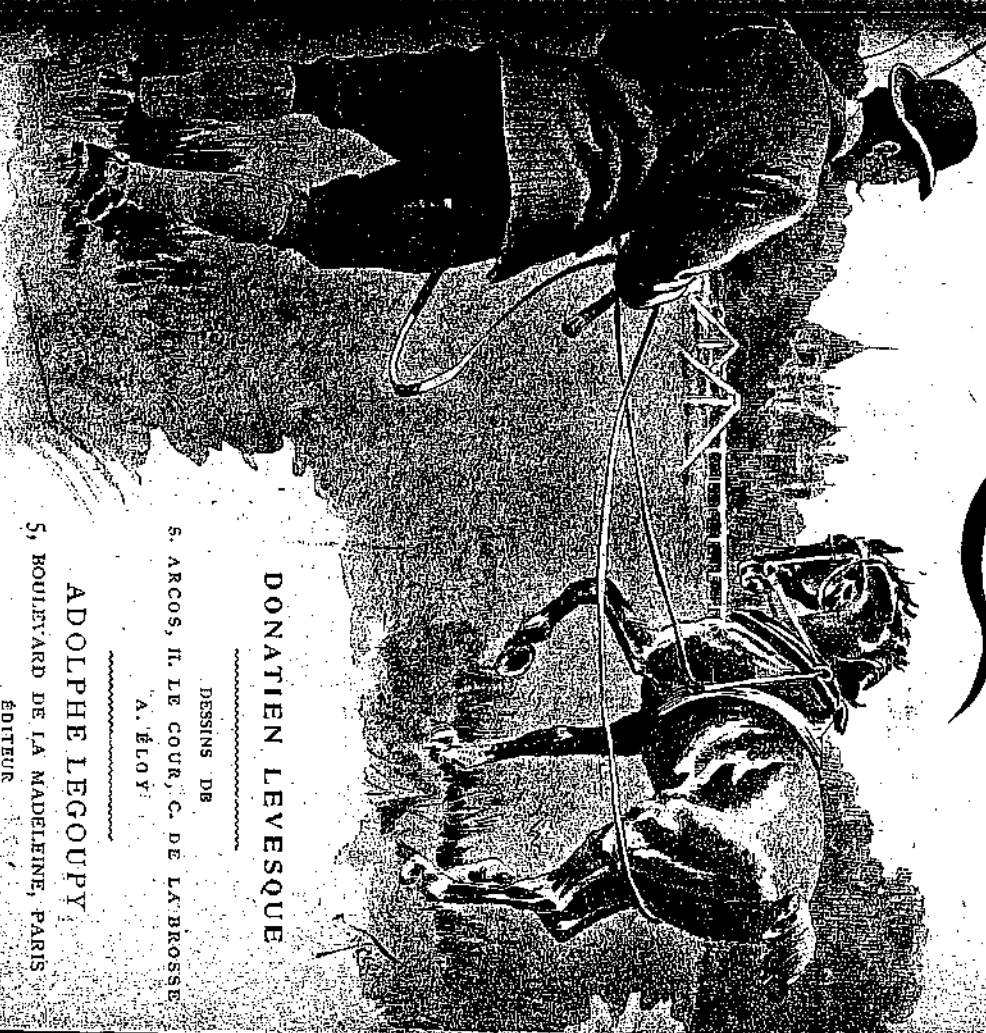


Les Guides



DONATIEN LEVESQUE

DESSINS DE
S. ARCOS, H. LE COUR, C. DE LA BROSE
A. ÉLOY

ADOLPHE LEGOUPY
5, BOULEVARD DE LA MADELEINE, PARIS
ÉDITEUR

LES GUIDES

LES GUIDES

MENAGE A UN ET A DEUX

PAR

DONATIEN LEVESQUE

ILLUSTRATIONS DE

S. ARCOIS

H. LAF COUR - C. DE LA BROUSSE,

A. ÉLOY

DU MÊME AUTEUR :

Les Grandes Guides (MENAGE A QUATRE).

In-18 Jésus. Épuisé

En Déplacement : CHASSES A COURRE EN

FRANCE, EN ANGLETERRE. — In-4° cavalier. 1 vol.

(Chez Plon, Nourrit et Co).

« L'auteur et les éditeurs déclarent réserver leurs droits de reproduction et de traduction en France et dans tous les pays étrangers, y compris la Suède et la Norvège.

« Ce volume a été déposé au Ministère de l'Intérieur (section de la Librairie) en septembre 1897. »

PARIS

ADOLPHE LEGOUPY, ÉDITEUR

5, BOULEVARD DE LA MADELEINE, 5

MDCCCLXXXVII

A M. le Comte

Gustave de Juigné.

MON CHER PRÉSIDENT,

EN VOUS DÉDIANT CE PETIT TRAVAIL, J'AI LA
SATISFACTION DE RENDRE UN JUSTE HOMMAGE AU
PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE FRANÇAISE,
ET L'ESPOIR QUE SONS SON PATRONAGE, LES IDÉES
QUE JE PRÉCONISE FERONT PLUS FACILEMENT LEUR
CHEMIN.

D. L.

TABLE DES CHAPITRES

Dédicace.	4
Introduction.	7
CHAP. I. — Par qui et pourquoi j'ai été amené à écrire ce livre	9
II. — Où sont expliqués les principes fondamentaux d'un bon menage	19
III. — De la façon dont les mains doivent manier les guides	27
IV. — De la manière de monter sur un siège et de s'y asseoir	73
IV bis. — Sur les guides, les gants et les vêtements imperméables	79
V. — Sur le fouet, sa forme, son utilité et la manière de s'en servir	85
VI. — Comment on doit prendre les tournants	97

VII. — Recherche d'un moyen pratique pour l'amélioration des cochers.	101
VIII. — De la traversée des carrefours.	107
IX. — L'arrêt et la mécanique.	111
X. — De la bicyclette comme outil d'apprentissage.	115
XI. — Du rôle du groom ou homme de suite.	119
XII. — L'examen pour les médailles et brevets de la Société Hippique Française.	125
XIII. — De la manœuvre du remisage.	135
XIV. — L'attelage à trois.	139
XV. — Essai sur les longues guides.	149
XVI. — Peut-on atteler les chevaux que l'on monte?	179
XVII. — Heureux qui sait unir l'utile à l'agréable.	207



Quand je vois tant de gens se plaindre
De ne jamais trouver de bons chevaux ;
Je me dis : « Pauvres animaux,
Si vous parliez, comme on entendrait geindre ! »



CHAPITRE I

Par qui et pourquoi j'ai été amené
à écrire ce livre

Je prenais une série de leçons de ménage à quatre avec le professeur Howlett, quand, un jour, en rentrant dans sa cour, je trouvai le comte Karl de Beaumont qui l'attendait.

