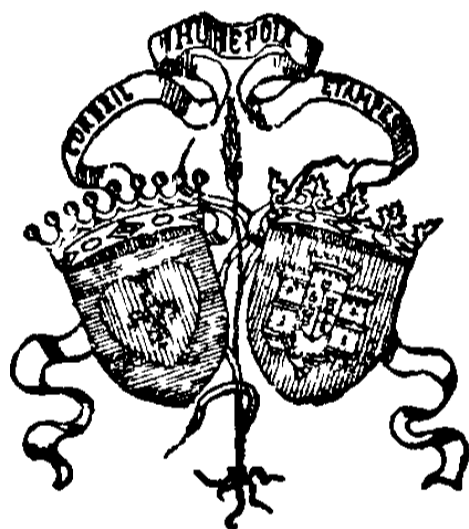


BULLETIN  
DE LA SOCIÉTÉ  
HISTORIQUE & ARCHÉOLOGIQUE  
DE CORBEIL  
D'ÉTAMPES ET DU HUREPOIX

18<sup>e</sup> Année — 1912



PARIS

A. PICARD, ÉDITEUR,

LIBRAIRE DES ARCHIVES NATIONALES ET DE LA SOCIÉTÉ DE L'ÉCOLE DES CHARTES

Rue Bonaparte, 82

—  
MCMXII

Per. 8<sup>o</sup>  
12437

## DE CORBEIL A PARIS

---

L'ANCIEN COCHE D'EAU, LES DILIGENCES, LES BATEAUX  
A VAPEUR, LE CHEMIN DE FER.

La génération actuelle a toujours connu les chemins de fer, il lui semble donc qu'il en a toujours été de même et elle trouve tout naturel de voyager ainsi commodément et avec rapidité. D'aucuns sont même exigeants et se plaignent du moindre retard que peut subir l'horaire des trains. Il n'en va pas de même pour les anciens qui ont connu d'autres moyens de voyager, plus lents et surtout plus irréguliers. Parmi ces derniers, il en est encore qui ont fait le trajet de Corbeil à Paris dans les diligences du temps passé, appelées *les obligeantes*. C'était déjà un moyen de transport perfectionné puisqu'elles ne mettaient que quatre heures pour accomplir le trajet de Corbeil à Paris qui est de 30 kilomètres. La voiture partait d'Essonnes où était son bureau, elle venait à Corbeil prendre les voyageurs de la ville, qui avaient retenu leurs places d'avance ; elle stationnait quelques instants devant le café qui regarde le marché et qui lui servait de bureau auxiliaire, puis elle repartait pour Essonnes d'où, par la côte de Paris, elle gagnait Ris, Châtillon et la Cour de France. Là on relayait, et il y avait toujours de la galette toute chaude pour les voyageurs.

Ceux-ci allaient admirer le beau point de vue qui s'offre aux regards du haut du coteau de la Cour de France, ainsi que les curieux monuments dûs à Coustou le Jeune, sous Louis XV, et connus sous le nom des *Belles fontaines*.

Puis chacun regagnait sa place dans la voiture et, en route pour Villejuif où l'on relayait de nouveau. Enfin l'on arrivait à Paris, rue Dauphine (plus tard rue Mazarine), vers 2 heures. Le prix de la

place était de 4 francs et il fallait la retenir au moins 8 jours à l'avance.

Les obligeantes étaient déjà un moyen de voyager rapidement et très apprécié, car les anciens de ce temps-là avaient connu l'antique Coche d'eau d'autrefois, qui avait été pendant des siècles le seul moyen de communication avec Paris et qui, par allusion au nom de la ville de Corbeil qu'il desservait, s'est longtemps appelé *le bateau Corbillat et Corbillard*.

Le vieux Coche avait eu aussi ses jours de gloire et de prospérité. Les auteurs d'autrefois en ont souvent parlé ; il a même été chanté par les poètes, je n'en veux pour preuve que les vers suivants que je trouve dans un poème anonyme, très rare, daté de 1619 et qui porte le titre de *Soisy-sur-Seine, dédié au Seigneur du lieu*.

