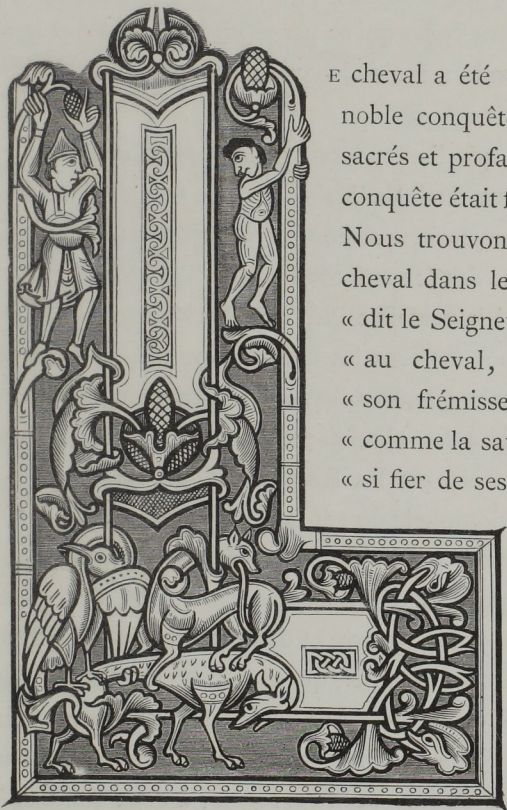


## SELLERIE, CARROSSERIE

L'équitation chez les anciens. — Le cheval de monture et d'attelage. — Chars armés de faux. — Véhicules des Romains, des Gaulois et des Francs : la carruque, le *petoritum*, le *cisium*, le *plaustrum*, les basternes, les *carpenta*, etc. — Diverses espèces de montures aux temps de la chevalerie. — L'éperon, marque distinctive de noblesse; son origine. — La selle, son origine, ses modifications. — La litière. — Les carrosses. — Les mules des magistrats. — Corporations des selliers bourreliers, lormiers, carrossiers. — Les chapiseurs, les blazenniers et cuireurs de selles.



Le cheval a été qualifié par Buffon « la plus noble conquête de l'homme ». Les historiens sacrés et profanes nous apprennent que cette conquête était faite dès les âges les plus reculés. Nous trouvons cette magnifique peinture du cheval dans le livre de Job : « Est-ce vous, « dit le Seigneur, qui avez donné le courage « au cheval, et qui le rendez terrible par « son frémissement? Le ferez-vous bondir « comme la sauterelle, lui qui, par le souffle « si fier de ses narines, inspire la terreur? Il

« creuse la terre de son sa-  
« bot; il est plein de con-  
« fiance en sa force et court  
« au-devant des armes. Il se  
« rit de la peur et n'en est  
« point saisi : la vue de l'épée  
« ne le fait point reculer. Il  
« n'est effrayé ni du bruit

« que font les flèches dans le carquois du cavalier, ni de l'éclat des lances  
« et des boucliers. Il s'agite, il frémit, il ne peut se tenir lorsqu'il entend le  
« son des trompettes. Dès qu'elles donnent le signal décisif, il dit : *Courage!*  
« Il sent de loin l'approche des troupes..... » L'écrivain sacré parle for-  
mellement ici du fougueux animal, dressé pour la guerre et soumis au  
maître qui l'a dompté.

Xénophon, dans son *Traité de l'Équitation* et dans son *Maître de la Ca-  
valerie*, Pausanias dans ses *Voyages*, Diodore dans ses *Histoires*, sont,  
chez les Grecs, les auteurs qui nous fournissent les plus nombreux témoi-  
gnages de l'honneur dans lequel étaient tenus les exercices équestres. Chez  
les Latins, Virgile, à l'occasion des jeux funèbres célébrés chez Aceste en  
mémoire d'Anchise, nous apprend qu'on exerçait la jeunesse romaine à  
l'art de l'équitation, tel que l'avaient pratiqué les Troyens. Les courses de  
chevaux et de chars, qui avaient lieu dans les jeux solennels de la Grèce, sont  
restées justement célèbres, comme celles qui se perpétuèrent à Rome et dans  
toutes les grandes villes du monde romain, jusqu'au cinquième ou sixième  
siècle.

Nous sommes porté à croire que l'on se servit presque simultanément du  
cheval comme monture et comme attelage. Mais il semble que les chars n'é-  
taient guère montés que par les chefs, qui combattaient du haut de cette  
estrade ambulante, pendant que des écuyers conduisaient l'attelage.

On attribue à Cyrus le Grand la première idée des chars garnis de faux,  
qui taillaient en pièces dans tous les sens les hommes qui s'opposaient au  
passage du véhicule, ou qui étaient renversés par la violence du choc. Ces  
mêmes engins se retrouvent chez les Gaulois; car nous voyons un roi,  
nommé Bituitus, qui, fait prisonnier par les Romains, figura sur son char  
armé de faux, dans la pompe triomphale du général qui l'avait vaincu.