« Vous voilà venu vous aussi, lui dis-je, pour apprendre à mener à quatre. »

— « Hélas ! non, me répondit-il, c'est tout simplement pour apprendre à mener à un et à deux. »

— « Quelle plaisanterie ! Vous n'allez

pas essayer de me faire croire que vous ne pouvez pas mener un ou deux chevaux ? »

— « J'avoue que depuis mon enfance, j'ai l'habitude de m'asseoir sur un siège, derrière un ou deux chevaux que je dirige vers l'endroit où je veux aller et où le plus souvent j'arrive. Mais j'ai fini par m'apercevoir que je le faisais sans méthode. On m'a dit qu'ici j'en trouverais une, j'ai voulu voir et je viens aujourd'hui pour ma dixième leçon. C'est vous dire que j'ai pris la chose au sérieux et que j'apprécie le professeur. Vous devriez en essayer, je vous l'assure, ça vaut la peine. »

Quelques jours après, je commençais avec Howlett, un cours complet de menage à un et à deux.

Je fus étonné de la supériorité de ses

principes sur tous ceux plus ou moins vagues qui m'avaient été tant bien que mal inculqués jusqu'alors.

C'était peu de temps après la mort du comte de Montigny qui, depuis la fondation de la Société Hippique Française, avait exercé la mission de faire passer aux cochers et piqueurs de selle et d'attelage les examens exigés par la Société pour l'obtention des médailles et brevets de capacité qu'elle délivre chaque année à ceux qui s'en sont montrés dignes.

Le Midi s'était levé cette fois afin de désigner le marquis de Mauléon pour son successeur, et son choix venait d'être ratifié.

Or, il est facile de comprendre que, pour faire passer ces examens et décerner des récompenses, il ne suffit pas d'être capable d'aller d'un point à un autre, en conduisant

des chevaux par à peu près, au hasard.

Il faut pouvoir demander et expliquer les *comment*s et les *pourquois* ; il faut professer, et pour professer il faut une méthode.

« Et d'après quelle méthode de menage interrogerez-vous les candidats ? » demandai-je un jour au nouvel élu.

Le marquis de Mauléon, ancien officier de cavalerie, revêtu d'une mission officielle, comme qui dirait de la magistrature suprême, aurait pu me répondre :

« D'après ma méthode. »

Mais il est de ceux qui en savent assez pour ne pas craindre d'être avant tout sincères et il me répondit :

« C'est justement ce qui m'embarrasse. »

— « Eh bien ! lui dis-je, je prends une leçon dans une heure et je vous prie de vouloir bien y assister. »

Il le fit, et devint dès ce jour un adepte de la méthode qui m'était montrée.

C'est elle que depuis il indique à ceux qui lui demandent un conseil, et c'est elle qu'il voudrait voir adoptée pour les exa-mens de la Société Hippique Française.

Elle est simple, nette, claire et précise, et si je réussis à l'expliquer, j'aurai peut-être rendu service à des hommes de bonne volonté.

Assurément le besoin de l'adoption d'une méthode se fait sentir, car je me demande quel doit être l'ahurissement d'un bon jeune homme qui vient au concours hippique de Paris avec l'idée de regarder comment s'y prennent, pour mener, les piqueurs des meilleures écoles de dressage, qui font depuis quelques trente ans, le

métier de présenter les chevaux devant le jury.

En effet, aucun n'imité l'autre, si ce n'est dans quelques défauts qu'ils ont tous.

Pour n'en citer qu'un seul : celui de se servir du fouet tenu dans la main droite, tout en conservant dans cette même main la guide droite qui subit une secousse et un relâchement.

Tout ce qui s'enseigne doit s'enseigner méthodiquement, et c'est faute de règles simples et précises qu'on ne sait comment transmettre l'art du menage, moins difficile que bien d'autres pourtant.

Un professeur comme Howlett mettra en dix jours un novice à même de conduire proprement une voiture dans Paris, et je l'ai vu former des élèves qui avaient été

déclarés incapables par des maîtres incapables eux-mêmes. L'excellence de sa méthode est telle qu'elle a pu être transmise avec succès par ses disciples.

Le mal est que les chevaux sont pour la plupart de bonnes bêtes qui se laissent mener, sans trop protester, par *Quiconque*. Ceux qui protestent sont traités de « carcans ».

Au bout de quelques jours *Quiconque* s'imaginer qu'il est cocher, et reste un cocher *quelconque* toute sa vie, sa dignité ne lui permettant plus d'aller à l'école.

On y va pourtant pour apprendre à lire, et tout le monde y arrive, quoique ce soit autrement compliqué que de mener convenablement des chevaux.

Je vais au devant d'un reproche qu'on va me faire :

Pourquoi ne pas nous en tenir à la vieille école française ?

J'ai le *Manuel des piqueurs, cochers, grooms et palefreniers*, édition 1885. Je l'ouvre à la page 55 et je lis :

« CHAPITRE II. — Maniement des guides à l'anglaise pour conduire à deux.

« Le maniement des guides à l'anglaise étant le plus sûr et le plus pratique, c'est aussi celui que nous devons généraliser et qui doit être enseigné dans les écoles. »

Eh bien ! dans :

The book of the Horse (le livre du cheval) et dans : *Driving* (le menage) publiés à Londres, M. S. Sidney et le duc de Beaufort, anglais tous deux, indiquent une manière de mener qui n'est pas celle du

Manuel des piqueurs, cochers, grooms et palefreniers.

