

1830 : CHARTAINVILLIERS AU TEMPS DES POSTILLONS



Diligence du Grand Bureau ou Messageries Royales.

En 1830, sur le trajet de 154,5 lieues (environ 604 Km) qui sépare Paris de Bordeaux, la voiture fait des arrêts fréquents. Un guide de voyage en décrit les différentes étapes. Nous reproduisons ci-dessous celle entre Maintenon et Chartres, où le village de Chartainvilliers est évoqué.

Genèse de la poste et du transport des voyageurs

C'est en 1506 que Louis XII ouvre aux voyageurs le service des relais de postes créé par Louis XI (entre 1464, par l'édit de Luxies, et 1477), pour acheminer la correspondance royale et autres documents officiels.

A partir de 1632, les courriers du roi avaient le droit de transporter la correspondance privée, « mais seulement deux fois par semaine »^(a).

Les diligences apparaissent en 1760. La diligence est une voiture qui peut transporter 16 voyageurs. Elle est compartimentée : 3 places à l'avant (vue sur l'attelage et la route), 2 banquettes de 3 places chacune au milieu (pour les voyageurs argentés) et 2 places en plein vent sur le toit (pour les moins argentés). Les diligences emportent un minimum de bagages (d'où la nécessité de réserver sa place) et les ballots de courrier. Elles assurent un « service de poste ».

En 1775, on établit un service unique des Messageries pour tout le royaume. [Elles] étaient établies « pour le transport exclusif des voyageurs, de l'or, de l'argent et des paquets de cinquante livres et au-dessous » ; elles ne pouvaient se charger des dépêches, mais en revanche, elles acceptaient les bagages de toute nature^(a).

Les Malles-poste n'apparaissent qu'à partir de 1793. A l'intérieur, outre la cabine aux sacs postaux, un coupé de 3 ou 4 places est réservé pour la location aux particuliers. Elles circulent au galop, allure longtemps interdite aux Diligences afin de ne pas détériorer les chemins. Elles sont prioritaires si elles se présentent à un relais en même temps qu'une Diligence.



Vallée de Chevreuse
De Chevreuse à Dampierre

Sous l'Ancien Régime, la poste aux chevaux a le privilège de rouler la nuit et d'aller au galop. Attention ! Si vous êtes un simple voyageur, vous êtes obligés (sous peine d'amende) de faire aller votre monture au trot et de vous arrêter de circuler à la tombée du jour pour ne pas encom-

brer les routes et pour éviter le brigandage.

Il y avait bien des diligences, véhicules plus confortables, plus rapides et plus coûteux que les autres (le tarif était de 16 sous par lieue) ; il y avait aussi des cabriolets des carrosses (10 sous par lieue), des paniers et des fourgons (6 sous), et d'autres véhicules, variés de noms et de formes : des charrettes, couvertes ou non, des guimbardes, des carrioles, des carabins, des chariots, des chaises, des berlins, sans parler des coches de terre et d'eau.

A moins de voyager par ses propres moyens, on ne pouvait aller de Paris à Chartres, ou inversement, le jour qu'on voulait. Après avoir retenu sa place ..., on se mettait en route le lundi ou le vendredi soir à 9 heures, pour arriver à Chartres le lendemain à midi ; et l'on partait de Chartres les dimanches et jeudis, également à 9 heures du soir. Il fallait donc 15 heures, en diligences, pour faire 92 km, comptés pour 20 lieues, et tarifés 16 livres et un sou. On avait droit à dix livres de bagages ; le surplus était transporté au prix d'un sou par livre, pour la totalité du trajet. On n'avait pas le droit de mettre de l'or ou des valeurs dans sa valise, sans les déclarer. Il était interdit de manquer d'égards aux employés des messageries, et aussi d'en avoir trop, car on ne pouvait, sans le consentement de tous les voyageurs, inviter le postillon à un repas, dans les auberges de l'Administration. Ajoutez à cela que dans la diligence du lundi, quatre places étaient réservées pour Vendôme, et dans celle du vendredi deux pour Châteaudun, et vous aurez une idée de la facilité des voyages en ces temps lointains.

Ainsi, plus de 16 livres pour faire en 15 heures, et pour ainsi dire sans bagages, ... voilà ce qu'à la fin de l'ancien régime, on appelait voyager avec rapidité et confort.

