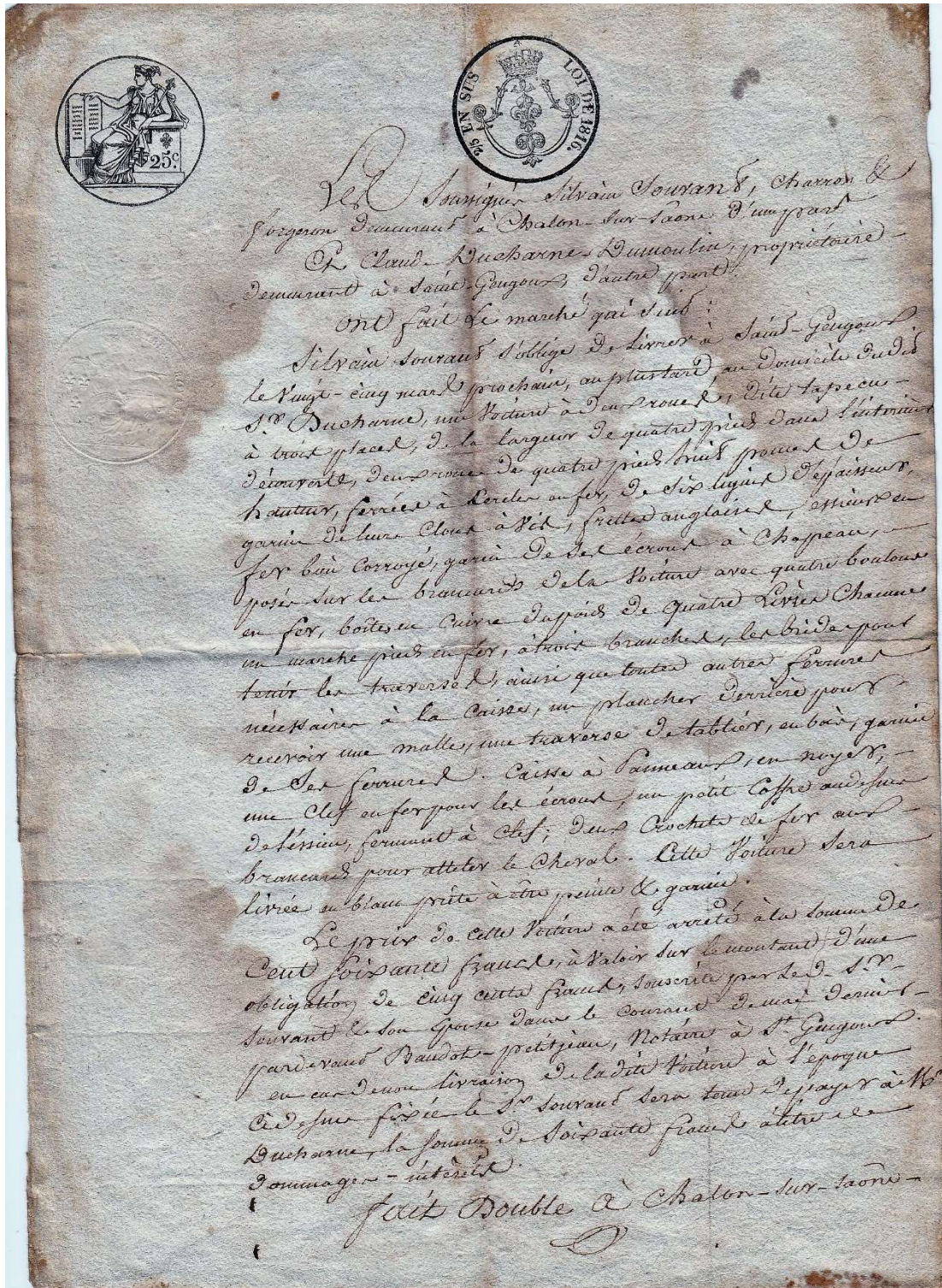


Commande d'une voiture « tapecu » en 1826

Martin Raether

Parmi les centaines de documents que Jean-Luc Reumaux, conseiller municipal de Saint-Gengoux-le-National et maire adjoint pour la culture, a donnés à la SEHN, en février 2016, se trouve un petit contrat conclu en 1826 concernant la commande d'un véhicule hippomobile :