La belle rivière de Seine  
Qui maine à Paris et ramaine,  
Avec le fameux Corbeillac  
Et ses amis sur le tillac.

Le Corbillard a eu des périodes où il partait tous les jours de Corbeil. Il y en a eu d'autres où il ne faisait ce trajet que deux fois la semaine. A l'origine, le bateau Corbillard avait eu pour but de porter à Paris le pain de Corbeil qui était renommé et se vendait place Maubert. Le nom du *port des Boulangers* à Corbeil vient de là, parce que c'était à cet endroit que les boulangers de la ville venaient embarquer leur pain.

Notre vieux Corbillard partait donc de Corbeil tous les jours, le plus souvent ; il suivait doucement le fil de l'eau, remorqué cependant par ses chevaux qui lui étaient nécessaires pour le retour, car le courant était rapide, et puis il y avait les hautes eaux, les crues, les glaces qui interrompaient la navigation, et encore les basses eaux dans les époques de sécheresse où souvent les bateaux, le Coche comme les autres, venaient s'engraver sur les bancs de sable.

Le Coche, lui, mettait sa petite journée pour aller de Corbeil à Paris ; il avait de fréquentes escales à tous les villages plus ou moins rapprochés du fleuve, mais sa principale station était à Villeneuve-Saint-Georges ; là il abordait et des pâtisseries apportaient des gâteaux aux passagers.

Le Coche partait de Corbeil le mardi et le vendredi à 9 heures du

matin et arrivait à Paris entre 2 et 3 heures de l'après-midi. Il repartait de Paris, au port Saint-Bernard, le mercredi et le samedi de chaque semaine, à 10 heures du matin, pour arriver à Corbeil entre 5 et 6 heures du soir. On voit qu'il fallait beaucoup plus de temps pour remonter le fleuve. A Corbeil, l'embarquement se faisait en bas de la ville, vis-à-vis le Tremblay. Le prix du trajet était d'une livre 8 sols (1 fr. 40 c.) par personne, aussi bien de Paris que de Corbeil.

Toutes les villes situées sur la Seine, et même sur l'Yonne, avaient aussi leur Coche, telles Sens, Briare, Auxerre, Nogent-sur-Seine, Montereau, Melun, etc. ; tous ces Coches passaient à Corbeil à des jours et des heures fixes, ils y accostaient et prenaient des voyageurs quand il y en avait.

Mais tout change, et les obligeantes, si appréciées dans leur temps, sont allées, dans le pays des souvenirs, rejoindre le vieux Coche du moyen-âge qui transporta, pendant des siècles, de Corbeil à Paris et vice-versa, nos ancêtres pour lesquels ce voyage était un jour de plaisir et de repos.

Puis vinrent les bateaux à vapeur, c'était vers 1832 et ce fut tout une révolution.

Il y en avait un spécialement pour Corbeil, mais toute la journée il en passait d'autres qui venaient de différents points de la Haute Seine et de l'Yonne. Le progrès était déjà important puisqu'on pouvait aller à Paris et en revenir dans la même journée et avoir encore quelques heures pour faire des courses.

D'ailleurs, le trajet n'était pas long : deux heures au plus pour aller de Corbeil à la place de Grève ; mais le retour durait 3 ou 4 heures, les barrages étaient alors inconnus et le courant rapide. L'été, l'eau était très basse, souvent le bateau s'engravait ; il fallait alors des efforts inouïs et beaucoup de temps pour sortir de là ; quelquefois même il fallait mettre les passagers à terre pour alléger le navire. Il y avait encore d'autres entraves, les grandes eaux, les glaces l'hiver, mais comme on n'y pouvait rien on se résignait à ces ennuis. C'était là le revers de la médaille, mais aussi quelle charmante manière de voyager : de l'air, de l'espace, du mouvement ; dans un coquet salon, les dames travaillaient ou lisaient ; ailleurs, les bons vivants buvaient, mangeaient, fumaient, jouaient à toutes sortes de jeux, et se plaignaient toujours d'arriver trop tôt ; le pont, dans le beau temps, servait à la promenade. Et ce qui n'était point à dédaigner, c'est que ce moyen de transport était très bon marché ; le prix

des places était en moyenne de 1 fr. à 1 fr. 50 et l'on a vu, par suite de la concurrence, ce prix s'abaisser jusqu'à 25 centimes.

