pour un prix resté le même, en général, et même moindre sur certaines lignes nouvelles, un bien meilleur et plus prompt service est donc assuré, ce qui revient à une réelle diminution. Une autre diminution résulte du droit à la correspondance, moyennant un petit supplément ou non, avec les lignes de l'intérieur, pour les voyageurs sortant des fortifications ou y entrant, en allant aux environs ou *vice versa*. En somme, le système de voitures circulant, avec ou sans chevaux, sur des voies ferrées, tout en facilitant les déplacements, les a rendus moins coûteux.

Il y a pourtant à noter cette anomalie qu'on ne paie que 15 et 10 centimes dans les voitures arrivant des environs dans Paris ou réciproquement, tandis que les anciens tramways, qui ne dépassent pas les fortifications, sont restés à 30 et 15 centimes. Cette disproportion, qui frappe le vulgaire, ignorant des conditions dans lesquelles des bas prix ont été imposés aux lignes de pénétration, encourage les revendications pour l'abaissement du coût des tramways et omnibus. La poussée de cette opinion irréfléchie, qu'accentue le succès des 25 et 15 centimes du Métropolitain, est peut-être à la veille d'imposer des modifications appréciables pour ceux qui se déplacent, mais ruineuses pour les entreprises. Ne semble-t-il pas paradoxal de choisir le moment d'assez nombreuses améliorations — et ceci ne s'applique pas seulement aux transports — pour tâcher d'obtenir à moindre prix des services dont la rémunération est stationnaire depuis si longtemps ? Mais il serait superflu de

de prolongements (tramways nord), le tarif a été unifié avec ces derniers prix, excepté sur la ligne de l'Étoile à Courbevoie.

Lorsque (1890) la traction mécanique a été appliquée à la ligne Bastille-Charenton, la compagnie du Sud a abaissé le tarif à 20 et 10 centimes et, depuis 1900, le prix de cette compagnie a été fixé à 15 et 10 centimes à mesure du changement de traction.

clamer, dans le désert des foules simplistes, des réflexions... que du reste elles ne liraient pas, sur l'invitation au banquet idéal où on s'assoierait sans argent !

Le funiculaire de Belleville. — On peut classer avec les tramways le funiculaire de Belleville qui ne diffère d'eux essentiellement qu'en ce que le moteur est fixe et que la traction se fait au moyen d'un câble sans fin auquel s'accroche la voiture. Le prix des places dans celle-ci est de 10 centimes depuis l'inauguration du système qui date de 1891. Sur ce « chemin qui marche » — mais dans les deux sens — monte et descend économiquement l'agglomération populaire étagée sur une pente des plus raides de Paris.

L'ascenseur de Montmartre. — La plus raide de ces pentes, qui est même fort escarpée, a été pourvue récemment d'un ascenseur. Après avoir fonctionné à peine, il était resté inactif ; mais voici qu'il monte de nouveau au sommet de la butte pour 10 centimes et qu'il descend pour 5 les gens venant pour la plupart de plus loin que Montmartre même.

Autres ascenseurs. — Des moyens mécaniques font, dans les environs de Paris, escalader des pentes encore plus raides. Tel l'ascenseur hydraulique de Saint-Germain-en-Laye (15 centimes pour monter les piétons et 10 pour les descendre ; 25 centimes pour la montée des bicyclettes et 15 pour leur descente) et le funiculaire de Bellevue (10 centimes pour monter ou descendre en semaine).

Les voitures et les omnibus spéciaux desservant les gares de chemins de fer. — A la suite des voitures de place et de remise auraient pu être citées deux variétés qui, sans faire de trajet facultatif, ne transportent pas « en commun » des personnes étrangères les unes aux autres. Il y a d'abord les coupés à galerie pour bagages de plusieurs compagnies de chemins de fer ou autres, qui, pris à l'arrivée des trains, coûtent presque tous plus cher que les voitures ordinaires et qui, retenus à l'avance, coûtent plus cher encore.

Il y a aussi les « omnibus de famille » exploités par diverses entreprises ou directement par des compagnies de chemins de fer pour le service de leurs gares et même des autres. Ils sont, par leur forme, plus près du type des omnibus menant en commun et pourtant ils s'en écartent en ce que, retenus à l'avance ou pris à la gare par l'intermédiaire de préposés, ils ne sont pas à la libre disposition du public, mais à celle des voyageurs avec bagages presque exclusivement. Ces omnibus de famille coûtent au moins 2 fr. à une personne seule ; mais leur prix devient proportionnellement moindre pour plusieurs, surtout dans les grandes voitures. Il y a à compter avec un supplément pour les colis au delà d'un certain poids.