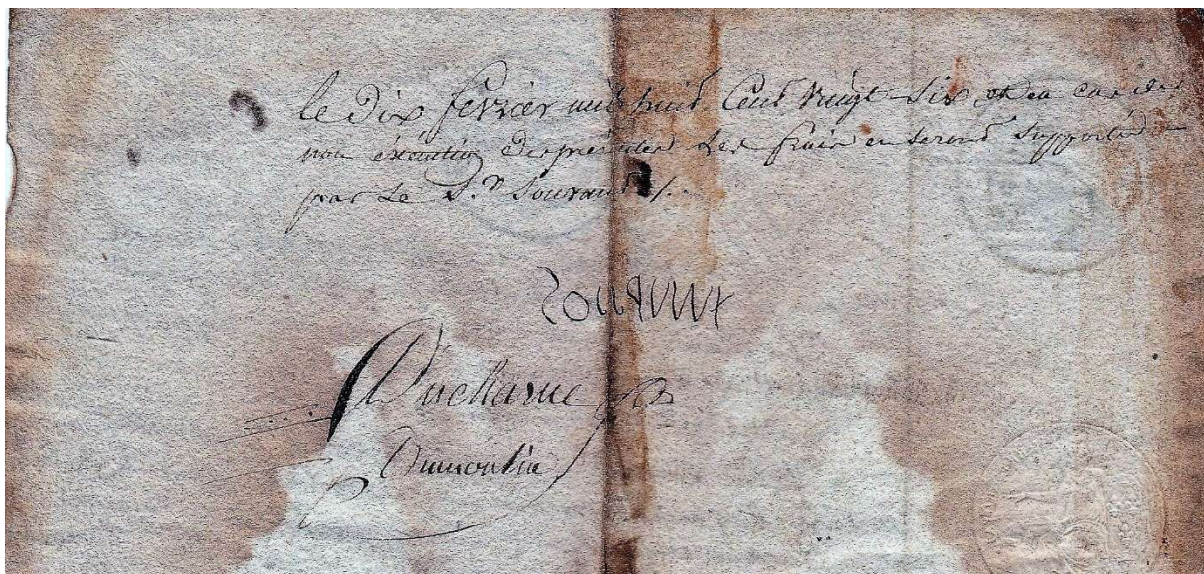


1 Les Soussignés Silvain Souvand, charron &
forgeron demeurant à Chalon-sur-Saone d'une part
Et Claude Ducharne Dumoulin, propriétaire-
demeurant à Saint-Gengoux, d'autre part.
5 ont fait le marché qui suit :

Silvain souvand s'oblige de Livrer à Saint-Gengoux
le vingt-cinq mars prochain, au plus tard, au domicile dudit
S^r Ducharne, une Voiture à deux roues, dite tapecu –
à trois places, de la largeur de quatre pieds dans l'intérieur
10 découverte, deux roues de quatre pieds trois pouces de
hauteur, ferrées à cercles au fer, de six lignes d'épaisseur,
garnies de leurs clous à vis, frettes anglaises, essieux en
fer bien corroyé, garni de ses écrous à Chapeau, –
15 posés sur les brancards de la Voiture avec quatre boulons
en fer, boîtes en cuivre du poids de quatre Livres chacune
un marche pieds en fer, à trois branches, les brides pour
tenir les traverses, ainsi que toutes autres ferrures
nécessaires à la caisse, un plancher derrière pour
20 recevoir une malle, une traverse de tablier, en bois, garnie
de Ses ferrures. Caisse à vanneaux [?], en noyer, –
une clef en fer pour les écrous, un petit coffre au dessus
de l'essieu, fermant à clef ; deux crochets de fer aux
brancards pour atteler le cheval. Cette Voiture sera
livrée en blanc prête à être peinte & garnie.

25 Le prix de cette Voiture a été arrêté à la somme de
Cent Soixante francs, à valoir sur le montant d'une
obligation de cinq cents francs, souscrite par les S^r
Souvand & son Epouse dans le courant de mai dernier
pardevant Baudot-petitjean, Notaire à S^t Gengoux.
30 en cas de non livraison de ladite Voiture à l'époque
ci-dessus fixée le S^r Souvand sera tenu de payer à M^r
Ducharne, la somme de soixante francs à titre de
dommages-intérêts.

Fait Double à Chalon-sur-Saône –



Le patrimoine hippomobile français

Grâce à ce petit texte,¹ un contrat notarial entre un bourgeois joveuceau aisé et un charron forgeron chalonnais de l'époque de Charles X, le travail de transcription, d'édition et de compréhension permet une précieuse découverte : celle du patrimoine hippomobile français.

