

374  
DR

## EUROPE. — XVIII<sup>E</sup> SIÈCLE

FRANCE. — SIÈGES DE LUXE. — SECONDE PARTIE DU SIÈCLE.

### LA CHAISE A PORTEURS.

La chaise à porteurs, représentée dans nos musées et collections par quelques brillants spécimens de ce dix-huitième siècle qui a su donner tant de grâce aux choses usuelles, serait insuffisamment connue si l'on s'arrêtait à contempler seulement les types les plus riches ou les plus élégants de ce genre de véhicules, ceux où l'on se plaît à revoir la noble dame, dont l'orthographe ne devait point être trop exacte, dit Saint-Évremond, « il n'est pas de la dignité d'une personne si considérable de bien orthographier; » ou bien le joli homme de cour, tout soieries, cordons, dentelles, pierreries et boîtes, le disputant aux dames sur le terrain de la coquetterie; la chaise à porteurs enfin, dont les décors à la Céladon convenaient si bien aux perles qu'on y enchâssait, au frais minois de la Chiffon que le caprice d'un grand seigneur ou d'un gros financier faisait reine d'un jour, en promenant dans son *Jardin de propriété* la cage coquette où palpait un cœur d'oiseau, d'un naturel en harmonie avec celui des *parterres de broderie*.

Cette chaise d'apparence féérique, dorée, peinte, dont les modèles, dus à des maîtres artisans, se rencontraient parmi les chaises à porteurs comprises dans la carrosserie royale, service de la petite écurie, donnait le ton aux diverses personnes de distinction de la suite du Roi. Le luxe de ce palanquin, où la beauté se faisait promener comme dans une pagode, devait convenir aux brillantes réunions de Versailles. Il était à sa place dans la cour de marbre, sous le couvert des allées du parc, sur les sentiers roses de brique pilée du boulingrin, mais il ne ferait guère comprendre la chaise à porteurs que comme un caprice de la mode, faute d'en pouvoir suffisamment justifier la nécessité en la voyant dans des milieux bien entretenus, s'il fallait s'en tenir à ceux-là.

C'est en sortant des cours pavées de marbre et des allées du jardinage, c'est en regardant les rues du dix-septième et aussi celles du dix-huitième siècle que l'on se rend compte des motifs qui firent imaginer la chaise à porteurs, dont tout le monde européen devait contracter l'habitude, et si largement que, en outre des chaises que possédaient toutes les familles de quelque rang, les chaises à porteurs, mises en régie dans les cités opulentes, furent à la disposition de toutes les classes, comme le sont nos voitures de place.

Ce sont les Anglais qui ont imaginé la chaise à porteurs. La première que l'on ait vue en France, fut apportée de Londres à Paris par M. de Monbrun, bâtard du duc de Bellegarde, le grand écuyer de France sous Louis XIII. Cette circonstance fixe la date de l'importation du genre parmi nous, sans donner, au juste, l'âge de l'invention chez nos voisins; ce que l'on peut signaler sur ce sujet, c'est qu'il fallait que la chaise à porteurs fût entrée bien largement dans les mœurs anglaises en 1663, année où fut imprimé le premier volume du poème d'Hudibras, pour que Butler y parle du *cucking-stool*, dont Tonneley explique ainsi l'usage : Pour punir les femmes *criardes* et *querelleuses* (conformément à une loi formelle que l'on a retrouvée dans les anciens règlements de la commune de Rouen pour l'immersion des femmes criardes), on les suspendait sur un endroit plein d'eau, dans une chaise soutenue par des cordes qui la faisaient plonger à volonté. Le *cucking-stool*, la cage où l'on baigne les femmes querelleuses, disent les dictionnaires anglais, a, comme on le voit, tous les caractères de la chaise à porteurs; les brancards y sont remplacés par des cordes passées dans les anneaux fixes, et, nous le répétons,

il fallait que la chaise à porteurs fût entrée bien avant dans les mœurs pour la voir appliquée en 1663 à un pareil usage. Le *cucking-stool* était, d'ailleurs, un adoucissement que la galanterie anglaise, dit de Laurière, apportait à la dureté de la loi normande.

A propos des *cris de Londres* (voir notice pl. CI), nous avons parlé des embarras de ses rues, dont il faut, de plus, connaître la nature pour sentir la nécessité de la chaise à porteurs, et pourquoi il était indispensable que cette boîte, close par des vitres, fût fermée de toutes parts. Disons de suite que le mode de locomotion de la chaise n'était point pour étonner dans une ville où, d'habitude, les transports perpétuels qu'exige le commerce ne se faisaient qu'à bras d'hommes et à travers un embarras perpétuel.