Qu'était-ce alors quand on circulait en charrette ? Ladite charrette était couverte, et avait six places. Elle partait de Paris le lundi, à 5 heures du matin, et elle arrivait à Chartres le mardi à 2 heures après midi, 33 heures plus tard ! De Chartres, on partait le jeudi matin, pour arriver à Paris "le vendredi après-midi et le soir en hiver". On s'était arrêté à Versailles pour dîner (nous dirions pour déjeuner), puis à Rambouillet, où il était loisible de coucher ; à Épernon, on se bornait à relayer, mais il y avait une buvette à Maintenon, et on dînait à Chartres en arrivant...

Le voyage de Paris à Chartres, en charrette, coûtait 6 livres, sans les repas et les faux frais^(a).

En 1798, il y a 16 routes postales en service, dont Paris-Chartres-Le Mans-Nantes.

Qu'était devenu ce service sur le premier Empire ? En parcourant [un livre de poste de 1806], on n'est pas renseigné sur la périodicité des départs, ni sur leurs heures, mais il est incontestable, rien qu'à scruter les itinéraires, qu'on part beaucoup plus souvent et qu'on arrive beaucoup plus vite.

La diligence n'est, du reste, plus le moyen de transport public le plus rapide. Alors qu'avant la Révolution, il est ex-

pressément défendu aux courriers des malles de transporter des voyageurs, la loi du 19 frimaire an VII (9 décembre 1798), qui réorganise les postes, ne dit plus rien de pareil : les maîtres de poste sont chargés des malles et si le nombre des voyageurs portés dans celle-ci est strictement limité, leurs droits de s'y faire admettre est formellement reconnu. Le service des malles était fait tous les deux jours entre Paris et Chartres, depuis le 30 ventôse an XIII ; celui des diligences était certainement beaucoup plus fréquent... La loi du 9 décembre 1798 resta en vigueur jusqu'à la fin de l'ère des diligences^(a).

XIXe siècle : Apogée et déclin de la diligence

S'appuyant sur un réseau routier en expansion et une voirie améliorée, on dénombre, au début du XIXe siècle, 1 400 relais de poste dans lesquels 16 000 chevaux assurent le service.

En 1817, Charles OUDIETTE, dans son *Dictionnaire Topographique des environs de Paris, jusqu'à 20 lieues à la ronde de cette capitale*, fait la description suivante de notre



commune :

Chartainvilliers, département d'Eure-et-Loir, arrondissement de Chartres, canton de Maintenon, ci-devant généralité d'Orléans, dans la Beauce, et diocèse de Chartres. Sa population est d'environ 500 habitants. Les productions de son terroir sont en grains, une petite partie est divisée en prairies, vignes et bois. La rivière d'Eure fait tourner un moulin.

Ce village est proche de la grande route de Nantes à Paris, à 1 lieue et demie de Maintenon, et 2 et demie vers le N.E. de Chartres ; sa distance de Paris est de 16 lieues et demie vers le S.O. par cette route de Nantes (Poste aux lettres de Maintenon.)

Le 10 juillet 1824, la route impériale 11 (devenue Royale en 1815) qui longe Chartainvilliers, devient la Route Royale 10 (future RN10, actuelle RD906). Elle relie Paris à Bayonne (via Bordeaux) et à l'Espagne (Irun).

Sur cette route, le trafic des diligences va s'intensifier.

En France, les diligences n'ont pas le droit de faire avancer leurs chevaux au galop. C'est au trot qu'elles doivent parcourir les 15 à 30 kilomètres qui séparent deux relais. Elles circulent jour et nuit et sans autre arrêt que les relais et les repas. Au rythme de 9 à 10 km/h, le trajet Paris-

Bordeaux est fait en 60/65h heures.

Du fait du développement du trafic de voyageurs, les relais de poste se transforment progressivement en écuries, pour faire reposer les chevaux, en auberges pour la restauration du personnel et des voyageurs et en gîtes pour leur hébergement. En 1830, on dénombre 1 320 relais de poste.

Les relais de poste

Pour ne pas faire attendre les voyageurs, le relais doit avoir dans son écurie de la lumière pendant la nuit et un postillon de garde. En outre, il doit être signalé par les mots : "Poste aux chevaux", bien apparents.

Le maître de poste doit s'assurer de la bonne marche du voyage, du confort de la halte et du gîte. Très souvent, c'est un riche propriétaire foncier et un citoyen influent. Il régent un peuple de chevaux et de postillons.

Il occupe une fonction importante dans la vie quotidienne et sa charge en fait une personnalité respectée et souvent enviée, car il est exempté d'impôts.