Cette concurrence passait quelquefois à l'état aigu : les bateaux luttèrent de vitesse, tentèrent de se couper la route ; capitaines et matelots s'injuriaient et se menaçaient ; il y avait là souvent des scènes épiques et qui n'étaient pas sans danger, aussi l'autorité dût parfois intervenir.

Ce ne sont point là des racontars de gens plus ou moins autorisés, car celui qui écrit ces lignes a souvent fait le trajet de Paris à Corbeil en bateau à vapeur et a été à plusieurs reprises témoins de ces scènes regrettables.

Les bateaux à vapeur eurent environ une dizaine d'années de succès réels, mais l'établissement du Chemin de fer, en 1840, leur porta un coup mortel. Quelques-uns essayèrent de lutter en baissant leurs prix, mais ils ne tinrent pas longtemps et furent obligés de céder devant l'incontestable supériorité de leur adversaire.

Nous n'avons point à faire ici l'histoire du Chemin de fer de Paris à Corbeil, elle a été faite ailleurs ; disons seulement que notre ligne ne dépendait pas, comme aujourd'hui, du grand réseau Paris-Lyon-Méditerranée, mais elle appartenait à la Compagnie d'Orléans qui l'avait fait construire. L'inauguration en eût lieu le 17 septembre 1840.

La gare de Corbeil n'était point alors cette modeste station de passage qui existe aujourd'hui ; comme tête de ligne, elle avait droit à mieux, c'est ce que l'on avait compris en construisant pour elle un bâtiment monumental, orné d'un péristyle élevé auquel on accédait par un double escalier d'une quinzaine de marches. Ce péristyle avec arcades en ogives supportées par des colonnes, s'ouvrait dans l'axe de la rue qui mène à la Seine, de sorte que du quai on apercevait l'heure au cadran qui surmontait l'entablement.

Champin nous a laissé une jolie lithographie de la gare de Corbeil de 1840, dans l'ouvrage qu'il a consacré au Chemin de fer de Paris à Orléans.

Il n'est pas inutile de rappeler que le Chemin de fer de Paris à Corbeil fut le 3<sup>m</sup>e partant de Paris ; les deux premiers avaient été la ligne de Saint-Germain-en-Laye (1837), et celle de Versailles, rive droite (1838).

Corbeil n'était alors qu'une petite ville d'environ 4000 habitants ; l'établissement du Chemin de fer y amena des changements considérables ; ce fut le commencement d'une vie nouvelle et d'une ère

de prospérité qui n'a pas cessé de s'accroître puisque le chiffre de la population a triplé depuis 1840.

Nous avons dit que l'inauguration du Chemin de fer avait eu lieu le 17 septembre 1840; nous n'avions pas de journaux à cette époque, il ne reste donc aucun écrit local concernant cette cérémonie, mais à défaut de ceux-ci voici l'article que nous avons relevé dans *le Moniteur* qui était alors le Journal Officiel :

« Aujourd'hui, 17 Septembre à midi, a eu lieu l'ouverture du  
« Chemin de fer de Paris à Corbeil. M. le Ministre des Travaux  
« publics, M. le Ministre du Commerce et M. le Ministre de la Jus-  
« tice s'y étaient rendus, ainsi que M. le Sous-Secrétaire d'Etat des  
« Travaux publics et M. le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Intérieur. On  
« y remarquait aussi M. le Préfet de Seine-et-Oise, M. le Marquis  
« de Morélie, Conseiller de Préfecture, qui remplaçait M. le Préfet  
« de la Seine, en congé, M. le duc Decazes, M. le général Jacque-  
« minot, etc., etc. Le trajet de Paris à Corbeil a été fait en trois  
« quarts d'heure (1). M. le Sous-Préfet de Corbeil, le Maire et le  
« Corps municipal, accompagnés de la musique de la Garde natio-  
« nale, ont reçu les ministres à la descente du convoi (2) ; le trajet  
« au retour a duré également trois quarts d'heure ».

