JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

GUSTAVE BIENAYMÉ

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

Journal de la société statistique de Paris, tome 43 (1902), p. 87-103
<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1902__43__87_0>

© Société de statistique de Paris, 1902, 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/

IV.

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

MOYENS DE TRANSPORT PUBLICS (*suite*).

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 XVIIe SIÈCLE.

La circulation en commun dans Paris date du privilège accordé en 1662, pour la création de « carrosses publics à l'instar des coches de la campagne » (2).

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 trouvassent, 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 (3). 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 (4).

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 »

(1) Voir *Journal de la Société de statistique de Paris*, numéros de février 1895, p. 57; octobre 1895, p. 358; octobre 1896, p. 375: mars 1897, p. 83; novembre 1898, p. 369; novembre 1899, p. 366; mars 1901, p. 93, et septembre 1901, p. 293.

(2) Lettres patentes du 27 février 1662.

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

(4) Voir le tableau graphique XX.

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 » (1).

PRIX DES PLACES DANS LES VOITURES A L'INTÉRIEUR DE PARIS AU XIXe 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 XVIIe 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. » (2).

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 » (3).

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 » (4).

Des véhicules portant le nom de « dames blanches » (5) différaient peu des omnibus, et avaient les mêmes prix de places dont la moyenne revenait du reste à 25 centimes (6), car ils étaient distincts pour les trois compartiments : coupé, intérieur et rotonde qu'ils avaient, comme les diligences ordinaires (7).

A ces voitures à quatorze places, traînées 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, 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 (8).

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.

---

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

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

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

(4) *Ibid.*

(5) Ordonnance de police du 14 mai 1828.

(6) Voir le tableau graphique XX.

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

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

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 (1), 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'influant pas sur l'entraînement du public, les voyageurs, en grand nombre (100 000 par jour en 1836) (2) 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 » (3). 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 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 (4) 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 préludait ainsi à la création des tramways (5), a facilité

---

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

(2) C'est plus de 13 000 000 en 1900 pour le Paris actuel.

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

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

(5) Voir le tableau graphique XX.

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 (1) 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 des 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 seul point qui intéresse notre sujet est l'uniformité des prix fixée et maintenue à 30 et 15 centimes par place offerte par les trois grandes entreprises en question. En outre, plusieurs compagnies exploitent, depuis des 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 des 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 1re classe et 10 en 2e. Cette ligne est exploitée dans Paris peu avant 1890 et 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 Sceaux, 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 révision 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 XXe 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 sous 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,

(1) 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.

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 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'asseoirait 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 dix 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 (1) 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

(1) Voir *Journal de la Société de statistique de Paris*, numéro de septembre 1901, p. 297-300 et 308-309

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 centimes, 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

(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).

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 convois 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 XIXe 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 plus lointains.

---

(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 11 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, Frederic Soulié, etc., dans leurs œuvres, *passim*.

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

Enfin, 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.

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.

L'historique des tarifs primitifs et de ceux qui, pour ces tronçons de réseau, ont duré jusqu'en 1890 est assez confus (1). Au contraire, la mise en bloc, à cette date, des anciennes sections pour ne plus former que deux zones a tout simplifié. Le prix d'une gare à la prochaine est, en 1re classe, de 40 centimes et, en 2e, de 20; l'aller et retour est de 60 et 30 centimes; pour un parcours supérieur, le prix est de 55 et 30 centimes par zone ; enfin celui de l'aller et retour de 90 et 50 centimes.

PRIX DES PLACES DANS LES VOITURES POUR LES RÉSIDENCES DE LA COUR ET AUTRES ENVIRONS AUX XVIIe ET XVIIIe 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. Telle 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 ... telle quantité de carrosses, coches, chariots, calèches à deux et à quatre places et autres voitures, 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 ; 10 sols dans les grands carrosses à six et à huit places ; 30 sols dans les coches 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).

---

(1) Voir au tableau XX les tarifs relevés sur les *Indicateurs Chaix*.

(2) Privilège du 5 mai 1661.

(3) Arrêt du Conseil du 17 septembre 1667.

(4) Lettres patentes d'avril 1685.

(5) Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 28.

En 1759 (1), les voitures suivant la cour se payaient : de Paris à Versailles ou à Marly, 3 livres 10 sous ; de Paris à Compiègne, en carrosse, 10 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 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 (2). »

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 (3) ».

On trouve en 1698 (4) trace d'une carriole de Paris à Poissy et en 1710 (5) d'une voiture de louage pour Le Pecq, Saint-Germain, Meulan et Mantes ainsi qu'en 1716 (6) 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 (7) 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 (8).

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'en-

---

(1) Le *Tableau de Paris* pour l'année 1759.
(2) Lettres patentes du 10 septembre 1664.
(3) Arrêt du Parlement du 3 septembre 1666.
(4) Lettres patentes d'août 1698.
(5) *Ibid.*, 28 avril 1710.
(6) *Ibid.*, 11 janvier 1716.
(7) Arrêt du Conseil du 11 novembre 1784.
(8) Cf. A. Martin, *Étude historique, etc.*, p. 35 et 162-163.

tour 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 XIXe 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 (1).

