

MÉMOIRES
DE LA
SOCIÉTÉ HISTORIQUE
ET
ARCHÉOLOGIQUE
DE
L'ARRONDISSEMENT
DE
PONTOISE
ET DU
VEXIN

TOME XLVI



PONTOISE
BUREAUX DE LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE
43, Rue de la Roche

—
1937

Les transports en commun de Pontoise à Paris au XVIII^e siècle

A notre époque, malgré la multiplication et la régularité des services publics de transport, il est fréquent d'entendre récriminer sur ces services et aux critiques individuelles il faut ajouter celles des « Ligues de Voyageurs », assez nombreuses dans la région parisienne, qui remuent ciel et terre pour obtenir toujours plus d'intensité, plus de confort, plus de vitesse dans les moyens de communication mis à la disposition de leurs adhérents.

Quel serait l'état d'esprit de nos modernes et « trépidants » voyageurs si, ramenés deux siècles en arrière, ils se voyaient soumis aux multiples inconvénients qu'offrait, à cette époque, l'unique moyen de transport en commun qu'était la machine roulante, dénommée pompeusement « Carrosse », qui assurait ou tentait d'assurer les relations entre Pontoise et Paris dans des conditions d'inconfortabilité et d'insécurité que nous ne pouvons soupçonner habitués que nous sommes aux multiples et merveilleux engins de transport dont la science nous a dotés.

Ah ! certes, on ne voyageait pas, au XVIII^e siècle, pour le plaisir ; la perspective d'entreprendre un déplacement jusqu'à Paris ne pouvait que faire naître de vives appréhensions dans l'esprit de nos anciens concitoyens, troubler leur sommeil de cauchemars qui n'étaient, le plus souvent, hélas, que la révélation de ce qui les attendait au cours de leur futur voyage. Nous ne savons ce qu'il faut le plus admirer, de leur confiance en leur étoile ou de leur réel courage. Nous sommes d'avis de louer, à titre égal, ces deux qualités et, pour notre part, devant le stoïcisme dont faisaient montre nos aïeux, dans les circonstances que nous allons relater, nous renonçons, à tout jamais, à élever la

plus modeste critique et témoigner la moindre impatience à l'égard des moyens de transport dont notre siècle nous a gratifiés, quelles que soient leurs défaillances passagères.

Or, en l'an 1720, année où se situe le commencement des faits que nous allons énumérer, il n'était pas question, comme aujourd'hui et cela quelques instants avant d'entreprendre son voyage, de se demander à quel point de Paris on aborderait : on n'avait pas le choix entre les débarcadères de la place de Roubaix, de la place du Havre ou de la porte Maillot. Le voyage Pontoise-Paris s'effectuait uniformément sur le pavé du Roy, en passant par Franconville et Saint-Denis, avec pour terminus la rue Montorgueil, au relai des diligences, où pend pour enseigne « Le Compas ».

Disons, en passant, que cette enseigne ne correspondait en rien à ce qu'elle paraissait promettre. En effet, le compas est un instrument de précision : dire qu'une chose est ou sera faite au compas revient à dire qu'elle est ou sera exécutée avec une exactitude méticuleuse. Or, nous sommes au regret, pour la mémoire de nos voituriers, d'affirmer que l'exactitude était une chose totalement inconnue des services des transports de la rue Montorgueil et nous ne sommes pas éloigné de croire que cette fallacieuse enseigne avait été choisie, par l'honorable corporation des Messagers, dans l'évidente intention de se gausser et s'ébaudir au détriment de leurs malheureux clients lorsque ceux-ci, en manière de passe temps, contemplaient mélancoliquement l'ironique enseigne, en attendant le départ problématique de leur coche.

