



# EUROPE. — XVI<sup>E</sup>-XVII<sup>E</sup> SIÈCLE

## MOYENS DE TRANSPORT. — LES CARROSSES.

Les femmes, les abbés, voyageaient surtout en litière pendant le moyen âge; l'absence de routes rendait ce mode de locomotion obligatoire pour les délicats, pour les malades. Il y avait cependant des voitures de transport; mais c'étaient de véritables charrettes, à brancards la plupart du temps, à quatre roues égales, dont le coffre reposait, sans courroies ni ressorts, sur deux essieux fixes, parallèles. Ces charrettes étaient attelées en flèche. La manœuvre de ces véhicules était pénible, et lorsqu'il s'agissait de tourner il fallait s'y prendre de loin. On entrait dans ce tombereau par l'arrière. Il était, comme les carrioles de nos blanchisseurs, surmonté de cerceaux reliés par des traverses, sur lesquels on mettait les couvertes, et, à l'aide de garnitures d'étoffes épaisses et de nombreux coussins, on en rendait l'usage supportable. Il servait surtout aux dames par les temps de pluie. On l'employait aussi dans les cérémonies, pour lesquelles il était richement ouvré et décoré des étoffes les plus somptueuses. On les fit pour deux, pour quatre personnes. Il y avait de ces voitures qui étaient allongées pour le transport en commun d'un plus grand nombre de voyageurs; elles remplissaient l'office des coches des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle; le nom leur en était donné dès le moyen âge. La couverture de ces *coches* était en cuir fixé, ayant des ouvertures latérales; celle des carrosses riches, le *poêle*, était en étoffe qu'on relevait à volonté. L'attelage en flèche de ces derniers était mené par un postillon à cheval sur le timonnier, quand il n'y avait que deux chevaux; lorsque leur nombre était plus considérable, des gens de pied les menaient à la main.

Ce ne fut guère qu'au commencement du XVI<sup>e</sup> siècle que l'on s'avisait d'établir les entrées latérales entre les roues et d'y fixer un marchepied; et ce ne fut qu'en avançant dans ce siècle que l'on commença à user de la suspension à l'aide de courroies. Cette disposition fit donner alors à ces voitures le nom de *chars branlants*.

L'exemple que nous donnons est le coffre d'une voiture d'honneur de ce dernier mode, ayant servi aux noces de l'électeur de Saxe, Jean le Magnanime et de Sybille de Clèves, en 1527; conservé au musée des ducs de Cobourg. Il est de bois entièrement doré, sauf les écussons qui sont peints; la clôture de l'avant et de l'arrière, pleine par le bas, se termine par un ajouré en fer forgé, d'un travail assez léger, contribuant à la solidité des cerceaux

et complétant le système des traverses longitudinales ; les cerceaux sont finement ouvrés ; la partie pleine, la caisse proprement dite, d'une forme encore si primitive, dont la longueur est de deux mètres environ, est chargée des riches et énergiques rinceaux de la flore gothique allemande avec figurines en assez haut relief. Sous le règne de François I<sup>er</sup> il n'y avait encore qu'un très-petit nombre de ces carrosses en France.