Voitures diverses, gondoles et coucous. — Ces véhicules étaient les mêmes, ou à très peu près, que ceux qui, au début du XIXe siècle, avaient succédé à de plus 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 en 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 » (2) 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'antan 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 (3), sans préjudice, pour chacun, d'allocations supplémentaires selon les cas (4).

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 XIXe 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

---

(1) 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 XIXe siècle.

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

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

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

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.

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 XVIIIe 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 complette ».

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 XIXe siècle?

---

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

(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.

Tableau XX. – Prix des places dans les voitures en commun de Paris aux XVIIe et XIXe siècles

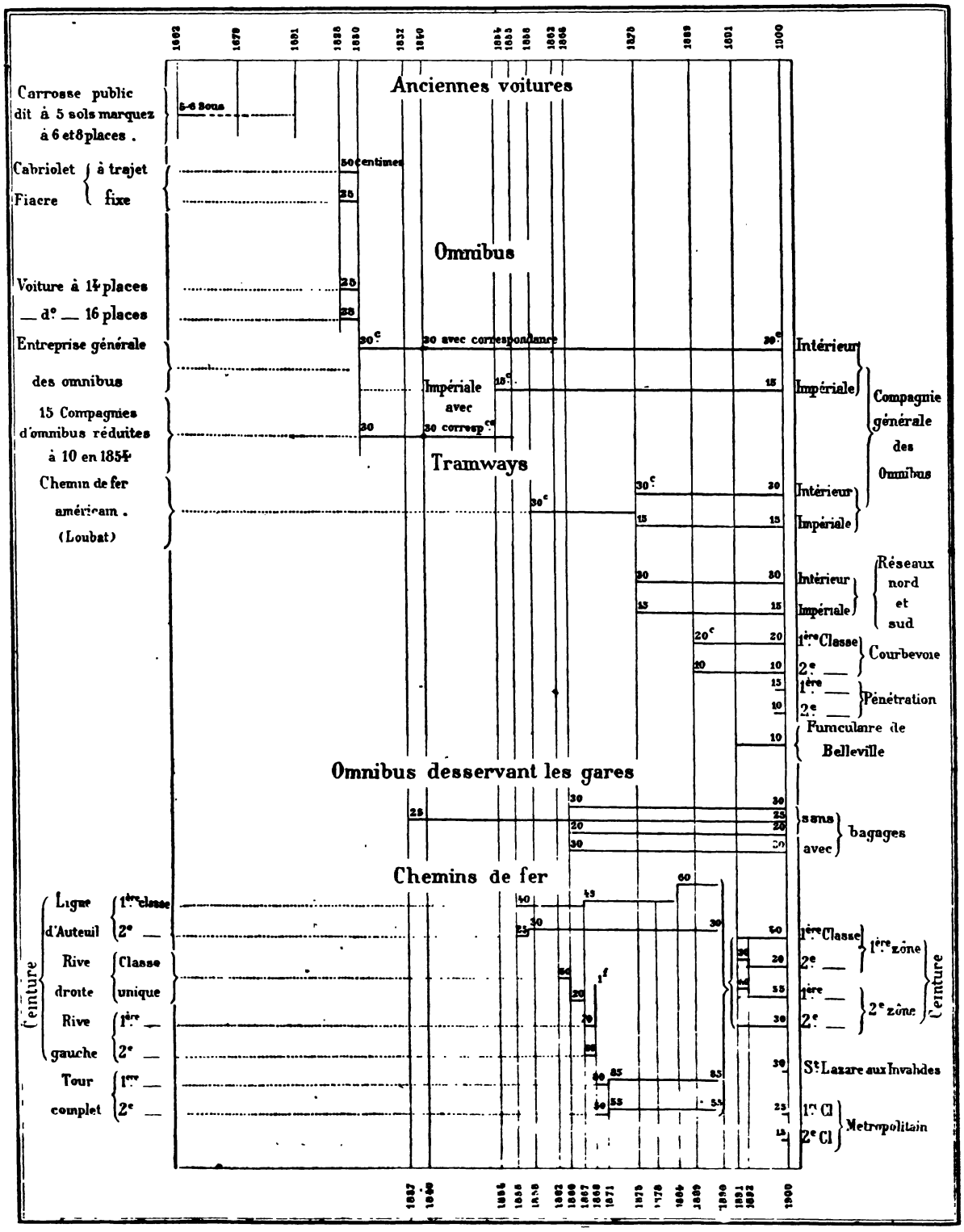
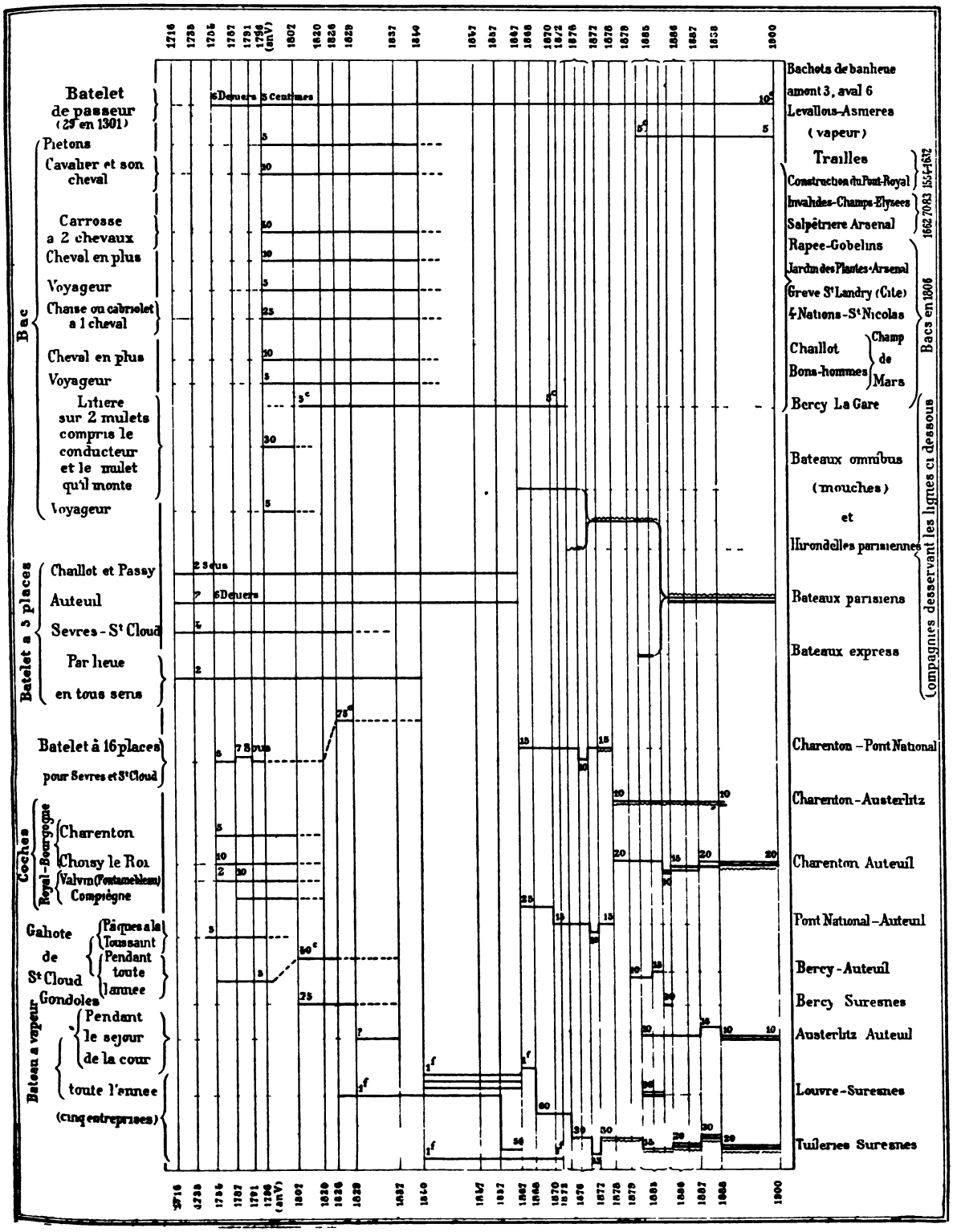