Laquelle est la méthode anglaise ?

En tout cas, de méthode française il n'est pas question.

Est-ce bien le moment de chercher à se perfectionner dans le menage des chevaux qui sont menacés de disparaître, et ne serait-il pas plus sage de s'instruire dans la direction des automobiles à qui la surface du globe va appartenir ?

Les chevaux ne disparaîtront pas, parce qu'il y a des artistes qui les aiment et, n'y en eût-il plus, le gouvernement serait obligé de payer, aux frais des contribuables, des gens pour entretenir des chevaux dont il pourrait avoir besoin en temps de guerre, comme déjà, devant l'abaissement de notre marine marchande, il est obligé, aux frais

des contribuables, de donner des primes aux armateurs qui veulent bien entretenir, même sur lest, des petits bateaux qui vont sur l'eau.



CHAPITRE II

Où sont expliqués les principes
fondamentaux d'un bon ménage

LE meilleur cocher — et par cocher j'entends ici celui qui mène des chevaux, amateur ou professionnel — le meilleur cocher est celui qui circule le plus facilement avec le moins de gestes et de secousses possible, en se tenant bien assis et en faisant valoir ses chevaux sans les épuiser.

Or, pour circuler ainsi au milieu des encombrements d'une ville comme Paris, il faut continuellement rendre à ses chevaux et leur reprendre avec une des deux guides

ou avec les deux ensemble, sans jamais interrompre la communication entre la main du meneur et la bouche des menés.

Cette communication, quelque légère qu'elle soit, est toujours une gêne, une contrainte.

Supposons que pour un cheval attelé seul et marchant en ligne droite elle soit d'un kilo sur chacune des barres, l'animal a dans la bouche une pression de deux kilos.

Si, pour tourner à droite, vous tirez sur la guide droite, doublant la pression sur cette guide, sans diminuer celle sur la guide gauche, vous portez la pression totale à trois kilos.

Chaque tournant apporte donc une augmentation de gêne, une contrainte plus grande que certains chevaux supportent mal. Ils commencent par l'appréhender et

finissent par chercher à s'y soustraire, ce qui occasionne à chaque détour une lutte toujours sans charme et qui ne va pas quelquefois sans danger.

Au contraire, si pour tourner à droite vous vous contentez de maintenir sur la guide droite la pression d'un kilo en abaissant à cent grammes celle sur la guide gauche, vous accordez à la bouche du cheval un dégrévement de neuf cents grammes. Mais l'équilibre n'en étant pas moins rompu entre la pression sur la barre droite et celle sur la barre gauche, le cheval tourne à droite, du côté où la pression est la plus forte.

Mais alors il tourne sur une diminution et non sur une aggravation de peine.

On conçoit que dans ces conditions, il

tourne gaiment et prenne goût à la chose.

Une voiture à Paris ne marche pas longtemps en ligne droite. Si l'on en suivait une à la trace, on se rendrait compte que son allure est plus celle du serpent que du boulet de canon.

C'est donc en obliquant peu ou beaucoup, tantôt à droite tantôt à gauche, qu'elle trouve un chemin ouvert devant elle.

On comprend, dès lors, que le cheval auquel ces continuels changements de direction sont demandés par un rendement de main les exécute plus volontiers que celui dont on les exigera par une reprise, surtout en montant, et il suffira de les examiner tous deux pour voir que le premier s'engage de meilleur cœur que l'autre dans les passages qui leur sont ouverts.

Ce rendement de main du côté opposé à celui vers lequel on veut se porter, est un peu l'équivalent d'une augmentation d'ouverture dans un robinet de vapeur. Le mouvement contraire est une fermeture au moins partielle du robinet, et il est facile de comprendre que la première porte la machine en avant mieux que la seconde.

Je sais bien qu'on voit des quantités de chevaux qu'on mène à hue et à dia et qui tirent à la main comme si nulle contrainte, nulle force n'était suffisante pour les calmer.

Ce sont des malheureux mal embouchés que la souffrance irrite et qui se jettent dessus ne sachant comment s'y soustraire.

N'ai-je pas lu quelque part que les em-

palés cherchent à s'enfoncer l'instrument de torture jusqu'au cœur afin d'arriver plus vite au terme du supplice?

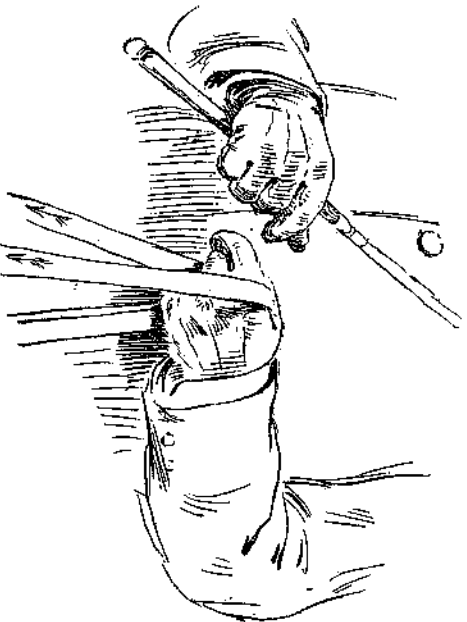
J'ai eu l'occasion de mener chez Howlett une paire de chevaux qui avait été payée, assurait-il, 14.000 francs. Ce prix n'a rien d'exagéré. D'abord il y a des gens qui tiennent à le payer quand même.

Ces animaux étaient très aimables et se laissaient docilement mener par le système que je viens de dire.

Leur précédent propriétaire, qui n'avait jamais été leur maître, les avait menés par un système contraire et avait dû se séparer d'eux chez Chéri pour la somme de 1.400 francs ; ce qui fait qu'Howlett était devenu propriétaire des chevaux de 14.000 pour un prix dix fois moindre et qu'il s'en ser-

vait grâce à son réel talent que, dans la circonstance, je ne crains pas de qualifier d'agréable monnaie de singe.





Mouvement n° 1.