D'autres omnibus ont bien leur place à côté des omnibus ordinaires ; ce sont ceux qui reçoivent en commun, à l'aller, au point de départ pour les gares ou sur le parcours et, à l'arrivée, pour les déposer en cours ou à l'extrémité du trajet, les voyageurs sans bagages qui se présentent. Le prix des places dans ces voitures est de 15 à 30 centimes à l'intérieur et sur l'impériale, selon les quartiers desservis ou les entreprises.

Ces omnibus, comme du reste ceux de famille, ne sont pas d'usage récent. Dès l'ouverture des premières voies ferrées (1837 et années suivantes) les personnes partant ou débarquant sans colis avaient pu profiter de ce moyen de transport en commun. Les personnes avec bagages n'avaient pu le faire qu'à partir de 1866 et ce service a presque cessé complètement depuis quelque temps déjà.

Le prix dans les omnibus ne prenant pas de bagages avait d'abord été de 25 cen-

times, puis momentanément de 20 et même de 10 centimes pour certain parcours jusqu'à la gare Saint-Lazare, ensuite de 30 centimes à l'intérieur des voitures des gares Montparnasse et de l'Est, avec seulement 15 centimes sur l'impériale des dernières.

Le coût dans les omnibus prenant des bagages avait été de 30 centimes le jour et de 50 à 60 centimes la nuit. Ces prix sont encore ceux du seul service de ce genre qui subsiste (compagnie d'Orléans).

Il serait inopportun d'entrer dans les nombreux détails des tarifs pour ces divers moyens de correspondance avec les chemins de fer (1), car la dépense de l'habitant de Paris pour gagner une gare ou en arriver est en réalité plutôt un accroissement du prix de la place dans le train qu'une des dépenses incombant aux Parisiens dans leur vie habituelle. C'est, en quelque sorte, un commencement ou un prolongement du voyage et ceux qui le font, même quotidiennement pendant la belle saison, cessent en cela de vivre en citadins. C'est donc comme s'ils dépensaient hors de leur ville ce qu'ils déboursent pour le transport supplémentaire en question.

Voitures publiques diverses. — Il semble superflu de s'occuper des prix concernant diverses voitures publiques transportant en commun, dans des conditions spéciales et en certaines occasions seulement. Tels les « mail-coach » qui emmènent aux environs (Versailles, Saint-Germain-en-Laye, etc. — 15 francs par place pour la journée) les amateurs d'un sport particulier et qui conduisent ceux-ci aux courses et aussi les habitués fashionables du « turf » ; tels aussi, pour le vulgaire des passionnés et des professionnels des luttes hippiques ou du pari-mutuel, les vastes chars à bancs, dits « Paulines » (2). Tous ces gens, qu'emportent à grande allure quatre et cinq chevaux, paient le plaisir ou l'avantage d'aller très vite, les uns fort cher, les autres assez peu. Il y a même, pour les moins regardants au « cant », des tapissières pas élégantes et des véhicules déclassés qu'on ne voit guère racoler les Parisiens que les jours de courses ou de fêtes foraines. Tous ceux, disons-nous, qui craignent moins la poussière que la marche paient : les gens à la mode juchés sur leur mail-coach d'emprunt, une dizaine de francs ; les hommes aisés dans les breaks confortables et rapides de compagnies ou de grands loueurs, 3, 4 et 5 francs aller et retour, y compris le franc d'entrée dans l'enceinte ; les peu fortunés entassés dans les « Pauline » 1 franc couramment pour Auteuil et Longchamps et 1 fr. 50 c. pour Vincennes, en partant des boulevards ; enfin les moins fortunés encore dans des chars à bancs ou des tapissières presque autant, et même 50 centimes parfois.

Tous ces véhicules coûtaient bien plus cher avant que des loueurs en aient fait, il y a plus de trente ans, une spécialité et avant que la concurrence soit venue mettre un frein au monopole des premiers établis qui, les jours d'affluence, faisaient payer « ce qu'ils voulaient ».

Après les véhicules très véloces et dont les occupants sont plutôt gais ou enfiévrés d'espoir, il serait peu à sa place de mentionner les voitures qui suivent à pas lents celle qu'on ne prend qu'une fois. Du reste les voitures dites « de deuil » confinent à la catégorie de « grande remise » et celles appelées « omnibus funéraires » n'ont que la forme et le nom des omnibus qui transportent en commun. Ne serait-il pas encore trop macabre de rapprocher le prix de ces voitures, en faveur pour les con-

(1) Voir A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 181-190, et ci-après le tableau graphique XX.

(2) Mises en service il y a environ 35 ans par le loueur Paul (de Grenelle).

vois modestes, du « coût de la vie à Paris » ? Il faut pourtant dire en passant qu'en usage surtout pour conduire aux cimetières parisiens éloignés, depuis une dizaine d'années, les omnibus funéraires coûtent 20 francs, c'est-à-dire bien moins que la quantité d'heures de fiacre nécessaire à la famille non proche et aux invités.

