

Les carrosses à cinq sols ou une innovation au XVII^e siècle

Hervé Dumez

i3-CRG École polytechnique CNRS Université Paris-Saclay

Le samedi 18 mars 1662, dès sept heures du matin, la foule commence à se masser sur le Pont Neuf. Elle attend de voir passer les premiers carrosses à cinq sols¹ dont des placets ont annoncé la mise en service. Quand le premier apparaît, venant de la rue Saint-Antoine, portant les armes de la ville de Paris et escorté des archers de la Prévôté, mené par un cocher à la casaque bleue accompagné d'un laquais vêtu de même, il est applaudi et les rires fusent, d'agrément et de joie.

À l'époque, les nobles et les riches ont seuls ce privilège de pouvoir se déplacer en voiture à travers la ville. Les bourgeois et le peuple doivent marcher dans les rues sales se faisant éclabousser de boue par les chevaux et les roues. Vers 1650, dans une grande maison de la rue Saint-Martin dont l'enseigne était un saint Fiacre, Nicolas Sauvage avait eu l'idée d'entreposer des voitures qu'il louait à l'heure ou à la journée. N'ayant pas sollicité de privilège, il fut bientôt imité et des dépôts existaient un peu partout dans Paris. Mais il en coûtait une pistole ou deux écus la journée pour louer une voiture, qu'on surnomme fiacre, un prix très élevé qui ne réservait ce service qu'aux gens fortunés.

Quatre amis ont alors l'idée de louer des carrosses proposant huit places qui feraient un trajet régulier dans Paris, partant de demi-quart d'heure en demi-quart d'heure, offrant huit places, pouvant être hélés où l'on veut sur ce trajet et déposant leurs passagers où ils le souhaitent. Ils ont l'idée d'un nom qui claque comme un oxymore et frappe les esprits : il allie le symbole même du luxe, le carrosse, à une somme modique, cinq sols. Le privilège des plus riches mis à portée des revenus modestes. Dans sa sixième *Provinciale*, Pascal a noté qu'il était possible de se grouper pour faire dire une messe. Le prix payé est alors de quatre ou cinq sols. C'est le niveau auquel ont été fixés les voyages. Il est modeste, mais les soldats, laquais et autres gens de bras sont interdits de voiture « pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois ». La société est formée le 6 novembre 1661. En février de l'année suivante, un essai est réalisé durant deux jours pour tester la solidité des voitures et l'endurance des chevaux. Tout se déroule bien.

Des quatre fondateurs de l'entreprise, l'un, Artus Gouffier de Roannez est duc et pair de France : il a tenu l'épée du roi lors du sacre. Le marquis de Sourches est le Grand Prévôt qui rend la justice au Louvre. Ses archers protègeront les carrosses dont on ne sait pas au départ comment ils peuvent être accueillis. Le troisième est marquis de Crenan et Grand Échanson de France. Le dernier est un roturier. Il se nomme

1. Sols se prononce
sous.



© Hervé Laroche

Blaise Pascal. C'est lors d'une conversation avec le duc de Roannez, son ami, que l'idée est née.

Le succès est tel, dès les premiers jours, que les carrosses sont pleins et qu'il est difficile d'y monter. Les marchands de la rue Saint-Denis réclament à cor et à cri l'ouverture d'une ligne et envisagent d'adresser une requête officielle au roi. Le 20 février, lors d'une audience au Louvre, ce dernier se tourne amusé vers le duc, le grand Prévôt et le grand Échanson : « Et notre route, ne l'établirez-vous pas bientôt ? » Le 11 avril, une deuxième route est effectivement ouverte entre la rue Saint-Antoine, vis-à-vis de la place royale, jusqu'à la rue Saint Honoré, à la hauteur de Saint-Roch et, le 22 mai, une troisième qui part de la rue Montmartre,

au coin de la rue Neuve-Saint-Eustache jusqu'au Luxembourg. Les lignes sont conçues en réseau : elles se coupent rue Saint-Denis, près de Saint-Innocent et on peut alors opérer un changement même s'il faut repayer les cinq sols. À chaque début de ligne a été installé un bureau. On y perçoit la recette et l'on y reçoit les plaintes des voyageurs. Chaque voiture a été numérotée par un nombre de fleurs de lys qui lui est propre, bien visible sur la caisse de manière à ce qu'il puisse être identifié facilement si un problème se pose. Écuries et dépôts se trouvent à proximité des bureaux. La ville entière ne parle que de cela et un comédien, Chevalier, écrit une pièce qui sera jouée au théâtre du Marais, *L'intrigue des carrosses à cinq sols*, puis imprimée l'année suivante.

Au départ, les entrepreneurs se sont adressés à des concessionnaires qui sont en majorité des loueurs de carrosses. Ils paient directement les gages des cochers, des laquais et des commis, fournissent les casques et les flambeaux pour la nuit. Les concessionnaires, quant à eux, nourrissent cochers et chevaux, et assurent l'entretien du matériel. Ils n'encourent aucun risque mais ne sont pas non plus incités à développer le service.

Rapidement, le système évolue vers ce que l'on appelle alors l'affermage. Les concessionnaires paient six mille livres de redevance aux quatre entrepreneurs qui se dégagent complètement de la gestion quotidienne, éloignée du rôle de la haute noblesse, les concessionnaires assurant toutes les opérations.

Les quatre entrepreneurs pensent développer le même type d'affaire à Lyon et surtout à Amsterdam. À cet effet, ils contactent Huygens qui n'est pas convaincu : les rues d'Amsterdam sont plus propres que celles de Paris et les autorités ont longtemps refusé d'autoriser les carrosses pour les particuliers. Il est peu probable qu'ils tolèreront des voitures publiques.

Dans une lettre du 21 mars 1662, Gilberte Périer raconte à Arnauld de Pomponne les débuts de l'entreprise. À la fin, son frère ajoute quelques lignes. Ce sont sans doute les dernières écrits par Blaise Pascal. À l'époque, il se consacre à son *Apologie de la Religion Chrétienne*, au problème mathématique de la cycloïde ou roulette, et aux carrosses à cinq sols. Traversé de souffrances quasi-insupportables, il ne peut presque plus lire ni écrire. Il meurt quelques mois plus tard en août 1662. Il ne s'est lancé dans ce projet que pour aider les pauvres et leur lègue toute sa fortune, assez considérable. L'entreprise ne lui survivra donc pas.

Son ami le duc de Roannez s'occupe de commencer à faire éditer ses papiers. En 1667, il transmet son duché à son beau-frère, le futur maréchal de La Feuillade, et se retire dans un monastère sans prendre l'habit. Il meurt oublié dans sa retraite près de trente ans plus tard ■

Références

Lundwall Éric (2000) *Les carrosses à cinq sols. Pascal entrepreneur. Préface de Jean Mesnard*, Paris, Science infuse.

Monmerqué L.J.N. (1828) *Les carrosses à cinq sols ou omnibus du dix-septième siècle*, Paris, Firmin Didot.



© Hervé Laroche