Tableau XXI. – Prix des places dans les bateaux de Paris aux XVIIIe et XIXe siècles



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 (1) 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. (2). Les prix tarifés en 1735 seulement (3) 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.

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 (4) le prix était de 7 sous ; mais en 1791 (5) 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 (6) et ensuite en 1754 (7) 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 (8). 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 XVIIIe siècle et sans doute au commencement du XIXe. 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 (9).

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 XVIIIe 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 (10). 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 (11). Le contact et les cris des « petits

---

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

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

(3) Ordonnance de police du 23 mars 1735.

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

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

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

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

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

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

(10) *Almanach du voyageur à Paris*, 1783.

(11) *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.

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 sept voyages par jour, dans chacun des deux sens. On ne sait pas le prix des places au début de l'exploitation; mais, il était de 1 fr. en 1829 (1), alors que le service n'était régulier que le dimanche. D'abord (1847) 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,

(1) Voir le tableau graphique XXI.

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

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

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 (1).

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

Entrer dans le détail des variations de prix, selon la destination, subdivisées 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 (2). 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 (3). 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 aisées ; 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 (4).

COMPARAISON DES PRIX DU TRANSPORT EN COMMUN.

La comparaison du prix des carrosses à 5 et 6 sols, de si courte durée au XVIIe siècle, avec les 25 et 30 centimes des omnibus au XIXe, est tout à l'avantage du

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

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

(3) 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.

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

dernier siècle, ne serait-ce qu'eu 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'avilissement 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 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, p'us vite et à meilleur compte, une quantité donnée de kilomètres de terre, de fer et d'eau, dans Paris et aux environs.

Gustave Bienaymé.