

LA

# SELLERIE FRANCAISE

## ET ÉTRANGÈRE

---

I

### TEMPS ANCIENS

La première transformation qu'a dû subir le traineau remonte évidemment à l'invention de la roue.

On ne sait à qui attribuer le mérite de cette trouvaille et nous ignorons l'époque précise de sa première application, mais elle appartient certainement à la plus haute antiquité.

Il est probable que quelques cailloux arrondis s'étant trouvés fortuitement placés sous un fardeau traîné péniblement, on aura remarqué que cette condition était favorable à la traction, et dès lors fut découvert le rouleau. Par un effort d'ingéniosité, on arriva à le fixer au traineau et cette innovation peut être considérée comme l'invention même de la roue.

Dans les temps les plus anciens, les chars étaient en grand usage chez presque tous les peuples.

En effet, l'histoire, à demi fabuleuse, il est vrai, de Sémiramis nous la montre marchant contre le roi des Indes, à la tête d'une armée qui ne comptait pas moins de 500,000 cavaliers et 100,000 chars. Nous savons aussi que les murailles qu'elle fit construire pour enclore sa capitale étaient assez larges pour que six chars pussent y passer de front.

L'usage des chars était même déjà si commun dès cette époque reculée, que cette reine de Babylone fit construire sur les côtes de la Méditerranée et transporter par terre dans les eaux du Tigre une flotte de 4,000 navires. Assurément, ces navires n'étaient pas de bien grande dimension, mais il n'en fallut pas moins un nombre considérable de chariots pour les transporter.

C'est dans cette circonstance et à cet effet que furent construites les premières routes.

Comme le cheval, les chars furent, sous toute civilisation ancienne, employés à la guerre. Hérodote nous apprend que les Lydiens en avaient dont les roues étaient armées de faux.

Cependant les Grecs ont voulu s'attribuer l'invention du char et ils disent que c'est Érichthée, seize siècles avant Jésus-Christ, qui construisit le premier. Ils se trompent, car nous savons que le fameux Ramsès Moïamoun en avait bon nombre à sa suite lors de son expédition en Asie-Mineure qui eut lieu dix-sept siècles avant Jésus-Christ.

Antérieurement à cette époque, la Genèse nous montre Pharaon faisant monter Joseph sur un char qui était le premier après le sien, et les monuments

nous prouvent que les chars étaient de date très-ancienne chez les Égyptiens.

Ces chars étaient très-légers, l'extrémité du timon était fixée à l'essieu et le col était attaché sur le devant par une courroie en cuir; ils n'avaient pas de sièges et le fond se composait de lanières et de cordes entrelacées de manière à atténuer le cahot et les secousses produites par les accidents de terrain. Une antique tradition des Bèotiens voulait que l'épousée fût conduite au domicile de son mari dans un char dont on brûlait l'essieu après la cérémonie, pour lui indiquer qu'elle ne devait pas songer à revenir en arrière. Ce détail nous fait voir que l'essieu de ces chars était de bois. Il en fut longtemps ainsi. Au siège de Troie, Homère mentionne quelques chars. Il en cite un qui avait un essieu de métal. Ce métal ne pouvait être que l'airain, car le fer ne fut en usage chez les Grecs que plusieurs siècles plus tard, et Pausanias nous apprend que la lance d'Achille, que l'on conservait dans le temple de Minerve à Phasélis, n'était armée que d'une pointe d'airain.

Mais les chars n'étaient pas seulement employés aux besoins de la guerre, ils étaient utilisés au transport des matériaux, des marchandises et des denrées. Cependant presque tout le commerce des Phéniciens se faisait à dos de chameau.

Bientôt les chars devinrent un objet de luxe. Le Livre des Rois nous montre Salomon promenant sur des chars son nombreux sérail.

Les jeux Isthmiques et Olympiques mirent les courses en char en grand honneur chez les Grecs. Leur construction dut faire alors quelque progrès. Il est probable que ce fut à partir de cette époque que les roues cessèrent d'être pleines.

Ce n'est qu'en 408 avant Jésus-Christ que les chars commencent à être attelés de deux chevaux. Jusque-là, l'attelage avait toujours été à quatre.

C'était un honneur, un très-grand honneur que de remporter la palme aux jeux Olympiques, dont nos courses de chevaux ne sont qu'une très-faible copie. Alcibiade y ajoutait un tel prix qu'il faisait courir jusqu'à six chars le même jour.

Le char de course ne pouvait contenir qu'une seule personne. On y accédait par l'arrière et ils étaient si légers qu'un homme pouvait les porter facilement. Sicione et la Béotie étaient particulièrement renommées pour la construction de ces légères voitures.

Peu à peu les chars devinrent d'un usage général. Après n'avoir été

employés qu'à la guerre, dans les processions pour le service des Dieux, pour promener les vieillards et transporter les blessés, les femmes et les élégants en profitèrent en les appliquant à leurs besoins.

Une loi de Solon prescrivait aux femmes mariées de ne sortir de chez elles, après la chute du jour, qu'en char et précédées d'une torche.

Un des premiers chars que nous trouvons mentionnés dans l'histoire de Rome est celui que Tullie fit passer sur le corps de son père dans la voie Scélérate.

Ce fut sur un char que Tarquin et sa femme firent leur entrée dans Rome.

Les chars étaient de très-ancien usage chez les Étrusques. On les trouve très-souvent représentés sur les vases qu'ils ont laissés et leur structure est semblable à ceux des Grecs.

Camille, après sa victoire sur les Vénitiens, parcourut en triomphe les rues de la ville sur un char attelé de quatre chevaux blancs.

Cet attelage, qui jusqu'alors avait été réservé aux chars qui portaient les statues des Dieux, fit murmurer le peuple; mais à mesure que la richesse et la prospérité de la ville s'accroissaient, l'usage des voitures se répandait de plus en plus parmi les citoyens.

Quelles furent ces voitures?

Par ordre d'ancienneté, nous trouvons d'abord l'Arœra, dont fait mention la loi des Douze Tables. Elle était couverte et ne servait qu'aux infirmes et aux vieillards.

Perfectionnée, l'Arœra est devenue le Carpentum qui a toujours la même caisse longue, posée sur l'essieu; seulement la couverture est tendue sur des cerceaux. Les voitures des maraîchers des environs de Paris peuvent en donner une idée. Le Carpentum était attelé de deux bœufs.

Les Romains avaient encore, au temps de l'Empire, la Carrocha. C'était une voiture d'apparat qui ne servait qu'aux dignitaires. Elle était découverte et n'avait que deux places, outre le siège du cocher qui était posé plus bas que celui des maîtres. La Carrocha était attelée de deux et quelquefois de quatre chevaux de front. Les anciens ne paraissent pas avoir connu et pratiqué l'attelage en arbalète.

La voiture légère des Romains était le Cisium. Il consistait en un siège suspendu à des montants qui portaient de l'essieu; il peut être considéré comme l'origine du Cabriolet.

Les voitures des riches particuliers étaient construites en citronnier et autres bois précieux; elles étaient ornées d'incrustations en airain et en ivoire. Aurélien (270 à 275) permit aux particuliers d'y ajouter des ornements d'argent et d'or.

Le luxe des équipages était devenu tellement grand après les guerres civiles, que l'on exposa un jour dans une vente publique une voiture d'argent massif.

Héliogabale avait des équipages d'une somptuosité extraordinaire. Les harnais de ses chevaux et ses voitures étaient ornés de pierres précieuses. Il poussait le faste jusqu'à faire recouvrir de sable d'or le chemin qu'il parcourait en sortant de son palais pour monter en char.

On cite une voiture de l'empereur Commode qui pouvait indiquer le chemin parcouru.

Malgré tout ce luxe, nous ne trouvons pas encore traces de progrès dans l'art de fabriquer les voitures. On ne savait pas les faire commodes et gracieuses; on les faisait riches, si nous pouvons nous exprimer ainsi.

Si César, d'après ce que nous rapporte Suétone, a fait, en plusieurs circonstances, jusqu'à 150 kilomètres par jour dans un Cisium, cette vitesse relative fait plutôt l'éloge de l'attelage et des routes que celle de la voiture qui, construite comme elle était, devait, pour d'aussi longs trajets, causer au voyageur une fatigue excessive.

Ce n'est qu'à l'époque où les courses de chars passionnaient si vivement les esprits à Constantinople que l'art de la carrosserie dut enfin prendre son essor, et cependant nous n'avons que des renseignements insuffisants pour établir convenablement la nature et la portée des progrès qui se réalisèrent.

Les voitures de course étaient toujours très-légères, à deux roues et non suspendues.