CHAPITRE III

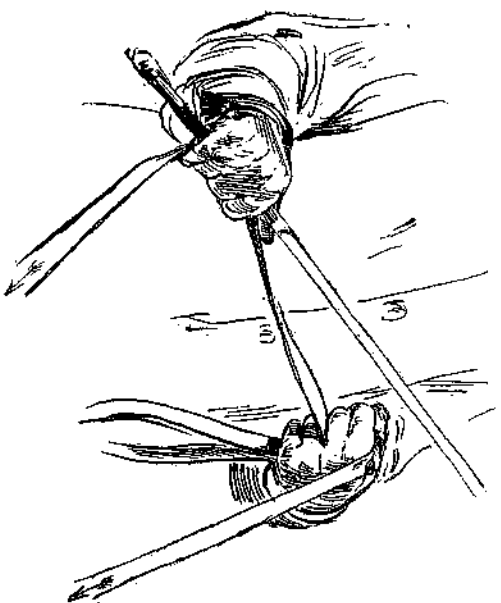
De la façon dont les mains doivent manier
les guides

QUELLE est la position des mains qui permet le mieux d'opérer ces rendements et ces reprises avec le moins de gestes possible ?

Au moment où vous vous placez sur le siège vous avez les guides dans la main gauche.

La guide gauche est sur l'index, la droite sur l'annulaire.

Pour prendre les guides à deux mains, vous prenez la guide droite dans la main droite, à pleine main, tout près et en avant

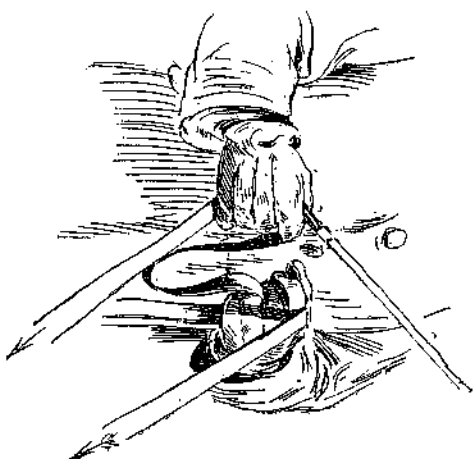


Mouvement n° 2.

Mouvement N° 2

de la main gauche et vous la tirez à travers les doigts de la main gauche de 0,40 centimètres environ, puis vous ramenez la main droite en face de la main gauche par un mouvement de recul, en faisant glisser la guide droite dans la main droite de la largeur de la main pour que les deux guides se trouvent bien de la même longueur et qu'il y ait un bout de 0,30 centimètres environ pendant entre les deux mains.

Ce mouvement de recul de la main droite paraîtra difficile à un débutant qui ne saura comment le faire sans interrompre la communication entre cette main et la bouche du cheval. Il maintiendra cette communication en diminuant la pression sur la guide sans l'abandonner et en faisant glisser non la guide dans la main, mais la



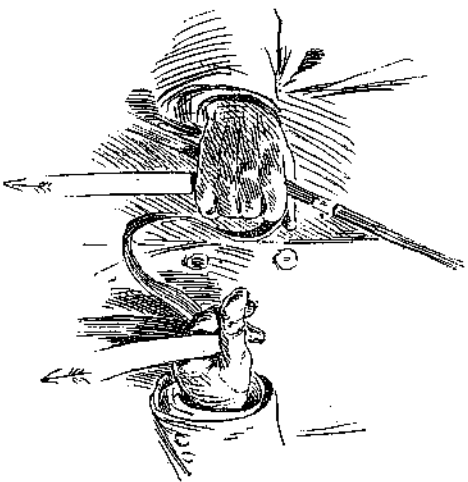
Mouvement n° 3.

Mouvement N° 3

main sur la guide. Avec un peu de pratique on surmonte cette petite difficulté, et celui qui exécute bien ce mouvement a déjà l'air de n'être pas manchot.

La guide gauche doit sortir de la main gauche juste au-dessus de l'os qui fait la jointure entre l'index et la main ; la guide droite doit sortir de la main droite juste au-dessous de l'os qui fait la jointure entre le petit doigt et la main.

Les deux mains sont tenues à la hauteur du creux de l'estomac, le petit doigt en dessous, l'index en dessus, le dos de la main vers les chevaux, les ongles vers la personne du cocher, frôlant ses vêtements, les deux pouces bien en face l'un de l'autre, à la même hauteur, avec une distance de 0.10 centimètres entre les deux.

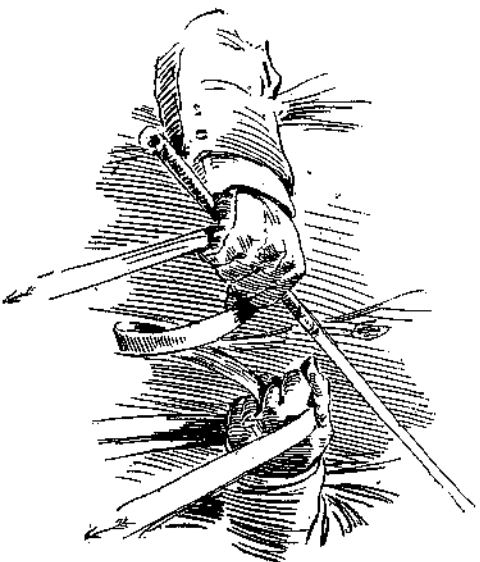


Mouvement n° 4.

Mouvement N° 4

Pour rendre à gauche, c'est-à-dire pour aller à droite, il suffit de tourner la main gauche comme sur un pivot formé par le poignet, de manière à ramener les ongles en dessus.

Si le rendement obtenu par ce petit mouvement paraît insuffisant, on l'augmente considérablement en baissant un peu toute la main.