Le maître de poste doit résider dans son relais. Il est civilement responsable des accidents occasionnés par ses postillons ou ses chevaux. Il porte une tenue spécifique : un habit de drap bleu de roi, boutonné sur le devant de neuf boutons recouvrant entièrement le gilet, des boutons de métal blanc marqués « Poste aux chevaux », un pantalon bleu ou blanc ou une culotte blanche, des bottes, une épée, un chapeau français avec torsade or et argent. Après 20 ans de service, il a sur l'épaule un insigne aux armes royales. Petite anecdote : c'est un maître de poste, Jean-Baptiste Drouet, qui reconnu le roi Louis XVI dans sa fuite à Varennes, le 21 juin 1791, et le dénonça aux révolutionnaires.

Notable et riche propriétaire, le sieur Pierre Prévost, maître de la poste aux chevaux de Maintenon, l'était puisqu'en date du vingt un thermidor an quatre [8 août 1796], il s'est rendu adjudicataire, au ci-devant district de Chartres, de la grande ferme de Chartainvilliers qui avait appartenu au Maréchal de Noailles, et avait été confisquée sur le duc d'Ayen et Mme de Tessé, ses enfants, à cause de leur Émigration.

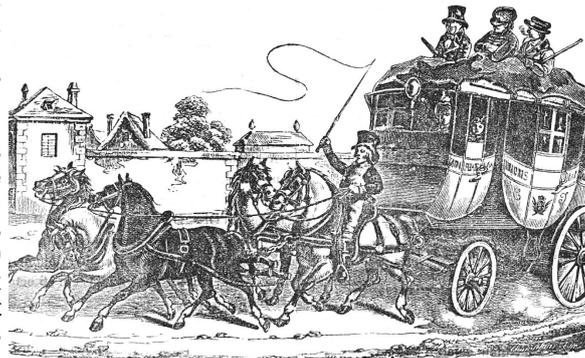
Un de ses successeurs, lors de l'incendie qui ravagea Chartainvilliers le 21 juillet 1840 (voir VdF de juillet 2019), « Par un zèle et un désintéressement qu'on ne peut trop louer, M. Jumeau, maître de poste à Maintenon », accomplira un geste de solidarité à l'égard du village en s'empressant « de faire conduire de l'eau sur les lieux par les voitures et les chevaux dont il pouvait disposer ».

Dans les diligences, les places sont attribuées aux voyageurs, par le maître de poste, dans l'ordre suivant : le coupé, l'intérieur, la rotonde, le cabriolet, la banquette. Par beau temps, la banquette offre une vue entièrement dégagée, mais le voyageur n'y est à l'abri ni de la poussière, ni de la pluie.

Le Postillon, lui, assure la liaison entre son relais et les relais voisins. On compte dans les relais un postillon pour quatre à cinq chevaux.

Il soigne, conduit les chevaux et monte le cheval de tête de l'attelage. Le Postillon est attaché à un seul relais et il porte la livrée de sa compagnie, avec une plaque sur le bras gauche.

Le délai pour le changement d'attelage est de cinq minutes le jour et



MESSAGERIES ROYALES DE FRANCE

quinze minutes la nuit.

Au 18^{ème} siècle, les diligences comme les Malles-poste ne sont pas conduites par un cocher mais par un Postillon. Le Postillon est monté sur le cheval de brancard à gauche. Il a donc à diriger, non seulement sa propre monture, mais encore le « coursier » qu'il a à sa droite ainsi que le ou les chevaux qu'il a éventuellement devant lui.

En route, il lui est interdit de dépasser d'autres postillons. Ils doivent se suivre dans l'ordre de départ du relais.

Pour être immédiatement reconnu, et favoriser ainsi le passage de son équipage, le postillon porte un uniforme qui change peu au fil des ans : « Veste bleue puis verte à parements rouges, chapeau haut de forme en cuir bouilli et écusson distinctif portant le nom du relais sur un brasard ».

Arrivé au relais suivant, le Postillon dételle ses chevaux et les fait « rafraîchir » c'est-à-dire se reposer. Il revient alors au pas à son relais de départ car il lui est interdit de mettre ses coursiers au galop.

En 1827, un règlement impose sur les Diligences un frein manœuvrable par le conducteur. De ce fait, les Postillons deviennent progressivement Cochers.

Fait rarissime pour l'époque, et dont le présent devrait s'inspirer, reconnaissant la difficulté, les contraintes et la pénibilité de leur travail, les Postillons bénéficient d'une retraite après 20 années de service ou en cas d'invalidité.

