

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

GUSTAVE BIENAYMÉ

Le coût de la vie à Paris à diverses époques. Moyens de transport publics

Journal de la société statistique de Paris, tome 42 (1901), p. 293-310

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1901__42__293_0

© Société de statistique de Paris, 1901, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

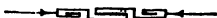
Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

JOURNAL

DE LA

SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS

N° 9. — SEPTEMBRE 1901.



I.

LE COÛT DE LA VIE A PARIS A DIVERSES ÉPOQUES (1).

MOYENS DE TRANSPORT PUBLICS.

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, et mars 1901, p. 93.

(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 ou 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 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 » trainées 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 » trainées 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 attelés 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 crenan (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 Crenan. 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, p. 302, 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 la même.

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

(1) Voir le tableau graphique XVI, p. 304. .

(2) Voir le tableau récapitulatif concernant les principales espèces de voiture, p. 305.

(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. 305.

(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 es-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 1901, p. 105.

(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 recul 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, bien qu'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 vient seulement d'être décidée (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), 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. Ces 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. 304. — 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 4 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 18^e siècle, cet acte relève de l'administration moderne. Voir ci-dessus, p. 296.

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

		1801	1802	1817	1825	1829	1833	1841	1843	1850	1855	1857	1862	1865	1866	1872	1876	1880	1885	1890	1895	1900			
Cabriolet à 2 ou à 4 roues	jour	Course	1 ^f		1 ^f .25					0 ^f .50	0 ^f .50													Course } jour à 4 roues et 2 ou 3 places	
		1 ^{re} heure	1 ^f .25			2.75	3.75				1.50														Course } jour Idem dits Mylord
	nuit	Suiv ^{tes}	1 ^f		1.25	1.50	1.50	1.50			1.50														Idem dits Victoria
		Course	1 ^f			1.25	1.25	1.25			1.50														
Fiacre à 1 cheval et coupé à 2 et 3 places	jour	Course								1 ^f .25			1.25											Course } jour Petite Voiture fermée à 2 et 3 places	
		1 ^{re} heure								1.75			1.90												
	nuit	Suiv ^{tes}								1.50			1.75												Course } nuit
		Course								1 ^f .85			1.75												
Carrosse et Fiacre à 2 chevaux et à 4 places	jour	Course	1 ^f .50										1.50											Course } jour Voiture à 4 ou 5 places et landau	
		1 ^{re} heure	2 ^f			2.25	2.25			2			2												
	nuit	Suiv ^{tes}	1 ^f .50			1 ^f .75	1 ^f .75	1.50			2		2												Course } nuit
		Course	1 ^f .50								2		2												
	1 ^{re} heure	Course	1 ^f .50										1.70											Course } jour	
		Suiv ^{tes}	1 ^f .50											1.85											Course } jour
	1 ^{re} heure	Course	1 ^f .50										2.50											Course } jour	
		Suiv ^{tes}	1 ^f .50											2.50											Course } jour
	1 ^{re} heure	Course	1 ^f .50										2.50											Course } nuit	
		Suiv ^{tes}	1 ^f .50											2.75											Course } nuit

Chaque fixation est indiquée par un point.

—•— Fiacres et Cabriolets

- - - Landaus

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

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

	1801	1825	1828	1835	1841	1857	1862	1866	1872	1900		
Bicêtre		2 ^f			1 ^f 75						} heure de jour	Cabriolet
Communes contigües					2 ^f 25							
Id. du ressort de la Préfecture de Police hors fortifications					2 ^f						} heure de jour	Fiacre à 1 cheval
Communes contigües					2 ^f 50		2 ^f 50					
Id. du ressort de la Préfecture de Police hors fortifications					2 ^f 50						} heure de jour	Fiacre à 2 chevaux
Communes contigües					3 ^f		2 ^f 75					
Id. du ressort de la Préfecture de Police hors fortifications							2 ^f 25				} heure	Fiacre à 2 places hors Paris
Bicêtre (la course en fiacre à 2 chevaux)	5 ^f						2 ^f 75					

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

	1779	1784	1787	1790
Invalides				
Gros-Cailloü		2 ^l 8		
Ecole Militaire	2 ^l		2 ^l	
Hosp ^e de S ^t Sulpice				
Picpus				
Hopital général			2 ^l	
Porte Maillot	2 ^l 5 ^a			
Chaillot	2 ^l 5 ^a			
Eaux de Passy				
Village de Passy		3 ^l 12 ^s		
Montagne des Bons Hommes				
Château de la Muette	3 ^l		3 ^l	
Vaugirard				
Charonne			2 ^l 5 ^a	
La Conférence				
Ecole d'Alfort			2 ^l	2 ^l
Carrières			3 ^l 12 ^s	
Bicêtre				
Conflans				
Autres courses de jour			2 ^l 10	
Idem. de nuit			2 ^l 5 ^a	

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

	1853	1863	1867	1868	1868	1876	1877	1900	
Cabriolet de régie	} Course	1 ^f 50		2 ^f		1 ^f 50		} jour	} Coupé
		1 ^f 50		2 ^f 25					
	} heure	2 ^f						} nuit	
		2 ^f		3 ^f					
	} heure de nuit	2 ^f 50						} jour	
				2 ^f 50					
			3 ^f				} nuit		
						2 ^f 25	} jour	} Voiture à 4 places	
						2 ^f 75	} nuit		
							} jour		
							} nuit		
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour	} Voiture à 4 places	
							} nuit	} Coupé et Voiture à 4 places	
							} jour	} Cabriolet	
							} nuit	} Coupé	
							} jour		

Tarifs modernes des voitures de place dans Paris.

ACTES D'ÉTABLISSEMENT OU DE CONFIRMATION.	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.	fr. c.	Course.	Première heure.	Heures suivantes.	Course.	Heure.	fr. c.	Course.	Première heure.	Heures suivantes.	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.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
11 vendémiaire an VIII (3 octobre 1800).	1,00	1,25	1,00	1,00	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
10 pluviôse an IX (2 février 1801).	1,00	1,25	1,00	1,00	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
30 juin 1804.	1,00	1,25	1,00	1,00	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
31 mars 1817.	1,25	1,50	1,25	1,25	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
25 novembre 1825.	1,25	1,75	1,50	1,65	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
1 ^{er} juillet 1829.	1,25	1,50	1,25	1,65	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
24 décembre 1829.	1,25	1,75	1,50	1,65	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
9 octobre 1835.	1,00	1,0	1,25	1,65	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
13 janvier 1841.	1,00	1,50	1,25	1,65	2,50	2,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
15 septembre 1850.	1,10	1,50	1,25	1,75	3,50	3,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
10 juillet 1857.	1,10	1,50	1,25	1,75	3,50	3,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
7 novembre 1857.	1,10	1,50	1,25	1,75	3,50	3,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
24 décembre 1857.	1,10	1,50	1,25	1,75	3,50	3,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
20 décembre 1862 (**).	1,10	1,50	1,25	1,75	3,50	3,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
28 mai 1865.	1,10	1,50	1,25	1,75	3,50	3,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
<i>Arrêtés du Préfet de la Seine.</i>																						
24 mai 1866.	1,10	1,50	1,25	1,75	3,50	3,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00
17 septembre 1871.	1,10	1,50	1,25	1,75	3,50	3,50	1,25	1,75	1,50	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00

(*) Faculté de payer ce prix ou celui de 60 centimes pour la course de 1 à 15 minutes et 2 centimes 1/3 par minute en sus.
 (**) 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. 304.

(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, eu 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 devenu 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. 301.

(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, page 304, 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 vues 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.

(*A suivre.*)

Gustave BIENAYMÉ.