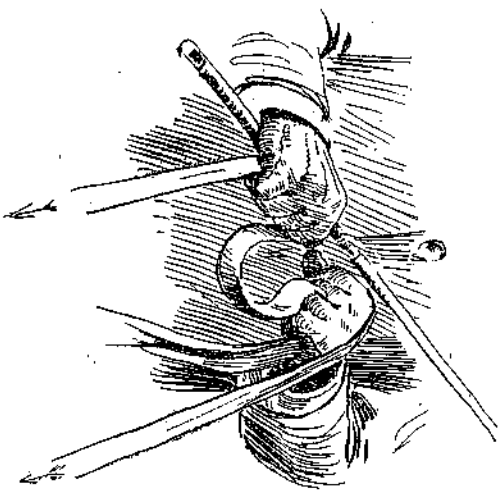


Mouvement n° 5.

Mouvement N° 5

Pour rendre à droite, c'est-à-dire pour tourner à gauche, il faut mettre les ongles de la main droite en dessous.

Si le rendement ainsi fait ne suffit pas, on l'augmente en reculant la main droite sur la main gauche, et même jusqu'à cette main gauche dans certains cas.



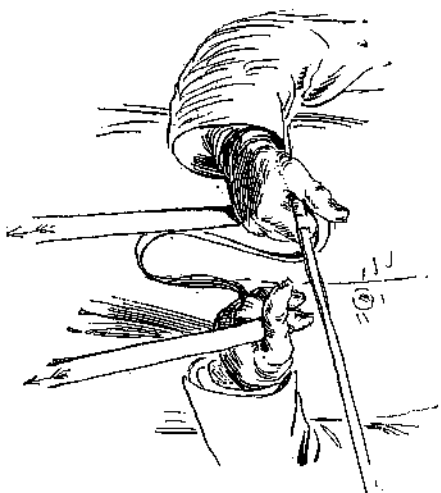
Mouvement n° 6.

Mouvement N° 6

Si les demandes de changement de direction ainsi formulées par un rendement restaient sans réponse, il faudrait insister par une reprise du côté où l'on veut aller.

Pour faire cette reprise à gauche, c'est-à-dire pour aider à tourner à gauche, il faut mettre les ongles de la main gauche en dessous.

Et si la reprise ainsi faite, ne paraît pas suffire, on l'augmente considérablement en élevant un peu toute la main vers le menton.

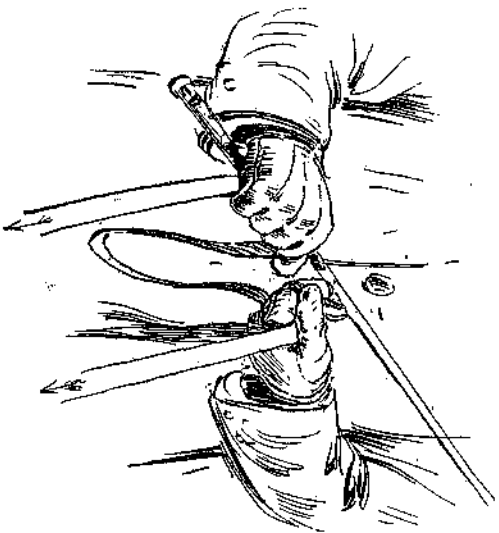


Mouvement n° 7

Mouvement No 7

Pour faire la reprise à droite, c'est-à-dire pour aider à tourner à droite, il faut mettre les ongles de la main droite en dessus.

Cette reprise peut être aussi augmentée, en élevant toute la main vers le menton.



Mouvement n° 8

Mouvement N° 8

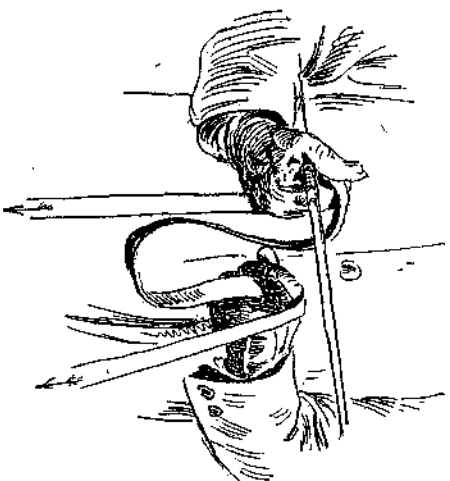
Pour partir il faut reprendre très légèrement d'abord, sans faire reculer, et rendre ensuite des deux mains à la fois.

La reprise met en garde, le rendement indique et facilite le départ.

Un appel de langue est excellent pour un cheval seul, il est très bon aussi pour deux chevaux ayant les oreilles également ouvertes.

Mais avec deux chevaux dont l'un entend plus vite que l'autre, l'appel de langue peut causer un départ désordonné et même faire manquer ce départ.

Quand un des deux chevaux a l'oreille paresseuse, il faut, avant l'appel de langue, l'avertir en le touchant du fouet. Ainsi prévenu, il entendra en même temps que son camarade.



Mouvement n° 9

Mouvement No 9

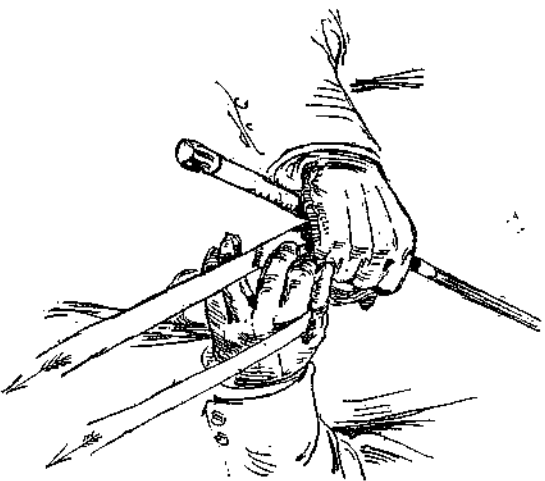
Pour allonger l'allure, il faut rendre des deux mains; pour la ralentir et pour s'arrêter, il faut reprendre des deux mains, et pour rendre ou reprendre des deux mains à la fois, il n'y a qu'à faire simultanément, avec les deux mains, le mouvement qui convient à chacune pour rendre ou pour reprendre, et les abaisser ou les élever un peu si c'est nécessaire.