Sa veste est constamment battue par la selle et est souvent en piteux état. Il porte des éperons d'une longueur démesurée, mais ses grandes bottes de postillon sont le plus souvent fixées sur la selle. Quand il descend de cheval, il porte donc des souliers légers.

Le **conducteur**, lui, est responsable du véhicule, de son chargement et du déroulement du voyage.

Maintenon – Chartres : 4 lieues

Dans son *Itinéraire de Paris à Bordeaux*, publié en 1830, F-G de Malvoisine évoque ainsi le relais de Maintenon à Chartres :

[« **Maintenon.**

(Sixième relais – 17 lieues)

J'ai vu cette ville de jour et de nuit. – La nuit, quand on arrive sur la grande place, les pas des chevaux et les roues de la voiture font un bruit qui est renvoyé par les murs de l'église et du château, et produisent un effet singulier.

Maintenon n'était qu'une chétive baronnie que Louis XIV érigea en marquisat pour madame de Maintenon, dont il fit sa femme secrètement. Il l'épousait par remords de conscience. L'âge rend fidèle à certains devoirs. Les femmes exigent autre chose d'un amant grisonnant que de celui qui n'a qu'un léger duvet au menton.

Le château fut, pour la marquise, refait à neuf. Le parc est remarquable par ses eaux et ses ponts. L'église paroissiale date de 1687.

On avait eu le projet de faire aller les eaux de l'Eure à Versailles. On les prenait à Pont Gouin, à six lieues au-delà de Chartres, sur la route d'Angers, et par un canal qui traversait la plaine, on les amenait auprès de Maintenon. Mais là se trouvait une double vallée : celle de l'Eure et de la Voise, qu'il fallait faire franchir aux eaux sur un aqueduc.

Ce sont les arches de cet aqueduc que vous voyez à travers les arbres. Tout cela coûta des millions, et ne servit qu'aux paysagistes, qui se sont souvent amusés à reproduire ces restes sur leurs albums.

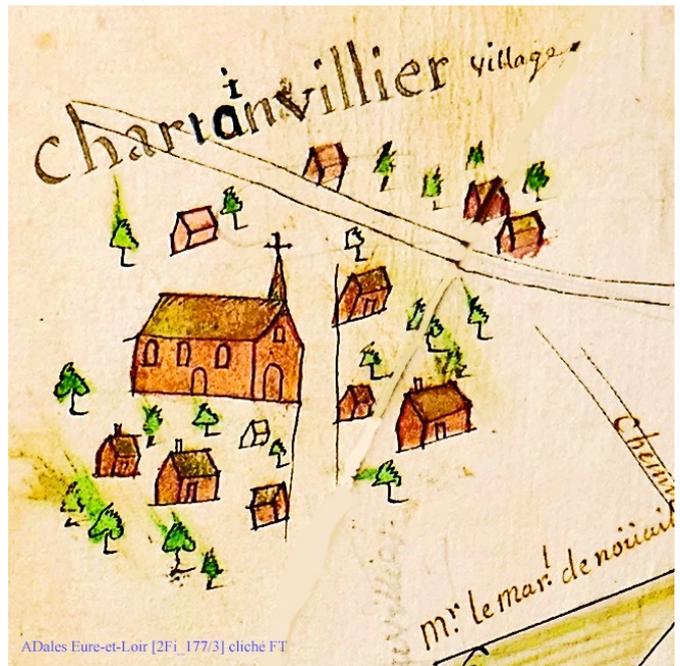
Le grand projet fut abandonné pour la machine de Marly, qui donnait les eaux de la Seine en plus grande abondance et à meilleur marché, quoique la dépense de ce côté fût bien encore assez considérable.

On commence en blé à Maintenon. M. Barre a établi un haras qui fait du bien à la race des chevaux de ce pays, où on ne laboure point avec les boeufs.

On passe l'Eure, et l'on voit au sud les jardins du château. Sur la rivière, à deux lieues au nord, est Nogent-le-Roy, où naquit Pannard, le maître de nos vaudevillistes.

Si on remontait la Voise, on trouverait Gallardon et Gué de Longrey ; puis sur un ruisseau qui y verse ses eaux ; Auneau, où le Duc de Guise défit les Reitres ou Allemands, en 1587.

Montez en sortant de la ville. Voyez à droite, à quelque distance, les buttes de terre de l'aqueduc délaissé.



On trouve **Chartainvilliers**, dont l'église est à gauche, ce village comme tous ceux de la Beauce est une espèce d'oasis ombragé d'arbres, entourés de haies, au milieu de vastes plaines, où la grande culture est en honneur.