L'équitation fut non-seulement pratiquée, mais portée au plus haut  
degré de perfection chez les peuples de l'antiquité, et l'usage des chars  
était autrefois à peu près général pour la guerre et dans certaines cérémonies.  
Les Romains et, à leur exemple, les Gaulois, qui se piquaient d'être habiles  
charrons, eurent plusieurs espèces de voitures à roues. Parmi ces voitures  
romaines et gauloises, dont les Francs abandonnèrent l'emploi, parce qu'ils  
préféraient monter à cheval, on distinguait la *carruque*, à deux roues et à

deux chevaux (fig. 72), richement ornée d'or, d'argent, d'ivoire; le *pilentum*, chariot à quatre roues, couvert d'un dais d'étoffe; le *petoritum*, voiture découverte et propre aux transports rapides; le *cisium*, voiture d'osier,



Fig. 72. — La *carruque*, ou voiture de luxe à deux chevaux, du cinquième au dixième siècle. (Tiré d'un ms. du neuvième siècle. — Bibl. roy. de Bruxelles.)

traînée par des mules et destinée aux voyages prolongés; enfin diverses charrettes : le *plaustrum*, le *serracum*, la *benne*, les *camuli* (camions), etc. Ces derniers véhicules, principalement affectés aux charrois de travail (fig. 73), continuèrent à être usités, même alors que les voitures de luxe eurent disparu presque complètement. Il resta cependant, outre les litières à mulets,

des *basternes* et des *carpenta*, qui furent les carrosses d'apparat de l'époque mérovingienne; mais les reines seules, les femmes de haut rang, qui ne pouvaient entreprendre de longues routes à cheval, se permirent ce moyen de locomotion, tandis que les hommes, rois et grands personnages, eussent rougi de se faire porter comme « des corps saints », selon la pittoresque

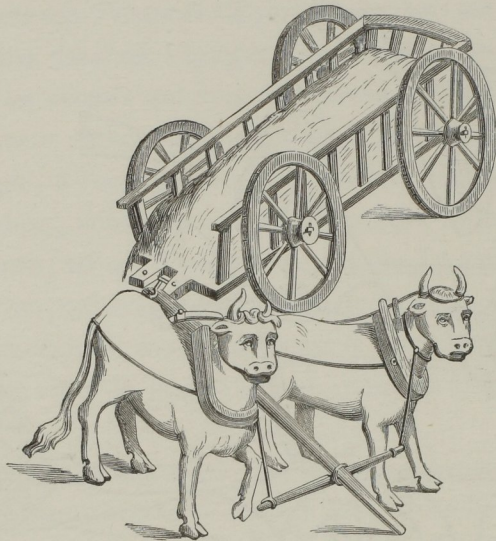


Fig. 73. — Charrette attelée de bœufs, fin du quinzième siècle. (Tirée des *Chroniques de Hainault*, ms. de la Bibl. roy. de Bruxelles.)

expression d'un seigneur de Charlemagne, sinon toutefois à l'époque des rois fainéants, alors que, comme Boileau l'a fort bien dit :

« Quatre bœufs attelés, d'un pas tranquille et lent,  
« Promenaient dans Paris le monarque indolent. »

« La chevalerie, » dit M. le marquis de Varennes, « dont les exercices « étaient l'image de la guerre, fit de l'équitation un art nouveau qui fut toujours inséparable de l'éducation de la noblesse, et *chevalier* ne tarda pas « à devenir synonyme d'homme de bonne naissance. » Le *Livre des faits du bon chevalier messire Jean le Maingre, dit Boucicaut*, maréchal de France, écrit vers le commencement du quinzième siècle, énumère les exercices auxquels était soumis le jeune gentilhomme qui aspirait à ce titre : « Il s'es-

« sayait à saillir (sauter) sur un coursier, tout armé; *item*, saillait, sans  
 « mettre le pied à l'étrier, sur un coursier armé de toutes pièces; *item*, à un  
 « grand homme monté sur un grand cheval, saillait de terre à chevauchon  
 « (califourchon) sur ses épaules, en prenant ledit homme par la manche à  
 « une main (d'une main), sans autre avantage (aide); *item*, en mettant une