Un passage du Code Théodosien et un autre du Code de Justinien nous montrent les dignitaires de la cour somptueuse des empereurs d'Orient soumis à l'obligation de ne sortir que dans leurs carrosses, comme marque distinctive affectée à leur dignité.

A cette époque, non-seulement les carrosses se firent remarquer par la somptuosité de leurs ornements, mais les harnais riches et chargés d'ornementations de toute sorte vinrent apporter leur appoint comme complément nécessaire à la splendeur des équipages.

Le nombre et l'usage des voitures prirent de telles proportions qu'il en fut mis en location à l'usage des particuliers; que les postes instituées autrefois en Perse par Cyrus pour correspondre de Suse avec toutes les parties de son Empire, furent rétablies par Auguste; et les routes, que les Carthaginois avaient apprises à paver, étaient entretenues avec le plus grand soin. Quelques-unes de ces routes existent encore.

La fameuse Alesia, dont on ignore aujourd'hui la véritable position, mais qui certainement se trouvait en Bourgogne, était renommée pour sa carrosserie, et les habitants du Berry faisaient un grand commerce d'ornements en cuivre doré pour les harnais et les voitures.

Avant d'aller plus loin dans l'histoire de la carrosserie, parlons un peu du cheval monté.

La première mention certaine du cavalier se trouve dans la Bible. « Il a précipité dans la mer le cheval et le cavalier », dit le cantique que chante la sœur de Moïse après le passage de la mer Rouge.

Nous lisons dans Hérodote que Darius dut à son cheval son élévation au trône (316 av. J.-Ch.). Après le meurtre du faux Smerdis, les sept meurtriers se réunirent et convinrent que celui d'entre eux dont le cheval hennirait le premier serait nommé roi. Grâce à l'adresse de son écuyer, Darius l'emporta sur ses concurrents.

Xénophon nous apprend, dans la Cyropédie, que les cavaliers de son temps ne connaissaient pas l'étrier. Il est à présumer qu'on ne s'en servait pas encore en 260, puisque nous voyons, à cette époque, le schah de Perse Sapor se servir de l'empereur Valérien qu'il avait fait prisonnier, comme d'un marchepied pour monter à cheval.

C'est à propos d'Attila que l'histoire parle pour la première fois de la selle et de l'étrier. Le farouche roi des Huns datait ses messages de l'étrier de sa selle. Ses compagnons passaient presque toute leur existence sur leur cheval.

En plusieurs occasions, les ambassadeurs que Théodose envoya dans leur camp les vit manger et même dormir sans descendre de cheval. Pour toute préparation, ils plaçaient quelque temps leur viande sous leur selle.

Quelle était la nature de cette selle? l'histoire ne nous apprend rien à cet égard.

Ce n'est que d'après les peintures trouvées à Herculanium, que nous pouvons décrire les premières selles. Elles devaient avoir des arçons de bois et devaient être garnies de matières molles et élastiques recouvertes d'une sorte de housse; c'était à l'aide d'une sangle qu'on les fixait sur le dos de l'animal. Cette selle se nommait « ephippia », elle est mentionnée dans Horace.

Les bâts de charge sont beaucoup plus anciens que la selle et c'est dans la Bible qu'on nous en parle pour la première fois. Quand Jacob, après avoir épousé les deux filles de Laban, voulut s'en retourner en son pays, Rachel déroba, pour les emporter, les idoles de son père. C'est pourquoi Laban, avant de laisser partir son gendre, voulut fouiller ses bagages. Mais Rachel les avait cachés parmi les bâts des chameaux. Quand son père entra dans sa tente, elle était assise sur ses bâts et ne se dérangea pas. « Que mon seigneur, dit elle, excuse sa servante de ne pas se lever en sa présence, mais j'en suis empêchée par mon indisposition périodique. »

II

## MOYEN AGE

Au moyen âge, pendant une longue série d'années, l'histoire ne parle que bien rarement de la voiture et du harnais.

On trouve dans Grégoire de Tours que Childebert, qui régnait de 576 à 596, ayant été informé que le duc Rauching voulait le tuer, fit venir ce duc auprès de lui, puis il expédia, pour s'emparer de ses biens, des gens munis de lettres qui mettaient en réquisition les voitures publiques.

Nous voyons par là que l'usage de la voiture était assez répandu sous les Mérovingiens, puisqu'un service de voitures publiques y était déjà organisé; mais quelles pouvaient être ces voitures? L'ancienne Benna des Germains, sans doute, c'est-à-dire un panier de clayonnage suspendu à des brancards, auxquels étaient attelés des bœufs ou des chevaux. Nous n'avons pas conservé cet antique véhicule; mais, si on veut retrouver sa trace, on n'a qu'à se rappeler qu'un tombeau se nomme encore « benneau » dans le Nord de la France.

La voiture n'était en usage à cette époque que pour les malades et les infirmes. En 675, saint Eskeuwald, évêque anglais, se faisait transporter et prêchait dans une sorte de voiture à deux roues. Il était âgé et infirme.

Pendant tout le temps de la chevalerie, les dames aussi bien que les hommes montaient à cheval. C'est à cette époque qu'il faut faire remonter l'invention de la véritable selle montée sur arçon.

Les dames, qui allaient le plus souvent en croupe derrière leurs écuyers, n'avaient pas de selles particulières. Ce fut Anne, femme de Richard II, roi d'Angleterre, qui l'inventa ou du moins qui en propagea l'usage en Angleterre, d'où il se répandit bientôt en France.

Aucun historien des croisades ne mentionne une voiture quelconque. Cependant nous voyons, aussitôt après ces expéditions, l'usage des voitures se vulgariser. En 1294, Philippe le Bel rend une ordonnance portant que nulle bourgeoise n'aura char.

En 1377, quand l'empereur Charles IV vint faire une visite au roi de France Charles V dit le Sage, ce dernier, sachant qu'il lui était pénible à cause de sa goutte de monter à cheval, lui envoya un de ses chars richement orné et attelé de quatre belles mules blanches.

En 1389, Isabelle, femme de Charles VI, fit son entrée à Paris dans un chariot branlant, couvert de drap d'or et suspendu sur des courroies de cuir.

Cinquante ans plus tard, les ambassadeurs du roi de Hongrie offrirent à la

reine de France, Marie d'Anjou, un chariot « branlant et moult riche » qui fit l'admiration des Parisiens.

Sous Charlemagne, nous savons que les services publics étaient desservis par des voitures assez bien organisées. Après lui, sous ses faibles successeurs, cette organisation périclita, mais la charge de grand maître des Postes resta une des dignités de la couronne, ainsi que le prouve un acte de Louis le Gros, daté de 1137, et dans lequel un sieur Baudouin figure en cette qualité.

Antérieurement au règne de Louis le Hutin, l'Université de Paris expédiait, à des époques assez peu régulières, des voitures dans différentes directions; et c'était là le seul moyen de correspondance et de locomotion qu'eussent alors les particuliers.

Nous pouvons dire que, durant toute cette époque et pendant tout le xv<sup>e</sup> siècle, les carrosses même des rois ne furent qu'une sorte de grande boîte posée sur les essieux. Les ressorts n'existaient pas, les panneaux étaient peints ou dorés, et des colonnes soutenaient un dais formé le plus souvent de cuir et d'étoffes précieuses. L'accès devait en être assez malaisé, car ils n'avaient point de marche-pied.

Nous ferons cependant remarquer que c'est à cette époque que parurent en France les deux premiers carrosses branlants, suspendus avec des courroies de cuir, dont l'histoire nous parle, et que nous sommes autorisé, par les faits reproduits plus haut, à faire remonter à 1389 l'invention de la voiture suspendue.

Nous lisons dans les Archives nationales que :

Charlotte de Savoie, reine de France, deuxième femme de Louis XI, se fit faire en 1470, à Tours, un « chariot branlant » que Jehan Delaunay, peintre demeurant à Tours, se chargea de faire transporter par eau à Amboise. Ce chariot était recouvert d'un drap d'or frangé de fils d'or; il était traîné par quatre chevaux harnachés de cuir rouge. Chacun des harnais était garni de 500 clous de cuir doré et de 240 besants aussi dorés. Deux de ces chevaux étaient montés.