Il était prudent, pour nos voyageurs, de retenir leurs places dans le carrosse plusieurs jours à l'avance, et pour commencer le fermier des transports faisait payer 50 sols par place au lieu des 40 sols prévus par le tarif ; moyennant ce prix on avait droit à une place à l'intérieur du carrosse ; quant au voyageur moins fortuné, qui ne payait que 25 sols, il se juchait dans l'un des paniers accrochés à l'extérieur du véhicule et s'arrangeait de son mieux avec les paquets et ballots de messagerie qui allaient être ses compagnons de route.

Une délibération de l'Assemblée municipale de Pontoise, datée du 12 décembre 1728, nous apprend que non seulement

MM. les concessionnaires du carrosse transgressaient le règlement quant au prix des places, mais qu'ils considéraient l'ensemble de ce règlement comme lettre morte. C'est ainsi qu'ils faisaient partir le carrosse de Pontoise avec une heure de retard, qu'au lieu de s'arrêter, sans dételer, une heure à Franconville, ils poussaient sans arrêt jusqu'à Saint-Denis où la voiture stationnait au moins deux heures, d'où un surcroît de dépense pour les voyageurs et une perte de temps considérable.

« Les chevaux sont sy mauvais (indique cette délibération), que les personnes du carosse, dans la plus rigoureuse saison d'hyver, ont esté obligées d'aller, à pied, chercher des chevaux dans les fermes éloignées pour les atteler au carosse, en sorte que la vie et la santé y sont également exposées et que quoique de tout temps le carosse de Pontoise n'ait esté composé que de huit places, la cupidité du fermier lui a fait inventer une voiture à dix places disposées de telle manière que dans toutes les dix chacun y est incommodé et sy pesante et sy surchargée que quatre chevaux, fussent-ils bons, auraient de la peine à la tirer, pouquoy elle reste dix à onze heures en chemin. »

Quel pitoyable tableau et combien ces infortunés voyageurs et ces malheureux chevaux sont à plaindre ; au surplus quelle désillusion il nous apporte ! Quelle foi pouvons nous donner à ces images nous représentant les diligences d'antan, apparaissant en Ville dans un tourbillon de poussière, roulant dans un train d'enfer, attelées de vigoureux percherons faisant jaillir les étincelles du sol dans un galop furieux, excités de la voix et du geste par les cochers et postillons aux costumes chamarrés ?

Ces images nous trompent-elles ? Le carrosse de Pontoise était-il seul de son genre ? Dans l'impossibilité où nous nous trouvons de nous faire une opinion, contentons nous de jeter un voile sur le passé et de tourner nos regards attendris et reconnaissants sur le matériel ferroviaire et routier mis à notre disposition et qui, si confortablement, nous transporte avec tant de rapidité et d'exactitude aussi bien pour nos affaires que pour nos plaisirs.

Comme bien on pense, ce si défectueux service de transport en commun soulevait l'indignation « des usagers » et nos Maire et Echevins, assaillis de leurs plaintes et doléances, essayaient, mais en vain, de réprimer les abus des fermiers qui auraient, longtemps encore, continué leurs singulières et dolosives pra-

tiques si le carrosse ne s'était lié avec les pouvoirs publics en décidant, un beau jour, d'achever brusquement sa longue et pénible carrière sur le champ même de ses exploits.

Brave Carrosse ! tu n'a pas voulu d'une indigne retraite et d'une relégation honteuse dans le recoin obscur d'une quelconque remise. Non, tu as voulu mourir à l'honneur, sur cette grande route qui était ton domaine et sur laquelle tu avais décidé d'éparpiller tes ais épuisés et depuis si longtemps gémissants.

La délibération de l'Assemblée municipale du 24 septembre 1729, relatant, avec d'intéressants détails, l'ultime voyage de l'antique carrosse, il nous paraît utile, malgré sa longue rédaction, de la reproduire « in-extenso » dans son style imagé.

« L'Assemblée,

« Sur la plainte qui nous a esté faite ce jourd'huy samedi du mois de septembre 1729, huit heures et demie du soir, par plusieurs personnes de cette ville et du dehors, que le dit jourd'huy ils étaient dans le carosse de cette ville, revenant de Paris à Pontoise, rue Montorgueil, où pend pour enseigne « Le Compas » sur les neuf à dix heures du matin, conduit par le nommé Cadieu, cocher ordinaire du dit carosse.