Dans les musées français qui exposent des voitures à cheval, on ne voit que des véhicules de gala ou d'apparat, une incroyable variété de carrosses de rois, princes, ducs, comtes et marquis. On admire « la beauté, l'élégance et le luxe », comme l'écrit Jean-Louis Libourel,² de ce patrimoine dont la France n'a pris conscience qu'il y a tout juste 25 ans, en 1991. Mais ceci ne concerne que les véhicules des nobles, des puissants de l'État et de l'Église. Une petite centaine de ces véhicules est, entre-temps, classée.

Le directeur du « Musée de la voiture à cheval » à Marcigny (Saône-et-Loire), Franck Lacroix,³ m'a signalé le site *figoli* (attelage-patrimoine.com). On y trouve un grand nombre de différents types et variantes de véhicules *hippo*-mobiles du XIX^e siècle, juste avant la découverte du véhicule *auto*-mobile. Si la (re-)connaissance, l'étude, l'inventaire et la classification des voitures à cheval les plus prestigieuses, de ces produits d'une éblouissante élégance des grands carrossiers français, surtout parisiens, sont encore à leurs débuts, bien qu'ils aient fait dernièrement de beaux progrès, que dire des voitures plus simples, celles des bourgeois, des

¹ dont l'original est déposé aux Archives de la Société d'Études Historiques et Naturelles du Pays de Grosne et Guye (= SEHN), à [71460] Saint-Gengoux-le-National (Saône-et-Loire), donation Jean-Luc Reumaux

² Jean-Louis Libourel, « Patrimoine hippomobile : état des lieux. » *In Situ* [en ligne] 18 (2012), n° 14, mis en ligne le 31 juillet 2012, consulté le 8 octobre 2016, <http://insitu.revues.org/9649>

³ Voir le site officiel de la Ville de [71110] Marcigny (marcigny.fr) et www.musee-attelage.com

35 le dix février mil huit Cent vingt-six, et en cas de
non exécution des présentes les frais en seront supportés –
par le S^r Souvand./.

Souvant

[Signatures]

Ducharne
Dumoulin

artisans et des gens de la campagne ? On est en fait confronté à un grand vide. Et pourtant, ces outils de tous les jours, modestes chariots à deux roues et peu coûteux, constituent un précieux patrimoine, mais – de par ses matériaux et son usage – si fragile qu’il est peut-être déjà un patrimoine éteint. J’ai compris qu’avec mon intérêt pour cette « Voiture à deux roues, dite tapecu » (ligne 8), j’entrais sur un terrain de première importance pour l’étude de la vie quotidienne du XIX^e siècle, sur un terrain en grande partie vierge, « peu étudié » comme l’a écrit le spécialiste français de la voiture hippomobile, Jean-Louis Libourel, conservateur en chef honoraire du patrimoine.

De tout cela ressort avec évidence que cette petite contribution revêt un caractère tout à fait provisoire. Encore une fois : ces voitures à cheval du XIX^e siècle, modestes chariots à deux roues, peu coûteux, fabriqués par des « charrons & forgerons » de province (lignes 1- 2), qui ne sont pas forcément des chefs-d’œuvre, mais d’indispensables outils de transport quotidien de personnes, ces véhicules – écologiques avant la lettre – méritent notre intérêt.

J’aurais voulu en donner une illustration, un dessin ou une ancienne photo. Cela n’a pas été possible. Ont-ils vraiment disparu ? Je suis presque certain – peut-être ne suis-je qu’en train de caresser un vain espoir ? – que quelque part en France, plus ou moins oublié dans une grange, on trouvera encore un exemplaire ou les vestiges d’un feu « tapecul ».⁴

⁴ Toute personne ayant des photos, dessins, descriptions, etc. qui correspondent à notre définition d’un « tapecu » (voir ci-dessous p. 51), est invitée à se manifester auprès de la SEHN, courriel : sehn71@wanadoo.fr

Les mesures

Concernant les mesures, la première moitié du XIX^e siècle est une période de transition, entre l'Ancien Régime et l'application définitive du système métrique moderne.

Pour en finir avec les mesures de l'Ancien Régime – nombreuses, diverses, compliquées et souvent arbitraires – la Révolution française invente le système métrique décimal. Conçu au XVIII^e siècle et défini en 1791, le mètre est décrété en 1795, mais peu appliqué dans la vie courante. Passant par plusieurs stades d'abord provisoires, puis de confusion et ensuite par une solution pragmatique temporaire au Premier Empire (les « mesures usuelles » de 1812), il devient enfin obligatoire le 1^{er} janvier 1840.