Dans ces mêmes archives, nous voyons figurer, en 1509, le compte suivant : « A Louis Trepier, plumassier du Roy nostre Sire (Louis XII), la somme de quatorze livres tournois pour cinq plumeaux de chanfrin (chanfrein) à neuf plumes, frangés d'or et chargés de paillettes, dont y en a trois tout blancs et deux rouges, jaunes et blancs, lesquels ont servi durant le mois de may aux chanfrins de cinq des coursiers dudit seigneur. »

## DE LA RENAISSANCE AU SIÈCLE DE LOUIS XIV

L'élégance règne à la cour, les mœurs sont moins rudes, les beaux arts sont prospères, toutes les branches de l'industrie font des progrès notables et la carrosserie et la sellerie vont profiter également de ces circonstances heureuses.

Deux causes capitales s'opposent cependant au développement de l'usage des voitures :

Paris est à peine pavé et l'architecture des maisons ne comporte pas le remisage d'une voiture.

Philippe-Auguste avait bien demandé aux bourgeois des fonds pour le pavage de la ville, mais il ne fit paver que quatre rues : la rue Saint-Jacques, la rue Saint-Denis, la rue Saint-Antoine et la rue Saint-Honoré. Les habitants furent enchantés de cette amélioration; mais, quand Philippe voulut continuer son œuvre, ils lui refusèrent les fonds qu'il demandait.

Les maisons avaient bien une écurie, mais point de remise et pas de porte cochère.

Ce ne fut que dans les habitations bâties plus tard qu'on installa des lieux de remisage et que l'on créa des portes cochères.

Il n'y eut sous le règne de François I<sup>er</sup> qu'un très-petit nombre de voitures à Paris. Le roi en avait une, la belle Diane de Poitiers une autre; la troisième appartenait à Jean de Laval, seigneur de Boisdauphin, gentilhomme obèse qui ne pouvait monter à cheval. Une quatrième fut fabriquée pour Christophe de Thou, qui était président du parlement de Paris de 1540 à 1565; ses fréquents accès de goutte ne lui permettaient ni de marcher ni de monter sur une mule.

Malgré le petit nombre de voitures dont l'histoire nous parle sous François I<sup>er</sup>, c'est néanmoins sous le règne de ce roi que la carrosserie commence à se débar-

russer de la rusticité de son ancienne fabrication. Au lieu d'une couverture massive et pleine, on en substitue une plus légère et presque à jour. On garnit les portières de rideaux en cuir ou en étoffes de toute sorte. On n'y voit pas encore d'avant-train, ni de ressorts, ni d'ailerons, ni de garde-boue, ni de marchepied.

Le carrosse ne va pas tarder à se vulgariser, au moins parmi les personnes de la cour, et c'est Henri III qui va donner l'exemple du goût pour les voitures.

En effet ce roi, qui aimait les plaisirs et les fêtes, ne pouvait manquer d'utiliser les voitures qui se prétaient merveilleusement à favoriser son penchant pour l'indolence.

Le journal de l'Estoile a souvent occasion de nous parler de ses promenades en coche. Tantôt il nous le montre faisant arrêter sa voiture pour ramasser des petits chiens; une autre fois il nous dit que son coche, étant rompu, le roi et sa femme furent obligés de revenir à pied au Louvre et par un temps affreux.

Le 24 juin 1584, le roi se rendit à l'église de Saint-Magloire pour répandre de l'eau bénite sur le corps du duc d'Alençon, son frère, et dans le cortège se voyait la reine « s'étant en un carroche couvert de tanné après lequel suivoient huit coches pleins de dames vestues en noir à leur ordinaire ».

Cette citation est importante et pique la curiosité parce que le mot carroche est employé pour la première fois, puis parce qu'elle semble établir une différence entre le coche et le carrosse, mais nous ne saurions dire laquelle, les renseignements à cet égard faisant absolument défaut.

Nous devons remarquer que c'est le premier exemple que les écrits du temps nous offrent d'une voiture de deuil. Chacun sait, en effet, que nos rois portaient le deuil en tanné. A l'exemple du souverain, les courtisans eurent leur équipage et les riches particuliers imitèrent bientôt les courtisans.

Quoique nous ne puissions savoir d'une manière précise le détail du harnachement de l'époque, tout nous porte à croire que, sans être ni vraiment coquet ni pratiquement approprié à la traction, il n'était cependant pas dépourvu de luxe bien harmonisé avec le reste de l'équipage.

Mais voici maintenant sur le trône ce rude Béarnais qui se vantait d'user plus de bottes que Mayenne n'usait de souliers et qui faisait maigre usage des voitures.

Nous avons une lettre dans laquelle il dit : « Je ne saurais vous aller voir aujourd'hui parce que ma femme se sert de ma coche. » Les voitures ne paraissent pas lui avoir porté bonheur.

Le 9 juin 1606, le roi et « sa femme », revenant de Saint-Germain, faillirent se noyer dans la Seine, à Neuilly. Ils n'avaient pas voulu descendre de voiture à

cause de la pluie et, au passage du bac, les chevaux tombèrent dans la rivière entraînant avec eux le carrosse. C'est à cette occasion que le roi, dominant cours à son humeur joviale, dit plaisamment qu'ils avaient mangé trop salé à dîner et qu'on avait voulu, sans doute, les faire boire.

En 1610, il fut assassiné dans sa voiture, rue de la Ferronnerie.

Cependant, sous son règne, le nombre des voitures dans Paris s'accrut un peu. Les magistrats commencèrent à abandonner la pratique de la mule sur laquelle ils se rendaient au parlement, quelques dames de la cour voulurent un équipage.

En 1607, le duc d'Épernon entra le premier dans la cour du Louvre sans descendre de voiture, distinction honorifique qui ne fut accordée que plus tard à Sully.

Ce fut aussi vers cette époque que parurent les premières voitures munies de glaces et de stores. Le maréchal de Bassompierre les avait importées d'Italie.

A la fin du règne de Henri IV, on ne comptait dans Paris que trois ou quatre cents voitures; mais, à partir de Louis XIII, leur nombre augmente rapidement.

Les rues étaient mieux entretenues, mieux pavées; on prenait soin d'en enlever les immondices, le bien-être et le besoin du confortable et du luxe pénétraient partout. Le cheval et la mule montés commencent à ne plus être admis comme un moyen pratique et commode de locomotion, sauf par les médecins qui conservèrent toujours la vieille coutume.

Les voitures n'avaient pas encore de lanternes, mais on avait établi à Paris et dans plusieurs autres villes des postes où l'on pouvait se procurer une personne qui, une lanterne ou un flambeau à la main, escortait les carrosses à travers les rues.

L'usage de suspendre la caisse des voitures se vulgarise. Le train est, à cet effet, très-allongé, et devant comme derrière il est muni des deux côtés de montants d'une certaine hauteur dans lesquels passent les soupentes. Ces montants étaient appelés moutons. Il n'y avait pas encore d'avant-train indépendant, et par conséquent le cocher était obligé, pour tourner, de prendre beaucoup de champ. Les portières ne sont pas encore munies de marchepieds et la capote se fermant ou s'ouvrant à volonté n'est pas encore connue.

Les voitures ou coches de voyage se multipliaient, il y avait des départs pour quarante-trois villes de France. Ces coches contenaient huit personnes et étaient attelés de six chevaux vigoureux conduits par deux cochers montés en postillons.

#### IV

### DU SIÈCLE DE LOUIS XIV JUSQU'EN 1830

On ne sait pas précisément à quelle date des voitures furent mises à la disposition du public dans Paris, mais ce fut sous la minorité de Louis XIV qu'un nommé Sauvage fonda cette industrie dans une grande maison de la rue Saint-Martin, qui portait l'enseigne de « saint Fiacre ». Cet établissement prospéra et il eut bientôt des concurrents.

Il nous est impossible de dire quel était le genre de ces voitures de louage, mais il est à supposer qu'elles étaient, à part le luxe et le confortable exagéré, conformes de fabrication et d'installation aux voitures des particuliers dont nous avons donné déjà la description. En 1662, le duc de Roannès, le marquis de Sourches et le marquis de Crenan obtinrent un privilège pour faire circuler dans Paris, à heures déterminées et suivant un itinéraire fixé, des voitures publiques. On payait sa place 5 sous. Cette innovation est considérée comme l'origine des premiers omnibus, et voici comment, en 1662, Jean Lorel, poète normand, en parle dans sa « Muze historique » :

L'établissement des carrosses  
Tirez par des chevaux non rosses  
(Mais qui pourront à l'avenir,  
Par leur travail le devenir),

A commencé d'aujourd'hui mesme,  
Commodité, sans doute, extrême,  
Et que les bourgeois de Paris,  
Considérant le peu de prix  
Qu'on donne pour chaque voyage,  
Prétendent bien mettre en usage.  
Ceux qui voudront plus amplement  
Du credit établirment  
Sçavoir au vray les ordonnances,  
Circonstances et dépendances,  
Les peuvent lire tous les jours  
Dans les placards des carrefours.