« Le valet d'écurie du bureau aurait dit au cocher qu'il ne croyait pas que le carosse put arriver jusqu'à Pontoise ; sur quoi le commis du bureau aurait répondu que l'on ne s'en souciait guère parceque le bail du carosse allait bientôt finir. En quoy le valet d'écurie a fait connaître qu'il avait grande raison ; parceque, à l'une des roues du carosse manquoit une jante et n'étoit retenue qu'avec des bastons et des cordages et manquoit une bande de fer à une autre roue, qui était pareillement garnie de cordages, comme les deux autres roues dont les rayes étoient la plus part sortant des moyeux. Et, en effet, le dit carosse parvenu en la ville de Saint-Denis, à l'oberge et hostellerie du sieur Bertrand, tous les dits voiturés descendirent du carosse chacun pour son petit besoin, entr'autres : M. François Besnard, procureur au Parlement, âgé de 88 ans, demeurant à Paris, venant en cette ville chez M. Seigneur, président à Pontoise et son gendre ; Madame Guérin, du bureau de la Poste en cette ville ; le Rd Père Ségaud, Jésuite, revenant en cette ville pour prescher ; la dame Clément, grosse de quatre mois ; M. Louet, avocat au Parlement et la dame son épouse ; M. l'abbé Marotin, prestre, chanoine de Saint-Thomas du Louvre, venant à Pontoise où il a une maison de campagne ; le Sr abbé Taillant, professeur de la seconde classe du collège d'Harcourt, venant à Pontoise lieu de sa naissance ; la femme d'un commis aux Aides ; un Père de l'Oratoire. Le tout accompagné de M. Seigneur, prévost en garde à

Pontoise, qui était à cheval, aussy le nommé Jean Sergent, son laquais, aussy à cheval, qui suivoient le dit carosse à la portière par rapport au grand âge du Sr Besnard, grand-père du dit prévost en garde, lesquels étant montés dans le dit carosse et à cheval le carosse marcha environ quarante à quarante-quatre pas dans la rue de Bourbon où est située l'hostellerie du dit sieur Bertrand, allant le simple pas, les courroies, cordages, soupente cassèrent tout à coup et le carosse versa du costé où était le sieur Besnard, qui se trouva dessous ainsi que les autres du mesme costé au grave danger de leur vie; à l'intant, le sieur Prévost en garde courrût chercher plusieurs hommes à l'aide desquels on tira du carosse toutes les personnes qui y étoient et aidèrent à les relever. Comme le carosse étoit hors d'état de pouvoir marcher et arriver dans cette ville d'assez bonne heure pour se retirer chacun chez soi avant la nuit, le sieur Bertrand et la dame Guérin, qui avoit absolument à faire à son bureau, furent obligés de prendre à Saint-Denis une chaise de poste à deux dont ils ont avancé les frais; à l'égard des autres il sont arrivés dans cette ville dans des fourgons, quelques autres dans un même carosse.

« Mais, comme les voitures publiques doivent être autrement équipées et les dites voitures conduites et menées, en payant le prix ordinaire, en bonne sûreté, qu'il ne leur arrive aucun accident et, d'ailleurs de cet équipage, où il se trouve dix places dans le carosse sans celles qui sont dans les paniers et les paquets, cette voiture doit estre attelée de six bons chevaux conduits par un cocher et un postillon; or, il ne s'en trouve jamais que quatre, qui sont tous chevaux vieux, quelquefois boîteux aux deux pieds, ayant les jambes hors d'état de tirer une voiture aussy pesante par elle-même et chargée d'un si grand nombre de personnes et bagages, en sorte que ce carosse, qui n'a que 6 à 7 lieues à faire, est quelquefois neuf à dix heures en route.