On lit encore dans le même journal à la date du 20 septembre :

« Quatre ou cinq cents personnes, invitées par lettres, ont encore  
« fait le trajet de Paris à Corbeil, par le chemin de fer d'Orléans ;  
« la distance a été parcourue comme hier dans un très court délai  
« et on s'est assuré que, malgré la pluie battante qui n'avait cessé de  
« tomber depuis la veille, les terrassements sont restés intacts et  
« présentent toutes les garanties de solidité désirables. On a de  
« nouveau admiré la belle gare de Paris, l'élégance et la commodité  
« des wagons, et surtout la machine locomotive française qui a  
« fonctionné.

« Le Conseil municipal de Corbeil a offert un dîner à MM. les  
« Directeurs, ingénieurs et membres de l'administration. Des affi-  
« ches placardées aujourd'hui dans Paris, annoncent l'ouverture de  
« ce chemin de fer au public pour demain, dimanche, 20 septembre ».

Le banquet dont il est ici question fut offert par les principaux

1. Les Princes d'Orléans venaient souvent à Corbeil pour gagner Fontainebleau, où la Cour séjournait dans la belle saison. Un jour ils firent forcer la vitesse pour voir combien on pourrait mettre de temps, et le trajet se fit en 15 minutes. Cela fait du 120 à l'heure.

2. A cette époque on disait le *convoi*, ce n'est que plus tard que le mot *train* fut adopté.

habitants de la ville ; le prix, pour les souscripteurs, était de 20 fr. Il eut lieu dans l'ancienne halle au blé, détruite il y a quelques années, pour faire place au gigantesque bâtiment des moulins que l'on voit aujourd'hui.

Il y eut environ 72 souscripteurs et 16 invités.

J'ai trouvé dans les Archives un projet de menu, mais je sais qu'il n'a pas servi et que le dîner fut commandé à Paris. L'administration du Chemin de fer avait gracieusement mis son matériel à la disposition de M. Magniant, Maire de Corbeil, qui était l'organisateur général. Chaque service fut donc amené à Corbeil par train spécial. Des cuisiniers, munis de fourneaux, achevaient et réchauffaient leurs plats dans les fourgons. C'était une nouveauté piquante pour les bons habitants de Corbeil. Aussi ce banquet fut très réussi, très gai et accompagné de toasts nombreux tout empreints d'enthousiaste cordialité. Et, pour terminer cette belle fête, les invités emmenèrent leurs amphitryons, par train spécial, à Paris où ils leur offrirent le café, puis ils les reconduisirent à Corbeil, toujours en train spécial.

Aujourd'hui le Chemin de fer de Corbeil fait partie du réseau P.-L.-M. par suite d'un accord, survenu en 1863, entre cette Compagnie et celle d'Orléans ; celle-ci céda le trançon de Juvisy à Corbeil à la Compagnie de Lyon, qui le joignit à son réseau au moyen de l'embranchement qu'elle construisit pour relier Villeneuve-St-Georges à Juvisy.

Cette modification porta de 30 à 33 kilomètres le trajet de Corbeil à Paris en chemin de fer.

L'exploitation de la ligne de Corbeil par la Compagnie P.-L.-M. avait pour but la prolongation de cette ligne jusqu'à Montargis, qui contribua à augmenter l'importance de Corbeil en lui créant de nouveaux débouchés. Ces travaux nous firent perdre notre situation de tête de ligne, peu regrettable d'ailleurs, mais ils firent disparaître notre belle gare monumentale de 1840, remplacée par la station banale qu'on voit aujourd'hui.

Depuis la Compagnie P.-L.-M. a ouvert sa nouvelle ligne de Corbeil, Melun, Montereau, qui rend beaucoup de services à Corbeil, très voisin de Melun, mais qui n'avait pas de communications directes et faciles avec cette ville.