Enfin, pour clore par une note moins triste la nomenclature quelque peu écourtée des voitures occupées en commun, ne convient-il pas de citer les joyeuses envolées, dans les véhicules de « courses », vers les environs, des noces, des « sociétés » en ballade et des associations bruyantes. Autant de pleines voiturées (45 personnes) à 50 francs par jour (1), où les robes de mariée commencent à se chiffonner, où s'ébauchent bien des aventures et où surtout l'ennui est proscrit.

S'il en coûtait plus autrefois à la petite bourgeoisie pour accompagner à leur dernière demeure ses défunts, les distractions champêtres des très vivants de cette classe nombreuse coûtaient bien moins qu'à notre époque. Sans parler des promenades équestres aux bois (Robinson, Romainville, Montmorency, etc.) et aux bords des lacs (Enghien, Saint-Fargeau, Ville-d'Avray, Saint-Cucufa, etc.), ces bois recouverts depuis de bâtisses, ces lacs ceinturés de villas ou servant à des établissements de plaisir, on peut se reporter aux récits fantaisistes du début et du milieu du xix^e siècle (2) pour se remémorer ou apprendre le prix des voitures emmenant ces « sociétés », surtout le dimanche. Un moment les parties ont été quelque peu interrompues par le coût relativement élevé des chemins de fer — même en seconde classe — conduisant pourtant plus vite aux environs sylvestres (3). Puis l'attrait de ces parties reculant le lieu de leurs ébats les a rendus presque lointains.

Depuis, les promenades dominicales se sont rapprochées grâce d'abord à la vitesse vélocipédique et, plus récemment encore, à celle des bicyclettes, tandems, tricycles, voiturettes, etc., dont il vient d'être parlé.

Le chemin de fer de ceinture. — Parmi les voitures en commun à destination fixe, celles du « chemin de fer de ceinture » prennent leur place naturelle puisqu'elles conduisent un assez grand nombre de Parisiens d'un quartier à l'autre dans la partie voisine de la périphérie de leur ville. Généralement les habitués de ce moyen de transport circulaire n'appartiennent pas aux classes élevées ni même aux moins modestes de la population et, seule, la première ouverte des quatre sections, celle de la gare Saint-Lazare à Auteuil, est fréquentée par les gens aisés. Elle a été ouverte en 1854 ; celle de la rive droite ne l'a été tout à fait qu'en 1862 ; celle de la rive gauche (proprement dite) a été ouverte en 1867 ; enfin diverses lignes de raccordement sont plus récentes.

Les tarifs primitifs et ceux qui, pour ces tronçons de réseau, ont duré jusqu'en 1890 variaient, en 1^{re} classe, de 25 centimes à 60, puis 65 (timbre de 1872) et, en 2^e classe, de 15 à 40 centimes. Il y avait légère augmentation les dimanches et fêtes. La mise en bloc, à cette date de 1890, des anciennes sections pour ne plus former que deux zones a tout simplifié. Le prix d'une gare à la prochaine est, en 1^{re} classe, de 40 centimes et, en 2^e, de 20 ; l'aller et retour est de 60 et 30 centimes ; pour un

(1) Exactement : 10 fr. par cheval pour ce nombre de places et pour les voitures à 30 places ; 35 fr. pour 20 places et 25 fr. pour 14 places, avec pourboire uniforme de 6 fr. au cocher, lequel est d'ailleurs nourri et désaltéré par ceux qu'il conduit et par les restaurants où il les arrête.

(2) Voir Paul de Kock, Frédéric Soulié, etc., dans leurs œuvres, *passim*.

(3) Tourne mine, *La Révolte des concours*, vaudeville représenté au théâtre de la Gaîté le 26 novembre 1837, où le voyage à Saint-Germain est évalué à 43 sous, omnibus compris.

parcours supérieur, le prix est de 55 et 30 centimes par zone ; enfin celui de l'aller et retour de 90 et 50 centimes (1).

Le chemin de fer métropolitain. — Le succès d'un moyen de transport souterrain si rapide, pour 25 ou 15 centimes, en fait désirer la prompte extension.

PRIX DES PLACES DANS LES VOITURES POUR LES RÉSIDENCES DE LA COUR ET AUTRES ENVIRONS AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES.

Les voitures suivant la cour. — Sortir de leur ville, pour aller plus loin que les environs immédiats, n'était pas autrefois seule affaire d'agrément pour les Parisiens. Dès que la cour, en s'établissant ailleurs que dans la capitale, eut rendu nécessaire une sorte de va-et-vient entre celle-ci et les lieux de la résidence royale, beaucoup de gens appelés à faire fréquemment le voyage et n'ayant pas de moyens de transport particuliers en firent créer de publics. Ce fut la raison de l'établissement des « voitures pour la suite de la cour » en 1661 (2), confirmé en 1667 (3).