Quand les blés sont levés, qu'ils fleurissent, qu'ils jaunissent, que le vent fait mouvoir cet océan d'épis dorés, cela est fort beau et fort bon. Mais après la moisson, quand on ouvre les terres, quand on les fume, quand la neige couvre les sillons, cela est plus pauvre et plus triste, et alors on voudrait avoir la rapidité d'une flèche pour franchir ces solitudes où rien ne repose l'œil et la pensée.

A deux lieues et demie, est une auberge et un poste de gendarmerie. [au lieu-dit « *La Cabourde* » à Jouy]

Cherchez à l'Ouest les clochers de Chartres. Ils paraissent, ils approchent, ils grandissent.

Plus loin, il y aura quelque chose à faire pour un dessinateur et il pourra prendre du haut des vignes une vue générale de Chartres.

Nous laissons à droite une route qui remonte au nord et conduit par Poisvilliers à Dreux, (dix lieues).

Nous descendons d'une manière insensible, puis plus rapide. Nous sommes rentrés dans la vallée de l'Eure.

Il y a autour de nous des vignes, des vergers et des bois. Nous allons passer à Monceau, à Levau, à Lèves, au Pavillon, à Saint-Maurice, c'est une suite de maisons qui forment de ce côté, à Chartres, un faubourg de plus d'une demi-lieue.

Quelques maisons paraissent assez jolies, les jardins semblent être mieux tenus, mais on ne fait que les entrevoir. Les murs de terre vous cachent une partie des choses, et le besoin de s'enclorre à cause des larrons est la cause de grands désappointements pour l'honnête et curieux voyageur. Il veut toujours voir et il ne voit point. Il aperçoit quelques femmes aux portes et aux croisées, mais on ne lui parle, on ne lui sourit point (on aurait trop à faire), et il passe comme une hirondelle jetant à peine un cri, laissant échapper un léger murmure qui indique la trace de son vol.

Chartres

(Septième relais. – 21 lieues et demie).

...

En sortant de Chartres, par la route de Vendôme, on passe au milieu des vignes, comme en y entrant par la route de Maintenon ... ».



Entre 1740 et 1827, des vignobles se sont agrandis. La surface totale des vignes du Pays Chartrain a augmenté de 13 %, celles de Chartainvilliers (+ 41 %) passe de 22 à 31 hectares.

Lors du recensement de 1836, sur les 459 habitants de Chartainvilliers, 181 déclarent exercer une activité professionnelle. Sur ce total, 64 mentionnent avoir une activité de « vigneron » et 6 de « marchand de vin ». On ne dénombre que 43 vignerons en 1861, un seul en 1891 et plus aucun après cette date.

Entre ces différentes dates, le phylloxéra aura fait son œuvre sur les ceps de vigne.

A Chartainvilliers, en 1832, sur la « Grande Route de Chartres à Paris » (actuel CD 906), on signale la présence de trois auberges où les voyageurs peuvent faire étape.

L'auberge de « La Gonesse », celle de « La Maison d'ar-doise » et « Le Lion d'Or

Entente sur les prix et les routes

Il y a en France deux grandes entreprises de transport : les *Messageries Royales*, qui desservent la route de Maintenon-Chartres, et les *Messageries générales de France — Laffitte, Caillard et Cie*, et une poussière de petites et moyennes sociétés qui font circuler des voitures de toute taille, de tout type et de tout âge.

En 1827, un accord intervient entre les deux principales compagnies de diligences qui s'engagent à se conformer aux mêmes tarifs, à ne pas mettre sur la route plus de voitures que n'en exigent les besoins et de ne point se faire concurrence sur les mêmes routes. Les voitures des deux compagnies parcourent au total 10 000 lieues chaque jour. Elles possèdent 500 voitures et exploitent à peu près le tiers de la circulation du pays. Les autres compagnies, environ quatre à cinq milles, certaines éphémères, se partagent le reste.

On peut voyager en dehors des horaires, avec plus de rapidité que la diligence. Dans ce cas, on fait atteler une "extra-poste". Les personnes aisées qui n'ont pas envie de prendre la diligence voyagent dans leur propre berline ou dans une berline de louage.

Des voyages parfois mouvementés

Mais parfois un incident émaille le voyage. Ainsi, dans la nuit du 9 au 10 mars [1834], la diligence de Paris à Chartres a passé, près de Chartainvilliers, sur le corps d'un homme étendu en travers de la route. Il paraît que ce malheureux était mort bien avant le passage de la diligence, car, en ce moment, son cadavre était glacé. On a remarqué sur sa tête différentes contusions qui pourraient faire soupçonner que sa mort n'a pas été naturelle.