L'adoption générale du mètre comme unité de mesure a donc pris en France exactement un demi-siècle, de 1790 à 1840, et notre texte se situe dans cet espace de temps.

le **pied** (lignes 9 et 10) :

le pied(-du-roi) de l'Ancien Régime était de 32,484 cm ; le pied de « mesure usuelle » de 1812 était déjà le « pied métrique », donc $\frac{1}{3}$ de mètre = 33,3 cm = 12 pouces. En comparaison : le pied anglais *foot* est de 30,48 cm, le pied romain *pes* était de 29,64 cm. La largeur de 4 pieds dans l'intérieur du tapeçu commandé par Monsieur Ducharme était donc $4 \times 33,3 \text{ cm} = 133,2 \text{ cm}$ ou 1 m 33, soit la longueur d'un côté du « moule », ancienne mesure de volume bourguignon pour le bois, toujours employée.

le **pouce** (ligne 10)

le pouce = 12 lignes = $\frac{1}{12}$ du pied était dans l'Ancien Régime 27,07 mm ; le pouce de « mesure usuelle » était de 27,78 mm, donc également « métrique », car $27,78 \times 12 = 333,3 \times 3 = 1 \text{ mètre}$. Il a été abandonné à partir du 1^{er} janvier 1840. En comparaison : le pouce anglais *inch* mesure 25,4 mm, alors que le pouce romain *uncia* mesurait 24,7 mm. Les deux roues de 4 pieds 3 pouces du tapeçu en question (ligne 10) avaient donc un diamètre de $141,5 \text{ cm} = 1,42 \text{ m}$.

la **ligne** (ligne 11)

la ligne = $\frac{1}{12}$ du pouce mesurait sous l'Ancien Régime 2,256 mm, la ligne de « mesure usuelle » était de 2,315 mm ($\times 12 = 27,78 \text{ mm}$, $\times 12 = 333,3 \text{ mm}$, $\times 3 = 1000 \text{ mm}$) Comme le pouce, la ligne fut abolie dans le système décimal. Les deux cercles en fer de 6 lignes d'épaisseur mesuraient donc très probablement $13,89 = 14 \text{ mm}$ d'épaisseur.

la **livre** (ligne 15)

la livre, appelée de Paris ou parisienne (car chaque pays et province avait sa propre livre, il y avait donc des centaines de « livres » différentes en Europe) était dans l'Ancien Régime de 489,5 g ; la livre métrique, installée en 1812 comme « unité usuelle transitoire » est de 500 g = un demi kilogramme, et le mot est resté dans la langue française jusqu'à nos jours ; en comparaison : la livre (*lb*) anglaise et américaine vaut – depuis 1959 – 0,4536 kilogramme. On peut, avec une très grande probabilité, supposer que les quatre boîtes en cuivre (ligne 15) pesaient deux kilogrammes.

Les prix

d'après le site histoire-généalogie.com, consulté le 2 juillet 2016 : « un franc 1830 vaut environ 2,20 € 2006 »

ligne 26 : 160 (anciens) francs	=	352 €
ligne 27 : 500 francs	=	1100 €
ligne 32 : 60 francs	=	132 €

Les acteurs

Claude Ducharne Dumoulin

Sylvain Souvent

Amour Baudot Petitjean

Voir ci-après leurs généalogies dans l'article de Nicole Pastoré p. 94 à 98

Les significations du mot « tapecu »

« tape-cul » ou « tapecul » ou « tapecu » ou « tappecu » ou « tape-cu » ou « tappecul » (prononcez [tapky]) a les significations suivantes (avec première référence)⁵ :

1. porte d'un pont-levis (1433), et ce pont-levis même (1570),
 1. 1 trappe protégeant la gueule d'un canon durant un siège ou une attaque de place forte (XV^e siècle),
 1. 2 dans un sens licencieux et figuré, où le corps féminin est comparé à un château fort (1858),
2. bascule d'une barrière à contrepoids, d'un puits (1650),
3. voile arrière du mât d'artimon (1678),
 3. 1 d'où le terme de mât arrière d'un voilier, artimon (1792)
 3. 2. 1 par analogie, un tandem (bicyclette) tape-cul (1898),
 3. 2. 2 un moteur tapecul d'un yacht (1936),
4. poche portée par derrière sous le vêtement des capucins (1723),
5. **voiture à cheval, cabriolet, tilbury ou buggy (1792),**
 5. 1 par analogie, toute voiture (hippomobile) inconfortable (1798),
 5. 2 par extension, voiture automobile mal suspendue (XX^e s.),
 5. 3. 1 par extension, employé pour des VTT,
 5. 3. 2 par extension, employé pour des autobus,
 5. 3. 3 des « sièges tape-cul » de compagnies aériennes à bas prix (2016)
 5. 3. 4 encore par extension, route mal revêtue et cahotante (?, sans date),
6. balançoire à bascule (1837),
7. trot assis sans étriers (1883),
8. brimade (XX^e s.),
9. quelqu'un connaît-il l'origine du lieu-dit appelé « le Tap Cul / Tap-Cul » situé à Oye-Plage, commune du Pas-de-Calais ?