« Tout ce désordre provient de l'avidité au gain du sieur Quesnel, entrepreneur de la messagerie de Paris à Pontoise, qui est responsable de tout ce qui peut arriver d'accidents et particulièrement dans le fait dont il est question, qui ne dépend nullement de la conduite du cocher, qui s'est comporté sagement, mais uniquement du mauvais équipage.

« Pourquoi, les soussignés, après nous avoir certifié ces faits nous ont requis d'y interposer notre autorité et faire ordonner qu'à l'avenir, non seulement le dit carosse sera mieux équipé et mieux attelé, mais encore qu'il soit réduit à huit places comme il a esté de tout temps; le nouveau carosse à dix places ayant esté imaginé que par le sieur Moulin, de qui l'a sous loué le dit sieur Quesnel et encore condamner d'indemniser les voiturés de leurs frais extraordinaires pour arriver en cette ville.

« Desquelles plaintes nous avons donné acte, etc.

« Fait à l'Hôtel-de-Ville ce jourd'huy dimanche 25 septembre 1729. »

Après la fin si déplorable du vieux carrosse, il fallait aviser

à bref délai, au rétablissement du service. C'est ce que firent nos édiles qui, le 10 octobre suivant, acceptèrent les offres du Sr. Jean-Baptiste Métayer, marchand, maître de l'Hôtellerie du « Dauphin » à la Haute-Aumône, qui proposait de fournir un carrosse de huit places, attelé de six bons chevaux et d'accomplir le parcours en cinq heures et demie moyennant un relèvement du prix des places, tarifées comme suit :

Places intérieures	Trois Livres
Places dans les paniers	Trente Sols
Et par livres pesant de ballots.	Six deniers

Comme on le voit, si le prix des places était augmenté, la « Vitesse commerciale » comme nous disons de nos jours, se trouvait grandement améliorée, le parcours devant désormais s'accomplir en moitié moins de temps qu'auparavant.

Nous pensions qu'avec l'apparition de ce nouveau service nous avions tout dit sur les moyens de transport en commun de notre Ville au XVIII^e siècle ; c'était mal connaître l'esprit d'indépendance de MM. les concessionnaires, qui ne tardèrent pas à négliger et tenir pour nulles les prescriptions du règlement, si bien, qu'en l'année 1732, c'est-à-dire trois ans après la mise en exploitation du nouveau service, la fameuse « Vitesse Commerciale » s'était ralentie de telle sorte que, comme par le passé, le carrosse s'éternisait sur la route pendant dix ou onze heures.

Si, à cette désespérante lenteur, on ajoute que le carrosse n'effectuait le voyage Pontoise-Paris et vice-versa que tous les deux jours on comprendra que nos voyageurs, excédés d'une organisation si pitoyable et si préjudiciable à leurs intérêts, se soient ingénies à en éviter l'emploi en profitant des nombreuses « occasions » qui se présentaient à eux et accomplir leur voyage, dans les véhicules quelconques rencontrés, à des conditions de prix et de temps que le carrosse se refusait à connaître et encore moins à pratiquer.

Le trafic des messageries, assuré par le carrosse, se faisant dans d'aussi mauvaises conditions que celui des voyageurs il était bien naturel que les marchands et particuliers de notre Ville, qui avaient des petits colis à diriger ou à recevoir de Paris, cherchassent un moyen d'assurer plus rapidement leurs expédi-

tions. Ils avaient à leur disposition, pour assurer ce service, le nommé François Fortier se disant Facteur-Commissionnaire de la Ville qui se chargeait de réunir les petits colis qui lui étaient confiés pour les distribuer ou en rapporter de Paris. Bien entendu notre facteur-commissionnaire se gardait bien de faire emploi du carrosse pour exercer sa modeste industrie; des voituriers de sa connaissance lui faisaient bon accueil dans leurs véhicules tant à l'aller qu'au retour.