En 1685, privilège fut donné « d'établir ... carrosses ... de Paris aux lieux où se trouverait la cour avec faculté de transporter, tant à l'aller qu'au retour, toutes personnes qui se présenteraient (4) ». Ces voitures pour la suite de la cour ne devaient servir à aucun autre usage et toujours être attelées de quatre chevaux (5). Le prix du transport par personne fut fixé ainsi : 60 sols (au moins) dans les carrosses et calèches à deux et à quatre places allant de Paris à Versailles ou à Saint-Germain-en-Laye ; 40 sols dans les grands carrosses à six et à huit places ; 30 sols dans les cochés suspendus et 25 sols dans ceux non suspendus ; pareil prix pour le retour à Paris et à proportion pour les lieux plus éloignés (Compiègne, Chantilly et Fontainebleau).

En 1759 (6), les voitures suivant la cour se payaient : de Paris à Versailles ou à Marly, 3 livres 10 sous ; de Paris à Compiègne, en carrosse, 14 livres 10 sous ; en chaise, 16 livres 10 sous ; de Paris à Fontainebleau, en carrosse, 9 livres 10 sous ; en chaise, 11 livres ; de Paris à Choisy, pour toute la journée : en carrosse, 20 livres ; en chaise, 10 livres. Le prix de retour était le même qu'à l'aller pour Versailles, Marly, Compiègne et Fontainebleau.

On ne sait pas si faculté avait été laissée aux voitures suivant la cour de prendre des voyageurs pour les endroits situés avant la fin du parcours et prenant la place d'autres ayant à faire le trajet complet.

Les voitures pour tous environs. — Du reste, dès 1664, satisfaction était donnée à ceux dont la destination était quelconque par l'établissement de « telle quantité de calèches nécessaire pour la commodité et utilité publiques... tirées par un cheval pour voiture jusqu'à nombre de quatre personnes, partout, tant dans la ville qu'aux faubourgs et ès environs d'icelle, à deux lieues à la ronde, où elles porteront et iront prendre ceux qui le désireront en leur maison des champs et autres endroits où leurs affaires les appelleront, moyennant 10 sols par personne pour chacune place par

(1) Voir au tableau XX les prix relevés sur les recueils de tarifs publiés par la Maison Chaix.

(2) Privilège du 5 mai 1661.

(3) Arrêt du Conseil du 19 septembre 1667.

(4) Lettres patentes d'avril 1685.

(5) Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 23.

(6) Le *Tableau de Paris pour l'année 1759*.

voyage de campagne pour aller et pareille somme aussi pour chacune personne qui voudra revenir et quarante sols pour ceux qui voudraient disposer seuls entièrement desdites calèches (1). »

Il fut spécifié en 1666 que les concessionnaires du privilège de 1664 ne pourraient prendre « pour chacune calèche, pour la première heure que vingt sols et quinze sols pour les autres et pour une demi-journée trois livres dix sols, et où on serait obligé d'y mettre deux chevaux pour aller en campagne, quatre livres dix sols (2) ».

On trouve en 1698 (3) trace d'une carriole de Paris à Poissy et en 1710 (4) d'une voiture de louage pour Le Pecq, Saint-Germain, Meulan et Mantes ainsi qu'en 1716 (5) le renouvellement du privilège de ces voitures ; mais on ne trouve pas trace des prix. Pour d'autres environs, on sait que les places coûtaient d'abord 12 sols puis 15 après 1784 (6) dans des voitures « à volonté » ; avant et après la même date : 8 et 10 sols dans les « guinguettes » et dans les voitures « faisant messageries », pour les carrosses 10 et 12 sols et pour les guinguettes 6 et 8 sols.

Enfin on peut inférer de prix connus pour venir en 1780 de Versailles à Paris ceux sans doute pareils de Paris à Versailles : dans les carrosses ou dans les chaises, 3 livres 10 sols par place et dans le coche à 16 places qui partait deux fois par jour, 25 sols (7).

Ces exemples suffiront pour montrer ce que coûtaient les relations avec la cour aux assez nombreux Parisiens qui y étaient appelés par leurs affaires personnelles ou leur industrie et aussi ce que coûtaient les excursions forcées ou d'agrément extra-muros par des moyens de transport en commun. Il n'y a pas, en effet, à insister sur les dépenses faites autrefois pour aller dans un rayon un peu étendu à l'entour de Paris, car il ne saurait être traité que succinctement des dépenses correspondantes pour l'époque moderne.

PRIX DES PLACES DANS QUELQUES VOITURES POUR LES ENVIRONS AU XIX^e SIÈCLE.

Étudier le prix des voitures publiques ayant desservi les environs avant la création des chemins de fer et étudier le coût du service de banlieue fait depuis par ceux-ci encombrerait ces quelques pages de trop de chiffres et de détails. Aussi nous contenterons-nous de mentionner les véhicules qu'ont seuls connus les moins jeunes des Parisiens actuels et sans spécifier les surélévations de prix pour les dimanches et fêtes (8).