⁵ Sources : lexilogos (CNRTL), Wiktionnaire, Wiktionary, TLFi, divers forums sur Internet, Gallica, figoli, Du Cange, Godefroy (tous www)

Quelques références littéraires

- 1798 Académie française : « On appelle **Tapecu**, par dérision, une voiture cahotante et rude. "Ce cabriolet est un vrai tapecu". »
Dictionnaire de l'Académie française, 5^e édition 1798
- 1834 Prosper Mérimée : « Je suis entré aujourd'hui à Autun, écrit-il à Royer-Collard, en écrasant une oie sous les roues de mon char traîné par deux chevaux au galop. Ce char était un **tape-cul** presque sans dossier. Chaque pavé saillant me faisait sauter deux pieds en l'air. [...] J'ai fait vingt lieues aujourd'hui, en changeant sept fois de voiture. [...] Je suis roué, moulu. »
Lettre du 15 août 1834, citée d'après Jean Autin, Prosper Mérimée. Écrivain, archéologue, homme politique. Paris : Librairie Académique Perrin, 1983, p. 82
- 1838 Stendhal : « À Montmélian, j'ai loué un **tapecu**, cabriolet découvert et doré, unique pour la laideur ; mais il était attelé de deux excellents chevaux. »
Mém. touriste, t. 2, 1838, p. 175, source Lexilogos, Trésor de la langue française (en ligne)
- 1847 Flaubert : « Après que tout se fut ajusté l'un dans l'autre à grand peine, nous nous huchâmes dans le **tapecul** qui, trop petit déjà pour nous deux, ne pouvait contenir notre conducteur. Il se mit donc à pied ... »
Gustave Flaubert (et Maxime Du Camp), Par les champs et par les grèves. Voyages et carnets de voyages (mai 1847, publié en 1881), cité d'après Œuvres complètes de G. F., éd. établie par la Société des Études littéraires françaises, tome 10, Club de l'Honnête Homme, 1974, p. 159
- 1893 Paul Verlaine : « Une femme mariée et son mari et moi (...) étions cahotés dans ce qu'on appelle vulgairement un **tape-cul** et ce que l'usage, au boulevard de Gand, intitule *buggy*. »
Œuvres compl., t. 4, Prisons, 1893, p. 413, source Lexilogos, Trésor de la langue française (en ligne)
- 1894 Nizier du Puitspelu : « **Tapecul** s. m. (parlant par respect). – Ce n'est pas, comme le dit l'Académie, " une voiture cahotante et rude ". C'est une sorte de voiture de campagne, légère, à deux roues et non couverte. Un **tapecul** peut être très bien suspendu, mais il est évident que l'idée primitive qui a inspiré le nom est celle d'une voiture qui fait taper la seconde partie du mot. »
Nizier du Puitspelu (= Clair Tisseur, 1827 – 1895, architecte et écrivain lyonnais) Le Littré de la Grand'Côte à l'usage de ceux qui veulent parler et écrire correctement (1894), cité d'après l'édition Lyon : « Chez l'Imprimeur juré de l'Académie », 1903, p. 328.



Le contexte

L'origine ancienne de ce mot et sa prolifération plus qu'abondante au cours des siècles sont sans doute dues au caractère imagé familier de sa signification, qui peut vite virer au grivois (voir supra la signification 1.2), ou, comme le remarque le dictionnaire du CNRTL en ligne *lexilogos*, à « l'ambiguïté du mot, à la fois ou tour à tour frappé d'interdit social et excitant pour l'imagination... ».

Définition

De tout ce qui précède, il vaut mieux ne pas chercher la définition d'un type particulier de voiture. Je laisse la parole au spécialiste de la voiture hippomobile, Jean-Louis Libourel, pour qui le terme générique de « tapecu » est suffisamment et exactement défini dans le Larousse : « **voiture mal suspendue où l'on est durement secoué** ». Lui-même propose en fin de compte la définition suivante de « tapecu » :

« voiture hippomobile à deux roues et à deux places, mal suspendue dans laquelle on est durement secoué »⁶.