Mais je m'aperçois qu'emporté par mes souvenirs, je délaisse un peu le but que je me proposais en commençant cette notice, et qui

était de donner à notre bulletin un document absolument inédit que l'Abbé Guiot, le dernier et érudit Prieur de Saint-Guenault, avait écrit sur le Coche de Corbeil, vers 1795, époque où le Coche était encore en pleine activité et le seul moyen de communication entre Corbeil à Paris.

J'ai souvent eu l'occasion de parler ici de l'Abbé Guiot, je lui ai même consacré plusieurs notices plus ou moins importantes et j'ai pensé que son article sur le coche de Corbeil, qu'il a connu et pratiqué, pouvait offrir aux lecteurs de notre bulletin un intérêt rétrospectif sur nos anciens moyens de locomotion voyageuse.

A. D.

---

## RECHERCHES HISTORIQUES SUR LE COCHE DE CORBEIL.

*Par l'Abbé Guiot (1795).*

L'utilité de cette voiture d'eau est beaucoup mieux connue que son origine ; et quoiqu'il importe peu à ceux qui s'en servent avec tant d'avantages, d'en sçavoir la véritable époque et ses différentes manières d'être, les gens de lettres et d'affaires ne sçauroient avoir pour ce coche la même indifférence. Ils désireroient savoir ce qu'il fut d'abord, quand commença son service, quelles variations il éprouva, quels en furent les bailleurs et fermiers principaux, en un mot toutes les particularités qui peuvent entrer dans un mémoire historique, qui, au fond d'instructions nécessaires aux intéressés, joignit un accessoire d'agrément, pour attacher dans le voyage ceux qui se servent habituellement de ce bateau public et commun qui est d'une si grande ressource pour le commerce.

Premièrement, point d'autre monument historique connu que ce qu'en dit l'annaliste de Corbeil, dans les antiquités de cette ville, chap. 27, p. 278 (1).

« Quelque temps auparavant (c'est-à-dire à la fin du 16<sup>e</sup> siècle)  
« M. de Villeroy ayant reconnu la grande diminution du domaine  
« de Corbeil, causée par les guerres civiles, obtint du Roi les droits  
« du bateau Corbillat, et des offices de porteurs de grains, rouleurs

1. De la BARRE, Antiquités de Corbeil.



« de vins, et autres marchandises arrivant sur le port de Corbeil. Il  
« en obtint arrest du Conseil contre le prévost des marchands et  
« eschevins de Paris le 23 may 1596, et par mesme moyen fit taxer  
« le salaire des voitures qui se font de Corbeil à Paris. J'en eusse  
« transcrit ici la taxe, si je ne voyais qu'à présent, l'on paye le double  
« de ce qui fut lors taxé, et il y a apparence qu'ils sont plus tost  
« en augmentant qu'en diminuant.

« Jean de la Barre qui parloit ainsi vers 1620 n'a été que trop bon  
« prophète, et que diroit-il aujourd'hui ?

« En faisant cet établissement, continue-t-il, il s'esmeut un grand  
« discord sur le port de Corbeil, pour la voiture des marchandises  
« entre le fermier du Corbillats et les autres bateliers. Leurs différens  
« furent vidés par l'arrêt du conseil du 9 8<sup>bre</sup> 1608, où il fut ordonné  
« que le fermier du Corbillats chargeroit indifféremment toutes les  
« sortes de marchandises tant dedans son bateau ordinaire que de-  
« dans un autre qu'ils appellent le traict, les jours de mardi et ven-  
« dredi, et que le bateau du Corbillats partirait du port de Corbeil,  
« en esté à midy, en hiver à onze heures, et *le traict* suivroit trois  
« heures après ; et qu'aucun batelier ni voiturier ne pourroit pren-  
« dre, ni recevoir charge que lesdits deux bateaux ne fussent chargés ;  
« et pour les autres jours le fermier pourroit charger et voiturier la  
« moitié des marchandises, et l'autre moitié seroit reçue par six bate-  
« liers expérimentés et solvables, qui seroient choisis par le prévôt  
« et procureur du roi de Corbeil, à la charge de contribuer par les-  
« dits six bateliers au payement de la ferme par portion ; ce qui fut  
« exécuté le 27 9<sup>bre</sup> 1608 ».