Et, suivant sa coutume, Lorel, nous donne, en vers aussi, la date de sa lettre et par conséquent celle de l'inauguration du service de ces voitures :

Le dix-huit de mars, notre veine  
D'écrire euey prit la peine.

Les carrosses-omnibus étaient à huit places, armoriés aux armes et écussons de la ville de Paris. La caisse de ces voitures était suspendue avec de grosses courroies sur quatre moutons et placée sur un train à quatre roues. A partir de l'avènement de Louis XIV, la carrosserie et la sellerie deviennent une véritable indus-

trie. Le goût et le luxe s'introduisirent dans la fabrication des harnais et des voitures.

Le carrosse dans lequel Louis XIV fit son entrée dans la capitale en 1664 était un riche et élégant carrosse à glaces et suspendu. Sous le règne du grand roi, les carrosses furent ornés aux portières et sur les faces latérales de rideaux en soie et autres étoffes précieuses, de glaces, de coussins et de tapis.

On les orna de sculptures, on peignit des sujets gracieux sur les panneaux, on les dora même. C'est ainsi que nous les montrent les tableaux du temps bien plus que les écrits.

Les carrosses des gens de cour étaient trainés par six chevaux, les bourgeois riches n'en avaient que quatre.

La calèche était connue dès la minorité de Louis XIV, car Tallemant des Réaux nous apprend « qu'au commencement de la Régence, la reine (Anne d'Autriche) se promenant à Ruel en calèche rencontra Voiture qui resvoit ».

La calèche, comme la berline, est d'origine allemande.

Dès cette époque, l'industrie des selliers-lormiers-carrossiers prit une telle importance et le nombre de leurs ouvriers spéciaux devint si considérable que les maîtres de cette corporation sentirent le besoin de faire reviser les anciennes coutumes (qui avaient été réformées et confirmées par lettres patentes d'Henri III en 1377 et d'Henri IV en 1393) et de faire dresser des statuts plus conformes aux besoins nouveaux. Ils obtinrent des lettres en date du mois de juin 1630. Ces statuts furent de nouveau réformés en 1678. Sous cette nouvelle forme et réduits à quarante-huit articles, ils furent approuvés par le lieutenant de police et le procureur du Châtelet le 6 juin, autorisés par lettres patentes du mois de septembre de la même année et enregistrés au Parlement le 20 septembre de l'année suivante.

Les nouveaux statuts contiennent non-seulement ce qui est de la discipline de cette corporation, mais ils entrent aussi dans un grand détail de tous les ouvrages et marchandises qu'il était loisible aux maîtres selliers de fabriquer et de vendre.

Pour ce qui est de la discipline, elle est confiée à quatre jurés appelés gardes. Comme tous les autres ouvriers qui travaillent du marteau, la corporation s'était placée sous le patronage de saint Éloi.

Le « Livre commode » contenant les adresses de la ville de Paris, etc., par Abraham du Pradel, philosophe et mathématicien (Paris, 1692), nous dit : « Il y a plusieurs selliers-carrossiers qui tiennent dans leurs chantiers des carrosses tout faits et des chaises montées ». Il donne les noms et les adresses de ces carrossiers et nous apprend où les « princes, ambassadeurs et grands seigneurs » pouvaient se procurer de « beaux et magnifiques carrosses de louage ».

Sous Louis XV, les voitures deviennent plus commodes. Le train est toujours très-long, mais un cou de cygne permet à l'avant train de tourner plus librement. Elles commencent à être munies d'un marchepied qui reste au dehors. Le siège du cocher est supporté par l'avant-train et se trouve le plus souvent garni d'une housse. Certaines voitures de gala peuvent en donner une idée. Les panneaux, l'impériale sont toujours décorés avec la plus grande magnificence. Qu'on se rappelle l'émente que souleva dans Paris le luxueux carrosse de la Duthey.

Depuis quelque temps les carrosses ont des ressorts. En effet, dans le *Joueur*, comédie de Regnard, représentée en 1696, Hector, le valet du joueur, s'écrie :

Ne serai-je jamais laquais d'un sous-fermier ?  
Je deviendrais un jour aussi gras que mon maître.  
J'aurais un bon carrosse à ressorts bien liés.

Dans les Archives nationales nous trouvons le brevet d'un don de 1,000 livres tournois fait par le roi, le 18 février 1693, au sieur Guyot, ingénieur, à titre de gratification, en considération des dépenses qu'il a faites pour une chaise roulante à trois roues, de son invention.

Cette troisième roue, qui était, tout le fait présumer, placée à l'avant et indépendante, nous prouve que l'on cherchait à raccourcir le train.

Dans ce but, diverses modifications furent tour à tour adoptées; au lieu de ressorts en S, qui avaient remplacé les moutons, on fit les ressorts en C et nous avions, il y a cinquante ans à peine, des voitures de voyage montées d'après ce système.

Les premières capotes mobiles furent adaptées aux chaises à porteurs avant de l'être aux voitures.

Nous voyons au Musée de Cluny le modèle d'une de ces chaises munie d'une capote qui se relève et s'abaisse à volonté. Cette capote est à peu près semblable à celles de nos phaétons actuels.

On n'avait pas encore inventé les ailes qui garantissent de la boue soulevée par les roues, et c'est pour obvier à cet inconvénient, sans doute, que l'on s'évertuait à placer ces dernières aussi en arrière que possible.

Ce n'étaient pas seulement les raffinés, les infirmes, les dames qui roulaient carrosse, pour nous servir d'une expression consacrée; tout le monde en usait, chacun avait compris que la voiture était un moyen rapide, commode et pratique de se transporter où l'appelaient ses affaires, ses plaisirs, de satisfaire enfin aux besoins de notre existence, et c'est alors que les efforts de l'industrie se proposèrent de perfectionner cette machine que jusque-là on n'avait cherché qu'à embellir.

Avant de quitter le règne de Louis XV, nous devons dire un mot du coche ou voiture publique de cette époque. Elle se composait toujours d'une caisse dans laquelle les voyageurs étaient hermétiquement enfermés, privés d'air et de mouvement; la caisse était suspendue à des ressorts coulés partant d'un arrière-train d'une longueur au moins égale à celle qui sépare les roues de derrière de celles de devant. Le marchepied était extérieur, on n'avait pas encore eu l'idée d'ouvrir la couverture et de créer le Landau.

Les harnais sont solides et surchargés d'ornements, le cuir de Hongrie est généralement employé à leur fabrication, mais les traits sont encore le plus souvent de simples cordes; cependant à l'occasion ils sont recouverts de velours et frangés d'or, les mors sont grossièrement forgés et de formes mauvaises, on ne connaît que l'attelage en bricole qui est bien défectueux. Les ornements, le clinquant dominant, on n'est pas encore arrivé au harnais bien compris.

La selle est carrée et offre au cavalier un point d'appui étendu, mais elle est disgracieuse et fatigue d'autant plus le cheval qu'on la plaçait trop en avant; le siège (ou l'assiette) étant large et plat, le cavalier ne pouvait pas faire sentir aussi facilement qu'à présent la pression des genoux à sa monture; de plus les étrivières se portaient trop longues, les étriers et les éperons étaient trop lourds et trop massifs.

Sous le règne de Louis XVI, la carrosserie et la sellerie nous offrent à peu près les mêmes spécimens à étudier. Le train des voitures a cependant beaucoup diminué de longueur. L'impériale est établie de façon à pouvoir s'ouvrir à volonté, on a compris que le luxe et la disposition des équipages sont surtout destinés à profiter à ceux qui en usent et qu'ils ne sont pas faits uniquement pour satisfaire l'œil du passant. Les voitures deviennent donc plus commodes et leur usage se répand de plus en plus dans toutes les classes. Les carrosses se modifient selon l'application qu'on veut en faire et sont utilisés à tout propos.

Les voyages en poste donnent lieu à l'invention des dormeuses, voitures dans lesquelles on pouvait s'allonger et dormir. Néanmoins ces voitures de poste devaient être encore bien désagréables, si nous nous en rapportons à Sterne qui écrit les premiers chapitres de son « Voyage sentimental » dans une « désobligeante » dans la cour de l'hôtel Desein, à Calais.

Le cabriolet, dont on avait perdu l'usage, reprend faveur sous une nouvelle forme. Il consistait alors en une caisse montée sur deux ressorts en C placés à l'arrière. Cette caisse était recouverte d'une toile ou d'un cuir posé sur des cerceaux, la partie antérieure pouvait s'abaisser à volonté et était munie d'un tablier; au besoin même, on créait un vasistas, autre commodité qui, comme son nom l'indique, nous vient d'Allemagne.