Ces divers agissements n'étaient pas pour satisfaire le Sr. Hébert, sous-fermier du carrosse, qui, s'il s'arrogeait le droit de négliger les prescriptions du règlement profitables aux voyageurs, n'entendait pas que ceux-ci se dérobaient le moins du monde au monopole dont jouissait à l'époque la puissante « Ferme Générale des Coches et Carrosses de France » dont il n'était lui, Hébert, qu'un infime représentant cependant suffisamment habilité pour faire respecter un privilège que lui-même exploitait avec tant de désinvolture et d'âpreté.

Aussi notre sous-fermier Hébert et le Sr. Moulin, fermier des transports de Bretagne et de Normandie, dont dépendait le carrosse de Pontoise, se mirent-ils en campagne et surveillèrent par eux-mêmes et par leurs agents toutes les voitures, fourgons et autres véhicules faisant route sur Paris ou Pontoise et firent des procès à tous cochers ou maîtres de voitures surpris à transporter des voyageurs à destination des deux Villes. L'énergie qu'ils déployèrent dans cette chasse d'un nouveau genre amena nos concitoyens, pour éviter de multiples ennuis, à se présenter au bureau de la rue Montorgueil pour obtenir, les jours où le carrosse ne faisait pas le service ou le jour même lorsque celui-ci était parti, la permission de prendre des voitures de leur choix. Le préposé des entrepreneurs, omnipotent personnage, selon son bon plaisir et son état d'humeur du moment, refusait ou accordait la permission sollicitée, dans ce dernier cas une taxe, variant arbitrairement entre 20 et 40 sols, était alors exigée de l'heureux possesseur de l'exeat accordé.

Entre temps le Sr. Hébert n'avait pas oublié notre gagne-petit le facteur-commissionnaire François Fortier, il ne tarda pas à le surprendre, avec sa messagerie, dans une voiture conduite par Charles Méret, charretier du meunier Mesnard de

Labbeville près Pontoise, il assigna ces trois délinquants devant la juridiction du Châtelet de Paris pour avoir contrevenu aux « arrests et réglemens intervenus sur le fait des transports et messageries » et, dans son audience du mercredi 11 juin 1732, Messire Jérôme d'Argouges, Chevalier, Seigneur de Fleury, Conseiller du Roy en ses Conseils, Lieutenant Civil au Chastelet de Paris, condamnait Fortier, Méret et Mesnard chacun en 500 livres d'amende, déclarait valable la saisie des chevaux et du véhicule de Mesnard en autorisait leur vente en la manière accoutumée, pour les deniers en provenant être délivrés au sieur Hébert.

Les mauvais procédés employés par les fermiers des transports, la rigoureuse sentence prononcée par le Lieutenant Civil du Châtelet contre Fortier et consorts portèrent à son comble l'indignation du public et des officiers municipaux. Le 1^{er} février 1733 une délibération des notables autorisait le Maire et les Echevins à s'entremettre devant la juridiction compétente pour obtenir la répression des agissements des concessionnaires et les autorisait aussi à suivre et à s'interposer, en faveur du facteur Fortier et consorts, dans l'appel formé par ces derniers devant le Conseil d'Etat pour obtenir infirmation de la Sentence du Lieutenant du Châtelet.

Ce n'est que dix ans après, le 3 septembre 1743, que le Conseil d'Etat du Roy rendit son arrêt, il n'était pas favorable aux demandeurs Fortier et consorts, ni à la Ville de Pontoise, néanmoins, il réduisait l'amende prononcée par la juridiction du Châtelet, condamnait solidairement Fortier, Méret et Mesnard à 250 livres d'amende et aux dépens ; le premier pour avoir compris et exercé la qualité de Courtier-Commissionnaire de Paris à Pontoise et retour, les deux autres pour avoir voituré des voyageurs et paquets en charrette de Paris à Pontoise. Déboutait les Maire et Echevins de Pontoise de leur intervention en prise de fait et cause du dit Fortier et consorts ; Liquidait les dépens à 754 livres 17 sols 6 deniers au profit de Hébert, Moulin et la Ferme Générale des Postes et Messageries de France, ces dépens étant partagés par moitié entre Fortier et consorts et la Ville de Pontoise.