Il résulte de là que le coche de Corbeil existait, et comme objet de fermage, longtemps auparavant ; que son droit de charger et de voiturier les marchandises n'étoit pas excessif, ou du moins que d'autres s'arrogioient le même privilège, puisqu'il fallut les restreindre et leur fixer à chacun leurs droits respectifs. Mais en remontant plus haut, on trouve que c'étoit principalement pour porter du pain à la capitale que fut établi le Corbillard. Il prit ensuite différentes marchandises, il se chargea de toutes sortes de personnes, même sans effets, ni denrées, et seulement pour le trajet.

Il y eut sans doute autant de sentences et d'arrêts pour ces innovations successives, mais on en ignore absolument les dates. Il n'eut pas été ci-devant impossible de les trouver au bureau de l'Hôtel de ville de Paris qui avait sous sa juridiction tous les ports et rivages

de la Seine en remontant. Le terrier de Villeroy auroit pu donner aussi des éclaircissements sur cette matière, mais ce greffe et celui de l'Hôtel de ville de Paris ont éprouvé des mutations qui rendent aujourd'hui les connaissances très difficiles à acquérir. Les archives du district de Corbeil, qui doit être dépositaire de ce qu'il y avoit à Villeroy ne donneroient peut-être pas plus aisément les résultats qu'il seroit néanmoins important d'obtenir.

A ce que l'on vient de citer de Jean de la Barre, sur Corbeil et sur le bateau qui en porte le nom, il faut joindre une des épitaphes de l'ancien cimetière de Saint-Nicolas de Corbeil. On y lisoit encore en 1787 sur une des plus grandes croix de pierre qui y étoient :

« Cy-gist le corps de défunt et honorable personne, *Jacques le Court*, en son vivant marchand et mestre des Corbillars, demeurant à Corbeil, lequel décéda le 18<sup>e</sup> jour d'avril 1608 ».

Et sur les revers de cette épitaphe, étoit gravée une galiotte avec tous les agrès.

Sur un vitrage de la chapelle Saint-Nicolas, en l'église de Notre-Dame de Corbeil, près la sacristie, se trouve le nom de *Rémond le Court*, en qualité d'*antien* confrère de la confrérie de Saint-Nicolas, transférée en cette Eglise comme elle l'a été depuis en celle de Saint-Spire. Ces deux frères, probablement, sont les premiers connus dans la ferme du *Corbillard*. Il est vrai qu'on cite avant eux *Trécol*, qui donna son nom à sa voiture, et naissance au proverbe local : *allons prendre Trécol*, pour dire embarquons-nous au Corbillard. Mais on le croit postérieur aux deux précédents ; et l'on ne connoit pas d'intermédiaires entre lui et *Richard* père et fils, qui ont été successivement dans la ferme de ce coche et des autres depuis un siècle. Au reste cette dernière famille existe encore et peut donner des renseignements sur cet objet (1).

En 1789 c'étoit *Turlin* qui étoit le directeur, puis sa veuve. Ce régime a changé peu de temps après. L'auteur du voyage en vers latins de Paris à Auxerre (2), ne dit rien du coche de cette dernière ville, ni de celui de Corbeil, quoiqu'il décrive avec complaisance

1. On possède au Musée St-Jean de Corbeil un joli portrait, au pastel, de M. Richard, fermier du Coche de Corbeil. Derrière le personnage, on voit la Seine avec le Coche d'eau et quelques maisons de Corbeil.

2. C'était Pierre le VENTIER, Chanoine pénitencier d'Auxerre qui, dans ce poème, invitait Nicolas le Mercier, autre poète latin, à venir passer ses vacances en cette ville, vers le milieu du 17<sup>e</sup> siècle. Il ne lui trace point d'autre route que les bords de la Seine.

les bords de la Seine, tels qu'ils étoient vers 1650 : mais un autre écrivain, dans la même langue, plus de cent ans après, fait ainsi le tableau de l'abordage du coche.