Sous la Révolution et le Directoire, la carrosserie et la sellerie restèrent ce qu'elles étaient. Les mœurs affectaient alors l'austérité et tout luxe extérieur était proscrit par l'opinion publique; d'ailleurs, à quelle occasion et dans quelle circonstance les équipages d'apparat se seraient-ils produits?

Il nous faut arriver à l'Empire et au luxe que l'Empereur voulait autour de lui pour voir reparaitre un certain engouement pour les beaux équipages. C'est sous l'Empire que l'on vit pour la première fois les grandes voitures à huit ressorts. Mais les bonnes traditions étaient perdues, il fallait former de nouveaux ouvriers, le goût avait changé, la mode était au néo grec, ce style bâtarde qui nous a poursuivis jusqu'après la Restauration.

Sous le rapport pratique, commode et confortable, la carrosserie avait cepen-

dant accompli quelque progrès. Les bottes d'essieux, les ressorts s'étaient perfectionnés, et la garniture était devenue plus sobre et mieux comprise.

Les routes étant en meilleur état, les voyages se firent plus aisément et le nombre des voyageurs s'accrut sensiblement.

En 1818, nous voyons s'établir les diligences de Notre-Dame des Victoires qui rayonnaient de Paris sur toutes les routes de France et même correspondaient avec l'étranger. Ces diligences offraient aux voyageurs de toutes les conditions des moyens de transport bien supérieurs à tous ceux établis précédemment.

Nous devons dire que la création et le fonctionnement de tous ces services publics eurent pour conséquence de vulgariser beaucoup l'industrie de la carrosserie et de la sellerie, et de la répandre dans toute la France.

La paix et la prospérité qui l'accompagne, sous la Restauration et le règne de Charles X, donnèrent un nouveau développement à la carrosserie et à la sellerie. Quelques progrès en résultèrent, eu égard à ce qu'on faisait en la matière au XVIII<sup>e</sup> siècle. Ces progrès étaient sensibles, mais ne donnaient qu'une bien faible idée de ceux qui étaient réservés à la génération de 1830.

V

## DE 1830 JUSQU'À NOS JOURS

### SELLERIE FRANÇAISE

Après la révolution de 1830, comme après celles qui l'ont précédée ou suivie, les affaires commerciales subirent un temps d'arrêt notable; et ce ne fut qu'à partir de 1833, alors que la confiance renaissait, que le commerce reprit son essor et que l'industrie put entrer dans une ère de prospérité et de progrès.

A cette époque, l'industrie de la Sellerie, qui était loin de tendre vers les perfectionnements acquis aujourd'hui, était très-arriérée et peu encouragée; en effet, aucune circonstance favorable depuis le commencement du siècle n'était venue contribuer à son développement.

Sous l'Empire, malgré le luxe de la cour et des grands dignitaires de l'État, elle resta presque stationnaire; et, durant toute la période de la Restauration et du règne de Charles X, elle ne progressa que très-faiblement.

On ne saurait croire aujourd'hui quelle était la simplicité qui généralement présidait à la coupe et à la façon des harnais.

Ils étaient sans grâce et sans élégance, presque sans piqûres, rarement ornés d'armes, couronnes ou chiffres; en un mot, nus, sans recherche; on peut dire même, communs.

C'est à la génération de 1830 qui a produit tant d'hommes remarquables, industriels et artistes, que l'industrie de la Sellerie doit ses premiers pas dans la voie du progrès.

De 1835 à 1840, grâce à la stabilité du gouvernement, les affaires reprirent avec une grande vigueur. Il se conçut de vastes entreprises commerciales et industrielles qui firent se réaliser de nombreuses et rapides fortunes. Ces fortunes cherchèrent aussitôt à se produire. Un grand nombre de nouveaux enrichis voulurent « rouler carrosse » et, par ostentation, parader dans de beaux équipages: la Sellerie ainsi que les autres corps d'état ressentirent les bons effets de ce grand engouement.

Dès lors cette industrie, produisant davantage et travaillant pour une clientèle fastueuse et nouvellement enrichie, non-seulement fut amenée à modifier son genre de fabrication, mais, jalouse de ses intérêts et piquée par l'amour-propre, elle s'évertua à prévenir par des innovations et des créations de toutes sortes le goût du luxe et les désirs de ses clients.

L'honneur de la transformation et de l'élévation de la Sellerie française en industrie pour ainsi dire artistique revient sans conteste et presque entièrement à deux hommes de talent et de mérite qui ont fait école, du reste:

M. LENFANT, que nous avons l'avantage de posséder encore au milieu de nous, et mon père, feu M. LENE.

Par les modifications et les soins qu'ils apportèrent dans la fabrication des harnais, ces deux hommes dotèrent la Sellerie française de ce cachet de bon goût, de grâce et d'élégance qui est son privilège exclusif.

Les efforts de ces deux ouvriers remarquables furent couronnés de succès et continués par un grand nombre d'hommes de valeur. Bientôt des conditions particulières favorisèrent d'une manière spéciale les travaux de sellerie.

Le goût des courses de chevaux s'introduisit dans nos mœurs, notre jeunesse

riche et élégante se passionna pour elles, et l'on vit apparaître sur nos promenades et sur les pelouses de nos champs de courses de fort beaux attelages à quatre chevaux, soit en Daumont soit en grandes guides.

Les équipages du duc d'Orléans, de lord Seymour, des d'Hautpoul, des La Tour du Pin, des de Contades, etc., etc., rivalisèrent de luxe et de bon ton.

Chaque écurie avait son genre et se distinguait par une facture particulière aux harnais sur lesquels on appliquait des armes, des écussons, des couronnes et des chiffres. On remarquait alors à Paris, grâce à ce mouvement luxueux, de très-beaux chevaux, et surtout les chevaux anglais.

Si la Sellerie bénéficiait aussi largement de l'organisation de tous ces brillants équipages, la Carrosserie n'en profitait pas moins, et c'est à cette époque que de très-jolies et très-élégantes voitures sortirent des ateliers de cette fameuse maison Binder, vieux nom de la Carrosserie parisienne et toujours si honorablement porté.

Les maisons Thomas-Baptiste, Getting, Clochez, Ehrler, etc., etc., se distinguèrent également par une fabrication très-remarquable.

Cette période d'élan, de progrès et d'engouement dura jusqu'à la fin du règne de Louis-Philippe. Le roi, quoique peu amateur de chevaux, eut une cour convenablement montée; cependant j'oserais dire que ses harnais, garnis de bouclerie et de grosses armes en argent, m'ont toujours paru d'un goût plus tôt lourd qu'élégant. Je noterai du reste, en passant, qu'à cette époque on garnissait les harnais à peu près exclusivement de plaqué d'argent.

En 1842, mon père inventa les porte-brancards à trous directs, c'est-à-dire placés immédiatement au-dessous de la boucle: ce qui donne au bracelet une direction parfaite pour contourner le brancard, tandis qu'avec l'ancien système, ce bracelet faisant son évolution sur le côté, le porte-brancard portait à faux et détériorait le quartier de la sellette en fort peu de temps. La valeur de cette invention est telle que, pour en donner une idée, je citerai simplement ce fait: qu'en France et en Europe on se sert depuis lors de ce système, à l'exclusion de tout autre. Peu de temps après, il modifia les mantelets et les sellettes en faisant chasser les *quartiers* en avant. De cette façon, la distance entre le collier, le mantelet (ou la *sellette*) et la barre du reculement est plus égale.

En dehors de cette invention et de cette modification, d'autres hommes de valeur contribuèrent à apporter dans la fabrication de la sellerie de notables progrès ayant trait au travail de la main-d'œuvre et à l'élégance en général.

De 1848 au coup d'État de 1851, les affaires furent tellement paralysées et tout le commerce de luxe tomba si bas, dans la sellerie surtout, que le gouvernement ayant à donner des commandes de sellerie, pour l'équipement de l'artillerie de l'armée, la plupart des selliers de Paris en furent réduits, pour conserver leur personnel, à soumissionner à ces travaux. Si nous mentionnons le travail de sellerie qu'occasionna la réorganisation de la garde nationale, nous ne trouvons plus rien à dire à l'égard de cette période écoulée.

Presque aussitôt après l'accomplissement du coup d'État du Deux-Décembre, la classe riche rassurée s'empressa de se produire et la sellerie de Paris, de même que tout le commerce de luxe, prirent un nouvel élan, présage d'une certaine confiance dans l'avenir.