Voitures diverses, gondoles et coucous. — Ces véhicules étaient les mêmes, ou à très peu près, que ceux qui, au début du XIX^e siècle, avaient succédé à de plus

(1) Lettres patentes du 10 septembre 1664.

(2) Arrêt du Parlement du 3 septembre 1666.

(3) Lettres patentes d'août 1698.

(4) *Ibid.*, 28 avril 1710.

(5) *Ibid.*, 11 janvier 1716.

(6) Arrêt du Conseil du 11 novembre 1784.

(7) Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 35 et 162-163.

(8) Pour le coût des moyens de transport en commun aux environs, voir A. Martin, *Étude historique, etc.*, dont les tableaux des pages 164-172 présentent des prix pour le milieu et la fin du XIX^e siècle.

antiques et dont on ne sait pas les conditions pécuniaires. Les véhicules dont l'existence est constatée pour les années voisines de 1820 duraient sans doute vers 1830 et même 1840. Outre certains dont la forme rappelait les diligences et même qui ne étaient de véritables, les voitures pour les environs de Paris recevaient les voyageurs séparés dans plusieurs compartiments ou réunis, serrés généralement, sur deux banquettes longitudinales, et les places se payaient, suivant l'une ou l'autre de ces dispositions, à un taux différent ou à un taux unique. Les « gondoles » (1) allant à Versailles et les « accélérées » allant à Saint-Germain-en-Laye avaient d'abord été du premier de ces types puis avaient fini par être du second. C'est à ce dernier qu'ont appartenu les voitures desservant, il n'y a pas encore très longtemps, les environs de Paris et les plus anciennes comme d'autres relativement récentes se rapprochaient fort des modernes omnibus pour les gares. Dans ces machines d'aspect souvent bizarre et que le vieux mot de « guimbarde » caractérisait assez bien en rappelant les chariots d'autan de ce nom, les prix étaient peu élevés. Ils ne l'étaient pas non plus dans les « cabriolets de l'extérieur » dont on trouve la trace en 1819 et qui n'étaient probablement pas autres que les « coucous » dont les derniers n'ont disparu qu'à mesure de la mise en exploitation des chemins de fer. En l'absence de tarif, les cochers de ces cabriolets prenaient de 50 centimes à 1 fr. 50 c. par place sur les deux banquettes où s'entassaient souvent plus de six voyageurs ; moins aux « lapins » qui s'asseyaient comme ils pouvaient à côté du cocher et moins encore aux « singes » juchés sur la toiture dans des postures peu commodes (2), sans préjudice, pour chacun, d'allocations supplémentaires selon les cas (3).

Il n'est pas probable que les prix des diverses voitures pour les environs aient varié beaucoup, car le commencement de l'augmentation générale de toutes choses qui s'est produite dans les premières années de la seconde moitié du XIX^e siècle a coïncidé avec la fin des moyens de transport en question.

Du reste l'emploi de ceux-ci n'était pas toujours facile. Même les jours d'affluence des voyageurs, on en attendait toujours encore un avant de partir pour Sceaux, par exemple, et aller là quand et comme ils voulaient n'était guère plus permis à tous qu'autrefois où les voitures étaient plus rares. Le prix s'en trouvait ainsi majoré d'incertitude au départ et de fatigue en route.

BATEAUX.

La Seine, qui a jadis tenu séparées des parties inégales de Paris, sert maintenant à en réunir les quartiers riverains même les plus éloignés. En effet, c'est bien avant que ce qui pourrait s'appeler le service longitudinal sur la « rivière » — les Parisiens nomment ainsi leur fleuve — ait été quelque peu organisé, que le service de traverse s'était établi.

(1) Appelées ainsi par survivance du nom de certains coches d'eau faisant une partie du même trajet. — Voir ci-après.

(2) Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 40, et Daniel Ramée, *La Locomotion, Histoire des chars, carrosses, omnibus, etc.* Paris, 1856.

(3) Voir *Journal de la Société de statistique de Paris*, numéro de mars 1901, p. 106. — Tirage à part, 1901.

SERVICES DISPARUS.

Les passeurs d'eau. — Ayant d'abord permis les relations de la « cité » avec les rives opposées, puis ayant fait communiquer celles-ci, de plus en plus peuplées ; ayant après, pendant de longs siècles, servi de trait d'union aux habitants agglomérés de part et d'autre de la ville grandissante, les « passeurs d'eau » ont disparu lors de la construction successive des ponts, si rares autrefois. Les bateliers et les conducteurs de bac étaient encore assez nombreux à la fin de l'ancien régime et le prix de leurs services n'avait d'abord pas été réglementé. Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle l'usage ou la générosité du public s'étaient passé de tarif et celui qu'on trouve en 1754 (1) durait encore au moins en 1787 (2). Il faisait payer : 2 sous 6 deniers sur un batelet pour cinq personnes, soit 6 deniers pour chacune, une seule personne pouvant d'ailleurs obliger le passeur à partir en payant « voiture complète ».