Est facilis portus magnam undè ferratur in urbem,  
Præveniat que Cérés civibus alma famen.  
Haud procul apparet luctansiu vortice longo  
*Trecolii* primùm nomine dicta ratis.  
Non onerata venit, ceu quondam, panibus alto  
Panivaras fauces sed vellut illa Sinu.  
Institor ad populum merces fortis multus enœndos,  
Alter habet pisces, messuit alter olus.  
Exultant omnes visa procul urbe per undes,  
Navis in vulva quemque latere pudet.

C'est-à-dire :

Non loin de là, paroît le port et le mouillage  
Où doivent s'arrêter le coche et son bagage.  
C'est delà qu'autrefois, pour les bons parisiens,  
Partoit, chaque semaine, autant et plus de pains  
Que n'en eut en un mois consommé notre ville,  
Voyés comme *Trecol* gagne enfin cet asile :  
Rempli chargé qu'il est, non de pains mais de gens,  
Au sein de leurs foyers, prêts d'exercer leurs dents.  
Tous y sont confondus, le pauvre avec le Riche :  
L'un amène les fruits du verger qu'il défriche,  
D'un trafic plus solide, un autre les ballots ;  
Enfans d'un autre fleuve, et nourris d'autres eaux,  
Poissons frais, poissons vifs, vont paroître à la suite,  
Ainsi que mille objets qu'aux citadins débite  
Celui qui de Paris, pour eux les apporta.  
Chacun a vu le port et dit : *nous y voilà*.  
— Personne ne veut plus, dans les flancs du navire,  
Dormir comme Jonas. C'est à qui sur la rive  
Sur le tillac, sur les bords, montera le premier,  
Pour n'être sur la planche à passer le dernier.

Un monument beaucoup plus récent, mais presque détruit dès sa naissance, est la gravûre de l'ancienne procession stationnelle des

reliques de Saint-Spire au Tremblay ; outre ce tableau, d'après nature, de cette antique cérémonie et du champ, autrefois si fréquenté, on y voïoit en perspective, tout le vignoble des *Tarterets*, et toutes les maisons des bordes sur le rivage ; et entre autres objets épisodiques, le *coche*, en face du *magasin*, le tout avec un ton de vérité si frappant que ce mérite seul devoit assurer à cette image une place distinguée parmi les différentes vues qu'on a de la ville de Corbeil, soit dans Chastillon ou Israël Sylvestre, soit dans les antiquités nationales d'Aubin-Louis Millin (1).

Les deux *almanachs* de Corbeil ont recueilli quelques anecdotes relatives aux passagers qui profitent le plus de la commodité du *coche*. La suite de ces *notices* historiques fera connoître sans doute, ses bonnes et mauvaises fortunes, les noms de ses pilotes principaux, et de quelques mariniers dont les services ont égalé, dans l'occasion, ceux du brave *Boussard* de Dieppe (2).

Depuis la Révolution, le *coche* de Corbeil s'est aussi trouvé enveloppé dans les réformes. L'intervalle de ses voyages a été différemment réglé. Il alloit d'abord et venoit deux fois par décade ; partant le 5 et revenant le 6 pour redescendre le lendemain 7, puis remonter le 10.

Depuis le 27 7<sup>bre</sup> 1794, il ne marchoit qu'une fois, c'est-à-dire le septidi et il reparoissoit le décadi suivant. Le 3 frimaire, an 3<sup>e</sup> (23 9<sup>bre</sup> 1794) il a lutté contre les glaçons, pour se rendre de Paris à Corbeil, mais à vuide ; et il y est resté tout l'hyver, jusqu'au 3 ventose (21 février 1795), qu'il est allé à Joigny qui étoit marqué pour la dernière destination, ce qui privoit la ville de Corbeil des secours qu'elle en avoit toujours tiré depuis son établissement.

Ses abordages ont également eu leurs variations :

1<sup>o</sup> Dans son origine, au port des *Boulangers*, au faubourg Saint Léonard où il chargeoit exclusivement, du pain pour Paris.

2<sup>o</sup> Au port de Saint-Guenault, vis-à-vis celui de la Motte.