Le chef de l'État, qui était grand amateur de chevaux, et qui se plaisait fréquemment à les mener lui-même, ce dont il s'acquittait d'une façon remarquable, eut de splendides écuries. Jamais souverain n'eut de plus beaux animaux et en plus grand nombre. Les selleries de la Cour étaient garnies des harnais les plus riches et les plus variés : depuis les grands attelages à huit, à six ou quatre chevaux jusqu'aux harnais de poste et de fourgons.

Les remises étaient bondées de voitures de toutes sortes, depuis celles de grand et de demi-gala jusqu'aux phaétons et aux breaks de classe.

Harnais et voitures étaient remarquablement conçus de tout point : la richesse, le bon goût, l'élégance de ces équipages ne laissaient rien à désirer.

L'exemple partant de haut fut correctement suivi, et jamais en aucun temps on ne vit à Paris une pareille profusion de chevaux et de voitures de luxe.

De 1850 à 1867, la Carrosserie et la Sellerie françaises prirent une puissante extension et se perfectionnèrent d'une admirable façon.

Les jours de course, l'avenue des Champs-Élysées était littéralement couverte d'équipages de toutes sortes : les attelages de la Cour, ceux des particuliers, les mail-coach, les grands breaks, les calèches, les landaus, les victorias, les coupés, les phaétons, etc., etc. Les uns à quatre chevaux en poste, les autres en Daumont et grandes guides, formaient des files entières rangées les uns à côté des autres et commençant à la place de la Concorde pour s'éparpiller à l'entrée du Bois de Boulogne.

Pendant toute cette période, les harnais étaient généralement garnis de bouclerie de cuivre comme ceux de la Cour; ils étaient enrichis d'armes avec ou sans supports; d'écussons, de couronnes ou de chiffres; et les brides étaient ornées de frontaux, cocardes et américaines en soie.

Enfin, les circonstances favorisèrent si bien le développement, sous tous rapports, de la Carrosserie et de la Sellerie, — ces deux parties du même corps de métier, — qu'à l'Exposition universelle de 1867 les producteurs français purent se convaincre que, si en tout et pour tout ils n'étaient pas supérieurs, du moins ils n'avaient, dans l'ensemble, à redouter aucune comparaison.

La guerre de 1870 survint, et nos désastres arrêtaient aussitôt tout

commerce et toute industrie. Ce ne fut qu'en 1872, alors que le nouveau gouvernement, grâce au talent et à la sagesse qu'il sut déployer, donna enfin au pays confiance et foi dans l'avenir, que l'activité nationale se réveilla, et que le commerce et l'industrie reprirent courage.

Une reprise notable s'accrut aussitôt dans la sellerie parisienne, et depuis elle a franchi de nouvelles étapes que je suis fier de pouvoir signaler.

Quoiqu'il n'y ait plus la même profusion de grands équipages qu'avant la guerre, le nombre des voitures de luxe a cependant considérablement augmenté, les harnais sont généralement plus riches en bouclerie; les attelles (armatures qui contourment et s'appliquent sur le collier) sont presque toutes plaquées en plein argent ou cuivre; on ne voit pour ainsi dire plus de harnais sans ornements, ils sont tous ou presque tous enrichis d'armes, d'écussons, de couronnes ou de chiffres; encore ces derniers sont-ils souvent surmontés d'un cimier, d'un griffon, d'un lion et d'ornements sur les traits, les musseroles et les panurges.

Tous les cuirs doublés et apparents sont piqués à quatre et six rangs, et l'on rapporte des plaques en cuir verni sur les musseroles, les surdos, les barres de reculement et les plates-longes; ces plaques sont découpées selon la forme des armes, écussons, couronnes ou chiffres, et montés sur des dés doubles plaqués en argent ou cuivre.

Les brides sont ornées de frontaux en métal imitant diverses formes de chaînes et de cocardes en maillechort plaquées argent ou cuivre; et, les jours de beau temps, de frontaux et de cocardes en soie ainsi que de carrés (au-dessous des mantelets) aux bandes semblables à ces frontaux ou cocardes.

Les chainettes de timon en cuir, *faisant partie des harnais*, se remplacent souvent par des chainettes en acier poli ou nickelé, qui sont très-brillantes et du dernier genre.

On va même jusqu'à faire des harnais dont toute la bouclerie est nickelée.

En résumé, j'ose dire, sans crainte de m'avancer trop, que la sellerie française a atteint un perfectionnement auquel il y a fort peu à ajouter. J'affirme que presque tous les selliers de Paris la savent très-bien faire, et que, seul, le connaisseur expérimenté peut discerner ceux dont la coupe est plus correcte, plus pure et dont le travail de main-d'œuvre est le plus achevé.

La qualité des cuirs est la même dans toutes les maisons sérieuses; car, dans la généralité, elles n'emploient que des cuirs de Pont-Audemer ou des cuirs anglais.

## SELLERIE ÉTRANGÈRE

**SELLERIE ANGLAISE.** — C'est à la sellerie anglaise que revient l'honneur d'avoir depuis bien longtemps remplacé la bricole ou poitrail par le collier.

Le système d'attelage par le collier est évidemment bien supérieur. La pression, s'exerçant sur une surface plus grande, est rendue plus douce et par cela même augmente la force de traction du cheval.

Le collier, quand il est approprié convenablement à l'encolure du cheval, ne le blesse qu'accidentellement, ce qui n'était pas le cas de la bricole qui le blessait fréquemment alors même qu'elle était aussi bien faite que possible.

La bricole avait encore un grand inconvénient, celui d'enrayer le développement du mouvement des épaules de l'animal et de diminuer par conséquent l'étendue et la vitesse de son allure.

Les Anglais font assurément de bonne et belle sellerie, et, grands amateurs de chevaux et de voitures, ont des aptitudes spéciales pour tout ce qui a trait aux équipages, à la tenue des écuries et des selleries et aux soins à donner aux chevaux.

Il leur est d'autant plus facile de bien fabriquer qu'ils ont des matières premières de qualité supérieure ou au moins égales aux nôtres; leurs cuirs sont excellents, et il en est de même de leurs fers et de leurs aciers.

Malgré toutes les bonnes qualités que je reconnais aux harnais anglais, je ne puis cependant m'empêcher de déclarer hautement qu'ils sont bien moins

finement traités que les nôtres, moins bien équilibrés et beaucoup moins gracieux.

J'irai même jusqu'à critiquer le harnais anglais sur quelques points qui ont une réelle importance.

En effet, je n'admets pas comme eux qu'il soit indispensable que dans toute sa longueur le collier ait une même force et même épaisseur; ce qui alourdit et raccourcit inutilement l'encolure, tandis que le mantelet, placé au centre du corps du cheval, c'est-à-dire sur une partie étendue et d'un grand diamètre, ils le font d'une légèreté outrée.

Je comprends l'attelage bien traité d'une façon complètement opposée, et je maintiens que j'ai raison.

En 1855, j'ai créé les colliers renversés et légers, c'est-à-dire cintrés en arrière à partir du tirage jusqu'au sommet, mais forts de mamelles au point de tirage des attelles, ce qui est de nécessité absolue. Ces colliers, qui n'engendrent aucun inconvénient, ont le grand avantage de dégager et d'étendre l'encolure du cheval.

Quant au mantelet, je le comprends, pour la satisfaction de l'œil, plus étoffé que ne le font les Anglais et surtout de forme plus accusée, je veux dire découpé et non pas tout à fait droit.

Depuis que le libre échange nous a facilité l'emploi des cuirs anglais pour la fabrication de nos selles, et grâce à l'intelligence de nos ouvriers qui s'as-

similent sans difficulté tout travail, quel qu'il soit, nous faisons des selles aussi parfaites de tous points que les meilleures selles anglaises. Mais je dois à la vérité de reconnaître que nous avons été, pendant un temps aujourd'hui disparu, inférieurs aux Anglais dans cet article spécial.

**SELLERIE BELGE.** — La sellerie belge est de même type que la sellerie française, sans cependant lui être comparable. La coupe est bien moins pure, n'a pas autant d'élégance, et le travail de main-d'œuvre n'est pas aussi achevé.

La Belgique achète en France et en Angleterre une portion notable de sellerie de tout genre.

**SELLERIE HOLLANDAISE.** — La sellerie hollandaise est moins avancée que la sellerie belge; cela tient sans doute au faible goût que les habitants des Pays-Bas ont pour le luxe en général. Cependant je leur reconnais des aptitudes pour la main-d'œuvre. Ils sont même très-méticuleux et craignent toujours de ne pas faire assez bien.