Ces rendements et reprises s'obtiennent par la simple rotation des mains pivotant autour des poignets comme une roue autour d'un essieu, et quelques légers déplacements des mains en hauteur.

Vous semblez opérer sans effort et sans douleur.

Et il ne faut pas croire que les chevaux fins et ardents soient les seuls qu'on puisse

mener de cette manière. Naturellement ils répondent mieux que d'autres à cela comme



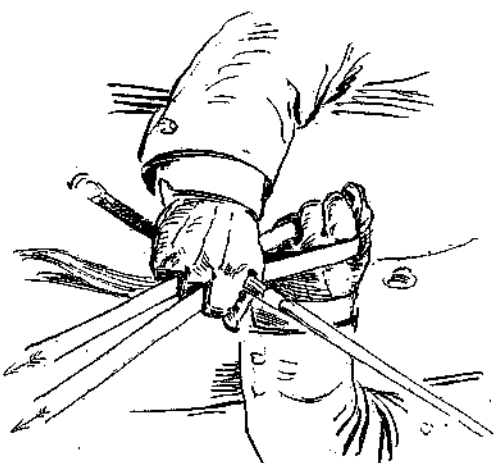
Mouvement n° 10

à tout, mais les animaux communs et froids comprennent aussi quand ils sont bien embouchés et bien conduits.

Mouvement N° 10

En montant une côte, pour permettre aux chevaux toute l'extension d'encolure qu'ils réclament, il faut rendre plus qu'on ne peut le faire par le simple mouvement de rotation des deux poignets.

On doit alors placer la guide droite sur l'annulaire de la main gauche.

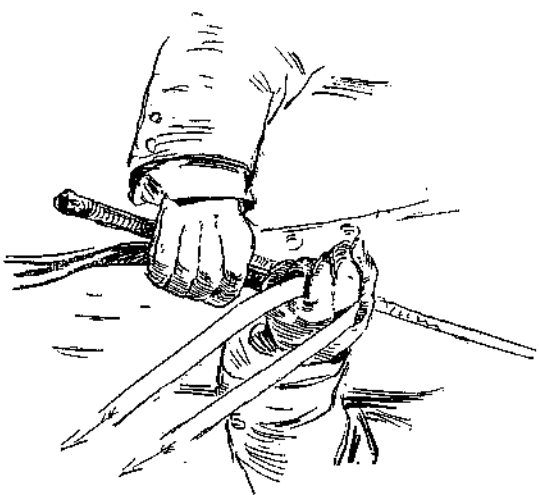


Mouvement n° 11

Mouvement N° 11

Saisir avec la main droite les deux guides en avant de la main gauche et faire glisser celle-ci en arrière de la longueur demandée.

Après cela on doit revenir à la position normale en s'y prenant comme au moment où l'on s'est assis sur le siège par les mouvements 1, 2, 3.

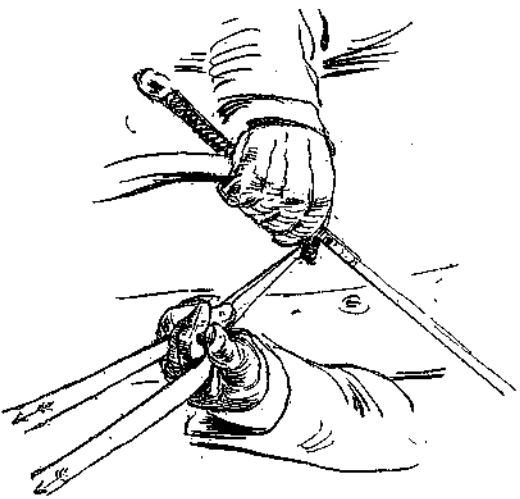


Mouvement n° 12

Mouvement N° 12

Au haut de la côte il y a nécessité de reprendre ce qu'on a rendu au bas.

Pour le faire on place la guide droite sur l'annulaire de la main gauche (mouv. 10), on prend les deux guides dans la main droite en arrière de la main gauche.



Mouvement n° 13

Mouvement N° 13

Que l'on reporte en avant de toute la longueur accordée.

Et l'on revient à la position normale en s'y prenant comme au moment où l'on s'est assis sur le siège par les mouvements 1, 2, 3.

Cette longueur de guides qu'il faut accorder aux chevaux pour monter une côte et qu'ils ne peuvent pas demander quand ils sont enrênés, montre combien ils ont besoin d'étendre leur encolure en montant, et combien ils doivent être gênés et conséquemment se fatiguer quand ils ne peuvent pas le faire.

Le comte Raoul de Goutant-Biron ayant démontré dans sa brochure aujourd'hui classique, intitulée : *Travail à la longe et dressage à l'obstacle* :

Que les chevaux ont besoin d'avoir la liberté de leur encolure pour sauter, il s'ensuit qu'ils en ont besoin pour tout effort et qu'il est maladroit de la leur refuser, sauf dans des circonstances de cérémonie où l'étiquette veut que tout le monde se gêne et où d'ailleurs le travail qu'ils ont à faire est bien au-dessous de leur mérite.

Avant d'exprimer mon avis sur l'enrènement, j'ai voulu savoir ce qu'en pensent les Anglais, j'ai consulté « *Driving* » publié sous la direction et avec la collaboration du duc de Beaufort et j'ai trouvé ceci :

PAGE 6

« Men rapportant à ma longue expérience, je recommande l'enrènement, surtout dans le cas d'un cheval attelé seul. Sans enrènement j'aurais couronné bien des chevaux. »

Il doit être employé sensément et sans abus et n'être jamais assez serré pour gêner l'animal en aucune manière.

« Il faut toujours l'ôter « au cheval arrêté. »

Duc de BEAUFORT.

PAGE 144

Dans toutes mes longues courses de 45 miles (72 kil.) en voiture, j'ai toujours fait usage de l'enrènement, même dans le cas d'un cheval attelé seul. Ça le maintient. Il regarde moins à droite et à gauche et il est bien moins à même de se débrider en se frottant.