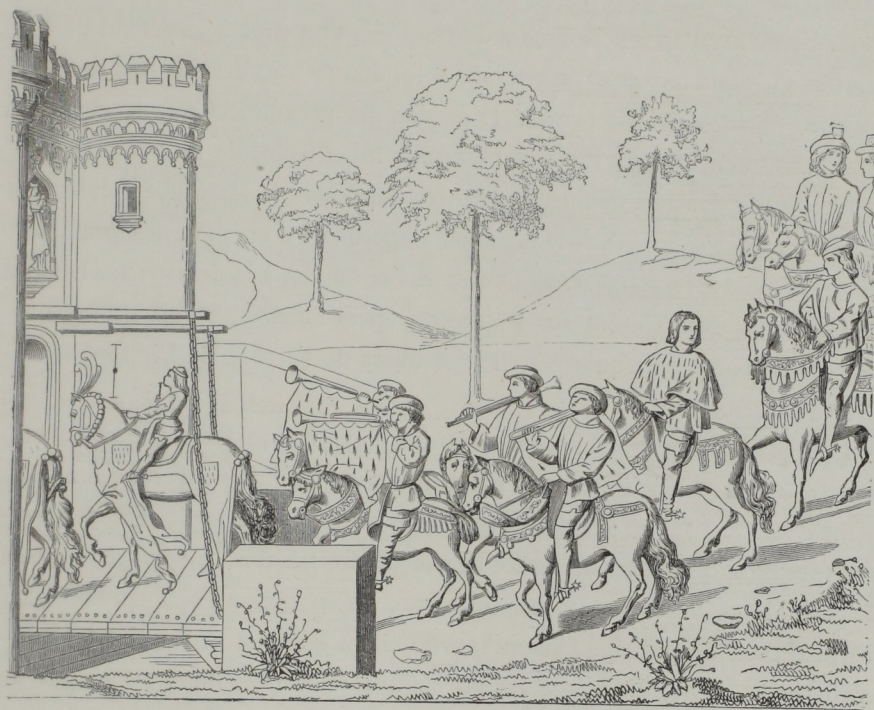


Fig. 74. — Entrée d'un seigneur au tournoi, d'après une miniature des *Tournois du roi René* (quinzième siècle).

« main sur l'arçon de la selle d'un grand coursier, et l'autre emprès les  
 « oreilles, le prenait par les crins en pleine terre et saillait de l'autre part  
 « (côté) du coursier. »

Le chevalier Bayard, encore page du duc de Savoie et seulement âgé de dix-sept ans, fit merveille à Lyon, raconte son historien, dans la prairie d'Ainay, devant le roi Charles VIII, « en chevauchant sur son roussin », et donna, par son seul talent à manier un cheval, une haute idée de ce qu'il valait. C'est dire assez l'importance attribuée à la science de l'équitation. Il

n'était bon et preux chevalier qui n'eût fait ses preuves dans les joutes et les tournois (fig. 74), avec le titre d'écuyer. Bien que ses fonctions consistassent essentiellement en *services* rendus, l'écuyer, qui occupait un rang supérieur à celui du page, était plutôt pour le chevalier un auxiliaire, un frère d'armes, qu'un serviteur. Il avait pour charge de porter les armes du chevalier, de prendre soin de sa table, de sa maison, de ses chevaux. Au moment du combat, il se tenait derrière lui, tout prêt à le défendre, à le relever s'il était renversé de cheval, à lui donner, au besoin, une monture fraîche ou de nouvelles armes. Il gardait les prisonniers que le chevalier faisait, et, à l'occasion, il combattait pour lui et à côté de lui.

Le principal signe distinctif entre les chevaliers et les écuyers consistait dans la matière dont étaient faits leurs éperons : d'or pour les premiers, d'argent pour les seconds. On sait que les Flamands, à la désastreuse bataille de Courtray, recueillirent sur les morts, après l'action, quatre mille paires d'éperons d'or; donc quatre mille chevaliers de l'armée de Philippe le Bel avaient succombé.

Il fallait, pour *gagner ses éperons* (d'or), expression devenue proverbiale, faire quelque action d'éclat qui montrât qu'on était digne d'être *adoubé* ou armé chevalier. La cérémonie de réception commençait par le don des éperons, et celui qui conférait l'ordre de chevalerie, fût-il roi ou prince, prenait la peine de chausser ou attacher lui-même les éperons au récipiendaire. En vertu du même principe, lorsqu'une faute ou quelque action lâche ou indigne avait mérité un blâme ou un châtiment au chevalier, c'était par la privation ou le changement des éperons que commençait sa dégradation. Pour une infraction légère, un héraut substituait aux éperons d'or les éperons d'argent, qui faisaient redescendre le chevalier au rang d'écuyer; mais en cas de *forfaiture*, comme on disait, un bourreau ou un cuisinier lui coupait les courroies de ses éperons, ou encore on les lui tranchait avec une hache sur un fumier, et l'infamie pesait à jamais sur celui qui avait subi cet affront public.

Le port des éperons était regardé comme une marque d'indépendance et de pouvoir; aussi, lorsqu'un seigneur prêtait foi et hommage à son suzerain, était-il obligé de quitter ses éperons, en signe de vasselage. En 816, époque à laquelle la chevalerie n'était pas encore constituée, une assemblée de

seigneurs et d'évêques défendit aux ecclésiastiques la mode profane de porter des éperons, laquelle s'était introduite parmi le haut clergé.