A l'abri de décisions de Justice qui leur étaient si favorables

les concessionnaires du carrosse auraient eu bien tort de se gêner, aussi continuèrent-ils à brimer les malheureux voyageurs. La preuve nous en est donnée par le fait suivant, faisant l'objet d'une plainte transcrite sur le registre des délibérations du Corps de Ville : Le 24 juin 1749, c'est-à-dire six ans après l'arrêt rendu par le Conseil d'Etat, le Maire et un Echevin de Pontoise, ayant terminé les affaires qui les avaient appelés à la Généralité de Paris, se rendirent au bureau de la rue Montorgueil pour prendre le carrosse; le commis du bureau leur apprit que le carrosse était parti. Nos édiles, pressés de regagner Pontoise, demandèrent au commis de leur octroyer congé de prendre une voiture de leur choix moyennant versement d'une indemnité de 40 sols par place, le préposé du concessionnaire, malgré la qualité des voyageurs, refusa cette autorisation. Nos maire et échevin ne se tinrent pas pour battus; ils allèrent au Châtelet et requièrent un huissier à cheval de faire sommation au commis du bureau de délivrer les autorisations refusées, avec offres réelles d'un versement de 40 sols par place; l'huissier à cheval n'eut pas plus de succès que ses commettants et nos premiers magistrats Pontoisiens, tout comme le « vulgum pecus », durent attendre au lendemain, qui n'était pas jour de départ du carrosse, pour obtenir l'autorisation qui leur avait été impitoyablement refusée la veille.

Les vexations infligées au public par les fermiers du carrosse prirent fin l'année suivante, 1750, au cours de laquelle expirait le bail qui leur avait été consenti et, indique une délibération du 2 juillet de la même année :

« L'occasion est favorable pour sortir de cette sorte *d'esclavage*, puisque le bail de la sous-ferme du carrosse et des messageries doit se faire le 14 ou le 15 de ce mois. »

De fait, la Municipalité accepta les offres d'un habitant de notre Ville (dont elle ne cite pas le nom), sûr et solvable, qui proposa de prendre l'entreprise aux conditions suivantes :

1° De laisser indifféremment, tous les jours de la semaine, revenir les personnes domiciliées à Pontoise, de Paris en cette Ville, par des voitures ou fourgons de leur choix sans permission et sans aucun droit pour ycelle.

2° Que les personnes étrangères, seules, seraient tenues de

prendre, seulement les jours où le carrosse revient à Pontoise, des permissions pour revenir par les voitures ou les fourgons, moyennant une redevance de 5 sols 6 deniers, sous peine d'amende contre le voiturier qui se serait chargé de ces voyageurs ; le montant de cette amende étant fixé par la Ville.

3° Que la veille de Pâques, Pentecôte, Toussaint et Noël les permissions seraient payées par les étrangers seulement 20 sols et qu'il en serait fourni gratuitement aux habitants de la Ville et même aux pauvres étrangers.

4° Que ces mêmes jours, le futur concessionnaire s'oblige à fournir des voitures à des prix modiques pour la commodité du public.

L'Assemblée accepte cette nouvelle réglementation et décide que le bail à intervenir sera établi par devant notaire.

Depuis cette année 1750, les registres des délibérations du corps de Ville restent muets sur cette brûlante question des transports en commun de notre Ville, transports qui, pendant un demi-siècle, avaient soulevé tant d'indignations et de plaintes. Comme les peuples heureux notre légendaire « carrosse » n'a plus d'histoire. Il convient, dès lors, que nous achevions la nôtre sur l'assurance qui vient de nous être donnée que nos anciens concitoyens, servis par une Municipalité vigilante, vont profiter d'un nouveau règlement les mettant enfin à l'abri des intolérables et intransigeantes pratiques des trop cupides fermiers du *Carrosse Pontoise-Paris*.