

CHRONIQUE PARISIENNE

Il me souvient encore de ce temps, où, pour étudier le monde, les moralistes curieux se portaient, soit sur la place publique un jour de fête ou d'élection, soit sur le perron de l'église un jour de grande solennité, soit aux barrières de la ville un jour de foire. Ils ont aujourd'hui un bien meilleur poste d'observation : car, tous les jours, ils peuvent aller voir défiler le public dans les grandes gares.

C'est que nous voici bien loin du temps, où, Louis XIV malade, devant, par ordre des médecins, prendre les eaux de Bourbon-l'Archambault, on fut obligé d'établir, entre cette dernière localité et Versailles, des relais pour les 200 chevaux destinés à traîner les six charrettes, payées 25 livres par jour, qui servaient à voiturier les bains et la boisson du Roi.

Ce qu'étaient les ressources de la locomotion à cette époque, nous le voyons assez par le voyage de Mademoiselle de Montpensier, mariée au Prince des Asturies, laquelle employa trente jours à franchir les 187 lieues qui séparent Paris de Bayonne. Plus tard, le service régulier des *Tergotines* mettait 20 jours, c'est-à-dire 480 heures à accomplir le même trajet ; aujourd'hui, il dure exactement 66 heures 10 minutes, et encore on perd cinquante minutes à Bordeaux.

Il y a 100 ans, il fallait douze jours pour aller de Paris à Strasbourg, dix jours pour aller à Lyon, trois jours pour aller à Rouen. La moyenne du parcours quotidien était de dix lieues ; le soir, on s'arrêtait dans une auberge, à toutes les côtes on descendait de voiture pour soulager les chevaux, à toutes les descentes on mettait pied à terre par prudence et la maréchaussée escortait les voitures par crainte des voleurs qu'on n'évitait pas toujours. Par où vous pouvez voir que les chemins de fer, en supprimant la distance, ont doublé la vie de l'homme qui voyage.