L'usage de l'éperon semble remonter à la plus haute antiquité. On a beaucoup discuté sur l'origine de ce mot. Du temps de Louis le Débonnaire, on disait *spouro*, qui est devenu *sporen* en allemand, *sperone* en italien, *spur* en anglais, *éperon* en français. Les Latins disaient *calcar* (qui signifie originairement *ergot de coq*), par analogie sans doute avec la première forme

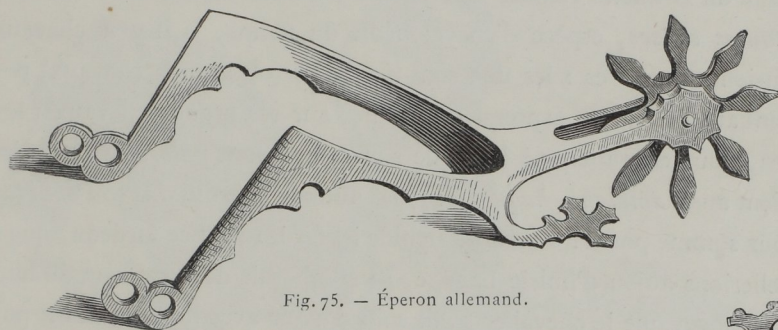


Fig. 75. — Éperon allemand.

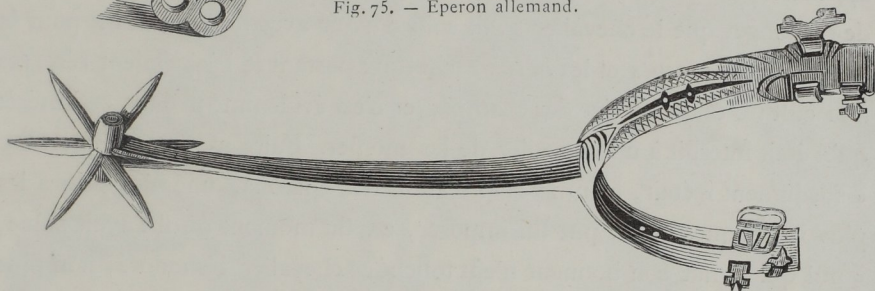


Fig. 76. — Éperon italien.

donnée à l'éperon. Cette forme a singulièrement varié avec les siècles. La plus ancienne que l'on connaisse est celle d'un éperon trouvé dans le tombeau de la reine Brunehaut, morte en 613, et qui est tout simplement en broche ou pointe. On les fit longtemps ainsi, paraîtrait-il; mais, à partir du treizième siècle jusqu'à la fin du seizième, on en voit en rosette, en étoile, à molette tournante, et presque toujours façonnés de la plus riche et de la plus délicate manière. Au temps où les chevaux étaient bardés de fer ou de cuir, il fallait nécessairement que les éperons fussent fort longs pour atteindre jusqu'au ventre de l'animal (fig. 75 et 76). Les éperons de Godefroi de Bouillon, qui ont été conservés (attribution plus ou moins contestable),

sont un exemple de ce système. Sous Charles VII, les jeunes seigneurs portaient, mais alors bien plus par mode que par utilité, des éperons dont la molette, large comme la main, était fixée à l'extrémité d'une tige de métal d'un demi-pied.

Si donc, de temps immémorial, toute monture put « sentir l'éperon », il y eut au moins une époque où toute sorte d'éperon ne put pas indistinctement s'appliquer aux flancs de tel ou tel individu de la race chevaline. « Il y a, » dit Brunetto Latini, écrivain du treizième siècle, dans son *Trésor de toutes choses*, espèce d'encyclopédie du temps, « il y a chevaux de plusieurs manières : les uns sont *destriers* (ou grands chevaux) pour le combat (d'où notre expression : monter sur ses grands chevaux); les autres, pour chevaucher à l'aise de son corps, sont *palefrois* (qui s'appelaient aussi *amblans*, *haquenées*); les autres sont *roussins* (ou *courtauts*), pour somme porter. » *Somme* signifie ici fardeau, et ce fardeau, que nous appellerions aujourd'hui le bagage, se composait des armes et du haubert de rechange, que le chevalier avait soin d'avoir avec lui en partant pour la guerre. Les *juments* et les *bâtiers* (chevaux portant le bât) étaient réservés à la culture et au service des champs, et c'est évidemment dans cet intérêt qu'il était interdit à un chevalier de les monter. Faire monter un chevalier « sus jument » était, comme la privation des éperons, une des peines les plus infamantes qu'on pût lui imposer, et, du moment où il l'avait subie, « nul qui aimât son honneur n'eût touché ce chevalier déshonoré, non plus qu'un fol tondu (lépreux) ».

Les chevaux des chevaliers français étaient sans oreilles et sans crinière; ceux des Allemands, sans queue. La raison de ces mutilations se trouverait, selon Carrion-Nisas, dans l'armure même du cheval et dans la manière dont il était *caparaçonné*. Nous avons dit ailleurs que si les hommes étaient couverts de fer, les chevaux n'étaient pas moins lourdement cuirassés (fig. 77). L'ensemble de l'armure et des ornements du cheval prenait le nom de *harnement*; les lames de fer ou de cuir (car le cuir était souvent employé aussi) s'appelaient *bardes*. Nous avons non-seulement énuméré les pièces qui composaient le harnement : *chanfrein*, *nasal*, *flancois*, etc., mais encore signalé, en citant des exemples, le luxe qui présidait parfois à cet *habillement* du cheval. Nous ne reviendrons pas sur ce point, qui



se rapporte plus spécialement à l'armurerie; mais nous devons dire quelques mots de la selle, qui est, qu'on nous accorde l'expression, un instrument d'équitation, et non une pièce de l'armement.