3<sup>o</sup> Au deuxième bras de la rivière d'Etampes, devant le magasin de Malisset (3).

4<sup>o</sup> Enfin au port de Saint-Guenault devant la terrasse du district,

1. Cette gravure est rare, mais elle existe encore ; nous l'avons reproduite dans notre bulletin de 1895, page 9, article: *Saint Spire à Ballancourt et à Corbeil*.

2. Ces deux almanachs de Corbeil, 1789 et 1791 sont dûs à l'Abbé Guiot, l'auteur de l'article que nous reproduisons ici.

3. Le grand magasin détruit en 1892 par une terrible explosion suivie d'incendie.

où étoit en effet le meilleur abordage qu'il put avoir pour la commodité des habitants.

*Fermiers et directeurs :*

Lecourt Jacques, — Trecol, — Richard, frères, — Richard, fils,  
— Chamousset, — Viote, — Chanteclair, — Turlin.

*Commis :* Lange, — Hugot, — Foliot.

---

Le digne homme qu'étoit l'Abbé Guiot, regrette de n'avoir pu citer des sentences et arrêts relatifs au Coche de Corbeil à Paris ; il suppose, et non sans raison, que des documents de cette nature devaient se trouver dans les archives du bureau de l'Hôtel de Ville de Paris, mais il ajoute qu'il étoit presque impossible de consulter ces Archives, les communications avec Paris étant difficiles, surtout à l'époque où il écrivait. Mais depuis on a publié les délibérations du bureau de l'Hôtel de Ville de Paris, depuis le commencement du xv<sup>e</sup> siècle ; cette collection forme 14 forts volumes que nous possédons à la Bibliothèque de Corbeil. Il nous a donc été facile de compléter la notice de l'Abbé Guiot en visitant ces 14 volumes dont nous avons extrait les notes sommaires ci-après :

13 août 1596. — L'Echevinage parisien représenta au Parlement qu'à la suite d'une décision du bureau de la ville de Corbeil, selon toute apparence, inspirée par la crainte de la contagion, M. de Graille, gouverneur de cette place, avait suspendu le service du bateau dit *Corbeillat* et fait défenses de transporter de Paris aucuns voyageurs, hardes ou marchandises. La Cour, ne tenant aucun compte de cette décision, ordonne que les bateliers et conducteurs du *Corbeillat* seront tenus de reprendre leur service au plus tôt.

7 mars 1597. — Autre arrêt concernant les maîtres et conducteurs des bateaux *Corbeillats* et *traict*... (le *traict* étoit le bateau qui portait les marchandises et suivait le *Corbeillat*).

Même date. — Le Sieur Lenat, conducteur du bateau appelé le *Corbeillat*.

21 Juin 1597. — Défenses d'empêcher que les chevaux qui tirent les bateaux des *Corbillatz* ne passent par les bords de l'isle Louviers. Le Prévôt des Marchands et les Echevins, en prononçant cette défense, invoquent un arrêt du Parlement de février 1581.

20 Octobre 1599. — De par le Prévôt des Marchands et Eschevins de la ville de Paris, sur ce qu'il a été proposé au bureau que de tout temps et ancienneté et immémorial, la ville a toujours pourvu de personnes capables pour conduire les bateaux appelés *Corbillat* et *traict*, venant de Corbeil et avallant de la dite ville en ceste ville de Paris et remontant de Paris au dict Corbeil... (Dans cette ordonnance qui est un peu longue, on cite Jacques le Court et Jehan Guignard, nommés par les Prévôt et Echevins à la conduite des bateaux *Corbillatz*...)

26 Octobre 1599. — Les mêmes Jehan Guignard et Jacques le Court, conducteurs des bateaux appelés *Corbillat* venant de Corbeil et le *traict* (qui suivait), sont maintenus dans leurs lettres et commissions.

En voilà assez pour prouver que notre vieux Coche, le *Corbeillat*, *Corbeillac*, *Corbillard* remonte très loin et jouissait ainsi que ses conducteurs d'immunités et privilèges spéciaux.

A. D.

---