**SELLERIE ALLEMANDE.** — La sellerie allemande est très-défectueuse, sans caractère, assez grossièrement faite et sans goût; on ne peut lui reconnaître qu'une qualité, celle de la solidité; la bourrelerie est comparativement supérieure.

**SELLERIE AUTRICHIENNE ET HONGROISE.** — Il n'en est pas de même de la sellerie autrichienne qui, tout en étant un mélange de sellerie allemande et de sellerie française, fabrique des harnais très-ornés, élégants, d'un goût qui, quoique différent du nôtre, n'est cependant pas déplaisant.

La sellerie hongroise est bonne, de coupe particulière, comme dans tous les pays où la tradition a survécu au temps; elle est au progrès et est ornée de tresses en cuir admirablement faites.

**SELLERIE RUSSE.** — La sellerie russe est un type absolument pur. Les harnais sont faits de lanières étroites d'une force extraordinaire et d'une grande souplesse; ils sont ornés, dans les parties croisées, de clous; et les boucles et les passants, de même que la bride, qui est une sorte de chaîne d'un modèle spécial, sont également argentés. La bride est sans œillères.

**SELLERIE ESPAGNOLE.** — Sauf chez quelques personnalités, la sellerie espagnole est généralement faible.

L'Espagne est tributaire de la France pour une grande partie de la sellerie qui répond à ses besoins de luxe. Elle nous fait généralement surcharger d'ornementations les harnais riches et de grand luxe qu'elle nous commande.

**SELLERIE ITALIENNE.** — La sellerie italienne n'est certes pas plus avancée que la sellerie espagnole. Les harnais de certaines voitures sont surchargés d'ornementations plus éclatantes que jolies. Aussi les Italiens de goût et les vrais amateurs, qui aiment beaucoup la sellerie française, se fournissent à Paris.

**SELLERIE AMÉRICAINE.** — La sellerie des États-Unis, pour les grandes voitures, laisse encore à désirer; tandis que pour leurs types spéciaux exceptionnellement légers, connus sous le nom de buggy et sulky, on remarque de très-jolis harnais d'une coupe heureuse, d'une légèreté incomparable et d'un fini parfait.

Les appréciations qui précèdent, et qui me sont propres, résultent de l'acquisit que m'ont donné quarante ans de pratique, d'expérience et d'étude.

Fils de sellier, élevé à bonne école, j'ai pu, de bonne heure, connaître et peu à peu apprécier tous les divers travaux qui ressortent de mon métier. J'ai eu fréquemment l'occasion d'étudier la fabrication des selles et des harnais de toute provenance; et ce n'est donc pas à la légère que je donne ma manière de voir et mon opinion sur la sellerie étrangère.

À l'ouverture de notre grande Exposition nous allons pouvoir établir en parfaite connaissance de cause, sans aucun parti pris, avec les termes de comparaison sous les yeux, quelles sont vraiment et la force et les aptitudes de tous les peuples en matière de sellerie.

Pour mon compte et comme homme spécial en ce qui me concerne, je me dispose à publier une étude générale sur la « Sellerie universelle », résultat de l'examen le plus minutieux et le plus consciencieux qu'il me sera possible de faire sur la matière, et je souhaite d'avance qu'il puisse être de quelque utilité.

Les selliers de Paris se préparent à la lutte avec amour-propre, énergie et confiance, bien secondés par des ouvriers de mérite qui tiennent à honneur de remporter la victoire.

Quel beau spectacle et quel grand enseignement va nous donner cette réunion de tous les peuples de l'Univers armés de toutes pièces pour ce grand combat où l'émulation, le plus noble des stimulants, nous conduit vers le progrès, nous fait atteindre à la perfection dans le travail et amène dans nos mœurs la véritable fraternité!

Je manquerais au plus strict de mes devoirs si, en ma qualité de vice président et de membre des comités d'admission et d'installation, je terminais ces considérations sans rendre le plus grand hommage aux organisateurs de ce noble et pacifique tournoi.

Je félicite hautement et avec respect M. le maréchal de Mac-Mahon, Président de la République, et M. Teisserenc de Bort, ministre de l'Agriculture et du Commerce, du choix heureux qu'ils ont fait en plaçant à la tête de cette gigantesque entreprise l'éminent ingénieur M. Krantz qui a mené à bien, en dix-huit mois seulement, une œuvre aussi colossale.

Je crois être l'interprète des sentiments unanimes en rendant justice à la haute capacité de M. Berger, si estimé par MM. les commissaires étrangers, et à celle de M. Dietz-Monin, directeur de la Section française, dont nous avons pu chaque jour apprécier la grande autorité et les connaissances multiples.

Nous sommes convaincus que la postérité se souviendra de ces hommes qui, quoi qu'en ait dit la critique, ont tant contribué au relèvement de la France, et dont le but poursuivi et atteint enseignera au monde qu'il n'y a de prospérité pour les peuples qu'avec le règne de la Paix et de la concorde générales.

LENÉ.



## VOITURES ET HARNAIS DE GALA

On entend par voitures et harnais de gala ceux qui ne servent que pour les grandes cérémonies de cour, telles que sacres, couronnements, mariages et baptêmes des souverains et princes du sang.

Les voitures et harnais de cérémonie sont ceux dont fait usage le chef de l'État, aussi bien que les princes, ambassadeurs et grands dignitaires, lorsqu'il est tenu à l'étiquette officielle ou lorsque le cérémonial est de rigueur.

On fabrique en France une quantité relativement grande de voitures et harnais de gala et de cérémonie.

Paris, à lui seul, en produit plus que toutes les autres capitales réunies de l'Europe; et, à l'égard de cette production, presque toutes les puissances sont nos tributaires, notamment la Russie, la Turquie, l'Égypte, l'Espagne et le Brésil.

Cette sorte de monopole de fabrication tient à l'avantage que possède Paris d'être le centre de réunion d'artistes spéciaux : peintres, sculpteurs, passementiers, plaqueurs, etc., etc., que l'on chercherait vainement ailleurs, car il n'y a qu'à Paris que les artistes de valeur fassent l'application de leur art aux besoins de l'industrie.

C'est la grande et vieille réputation traditionnelle de tous ces artistes et de leurs productions si connues et répandues dans le monde entier, qui attire les commandes sur notre place, et non les types que l'on peut mettre sous les yeux des acheteurs, car les voitures et harnais de gala que nous possédons en France, et dont nous donnons plus loin la description, sont déjà bien surannés.

Ces voitures et ces harnais ont subi tant de modifications, tant de retouches et de remaniements, qu'ils n'ont pu conserver l'unité de style, et par conséquent ne peuvent indiquer absolument leur réelle origine, mais ils n'en sont pas moins très-remarquables.

Les seuls types de ces voitures et harnais de gala se trouvent au Musée de Cluny, à Paris, et au palais de Trianon, à Versailles.

### MUSÉE DE CLUNY

Le Musée de Cluny possède cinq voitures anciennes, savoir : la première, à gauche en entrant, espèce de berline à sept glaces, à le siège du cocher très-allongé, de forme rectangulaire; elle est suspendue au moyen de longues courroies contourant le bateau de la caisse et allant, d'un jet, s'enrouler sur des espèces de poulies placées à l'avant et à l'arrière de la voiture; elle n'a pas de plancher pour valets de pied. Cette voiture est d'une grande légèreté et d'une élégance de formes toutes françaises. Néanmoins l'examen des ornements de la caisse et des encadrements en bois sculpté et dorés des panneaux, dans lesquels nous avons cru reconnaître le goût et le travail hollandais du xviii<sup>e</sup> siècle, nous porte à croire que cette pièce est de provenance hollandaise. Les panneaux, en vernis de Martin, sont peints d'une façon très-consciencieuse par un des nombreux artistes qui excellaient à cette époque.

Le second carrosse, à gauche de celui qui précède, est une grande berline à sept glaces, d'une suspension à peu près semblable à la première, mais prenant aux deux extrémités sur ressorts debout. Le siège du cocher est carré, il y a un plancher pour valets de pied; ce carrosse est remarquable à plus d'un titre, et, si ce n'étaient les ornements en bois sculpté doré et la peinture des panneaux qui dénotent une facture italienne, nous pencherions à croire que cette pièce est

de provenance française. Sa forme est exquise et les lignes sont de la plus grande pureté. Aucun de ces nombreux ornements n'alourdit la finesse des formes.

Ces deux carrosses sont garnis à l'intérieur d'un velours de Gènes dit à *par-terre*, dont les dessins indiquent absolument l'époque du xviii<sup>e</sup> siècle, où ils ont été fabriqués, et surtout l'emploi auquel ils étaient destinés. Ces dessins, très-petits et également espacés, ont été établis, soit pour être capitonnés, soit pour recevoir des clous dorés.