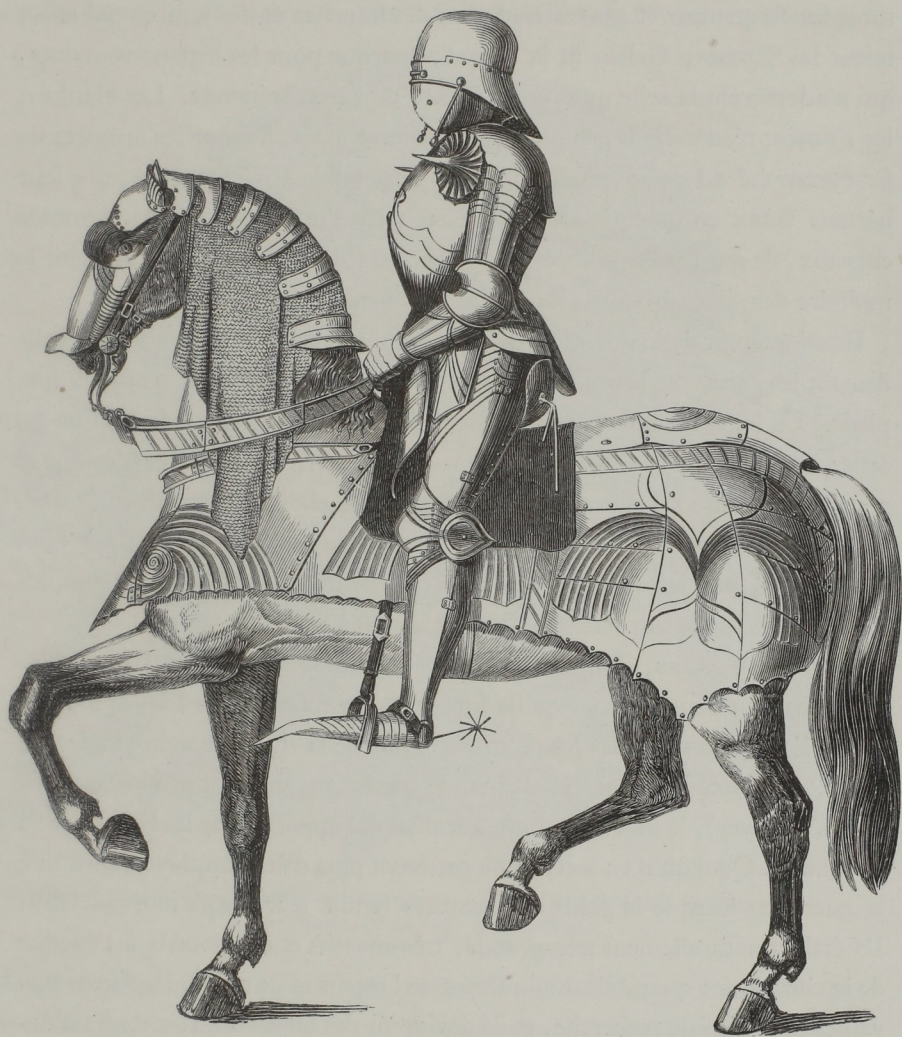


Fig. 77. — Chevalier armé et monté en guerre, au quinzième siècle. (Musée d'artillerie de Paris.)

L'usage des selles paraît avoir été inconnu des cavaliers primitifs et n'avoir jamais pu s'introduire chez certains peuples qui, par parenthèse, furent les plus fameux dans l'art de dresser des chevaux et de s'en servir. Les Thessa-

liens, les Numides, montaient à cru, sans selle, sans étriers, se liant simplement au cheval par la pression des genoux et du gras de la jambe; position en *crochet*, qui est encore celle des plus intrépides cavaliers de l'Orient et de l'Afrique. Hippocrate avait attribué à l'absence de soutien sur leurs montures les fréquentes et graves maladies des hanches et des jambes qui affectaient les Scythes; Galien fit la même remarque pour les légions romaines, qui n'adoptèrent la selle que vers l'an 340 de l'ère chrétienne. Les Gaulois, les Francs, n'en usaient pas plus que d'étriers; mais, lorsque les armures de fer eurent été adoptées, il eût été assez impossible aux chevaliers, que leur harnais tenait en quelque sorte roides et tout d'une pièce sur leurs grands chevaux, de garder l'équilibre sans le secours de la selle, et de soutenir le moindre des chocs auxquels ils étaient exposés.