« Avec un enrènement « tous les chevaux ont bien « meilleure mine quand ils « sont arrêtés, car s'ils n'en « ont pas, dès qu'on les arrête ils baissent la tête et « alors un animal de 400 « guinées (10.400 fr.) ne « fait pas meilleure figure « qu'un de quarante livres « (1.000 fr.) »

Naturellement avec des chevaux ayant bonne bouche et pour une promenade d'une heure ou deux, on peut se passer d'enrènement.

Lord ALGERNON ST-MAUR.

Si je ne suis d'accord ni avec l'un ni avec l'autre de ces maîtres, j'ai du moins la

consolation de voir qu'ils ne sont pas eux-mêmes d'accord entre eux.

D'ailleurs, dans la préface de « *Driving* », le duc de Beaufort, éditeur, a eu soin de dire :

« Experts often differ. »

En latin : « *Grammatici certant* ».

En français : « Les gens compétents ne sont pas toujours du même avis ».

On se sert depuis quelques années de l'enrènement américain dont le principe tout à fait différent de celui de l'enrènement ordinaire me semble donner de très bons résultats.

Il a aussi l'avantage d'être presque invincible.

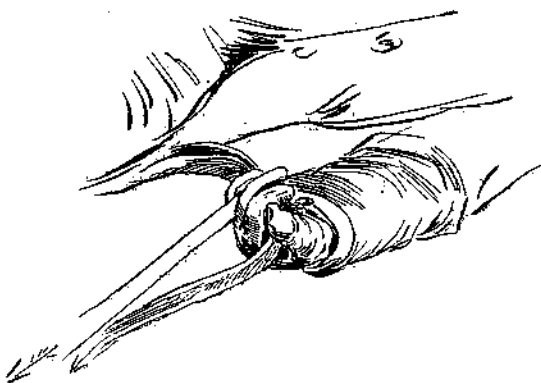
Pour cela il doit être fait d'une simple courroie plate à partir du front du cheval. Cette courroie passe dans un coulant, sous

la tête et non dessus, se dissimule sous la crinière et sous le collier où elle ne cause aucune blessure.

On peut même, en arrière de la selle ou du mantelet sous lesquels on la passe l'accrocher à un anneau fixé à la courroie de la croupière.

Ainsi arrangé, un enrènement américain ne se déceie que par deux petites courroies sur le chanfrein de l'animal, ce qui permet, dans un attelage à deux, d'enrèner celui qui en a besoin et pas l'autre.

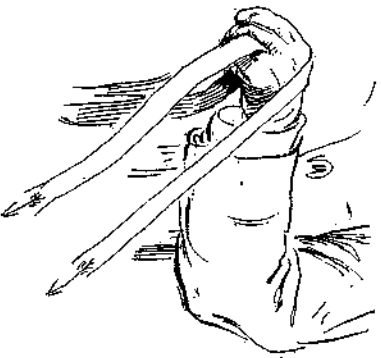
Au moment de se servir du fouet, pour dégager la main droite, il faut placer la guide droite sur l'annulaire de la main gauche par le mouvement 10, et, après s'être servi du fouet l'y reprendre avec la main droite, toujours de la même manière, par les mouvements 1, 2, 3.



Mouvement n° 14

Mouvement N° 14

Au moment où vous avez les guides dans la seule main gauche, si vous avez besoin d'obliquer à droite vous pouvez le faire en baissant la main et en la portant vers la hanche gauche après avoir tourné le poignet le ponce en dessus.

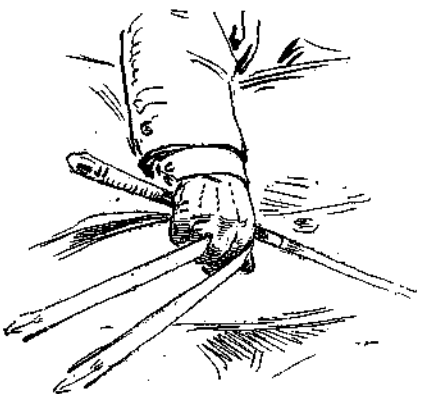


Mouvement n° 15

Mouvement No 15

Si vous avez besoin d'obliquer à gauche, vous pouvez le faire en élevant la main vers l'épaule droite après avoir tourné le poignet le pouce en dessous.

A une demande ainsi formulée la réponse est plus rapide et plus précise avec deux chevaux qu'avec un seul. Et c'est surtout au milieu des complications et des finesses du menage à quatre que ces deux mouvements peuvent rendre service.



Mouvement n° 16

Mouvement N° 16

Si vous avez momentanément besoin de dégager votre main gauche, vous prenez les guides dans la main droite, la guide droite sur l'annulaire, la gauche sur l'index tout en conservant le fouet dans la main droite.

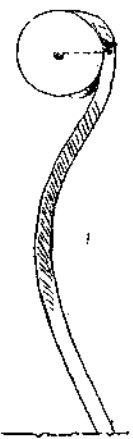
Je sais l'objection que l'on fait tout d'abord à cette position que j'appelle la position normale (mouv. 3) :

« On n'a ainsi aucune force. »

Eh bien ! priez la personne qui dit cela de se placer bien en face de vous, à deux ou trois mètres, en tenant dans ses mains la partie des guides qui devrait s'attacher au cheval et constatez le résultat qui sera celui d'amener vers vous la personne repré-

sentant le cheval, car, malgré sa résistance elle ne pourra conserver son équilibre et sera obligée de faire un pas en avant pour ne pas tomber sur le nez.

Il y a une autre façon de se rendre

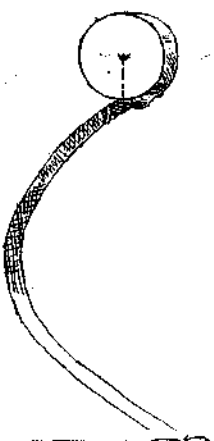


compte de la tension et du relâchement obtenu par ces reprises et ces rendements.

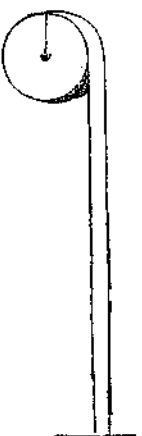
Prenez deux petites roues de dix centimètres de diamètre.