La loi du 16 brumaire an V (6 novembre 1796) porta le prix du batelet pour cinq personnes, et pouvant en contenir 16, à 5 sous, soit 1 sou ou 5 centimes par place avec la même faculté que devant de payer l'embarcation complète pour passer de suite.

Les bacs. — En des points plus espacés de la « rivière », il y avait des bacs pour passer les véhicules et les animaux et dont les piétons pouvaient profiter. La loi précitée de l'an V, qui concernait Paris et Passy, édictait un tarif réglant à nouveau les prix de traversée au moyen des bacs (3). En 1783, il y en avait encore deux, l'un devant la Salpêtrière, l'autre vis-à-vis des Invalides (4).

Nous n'avons pu trouver trace de réglementation ultérieure. Faut-il en conclure que le tarif en question a été appliqué jusqu'à la fin des passages d'eau à et près Paris, que pourtant la construction tardive de certains ponts a dû faire durer au delà de la première partie du XIX^e siècle ?

Les bachoteurs. — Il ne paraît pas qu'il y ait eu anciennement d'autres bateaux publics allant le long de la Seine dans Paris que ceux qui conduisaient aux environs. Sans doute la lenteur de la navigation à bras de rameurs (5) a dû empêcher toute concurrence fluviale aux moyens de transport par les quais et les rues parallèles ; ce n'est que peu après la création des carrosses menant hors barrières que, pour les endroits situés sur le cours de l'eau, s'établit la concurrence de petits bateaux ne coûtant aux promeneurs que quelques sous. Ainsi étaient desservis, en 1716, Chaillot, Passy, Auteuil, Boulogne, Saint-Cloud, le moulin de Javelle, etc. (6). Les prix tarifés en 1735 seulement (7) étaient, par personne, de : 4 sous pour Sèvres et Saint-Cloud ; 2 sous pour Chaillot et Passy ; 2 sous 6 deniers pour Auteuil et à proportion pour les autres lieux, à raison de 2 sous par lieue.

(1) Cf. *Journal du Citoyen* pour 1754. — Voir le tableau graphique XXI, p. 31.

(2) Cf. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 113. — Mercier, *Tableau de Paris* en 1787.

(3) Voir le tableau graphique XXI. — Le bac, au bas de la rue qui en a pris le nom, datait de 1554 et a duré jusqu'à l'inauguration du « Pont Royal » en 1652.

(4) *Almanach du voyageur à Paris*, par T*** (Thierry). Paris, 1783.

(5) L'interdiction d'aller à la voile paraît avoir été constante.

(6) *Les Curiosités de Paris*, par M. L. R. Paris, 1716.

(7) Ordonnance de police du 28 mars 1735.

A ceux de ces batelets pour Sèvres et Saint-Cloud avaient succédé de grands bateaux ayant 16 places à 5 sous, ou coûtant 4 livres à qui voulait y être seul ou à qui était pressé. En 1787 (1) le prix était de 7 sous ; mais en 1791 (2) les places à 5 sous avaient reparu.

Les coches d'eau. — A côté de ces embarcations modestes s'étaient établis des « coches d'eau » ou « galiotes » puis « gondoles » faisant un service régulier pour Sèvres et Saint-Cloud. On en trouve mention en 1716 (3) et ensuite en 1754 (4) avec presque les mêmes heures d'arrivée et de départ ; mais le prix de la place (5 sous) n'est indiqué qu'à la dernière de ces deux dates. Il était encore le même en 1791 (5). On voit que le coût des bateaux desservant régulièrement les rives de la Seine en aval de Paris et celui des bateaux faisant à volonté le même parcours ont été pareils au XVIII^e siècle et sans doute au commencement du XIX^e. Pour cette dernière époque, on trouve trace de la « gaillote » (*sic*) et du « zéphir » qui faisaient le service de Paris à Saint-Cloud, probablement dans les mêmes conditions pécuniaires (6).

Le prix était aussi pareil pour aller en amont par les coches de Bourgogne, en s'arrêtant à Charenton, par exemple ; mais il en coûtait 10 sous pour aller jusqu'à Choisy-le-Roi.

Des coches spéciaux conduisaient, du moins à la fin du XVIII^e siècle, aussi près que possible des séjours de la cour. Un à Sèvres et l'autre à Valvin, non loin de Fontainebleau. Celui-ci coûtait 2 livres 10 sols (7). Il est probable qu'on prenait aussi pour cette dernière destination les coches de Bourgogne, que pourtant la fréquentation des nourrices sous l'œil des « meneurs » et « meneuses » de la haute Seine et de l'Yonne ne rendait pas agréable (8). Le contact et les cris des « petits Parisiens » qui s'en allaient loin de leur ville natale et où si peu devaient revenir compensaient l'économie du voyage.