Ils adoptèrent donc des selles hautes, ou plutôt profondes, emboîtant solidement les cuisses et les reins, avec de grands étriers servant d'appuis aux pieds. Le luxe venant orner les pièces du harnement, il va de soi que les selles, qui d'ailleurs se trouvaient en vue, ne furent pas plus négligées que le reste de la parure du cheval. Ciselées, gravées, elles reçurent des dorures, des peintures, et concoururent ainsi, en même temps que l'écu, à faire reconnaître, par les « images » qu'elles portaient, l'homme d'armes complètement caché dans son vêtement de fer (fig. 78 à 81).

Quant aux étriers, dont il n'est question nulle part chez les Grecs ni les Romains, on peut affirmer qu'ils furent contemporains de l'invention des selles. Ils apparaissent dès les premiers temps de la dynastie mérovingienne, et, si l'on adopte l'étymologie allemande que les savants ont proposée (*streben*, s'appuyer), le mot et la chose auraient été apportés par les Francs dans les Gaules. Quoiqu'il en soit, ils ne cessèrent plus d'être employés, surtout à la guerre et lorsque le poids des armures rendit leur usage indispensable. Ils étaient naturellement très-grands, très-massifs et très-lourds à l'époque de la chevalerie; quand ils diminuèrent de largeur et de poids, ils furent travaillés avec plus de recherche, et ils devinrent des objets d'art, chargés d'ornements ingénieux et rehaussés par la gravure, la ciselure et la dorure.

Nous avons attribué plus haut, d'après M. de La Varenne, l'abandon des voitures de luxe au dédain des Francs pour ce mode de transport, qu'ils réputaient efféminé; mais nous devons faire remarquer, avec le même

auteur, que la cause pourrait bien s'en trouver aussi dans le mauvais état où étaient tombées, lors de la décadence romaine, ces magnifiques voies dont les vainqueurs du monde avaient doté toutes les provinces conquises. Ajoutons que les rues des villes, étroites, tortueuses, sans direction méthodique, étaient le plus souvent autant de cloaques et de fondrières. Philippe-

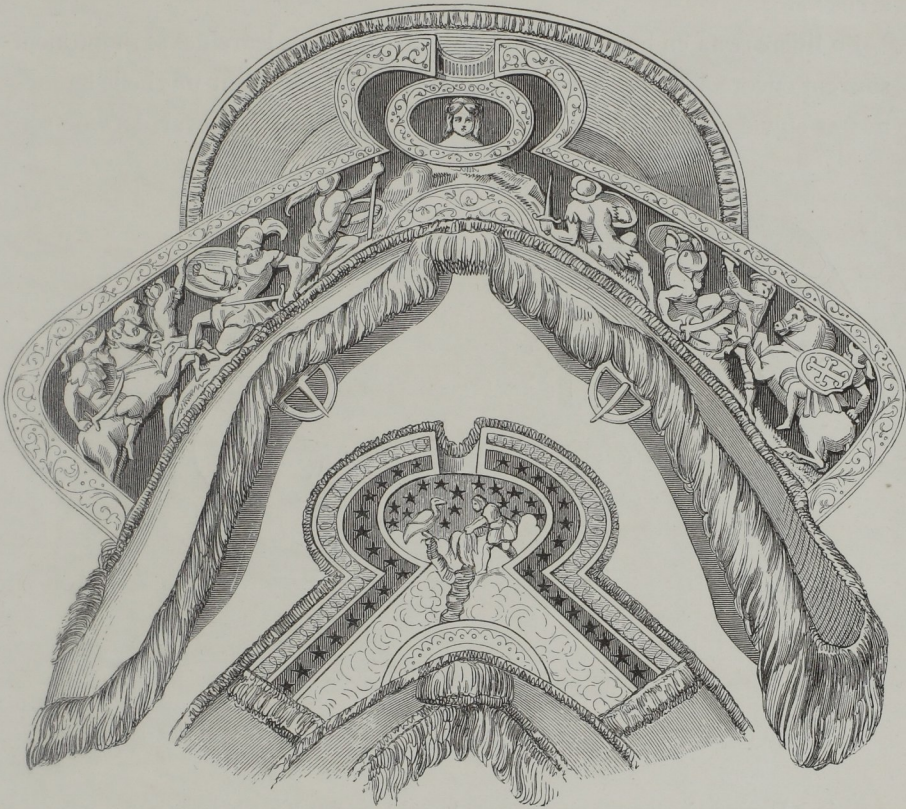


Fig. 78 et 79. — Selles de tournoi peintes, tirées de l'*Armeria real* de Madrid. Seizième siècle  
(Communication de M. Ach. Jubinal.)

Auguste, le premier, fit paver une partie des rues de Paris, de cette *Lutèce* qui déjà, lors de la conquête romaine, avait mérité la qualification significative de *fangeuse*. Les princes et les grands, qui, comme Molière le fait dire plaisamment à Mascarille, craignaient « d'imprimer leurs souliers en boue » et n'eussent que difficilement circulé en voiture dans l'intérieur des villes, adoptèrent donc le cheval et la mule. Les dames s'en servaient aussi, mais

le plus souvent elles montaient en croupe derrière un cavalier, quand elles ne se faisaient pas porter en litière.