Voici pour l'essentiel, mais on peut ajouter quelques éléments plus ou moins secondaires : elle est en règle générale légère, petite, sans suspension, conçue pour un seul cheval, facile à conduire et peu coûteuse. Mais attention, notre commande se réfère à une voiture « à trois places » (ligne 9) ! Pour décrire cette voiture, on la compare aussi avec le « tilbury », très populaire à l'époque en Angleterre, plutôt élégant et confortable, construit par le carrossier londonien John Tilbury. Les « coach builders » anglais étaient reconnus les meilleurs ; partout sur le continent le modèle anglais est en vogue, cette mode est renforcée par le retour des anciens émigrés et la montée d'une couche plus aisée. Il semblerait que l'on puisse comparer le « tapecu » aux véhicules suivants : gig, tilbury gig, gig cart, whisky, Dennett, chaise (de

⁶ dans un courriel adressé à l'auteur du présent article le 19 octobre 2016

poste), chair, cabriolet, boquet, buggy ..., et il y a encore beaucoup de termes pour des voitures à deux roues plus ou moins synonymes qui datent du XVIII^e siècle et dont la définition exacte reste incertaine : haquet, charrette, palaisotte, guimbarde, tombereau, banneau, caisson, fourgon, roulette, vinaigrette, etc. Le tapecul n'est peut-être qu'une modeste reprise du « Stanhope gig », construit à partir de 1815 pour Fitzroy Stanhope par ce même Tilbury de Londres, et qui semble avoir été d'usage idéal sur de mauvaises routes.

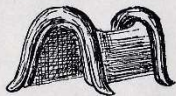
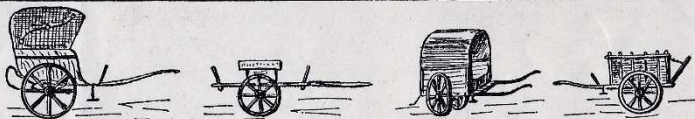

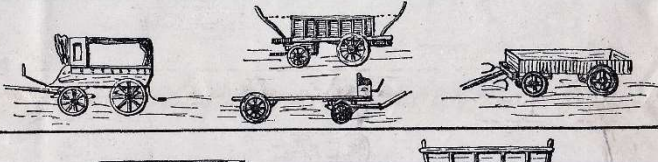
Illustrations

On s'est abstenu, à bon escient, de reproduire l'illustration d'un tapecul du XIX^e siècle, faute d'en avoir trouvé une qui corresponde à la définition donnée. Force est de constater que si l'on connaît peu les tapeculs hippomobiles du XIX^e siècle, on connaît encore moins leur historique. C'est pourquoi j'ai choisi, comme seule illustration ce char romain, sur une stèle du III^e siècle ap. J. C., trouvée à Trèves, et qui montre le cheval harnaché à la gauloise. (Voir note 4, p. 47)

MINISTÈRE DE LA GUERRE. Lois des 3 juillet 1877,
27 mars 1906, 30 avril 1921.

Modèle A. **8^e RÉGION.**

TABLEAU indiquant les catégories des véhicules et des bâts devant être recensés.

CATÉ- GO- RIES.	SPÉCIFICATION.	NOMS DONNÉS DANS LA RÉGION AUX VÉHICULES DEVANT ÊTRE RECENSÉS.	CROQUIS DES VÉHICULES DEVANT ÊTRE RECENSÉS.
1	2	3	4
a	Bâts.	Bâts (de mulet ou de cheval).	
b	Voitures à 2 roues, 1 cheval.	Trotteuses, carrioles, cabriolets, charrettes anglaises, voitures de marchand de charbon, voitures marchères.	
c	Voitures à 2 roues, 2 chevaux.	Charrettes, voitures à moisson, à gerbes, ou à tourrage, voitures glacières.	
/	Voitures à 4 roues. 1, 2, ou 3 chevaux.	Fapissières, chariots, camions, chariots à plateau.	

Remerciements

Jean-Luc Reumaux donateur, Hélène Mondange transcription, Nicole Pastoré et Marie-Thérèse Suhard généalogie, Franck Lacroix, directeur du « musée de la voiture à cheval » à Marcigny, Jean-Louis Libourel, conservateur en chef honoraire du patrimoine.