Il y avait eu antérieurement le coche dit « corbillac, corbillat, corbeillard et corbillard » menant à Corbeil. On ne sait pas bien si le nom était venu du lieu de destination (*Corbolium*) ou de l'osier entrant dans la contexture de ce genre de bateau comme il entrait dans celle des voitures légères dont l'appellation s'est restreinte depuis pour s'appliquer à des véhicules spéciaux.

Les bateaux à vapeur. — Les bateaux à vapeur qui, en 1829, faisaient quotidiennement trois fois le voyage de Paris à Saint-Cloud et retour, pendant le séjour de la cour, ont été les précurseurs de ceux qui, un peu plus tard, faisaient le même trajet toute l'année. C'est en 1826 qu'on trouve trace de la « Compagnie générale des bateaux à vapeur de Paris à Saint-Cloud » dont le point de départ était près du Pont-Royal. Ce service comportait, en 1837, sept voyages par jour, dans chacun des deux sens. On ne connaît pas le prix des places au début de l'exploitation ; mais,

(1) Mercier, *Tableau de Paris*, 1787.

(2) *Nouvelle description des curiosités de Paris*. Paris, 1791.

(3) *Les Curiosités de Paris*, par M. L. R. Paris, 1716.

(4) *Journal du Citoyen*. Paris, 1754.

(5) *Nouvelle description, etc.* Paris, 1791.

(6) *Guide Richard* de 1807. — Voir *Journal de la Société de statistique de Paris*, numéro de mars 1901, p. 107. — Tirage à part, 1901.

(7) *Almanach du voyageur à Paris*, 1783. — L'entreprise primitive avait été concédée à Colbert.

(8) *Il y a cinquante ans*, Voyage en coche d'eau de S. (Sens?) à Paris (*Magasin pittoresque*, 1870, p. 323). Récit humoristique dont le sujet remontait bien en deçà.

il était de 1 fr. en 1829 (1), alors que le service n'était régulier que le dimanche. D'abord (1837) un système de correspondance avec plusieurs lignes d'omnibus diminuait en réalité ce prix, puis cette facilité donnée paraît avoir cessé.

On voit que nos parents et quelques-uns de nous n'avaient alors que des moyens limités, surtout en semaine, mais cependant meilleurs que ceux des ancêtres, pour faire le « voyage de Paris à Saint-Cloud par terre et par mer » (2) dont les contemporains s'étaient amusés. Si le chemin de fer, détrônant les véhicules dont il est parlé plus haut et qui avaient régné longtemps sans partage, rendait le trajet terrestre plus court, la navigation n'était ni fréquente ni accélérée.

SERVICES ACTUELS.

Que la Seine ne coule-t-elle à Paris en serpentant, elle mettrait maintenant en rapport bien d'autres quartiers que ceux dont la suite s'étend le long d'une courbe irrégulière qui divise notre ville. La fréquence et la célérité qu'ont acquises les sveltes vapeurs desservant cette ligne de partage font en effet regretter de ne pouvoir rencontrer partout de pareils moyens de transport.

Les bateaux-omnibus. — L'Exposition universelle de 1867 fut l'occasion de l'établissement des Bateaux-omnibus à Paris, à l'imitation notamment de ceux qui naviguaient à Lyon, et dont le nom de « mouches » leur fut emprunté pendant quelques années, dans le langage courant. Le prix de la place était de 25 centimes.

En 1873, la Compagnie des « Hirondelles parisiennes » qui avait eu dessein d'absorber ces « mouches » se posa en concurrente ; mais ce fut elle qui, après une guerre de tarifs (3), dut composer avec la Compagnie des Bateaux-omnibus. La fusion des deux (1876) fit revenir aux prix initiaux, lesquels avaient été abaissés pendant la lutte, au grand profit des voyageurs qui, en outre, avaient bénéficié de certains perfectionnements.

En 1885 parut une nouvelle compagnie, celle des « Bateaux-express » ; mais, dès l'année suivante, elle fusionnait à son tour avec la première. Pendant sa courte existence elle avait « attiré le public par le confortable de ses bateaux et par la commodité qu'ils offraient en faisant d'un seul trait, c'est-à-dire sans transbordement, le trajet de Charenton au Point-du-Jour, moyennant un prix uniforme de 15 centimes (au lieu de vingt qu'exigeait le parcours scindé des « Bateaux-omnibus »). Cette préférence avait persisté jusqu'au moment où les compagnies réunies des Bateaux-omnibus et des Hirondelles parisiennes durent imiter l'organisation de la compagnie rivale (Express), en faisant comme elle un service direct entre Charenton et Auteuil et en abaissant leur prix de 5 centimes, soit 10 la semaine et 20 les dimanches et fêtes (4).