Au treizième siècle, les chars reparurent; mais leur vogue ne dura pas longtemps, car Philippe le Bel leur opposa un des articles de son ordonnance de 1294, sur les *superfluités*, en disant que « nulle bourgeoise n'aurait « char ».

La litière resta en honneur pour les cortèges; mais les reines se montraient souvent encore à cheval. Isabeau de Bavière était assise sur une belle haquenée et suivie de ses dames et damoiselles également à cheval, lors de son

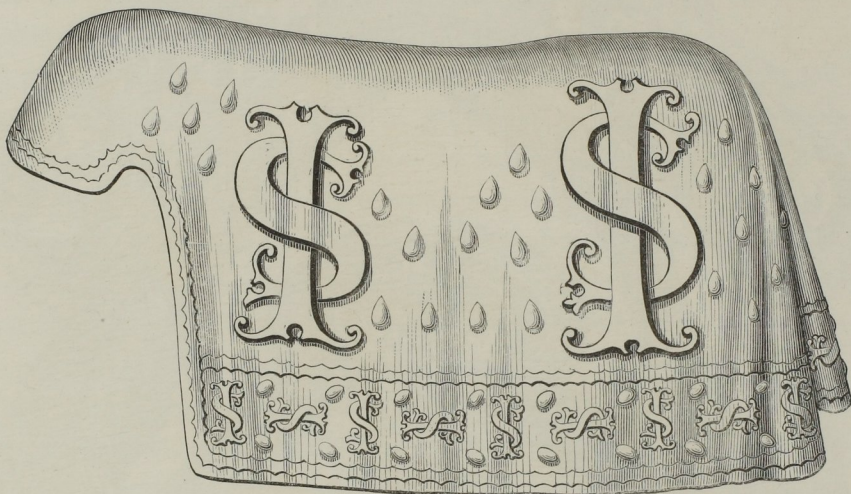


Fig. 80. — Caparçon du cheval d'Isabelle la Catholique. (Communication de M. Ach. Jubinal.)

entrée à Paris, où elle venait épouser le roi Charles VI. Quand, par exemple, Marie d'Angleterre, qui allait épouser Louis XII, fit son entrée à Abbeville, elle était aussi, raconte Robert de la Marck, sur une haquenée, ainsi que la plupart des dames, « et le résidu en chariots. Le roi, monté sur un grand « cheval bayart, qui sautait, vint recevoir sa femme, avec tous les gentils- « hommes de sa maison, de sa garde : tout à cheval. » L'entrevue de Henri VIII et de François I<sup>er</sup>, au camp du Drap d'or, donna le plus beau spectacle qu'on eût jamais vu de chevaux caparaçonnés, parés et harnachés avec une richesse inouïe (fig. 82).



Direction: Drouot et Gaillet, 15, rue de la Harpe, Paris.

ENTRÉE DE LA REINE ISABEAU DE BAVIÈRE A PARIS.

Miniature des Chroniques de Froissart. (Bibl. imp. de Paris.)



Charles-Quint fut obligé d'assez bonne heure, à cause de ses fréquentes attaques de goutte, de renoncer à l'usage du cheval : lorsqu'il allait en campagne ou en voyage, il était presque toujours suivi d'une litière et d'une chaise; des mules portaient la litière où il se tenait couché, tandis que des porteurs soulevaient la chaise (fig. 83), pourvue d'un dossier mobile et dont les quatre montants pouvaient porter une espèce d'abri en toile ou en cuir.



Fig. 81. — Housses de selle, seizième siècle.

En 1457, les ambassadeurs de Ladislas V, roi de Hongrie, offrirent à Marie d'Anjou, reine de France, un chariot qui fit l'admiration de toute la cour et du peuple de Paris, « parce que, dit un historien du temps, il était « *branlant* (suspendu) et moult riche ».

Il est difficile de concilier l'induction qui se tire naturellement de l'ordonnance de Philippe le Bel, avec l'assertion de plusieurs historiens affirmant que les *carrosses* n'auraient paru en France que du temps de François I<sup>er</sup>.

Ce point reste encore indécié. Toutefois peut-on croire qu'il faut entendre, par cette assertion des historiens, que les *carrosses*, au lieu d'être les seuls véhicules qu'on voyait à Paris sous François I<sup>er</sup>, n'étaient que des chars plus grands ou plus fastueux que ceux qu'on y avait vus jusque-là. Mais on sait d'une manière très-positive que pendant tout le moyen âge le cheval et la mule servaient généralement de monture à tout le monde, aux bourgeois comme aux nobles, aux femmes comme aux hommes. Les *montoirs* établis



Fig. 82. — Henri VIII au camp du Drap d'or (1520), d'après les bas-reliefs de l'hôtel du Bourgheroulde à Rouen.

dans les rues, évidemment trop étroites, sinon pour le passage, au moins pour le *croisement* des voitures, les anneaux scellés aux portes, prouvent assez cet état des choses. La mule était particulièrement montée par les hommes graves, les magistrats, les médecins, qui avaient à « ambuler » par la ville. *Garder le mulet*, expression proverbiale qui signifie attendre en s'impatientant, dérive de ce fait que dans la cour du Palais se tenaient les valets des hommes de loi, lesquels gardaient la monture de leurs maîtres.