Dans le quartier le plus actif de Londres, renouvelé depuis le terrible incendie de 1666, les rues se trouvaient encore pavées de manière qu'à peine y trouvait-on à poser le pied, et qu'il était impossible d'y tenir en carrosse; de plus, elles demeuraient d'une éternelle saleté. Le pavé de grès manquait tellement à Londres au moment où cette ville réparait ses ruines, que ce pavé, qu'il fallait faire venir à grands frais du nord de l'Angleterre, on dit que Louis XIV offrit à Charles II de le lui fournir en échange du beau sable qu'emploient les Anglais dans les allées de leurs jardins et qui, bien battu, prend l'uni d'un parquet. On aurait voulu avoir de ce sable pour les maisons royales; mais c'est une négociation qui, si elle a été entamée, n'a pas eu de suites.

Les plus grandes et les plus belles rues, telles que le Strand, Cheapside, Holburn, etc., seraient restées inabordable si, pour la commodité des gens de pied, elles n'avaient eu, de part et d'autre, des trottoirs de quatre à cinq pieds de large, et, pour la communication d'un trottoir à l'autre à travers la rue, des petites chaussées en dos d'âne, plus élevées que le niveau de la rue et garnies de pierres larges, triées avec soin pour cet usage. (Ces conditions sont, en principe, et sur une plus large échelle, les mêmes que celles de la rue pompéienne, encaissée entre les trottoirs et dans laquelle ne pouvaient guère circuler que des litières portées à bras, sinon la chaise même, que les anciens ont connue et qui était surtout à l'usage des femmes. (Voir la notice de la pl. ayant pour signe la Cocotte.) — Il est aisé d'imaginer, dit Grosley, qui visitait l'Angleterre vers le milieu du dix-huitième siècle, de quelle incommodité sont, pour les voitures, ces chaussées très fréquentes.

Dans la plus belle partie du Strand, continue ce même voyageur, j'ai vu pendant tout mon séjour à Londres le milieu de la rue, vers l'église de Saint-Clément, constamment garni d'une boue liquide et infecte, à la hauteur de trois à quatre pouces; boue dont les éclaboussures couvraient les piétons de la tête aux pieds, remplissant les carrosses dont les glaces n'étaient pas levées, et enduisant tout le rez-de-chaussée des maisons qui s'y trouvaient exposées. Toutes les matinées, les apprentis étaient employés à laver les façades des boutiques pour enlever les éclaboussures de la veille. A cette époque, où l'on n'était encore parvenu à paver en grès que la grande rue du Parlement qui va de Westminster à Charing-Cross, et une partie seulement de la belle rue du Pallmal, ces deux voies se trouvaient seules séchées en mai; tout le reste demeurait enseveli sous des flots de boue entretenus par un arrosage régulier, d'un usage très ancien à Londres, où l'on s'en est pour ainsi dire toujours servi pour la propreté des ponts et des grands chemins les plus voisins de la capitale. Les carrosses les mieux suspendus et les plus étoffés n'étaient encore que de vraies charrettes, exposées au plus dur cahotement occasionné par l'inégalité et l'instabilité d'un pavé, qui n'était point soumis à l'action de la *demoiselle*, ce qui, pour y obvier, fit établir à Londres que les voitures qui servaient au transport des lourds fardeaux, des matériaux de construction, entre autres, portaient des jantes d'un demi-pied de large et auraient le cercle de leurs roues garni d'une largeur de trois fers ordinaires, afin que ces roues remplissent perpétuellement l'office de la *demoiselle*; leur pesanteur énorme procura, en effet, ce résultat, mais en rendant les éclaboussures plus fréquentes et plus copieuses.

La chaise à porteurs, malgré ses inconvénients, était vraiment le seul véhicule qui convint à travers tant d'embarras.

A Paris, où en l'année 1729 on trouvait encore les rues très sales, à cause des ruisseaux dans lesquels on faisait couler toutes les eaux ménagères et infectes, même le sang des animaux tués chez les bouchers, la chaise à porteurs avait réussi d'emblée.