Les Bateaux parisiens. — Il résulta de ces divers changements la création de la « Compagnie générale des bateaux parisiens » (1886) qui dure encore.

Entrer dans le détail des variations de prix, selon la destination, subdivisées

(1) Voir le tableau graphique XXI.

(2) Balthazar Néel, *Voyage à Saint-Cloud par mer et par terre*; Paris, 1748. 2^e éd., ... *par terre et par mer*; Paris, 1760. 3^e éd., avec le même titre, par Legraud et illustrée par Jeanniot; Paris, 1884.

(3) A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 118, 119 et 120.

(4) A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 122.

elles-mêmes en service de semaine et service des dimanches et fêtes, depuis l'origine des bateaux modernes jusqu'à nos jours, serait oiseux. Aussi nous contenterons-nous de renvoyer à l'excellent « relevé chronologique des tarifs appliqués aux bateaux à voyageurs depuis 1867 » qui a été fait (1). Nous dirons seulement que, en résumé, la traversée de Paris a d'abord coûté 25 centimes sans distinction de jour, jusqu'en 1870, puis, selon la rive desservie, de 10 à 20 centimes en semaine et de 20 à 25 les dimanches et fêtes (2). Ces derniers prix durent depuis 1888. Nous dirons aussi que les variations ont été à peu près les mêmes pour les environs au-dessus de Paris, mais que les bateaux allant des Tuileries à Suresnes, après avoir au début coûté 1 fr. et 60 centimes, puis ensuite oscillé entre 15, 30 et même 10 centimes, coûtent depuis 1887, 20 centimes en semaine et 40 les dimanches et fêtes. Enfin, nous dirons que toutes ces variations concernent plus les stations suburbaines que celles de la ville même, et que sa traversée ne coûte, depuis longtemps déjà, que 10 centimes en semaine. Certes, ce prix est minime et explique la grande fréquentation des bateaux par les classes modestes et même par d'assez aisés ; cela nous fera répéter : Que la Seine ne coule-t-elle à Paris en serpentant, elle mettrait maintenant en rapport bien d'autres quartiers !

Les bateaux pour les environs. — Il y a pour certains environs d'aval et d'amont plus éloignés que ceux desservis par la Compagnie des bateaux parisiens, des bateaux spéciaux, tel « le Touriste » qui, dans la belle saison, va du Pont-Royal à Saint-Germain (4 fr. 50, aller et retour) d'une part, et à Corbeil d'autre part (même prix). Ces bateaux poussent aussi à jours fixes jusqu'à Andrézy et à Seine-Port. Comme ces voyages sont plutôt des promenades, nous n'en parlerons que pour mémoire (3).

COMPARAISON DES PRIX DU TRANSPORT EN COMMUN.

La comparaison du prix des carrosses à 5 et 6 sols, de si courte durée au xvii^e siècle, avec les 25 et 30 centimes des omnibus au xix^e, est tout à l'avantage du dernier siècle, ne serait-ce qu'en égard à la valeur relative des pièces de cuivre ou de bronze données en paiement. Dans les deux tiers du siècle écoulé, l'affaiblissement du pouvoir monétaire, quoique bien moindre, l'amélioration du matériel, l'accélération de l'allure, l'allongement des parcours, etc., font que la comparaison est incontestablement à l'avantage du temps actuel.

Rien qu'à considérer l'horizontalité de la ligne représentant, sur le tableau graphique XX, le prix des omnibus, on voit que cette droite exprime la fixité du coût du seul genre de transport en commun par terre, pendant tant d'années. Si, de plus, on considère l'avalissement de la petite somme en question, par rapport à la propension à dépenser grandissante, la ligne d'horizontale deviendrait oblique. Il y aurait pareil infléchissement — mais pas pour raison monétaire — de la courte ligne qu'on pourrait se figurer exprimant la résultante des prix de transports récents sur les deux tableaux : les 15 et 10 centimes dans les tramways de pénétration

(1) A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 129 et 130.

(2) Sur le tableau graphique XXI, les prix de la semaine seulement ont pu être indiqués ; les autres, d'ailleurs, concernent plus des dépenses d'agrément que celles de la vie usuelle.

(3) Voir le tarif, pour les localités desservies, dans : A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 135.

comparés aux 30 et 15 des tramways plus anciens; les 20 et 15 centimes abaissés à 10 dans les bateaux, pour toute la traversée de Paris. Si les 25 et 15 centimes du chemin de fer métropolitain tendent à relever la moyenne tout à l'extrémité de la ligne représentative, la rapidité du trajet souterrain ne rachète-t-elle pas, pour ainsi dire, la pente à laquelle nous avons fait allusion ci-dessus, puisque le temps peut s'évaluer en argent ?

En somme, on « couvre » maintenant, mieux, plus vite et à meilleur compte, une quantité donnée de kilomètres de terre, de fer et d'eau, dans Paris et aux environs.