Selon Sauval, les deux premiers carrosses qu'on vit à Paris, et qui firent



l'admiration du populaire, appartenaient, l'un à la reine Claude, et l'autre à Diane de Poitiers, maîtresse de François I<sup>er</sup>.

L'exemple ne tarda pas à être suivi, et si bien, qu'en ces temps où les lois somptuaires étaient encore regardées comme des mesures efficaces, on vit le Parlement supplier Charles IX de défendre aux *coches* de circuler par la ville. Les magistrats continuèrent d'aller au Palais sur leurs mules jusqu'au commencement du dix-septième siècle. Christophe de Thou, père du célèbre

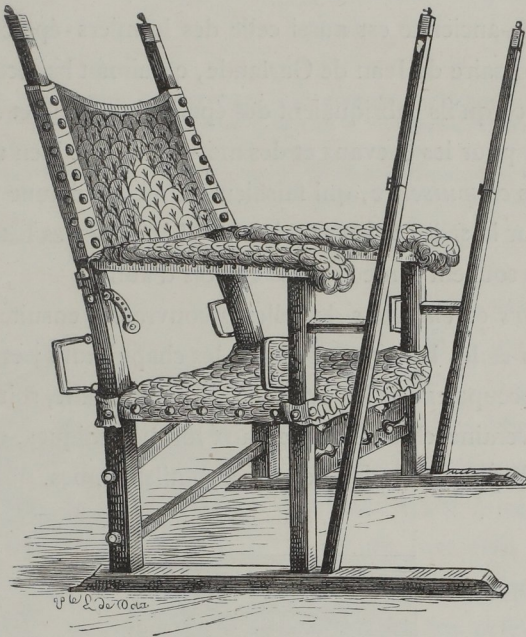


Fig. 83. — Chaise à porteurs de Charles-Quint, ( *Armeria real* de Madrid. )

historien et premier président du Parlement, fut le premier qui s'y rendit en carrosse, mais seulement parce qu'il avait la goutte; d'ailleurs, sa femme continuait de se promener à cheval, assise en croupe derrière un valet.

Henri IV n'avait qu'une seule voiture: « Je ne saurois aller vous voir, » écrit-il un jour à Sully, « pour ce que ma femme se sert de ma *coche*. » Ces *coches* n'étaient ni élégants ni commodes: ils avaient pour portières des tabliers de cuir, que l'on tirait ou écartait pour y entrer ou en sortir, et des rideaux semblables contre la pluie ou le soleil.

Le maréchal de Bassompierre, sous Louis XIII, fit faire un carrosse à

glaces qui passa pour une véritable merveille, et dès lors l'élan fut donné qui devait inaugurer la féconde période de la carrosserie moderne.

Il y avait autrefois à Paris, comme on le voit par maints documents, plusieurs corporations représentant l'industrie du *harnement*. Tout d'abord venaient les *selliers-bourreliers* et les *selliers-lormiers-carrossiers*. Les privilèges des premiers leur réservaient spécialement la confection des selles et harnais (colliers et autres objets servant à l'attelage). Les seconds fabriquaient, en outre, des carrosses, et la lormerie (brides, rênes, etc.). Une communauté très-ancienne est aussi celle des lormiers-éperonniers, « arti-  
« sans, dit le glossaire de Jean de Garlande, qu'aimait beaucoup la noblesse  
« militaire, parce qu'ils fabriquaient des éperons argentés et dorés, des poi-  
« trails en métal pour les chevaux et des mors de brides bien travaillés. » On trouvait aussi les *chapuiseurs*, qui faisaient les arçons d'aune à selles (montants de bois pour la selle) et les *fuz à some* (bâts pour les bêtes de somme), ouvrages le plus souvent confectionnés en bois d'aune.

Les *blazenniers* et *cuireurs* de selles recouvraient ensuite de cuir ou de basane les selles et les bâts préparés par les chapuiseurs ; et enfin les peintres de selles s'occupaient de les orner en se conformant, soit à la mode qui fut toujours souveraine chez nous, soit aux lois héraldiques, quand il s'agissait du harnais d'apparat ou de guerre des gentilshommes.

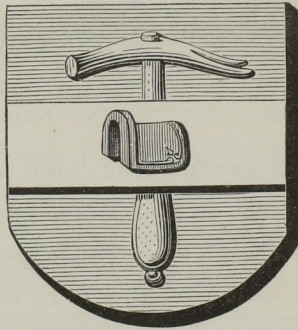


Fig. 84. — Bannière de la corporation des selliers de Tonnerre.