Ou, comme dans la nuit du 21 au 22 décembre 1845, ou le sieur Marquet et sa femme, ainsi que le sieur Forticault, marchands colporteurs, revenaient de Versailles dans leur voiture. Vers 10 heures du soir, ils se trouvaient sur la route, à la hauteur de Chartainvilliers, près de la Cabourde, lorsque deux hommes se sont approchés de la voiture, ont saisi la bride du cheval, et leur ont demandé la bourse ou la vie, en leur montrant un pistolet dont ils étaient armés. Aux cris de la dame Marquet, son mari se réveilla en sursaut, et dans sa première frayeur, s'empessa de jeter à leurs agresseurs une somme de 40 Fr. qu'il avait sur lui ; ils purent ensuite continuer leur chemin. (AD28 PER09)

Toutefois, dans les derniers temps, le service avait été notablement amélioré.

En 1840, ce n'est plus par poste mais pas myriamètre que les distances sont comptées, si le mot de "poste" apparaît encore, de loin en loin, dans les règlements, c'est pour désigner une distance de 8 km. Le transport des voyageurs dans les malles-postes est devenu courant, et il est l'objet d'une réglementation plus large qu'auparavant, quant au nombre de personnes admises. On pouvait aller en malle-poste de Paris à Chartres, puisque le parcours minimum autorisé est de 80 km.

Les diligences suivaient, en 1840, deux routes pour aller de Paris à Chartres : on passait par Rambouillet (92 km) ou par Berny et Orsay (87 km)^(a) ...

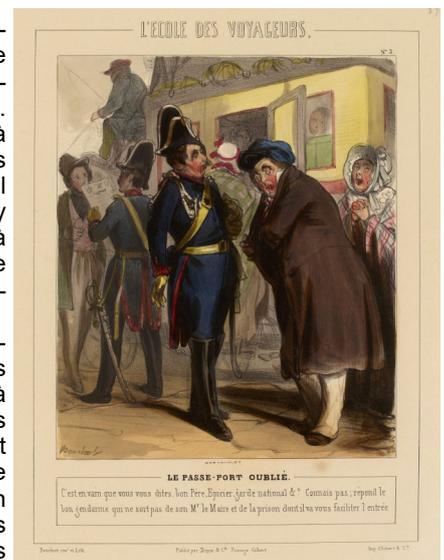
En 1842, le tarif des voyageurs dépend du nombre de chevaux attelés et de la distance.

En malle, pour se rendre de Maintenon à Chartres, distant de 1 myriamètre¹ et 9 kilomètres, un voyageur paye, au maître de poste, de 3 francs 80 pour une voiture attelée d'un cheval à 19 francs pour celle attelée de cinq chevaux. Pour un déplacement de Maintenon à Paris, distant de 7 myriamètres et 3 kilomètres, le tarif varie de 14,60 francs, avec un cheval attelé, à 73 francs, avec cinq chevaux attelés.

A noter que les enfants de moins de trois ans accompagnés ne payent pas. Un enfant de trois à dix ans ne paye pas non plus, s'il est seul dans la voiture. S'il y a 2 enfants de trois à dix ans, ils payent le trajet pour une personne.

Dans les malles-poste le tarif des voyageurs est fixé à 1 franc 75 centimes par myriamètre, soit 3,50 francs pour se rendre de Maintenon à Chartres (mais les places sont moins nombreuses et réservées en priorité pour les longs parcours).

Tout voyageur doit justifier d'un passeport.



La fatale concurrence du train

A partir de 1842 (Loi du 11 juin), l'effort de l'État va porter sur le développement rapide du réseau ferroviaire, comme en atteste l'ouverture de la ligne Paris-Chartres en 1849. Les étapes des diligences deviennent des gares du chemin de fer.

Grace à l'amélioration du réseau routier, les diligences vont de plus en plus vite. En 1848, par la malle-poste, on parcourt le trajet des 77 relais entre Paris et Bordeaux en deux jours, contre 86 heures en 1816.

Mais, en 1853, les premiers trains de la ligne Paris-Bordeaux ne mettront que ...13 heures !

En 1849, de Paris (Embarcadère du Maine) à Maintenon, chaque jour, il y a 5 trains omnibus dans chaque sens (première, deuxième et troisième classe).

