

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: [8] (1905)
Heft: 1

Artikel: Sur le pavé de Paris
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-254984>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

SUR LE PAVÉ DE PARIS



L'arrêt de l'omnibus

tre fiacre n'est en vue. Une autre fois il grignera parce que le hasard lui fait faire, le même jour, le même trajet à deux ou trois reprises différentes. Ou bien si vous le prenez à l'heure, il ne s'échauffera pas et laissera aller son cheval bien doucement. A quoi bon se presser, puisque le prix est le même, que le cheval ait fait deux kilomètres de plus ou de moins?

En revanche, le cocher parisien est passé maître dans l'art de bien conduire; on voit rarement tomber un cheval, ou deux voitures se cogner par suite de la maladresse d'un automédon. Voyez-le fausiller sa voiture entre les nombreux attelages dont sont encombrés les boulevards.

Il est de bon ton et, de plus, nécessaire que le Parisien fortuné possède son coupé ou son landau pour que « Madame » puisse aller faire sa promenade au Bois de Boulogne, ses visites aux amies, ou ses nombreuses émplettes. — Par une belle soirée de mai, entre cinq et six heures, le spectateur curieux de voir la haute volée parisienne n'aura qu'à se placer sur l'Avenue des Champs-Elysées, et pendant une longue heure, ce sera un défilé ininterrompu de fiacres,

Quel spectacle intéressant offre le mouvement dans les rues de Paris au touriste qui pour la première fois a le privilège de visiter la Ville Lumière, le paradis des dames, l'enfer des chevaux, comme on l'a dit avec raison. En effet, ces pauvres chevaux y sont quelquefois bien surmenés car il faut qu'à la fin de la journée le cocher puisse rapporter à son maître ou à la Société de laquelle il est l'employé une somme assez ronde sur laquelle il prélèvera son petit tantème. Et ce cocher parisien ! Il n'est pas toujours très aimable avec ses clients qu'il exploite le plus possible. Il est capable de vous laisser attendre un petit quart d'heure pour aller déjeuner, alors que vous êtes pressé et qu'aucun autre



Retour du Bois de Boulogne

de voitures de maitres, attelées de chevaux de prix, et conduites par des cochers poudrés et en grande livrée, rameant à leur hôtel ces nombreux désœuvrés et déœuvrées à qui la fortune sourit. Si ce même spectateur veut aussi se donner la peine d'al'er l'après-midi dans la rue de la Paix, il la trouvera également encombrée d'équipages attendant devant des magasins de modes, d'orfèvrerie, de bijouterie. De temps en temps le portier d'une de ces maisons s'écriera : « Voiture pour madame la marquise de X. ou la duchesse de Z. » et l'on verra une voiture s'avancer et recevoir la personne en question.

L'omnibus est l'« équipage » des gens moins aisés. Généralement attelé de trois forts chevaux, il fait rapidement un long trajet. Le prix de la course n'est pas élevé



Station d'automobiles devant le Grand-Opéra

cune avec son n°. Sur cette place de l'Opéra se trouve une station souterraine du Métropolitain, bien fréquentée grâce à sa situation avantagée au centre de la grande métropole.

GRANDES BATAILLES

Les combats les plus meurtriers

Les batailles de Liao-Yang et de Yantai resteront dans l'histoire parmi les chocs les plus épouvantables qui mirent aux prises deux nations.

En effet, c'est à peine si depuis les époques les plus reculées de l'histoire jusqu'à nos jours, dans les innombrables guerres qui ensanglantèrent le monde, on trouve deux ou trois grandes batailles qui, par les effectifs engagés et le chiffre des morts, l'emportent sur le combat de Liao-Yang (500,000 Russes et Japonais).

Sans remonter jusqu'aux guerres médiques, ni aux batailles que se livrèrent les Romains et les Carthaginois, la première bataille que nous trouvons de ce genre est celle d'Alésia, sur laquelle, grâce aux *Commentaires de César*, on a quelques données à peu près précises.

L'armée de Vercingétorix, assiégée dans Alésia, ne comptait, au dire de César, pas moins de cent mille hommes. Le général romain n'en avait pas tout à fait autant quand il fut attaqué par plus de trois cent mille Gaulois, que les émissaires de Vercingétorix avaient été lever dans toute la Gaule.

Cela faisait au bas mot cinq cent mille combattants. Mais toutes les troupes gauloises, bien que présentes sur le champ de bataille, ne furent pas engagées. Une manœuvre habile de César les déconcerta au moment où elles croyaient tenir la victoire. Cela se termina par un horrible massacre.

A ce moment la statistique n'était pas encore inventée, mais il est certain que les pertes des Gaulois furent effroyables.

On sait qu'à la suite de ce combat, Vercingétorix se rendit dans les circonstances légendaires que tout le monde connaît.

Pour trouver ensuite une autre bataille de cette importance, il faut aller jusqu'à la bataille des Champs-Catalauniques, celle qui mit en présence les Francs alliés aux Gallo-Romains, sous le commandement d'Aetius et les hordes du Hun Attila. Il n'y avait pas moins, dit-on, de huit cent mille guerriers. Le combat dura plusieurs jours.

Les guerres du premier Empire

Durant tout le Moyen-Age et jusqu'à la Révolution, les guerres se faisaient avec des effectifs relativement restreints et des batailles qui auprès de celles de Liao-Yang seraient considérées à peine comme des combats d'avant-garde, décidaient souvent du sort de deux nations.

Sous le premier Empire seulement on commence à faire la guerre par masses, non encore comparables d'ailleurs à celles d'aujourd'hui. Mais surtout la mortalité augmente :

A Austerlitz, 170,000 soldats sont engagés, 27,000 restent sur le terrain dont 20,000 Austro-Russes pour la plupart noyés en traversant les étangs glacés.

A Eylau, 70,000 Français et 75,000 Russes se disputent pendant tout un jour la possession d'un cimetière,

et un système de correspondance bien compris et bien installé permet au Parisien de se transporter d'un bout de la ville à l'autre en changeant deux ou trois fois de voitures avec son premier billet. Et quelle gaieté sur les impériales de ces omnibus. On fait connaissance, on cause ; cette gaîté sur le bus de Londres est ici inconnue.

Ces derniers mois, une nouvelle voiture a fait son apparition : la voiture taxamètre, qui n'a pas l'air de plaire énormément aux cochers. Les automobiles sont aussi nombreuses. Notre gravure « Station d'automobiles devant le Grand-Opéra » nous en fait voir plusieurs, cha-