Le troisième carrosse, placé à la droite de la porte d'entrée, est également une grande berline à sept glaces, à siège du cocher carré découpé, avec plancher pour valets de pied, suspension sur grands ressorts debout placés aux extrémités. Cette voiture est remarquable par le fini du travail des essieux qui sont en fer forgé, gravés et dorés; ils paraissent d'origine anglaise. Les ornements en bois sculpté sont de la plus grande finesse, et le mouvement général des rinceaux et des bras reliant la caisse aux essieux est du plus grand effet. L'harmonie est complète surtout par le rapport exact des dimensions données aux ornements dans toutes les parties de cette voiture. Nous croyons cette pièce française; la garniture, faite d'un superbe lampas à dessins Louis XV, nous confirmerait dans notre opinion si la lourdeur des parties inférieures et l'exagération dans l'ornementation des roues ne décelaient peut-être une origine italienne.

Le quatrième et dernier carrosse, placé à la suite du précédent, est de même genre à peu près, mais plus sobre dans les lignes et les ornements; il attire moins l'attention.

Ces deux derniers carrosses sont du xviii<sup>e</sup> siècle; les panneaux sont, comme les précédents, en vernis de Martin et très-consciencieusement peints.

La cinquième et dernière voiture a la coupe d'un cabriolet, les roues sont très-hautes, cette voiture est très-élégante de formes et de lignes; les ornements sont à jour très-déliés et à panneaux sobrement dessinés. A l'encontre de la date qu'on assigne à sa fabrication, nous la supposons construite au commencement du xvii<sup>e</sup> siècle. Dans tous les cas, elle n'en est pas moins inspirée par les merveilles qu'a produites l'Italie à cette splendide époque de la Renaissance.

Les divers harnais contenus dans cette même salle sont de deux genres complètement différents : ceux placés à gauche, en entrant dans la salle, sont garnis d'ornements sans caractère défini, et la bonnellerie, de style rocaille, est double et dorée. Tous les cuirs sont enveloppés d'étoffe brodée à la main, ce qui devait revenir fort cher, mais en revanche produire un bel effet dans son neuf. La coupe des diverses pièces est lourde et sans grâce; elle nous donne à penser, vu surtout l'exiguïté relative des œillères, que ces harnais doivent être de provenance italienne.

Les autres attelages sont en cuir rouge, les ornements sans mérite, et la bouclerie double et carrée, sans caractère. La coupe de ces harnais et surtout les piqûres, bien qu'étant d'un style suranné et d'un dessin défectueux, nous font croire qu'ils ont été faits en France; ce qui confirme notre opinion, à savoir que la sellerie française, si nulle au siècle dernier, a fait d'immenses progrès.

Ces voitures et ces harnais, quoique très-riches, ne doivent pas être considérés comme étant de gala, l'absence complète d'armes et de couronnes le prouve. Elles ont appartenu sans nul doute à quelques grands de l'État, ou bien encore, — et nous penchons vers cette supposition, — à quelques riches financiers sous le règne de Louis XV.

## MUSÉE DE TRIANON

Le Musée de Trianon renferme six voitures de gala. Quatre de ces voitures ne demandent pas une longue description ; elles sont toutes du premier Empire : l'une d'elles a servi à l'occasion du mariage de Napoléon I<sup>er</sup> et de Marie-Louise. Une autre a été transportée en Angleterre en 1838, à l'occasion du mariage de la reine Victoria : elle faisait partie du cortège, et le maréchal Soult, alors ambassadeur à Londres, en occupait l'intérieur. Ces quatre voitures sont de grandes berlines à huit ressorts et à sept glaces, avec siège à la française surmonté d'une housse garnie de broderies d'or, et d'une entretoise derrière pour valets de pied ; sauf les fonds peints en rouge, le reste est entièrement doré et enrichi d'ornements en bois sculpté et doré de même.

Les garnitures d'intérieur sont en satin blanc et passementeries or. Elles ont été, sauf la première, restaurées en 1835 et mises aux armes de Napoléon III. La cinquième voiture, dite du baptême, grand gala, est également une grande berline à huit ressorts et à sept glaces, avec siège à la française, surmonté d'une housse et d'une entretoise derrière pour valets de pied. Elle fut construite en 1824, pour servir à l'occasion du baptême du duc de Bordeaux ; elle a été transformée pour la cérémonie du mariage de Napoléon III. Elle est entièrement dorée, les supports de siège et le plancher des valets de pied figurent des griffons allégoriques. Aux extrémités des poignées de portières, sont des renommées et des guirlandes de laurier. Une galerie, sur le pavillon, ornée d'aigles, et la couronne impériale sur les panneaux et la housse. La garniture d'intérieur est en satin blanc bordé de broderies d'or, et le ciel est brodé à la main par les demoiselles de la Légion d'Honneur de Saint-Denis.

La sixième et dernière voiture a été construite en 1824, pour le sacre de Charles X et transformée sous Napoléon III. C'est une berline à huit ressorts et à huit glaces avec grand siège à la française et entretoise. Elle est ornée de motifs dorés, d'une belle galerie découpée, avec quatre aigles en bronze doré, placés aux angles, et, sur le dôme ou pavillon, la couronne impériale entourée de quatre Renommées. Sur les panneaux de portières sont peintes les armes impériales. Les poignées des laquais sont tissées en soie rouge et or ; les marchepieds sont à portefeuilles ; ils forment, lorsqu'ils sont développés, un véritable escalier. La garniture d'intérieur est en velours cramoisi et or, très-riche ; la housse est enrichie de glands, de torsades et broderies d'or fin ; de chaque côté, les armes impériales de diverses couleurs, sur velours de soie cramoisi.

Cette voiture est une des plus belles entre toutes ; elle pèse 7,000 kilos, sa

hauteur est de 3<sup>m</sup>,25 ; elle a coûté environ 1,000,000 de francs, compris les transformations qui l'ont modifiée.

Quant aux harnais, ils sont représentés par plusieurs attelages à huit, six et quatre chevaux. Ils sont tous à bricoles (c'est-à-dire sans colliers), ce qui est bien approprié à ce genre de harnais, parce que, d'une part, ils garnissent mieux les chevaux, et, d'autre part, ils ne peuvent les blesser ; vu qu'en cérémonie de gala, l'allure est celle du pas.

Pour les attelages à la française, voici l'ordre du menage. Les deux chevaux de devant sont conduits par un postillon monté, et les six autres sont tenus en guides par le cocher et conduits à la main par six garçons d'attelage, à pied : sur l'arrière-train, quatre valets de pied se tiennent debout, et enfin des piqueurs précèdent et suivent l'équipage.

Tous ces harnais, sans exception, sont en cuir ou maroquin rouge. Toute la bouclerie est double, ciselée et dorée, et toutes les pièces, droites ou à dessins, sont en soie blanche. Les chevaux sont, en plus, garnis, aux crinières et aux croupes, de palatines en velours cramoisi enrichies, de broderie en soie de même couleur et de broderie d'or. Les fronteaux et cocardes sont en satin de même nuance et enrichis de mêmes broderies. Les postillons de devant et les piqueurs montent des selles en maroquin rouge. Les brides sont de même cuir et de même façon que celles des harnais. Tous ces harnais, sauf l'attelage qui a été fait pour le baptême du duc de Bordeaux et sur lequel sont les armes de France, n'ont pas d'armes ; elles sont remplacées par des soleils ; les ornements sont des feuilles de laurier, ciselées et dorées.

La coupe et la main-d'œuvre de ces attelages sont loin d'être irréprochables, sauf un seul, fabriqué sous le premier Empire et fait assurément sous la direction d'un homme capable, car il est, de tous points, supérieur à tous les autres.

Nous venons de passer en revue tous les produits de sellerie et de carrosserie que contiennent nos musées nationaux et qui ont une valeur artistique exceptionnelle ou une tradition historique.

Nous regrettons que leur nombre soit aussi limité, et nous ne savons pas quelle peut être la raison qui détermine l'administration de nos musées à répartir ces richesses entre Trianon et Cluny, alors que, réunies, elles pourraient former un tout beaucoup plus complet et plus facile à visiter.

Il est certain, en effet, que les industriels selliers et carrossiers qui, pour une raison quelconque, tiennent à étudier ou à consulter ces types de voitures et de harnais de gala, auraient un grand avantage à les trouver réunis dans un même musée, et nous souhaitons que tôt ou tard nous puissions profiter de cette bonne mesure.

LÉNÉ.