LIGNE DE PARIS A CHARTRES. Embarcadère de Paris au Maine, Chartres, Station de Chartres.

TRAINS PARTANT DE PARIS				TRAINS ARRIVANT A PARIS			
PLACES	STATIONS	HEURES DE DÉPART	HEURES D'ARRIVÉE	PLACES	STATIONS	HEURES DE DÉPART	HEURES D'ARRIVÉE
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Paris	8 h 30	10 h 30	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Chartres	12 h 15	10 h 45
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Bellouville	8 h 45	10 h 45	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Jouy	12 h 30	11 h 00
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Verailles	9 h 00	11 h 00	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Maintenon	12 h 45	11 h 15
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Saint-y	9 h 15	11 h 15	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Laverrière	13 h 00	11 h 30
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Troges	9 h 30	11 h 30	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Chartres	13 h 15	11 h 45
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Laverrière	9 h 45	11 h 45	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Paris	13 h 30	12 h 00
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Maintenon	10 h 00	12 h 00	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Paris	13 h 45	12 h 15
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Jouy	10 h 15	12 h 15	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Paris	14 h 00	12 h 30
1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Chartres	10 h 30	12 h 30	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Paris	14 h 15	12 h 45

HEURES DE DÉPART DE PARIS A BAMBOLLETT
 En outre de ses trains ordinaires de Paris à Chartres, l'Administration du chemin de fer de l'Eure a établi des trains de plaisir (trajet en deux heures de Paris à Rambouillet) à prix réduits de 3 fr. pour les diligences et 2 fr. pour les wagons aller et retour. — Ces trains de plaisir ont lieu au départ des fêtes célébrées par MM. Gaillet et Buisson.
 Départs de Paris : 11 h. 30 mat., 4 h., 4 h. 30 soir.
 Départs de Rambouillet : 9 h. 30, 10 h. 30, 11 h. 30 du soir.
 Descriptions spéciales : Cour Balve, Carrouel, rue Feytaud pour le bureau, place Saint-Sébastien, Palais-de-Justice, rue Saint-Martin. On en trouve également à Rambouillet et à Chartres.

Pour aller de Maintenon à Paris, ou en revenir, il faut compter 2 h 12 mn à une moyenne de 31,8Km/h.

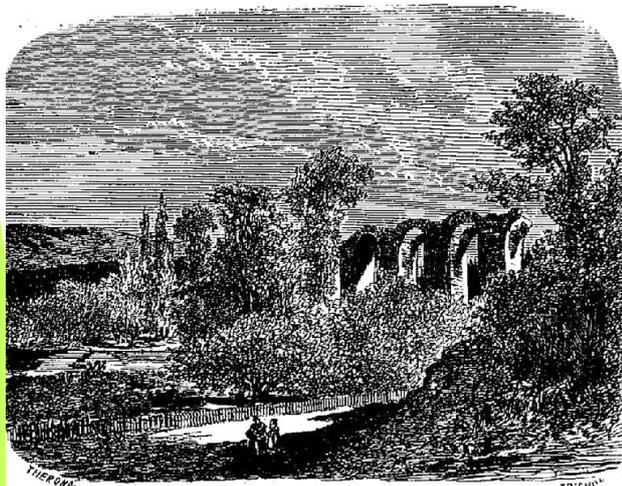
Pour aller de Maintenon à Chartres, c'est un trajet de 33 mn de train.

Le prix des places Paris-Maintenon 3ème classe 4 frs, 2ème classe 5 frs, 1ère classe 7 frs. Pour se rendre de Maintenon à Chartres, les prix sont de : 3ème classe 1 fr, 2ème classe 1,75 fr, 1ère classe 2 frs.

Ainsi, le train est bien plus rapide, et les tarifs sont nettement plus avantageux.

En 1854, dans son guide-itinéraire du chemin de fer *De Paris au Mans*, Auguste MOUTIE ne mentionne notre village que pour y indiquer : *Chartainvilliers, Moulin à eau de la vallée de l'Eure, canton de Maintenon.*

« ... En quittant la gare de Maintenon, vous avez bientôt perdu de vue les ruines imposantes du colossal aqueduc de



Aqueduc de Maintenon.

Louis XIV...

Entre la ferme de la Folie et le hameau de Changé, nous devons vous signaler les célèbres Pierres celtiques qui bordent le chemin de Chartres. Ce sont des menhirs ou des dolmens, autels ou tombeaux, monuments religieux ou politiques, dont rien n'a encore positivement révélé l'origine et la mystérieuse destination.