On pourrait dire que l'existence de la chaise à porteurs est un fait historique basé sur l'état de la voirie, et lorsqu'on entend Mercier certifier en 1784 que « porter quelqu'un dans les rues fangeuses et embarrassées de la capitale n'est pas chose facile, » on sait de suite pourquoi la chaise à porteurs, appelée à disparaître si entièrement de nos habitudes, était encore si largement dans les usages, quoique fort près de son déclin définitif, puisque les chaises ne pouvaient plus alors circuler que le matin, et dans quelques quartiers paisibles. Les douairières allaient encore en chaise à la messe, accompagnées du laquais portant les *heures* dans un sac de velours rouge brodé, sur lequel la dévote s'agenouillait à l'église. Plus tard dans la journée, les chevaux dis-



EUROPE XVIII<sup>E</sup> SIECLE

EUROPA XVIII<sup>TH</sup> CENTY

EUROPA XVIII<sup>TES</sup> JAHR<sup>T</sup>

DR

IMP FIRMIN DIDOT et C<sup>ie</sup> PARIS

Daversin del.

putant le pas à l'homme, on ne sortait plus en chaise, et d'ailleurs le beau monde commençait à se passer du chant des vêpres, appelées dédaigneusement l'*opéra des gueux*. Sous Louis XIV et pendant presque tout le dix-huitième siècle c'est en chaise à porteurs qu'on allait en visites, à l'église, au spectacle. Devant tous les lieux de grande réunion, la file des chaises était plus nombreuse que celle des voitures. Les *aboyeurs* appelaient les porteurs de M<sup>me</sup> la marquise! de M<sup>me</sup> la présidente! C'est en chaise à porteurs que les cordons-bleus de la médecine visitaient leurs malades. C'était le ton, c'était une fureur. La duchesse de Nemours, morte en 1707, allait tous les ans en chaise à porteurs de Paris dans sa principauté de Neufchatel; quarante porteurs la suivaient dans des chariots et se relayaient alternativement; elle faisait ainsi, en dix ou douze jours, un voyage de plus de cinq cents kilomètres, sans fatigue et sans péril.

Les plus grandes dames prenaient plaisir à tracer de leurs propres mains des modèles de chaises, comme on le voit par une anecdote que raconte M<sup>me</sup> du Deffand, dont le fond est que Louis XV écrivant un jour à M. l'évêque d'Orléans pour lui demander des boîtes de cotignac (une marmelade de coings du pays), le roi avait ajouté en post-scriptum : « La chaise à porteurs ne signifie rien; elle était dessinée par mes filles sur cette feuille que j'ai trouvée sous ma main. » *Il y a gros*, comme disait le père de mesdemoiselles *Loque, Coche, Graille* et *Chiffe*, les filles de France. Guillemette vieillie, M<sup>me</sup> de Maintenon, la *Pantocrate*, comme l'appelle la Palatine, appréciait fort la commodité de la chaise à porteurs, et aussi le grand air qu'elle avait, car elle se faisait porter en chaise jusque dans l'intérieur des appartements de Versailles.

La quantité du bétail humain nécessaire pour des transports d'un goût si général dut être vraiment prodigieuse, surtout lorsque l'on songe qu'il faut ajouter aux gens de livrée les mercenaires aux ordres du public. Les garçons porte-chaises de la maison royale paraissent y avoir été traités en enfants gâtés; si l'on en juge par ce fait curieux, que lors de la naissance du duc de Bourgogne, le 6 août 1682, tout le monde fut si joyeux que les porteurs de chaises du château brûlèrent, dans la galerie des Princes, les chaises dorées de leurs maîtres, grossissant même ce feu de joie avec le bois du parquet destiné pour la galerie. « On vint le dire au Roi, que cela fit beaucoup rire, et qui ordonna de les laisser faire, » rapporte le journal de Narbonne.

Concurremment avec le service des chaises dorées, il y avait dans la maison du roi celui des *chaises bleues*, dont les porteurs avaient la livrée bleue. Ce sont ces dernières qui furent mises en régie en 1667, c'est-à-dire affermées au moyen d'une combinaison qui conservait ces chaises au service de la cour, en même temps qu'elles étaient mises à la disposition du public.

Les motifs allégués par M. de Montsoreau, grand prévôt, qui fut obligé de faire un règlement nouveau pour redresser la conduite des porteurs de chaises bleues, à Versailles, règlement qui date de 1736, complètent tout ce qu'il est utile de savoir sur ces voitures, sur leurs porteurs, et sur les mœurs du temps.