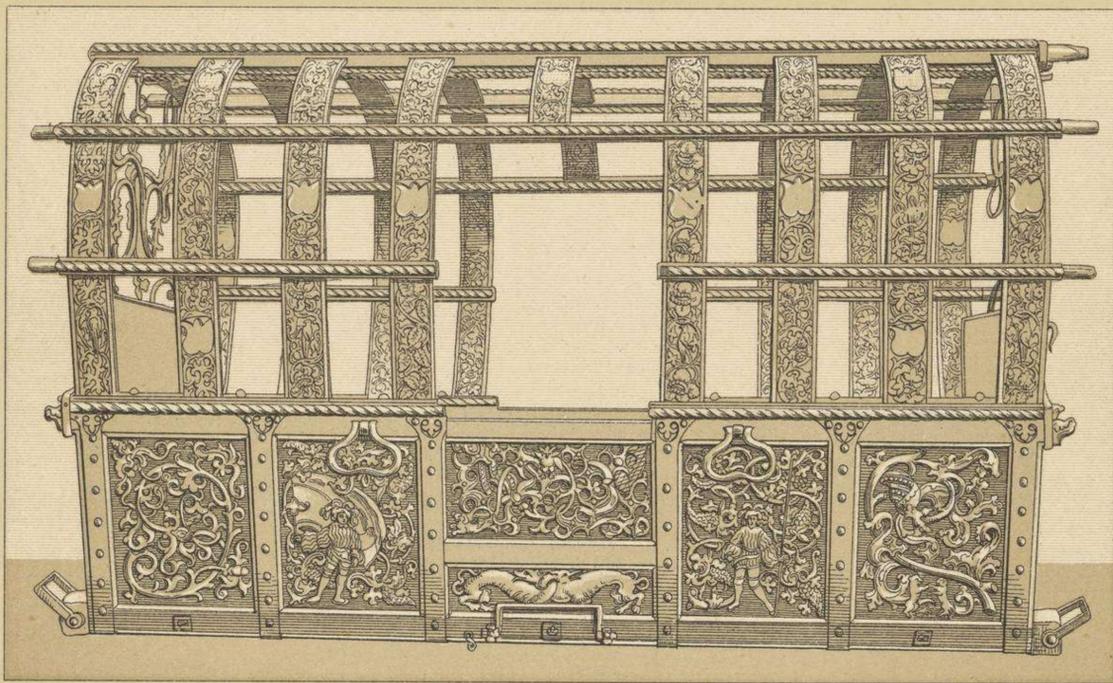
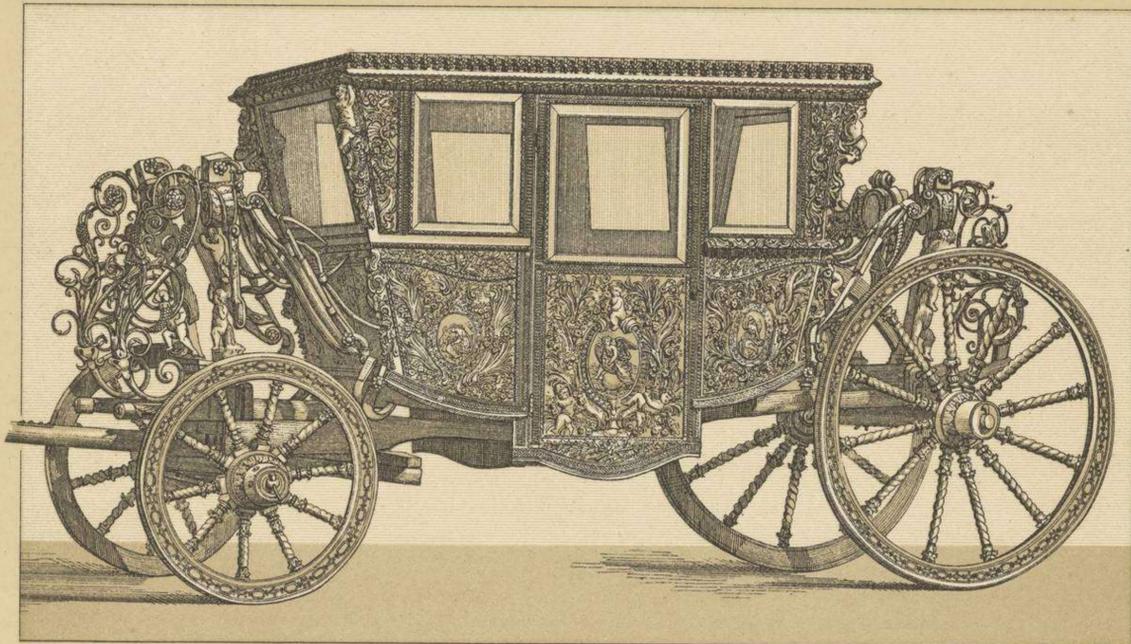
Le second exemple, que nous rapprochons de celui-ci, se trouve aux remises du palais de Madrid ; il est du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, distant du premier de cent vingt à cent trente années.

Nous n'avons pas à entrer dans la description des pièces progressives de la carrosserie ; notre objet étant de reproduire la physionomie des choses et non d'énumérer les secrets de leur construction, il nous suffit de prendre la définition du carrosse telle que nous la trouvons dans l'Encyclopédie du XVIII<sup>e</sup> siècle : « C'est une voiture com-  
« mode et même quelquefois très-somptueuse, suspendue à des soupentes ou fortes courroies de cuir, et montée  
« de roues sur lesquelles elle se meut... En France et dans tout le reste de l'Europe, les carrosses sont tirés par  
« des chevaux, excepté en Espagne où l'on se sert de mules... Le cocher est ordinairement placé sur un siège élevé  
« sur le train, au-devant... » Les carrosses, dit encore l'Encyclopédie, sont de l'invention des Français ; la quantité en devint considérable à partir de l'époque de Louis XIII. On a publié quelquefois des lois somptuaires pour modérer la dépense excessive de ces voitures, adoptées par la bourgeoisie comme par les grands seigneurs ; il a été défendu d'y employer l'or et l'argent ; mais l'observation de ces défenses a été négligée.

Dans le carrosse représenté les parties de menuiserie sont richement sculptées et dorées ; celles du charronnage ont des moulures et aussi des dorures ; les parties en cuir de la soupente sont piquées, l'intérieur est tendu de velours et les portières sont fermées avec les glaces biseautées de Venise ; enfin l'avant-train est à roues basses et l'arrière à roues de grand diamètre ; les jantes en spirale de ces roues suffiraient seules pour dater le carrosse : il est de l'époque avancée du règne de Louis XIII ou du commencement de celui de Louis XIV. Le timon au milieu permet l'attelage en double qui était d'usage.

*(D'après les photographies de M. Laurent et celles des musées d'Allemagne.)*

---



EUROPE XVI<sup>E</sup> XVII<sup>E</sup> SIECLE

EUROPA XVI-XVII<sup>TH</sup> CENT

EUROPA XVI-XVII<sup>TES</sup> JAHR<sup>T</sup>



IMP. FIRMIN DIDOT et C<sup>o</sup> PARIS

Goutzewiller lith