Au sommet du coteau qui domine c'est antiques vestiges des époques les plus obscures de notre histoire, on reconnaît assez distinctement encore les fossés à demi comblés, les murailles de soutènement et les berges affaissées d'un oppidum gaulois, nommé Camp de César.

Plus loin, vous traversez la commune de Mévoisins, où l'on vous montrerait encore au milieu du village la petite maison et les lilas de Colin d'Harleville, l'auteur de *l'Optimiste* et du *Vieux célibataire*...

Vient ensuite la forte commune de Saint-Piat, de laquelle dépende un grand nombre de hameaux et de magnifiques moulins. Saint-Piat possède une église fort bien construite pour une église de Beauce, et dans laquelle l'antiquaire verra avec intérêt un sarcophage chrétien en marbre blanc sur lequel sont sculptées les figures des douze apôtres; c'est un monument très remarquable du IVe siècle... On a fait dans cette commune de fréquentes découvertes de tombeaux, de médailles et de substructions antiques, prouvant que la vallée de l'Eure a été habitée dès les temps les plus reculés.

Sur le coteau qui domine la vallée sont le hameau et le domaine de Grogneul, que Louis XIV donna à Mme de Maintenon pour la dédommager des dégâts que la construction de l'aqueduc avait occasionné dans sa demeure.

Nous marchons en côtoyant la vallée de l'Eure, laissant à gauche la commune de Soulaire, à droite le moulin de **Chartainvilliers**, et nous nous arrêtons à la station de Jouy.

Du haut de l'embarcadère, nous dominons la riante et fertile vallée où l'Eure vient mouler tous les blés de la Beauce dans plus de cent magnifiques usines; mais la vue de la rivière et de la prairie nous est dérobée par d'immenses rideaux de peupliers ... »

Ce premier guide ne mentionne pas un arrêt à Saint-Piat. Celui-ci ne sera créé, sous forme d'une « halte ferroviaire », qu'en 1894. Un financement communal de 13 000 frs, et de nombreuses demandes du conseil municipal de cette commune soutenu, à différentes reprises, par celui de Chartainvilliers, auront été nécessaires pour ce résultat.

La fermeture du dernier relais de poste et de chevaux intervient en 1873, année de la mise en circulation de la première carte postale.

Une autre vie s'ouvre pour l'ancienne Route Impériale n°11 et le village de Chartainvilliers, mais c'est une autre histoire...

¹: *Le myriamètre (abrégé « myr. », de myriade = 10 000) est une ancienne unité de mesure adoptée sous la Révolution. D'une valeur de dix mille mètres (10 km), elle correspondait approximativement à trois lieues.*

Sources : (a) De Paris à Chartres au temps des diligences – Mémoires SAEL Tome 15 1915-1922
 - Livre de poste : contenant la désignation des relais de poste du royaume, et la fixation des distances ... pour l'an 1842
 - p.56-58 Itinéraire de Paris à Bordeaux, par F-G de Malvoisine – 1830 Gallica
 - p.28-29 Au temps de la vigne et des Vignerons du Pays Chartrain 840-1920 par Jean-Jacques FRANÇOIS-2002
 - http://roland.arzul.pagesperso-orange.fr/eta/rapides/paris_brest.htm
 - <http://dame.du.lac.free.fr/Falkou/Civilisation/Diligence.htm>
 - Dictionnaire Topographique des environs de Paris, jusqu'à 20 lieues à la ronde de cette capitale par Charles OUDLETTE-1817
 - LA POSTE AUX CHEVAUX EN 1833 - Par Gérard JOLY
 - ADales28 : Journal de Chartres, 23/07/1840, 25/12/1845 PER9 ; 2 E9-1288, Minutes Me CORBIERE ; 2Fi_177/3 - Journal du Loiret 16/03/1834 – Aurelia Bibliothèque numérique d'Orléans
 - De la poste aux chevaux au télégraphe - ADales37 les Samedis des Archives (23 avril 2016)
 - De Paris au Mans - par Auguste Moutié - Librairie Hachette - 1854 Gallica
 - <http://parismusecollections.paris.fr/fr/recherche/type/œuvre>
 - Etonnants lieux d'histoire d'Eure-et-Loir par Alain Loison – 2017 De Borée
 - Wikipedia
 - Documents auteur FT - Recherches, Compilation et Mise en pages Fabrice Tanty
 - Supplément Histoire 2020-01 de la VdF n°335 de 01/2020 maj 09/2022