« .... Les porteurs de chaises bleues établies à la suite du Roi commettent journellement beaucoup de désordres, se querellent et maltraitent même jusque dans les cours et galeries du château; ils exigent des personnes qui se font porter dans des temps pluvieux beaucoup au delà de ce qui a été réglé pour chaque voyage, et refusent de porter ceux qui ne veulent leur payer que ce qui a été fixé pour chaque voyage; que les uns sont d'une conduite très dérangée, et les autres très violents et emportés, qu'ils cassent et brisent leurs chaises, soit en les traînant avec violence, soit en les laissant dans le milieu des cours du château ou des rues de la ville; que les uns se reposent et passent la nuit et le jour dans leurs chaises, et les autres souffrent que d'autres personnes y entrent et dorment, ce qui les remplit de vermine et de mauvaises odeurs, dont les personnes qui se servent desdites chaises sont infectées, et que d'ailleurs la plupart desdits porteurs sont personnellement malpropres et vêtus de mauvais habits de différentes couleurs. Suit une ordonnance en douze articles qu'il suffit de parcourir.

Le régisseur doit fournir un état contenant les noms et surnoms des porteurs qui ont des chaises bleues à loyer, avec le numéro de ces chaises.

Les porteurs de chaises bleues, vulgairement appelés *bricouliers*, doivent être tous proprement vêtus d'habits bleus de la livrée du Roi. Il leur est défendu de se servir de termes ironiques et insultants contre les personnes qui ne se serviront point de leurs chaises, ni d'exiger plus de dix sous pour chaque voyage de ceux qui s'en serviront, en quelque temps et en quelque saison que ce soit, etc., etc.

Que l'on ajoute à cette valetaille les « deux robustes mercenaires, tout en sueur et s'arcbutant sur leurs larges souliers ferrés, portant l'homme que l'embonpoint et la goutte empêchent de marcher », montré par Mercier au détour d'une rue, et qui se trouvent tout à coup au milieu d'un troupeau de bœufs effarés et menaçants, et l'on aura un tableau assez complet de la chaise et de ses porteurs des différents degrés. La chaise, au moins, a laissé longtemps des souvenirs agréables dans le préjugé public. Le nom de *chaises* donné aux voitures de poste en est une preuve.

La chaise dorée représentée ici sous deux aspects se trouve au musée des voitures de Trianon. C'est un des plus beaux spécimens du genre, et, sans cependant que les catalogues le confirment hautement, on en attribue les marines peintes à Joseph Vernet. Ce nom de Vernet a pu amener une confusion, et ce n'est peut-être que la dorure qui en est due à Louis-François Vernet, le propre frère du peintre, que l'on voit, en 1770, exécuter avec Brancourt les dorures de la salle de l'Opéra, commencée en 1753 par Gabriel et seulement terminée pour les fêtes du mariage de Louis XVI et de Marie-Antoinette.

Les peintures de cette chaise coïncidèrent-elles avec la victoire navale de l'île Minorque en 1756? Le style général de son ornementation permet de le supposer. Plus tard on y pourrait voir l'origine des coiffures à la *Belle-Poule*, que M<sup>me</sup> de Polignac imagina en se mettant sur la tête une frégate avec les mâts et les voiles, en souvenir d'un combat heureux; cela est possible sans pouvoir être affirmé, car cette chaise dorée a couru des aventures que l'on ignore. En 1835, elle était retrouvée à Paris chez un marchand de bric-à-brac; elle était dans le plus triste état. Louis-Philippe la fit acheter pour 500 fr.; nettoyée avec le plus grand soin, et sa virginité refaite, elle a été réinstallée à Versailles.

Le meuble, composé du canapé, du fauteuil et de la chaise, formant un ensemble complet des sièges d'un salon, est du mode des bois tournés, dont les sculpteurs du dix-huitième siècle ont su faire des chefs-d'œuvre d'habileté et de grâce. Il serait superflu de s'appesantir ici sur ces pièces du mobilier, genre Louis XV, et nous n'indiquerons que la bonté des types. Ce meuble fait partie du mobilier national de la France, et les tapisseries qui en ont été renouvelées, ont été refaites à Beauvais et sur les modèles excellents conservés dans cette manufacture.

*Toutes ces reproductions sont faites d'après des photographies.*

*Voir, pour le texte : Le bel ouvrage de M. L. Dussieux sur le Château de Versailles, 2 vol. 1881; Bernard, éditeur à Versailles. — Le journal des Règnes de Louis XIV et Louis XV, par Pierre Narbonne, 1866, même librairie. — Londres, 3 vol., par Pierre-Jean Grosley, Lausanne, 1770. — Le Tableau de Paris, par Mercier.*