Sur le champ d'une des roues, en haut, avec un clou, attachez un ruban; c'est la main gauche. Sur le champ de l'autre, un ruban qui serait attaché en bas représenterait la main droite.

Donnez l'extrémité des rubans à quelqu'un qui les tiendra tendus.



Faites pivoter les roues en avant et en arrière, comme les mains autour des poi-



gnets, et vous verrez combien la tension variera à chaque mouvement.

Ou bien encore attachez les guides à deux chaises, comme fait Bébé, amusez-vous à les conduire et regardez-les danser.

Seconde objection.

Cette position des mains est fatigante et même insupportable quand on n'en a pas l'habitude.

Eh bien ! il n'y a qu'à en prendre l'habitude.

Mettez un piano devant un enfant, donnez-lui un violon, ou un fleuret. Croyez-vous qu'il placera tout naturellement ses mains sur n'importe lequel de ces instruments comme on doit les y tenir. Non ! Et quand le professeur lui montrera comment les poser, il se révolttera et dira que c'est incommode, ennuyeux, inadmissible.

Pourtant ce n'est qu'en se pliant par l'étude à ces manières qu'il pourra acquérir quelque virtuosité.

Et puisque tout pianiste, tout violoneux,

tout escrimeur s'impose une fatigue momentanée pour acquérir une bonne position et la souplesse de poignet qui s'en suit, pourquoi n'accepterait-on pas d'en faire autant pour devenir bon cocher.

Je sais ce que vous allez me dire : « On mène pour s'amuser, qu'on mène bien ou mal, qu'est-ce que cela fait ? »

Ça fait d'abord que c'est dangereux de mal mener et qu'on se prive d'un tas de bons chevaux dont on pourrait se servir si l'on ne menait pas mal. Ensuite tout ce qu'on fait vaut la peine d'être bien fait. Ça fait aussi que vous qui dites que vous menez mal et que ça vous est bien égal, vous ne voudriez pas qu'on vous le dise.

Vous me rappelez un homme que j'ai connu jeune et présomptueux et qui est resté présomptueux quoique vieilli, et

qui disait un jour dans un salon : « Moi, je n'ai jamais appris à monter à cheval, je suis mal placé à cheval, mais solide, et ça me suffit. »

Et comme personne autour de lui ne protestait, il ajouta :

« Je suis mal placé à cheval, je dis que je suis mal placé à cheval, mais au fond je n'en sais rien, je suis peut-être très bien placé à cheval. »

La position des mains que j'appelle la position normale est celle que de plus ou moins loin imitent la plupart des cochers qui mènent des voitures de maîtres à Paris. Il n'y a qu'à les regarder pour s'en convaincre. Ce n'est pas la révolution que je prêche, mais simplement une réforme.

Ils tiennent les guides dans leurs deux mains, mais la guide gauche passe sur la

phalange moyenne de l'index étendu de la main gauche, et la guide droite sous la phalange moyenne du petit doigt étendu de la main droite.

L'inclinaison des mains n'est pas la bonne et les poignets au lieu d'être brisés, faisant ressort au bénéfice de la bouche des chevaux, font suite à la ligne de direction des bras.

La main droite, quand elle se sert du fouet, le laisse traîner sans lui imprimer une direction et sans jamais se dessaisir de la guide droite qui subit une secousse et un relâchement. Tout cela accompagné d'une assiette affaissée donne une attitude négligée et molle qui n'est pas l'air viril et de commandement qui convient sur un siège pour gouverner un attelage.

J'insiste sur la position des poignets brisés.

C'est par elle qu'on obtient ce dont on parle tant et qu'on trouve si peu : une main légère.

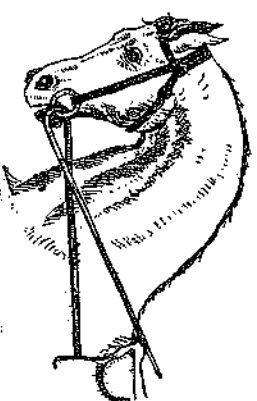
Mais il ne faut pas l'exagérer au point d'avoir l'air estropié, pas plus qu'il ne faut se fourrer les mains sous le menton en bossant du dos.

Ceux qui se rendent ainsi disgraciés le sont par leur faute, et non par celle de la méthode qui recommande de tenir le bras plié à angle droit, ce qui donne une pose ferme, élégante et aisée.

L'effet des poignets brisés est comparable à celui des rênes coulantes qui, au lieu d'être attachées au mors, passent dans les anneaux pour venir se fixer à la selle ou au mantelet.

Il y a eu chez Bartlett un piqueur de selle qui montait tous les chevaux avec

ces rênes. Sous lui, ils avaient tous la tête légère avec bonne bouche. Je m'en suis servi pour conduire un et deux



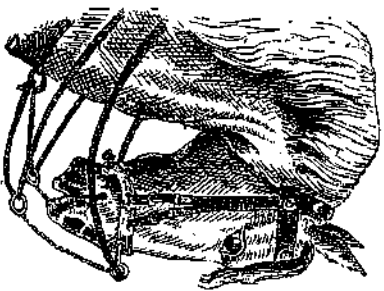
chevaux. M. Tiffany s'en est servi pour mener à quatre.

Elles peuvent faire une grande force et ne manquent jamais de produire un effet de douceur irrésistible.

Si l'on pouvait enfourcher le diable, on en serait maître avec des rênes coulantes.

Dès la fin du siècle dernier, le Signor Federico Mazuchelli en faisait usage, en

les appliquant à un caveçon, comme le montre la gravure extraite de son ouvrage « *Scuola Equestre* » publié à Milan en 1805.



Beaucoup de professionnels, au lieu de placer les deux mains à la même hauteur, en tiennent une plus élevée que l'autre. J'en ai entendu, en province, dire qu'ils le faisaient pour être à la mode de Paris.

C'est une raison.

Mais ceux de Paris, pourquoi ont-ils

adopté cette mode, qui leur donne un air godiche et prétentieux? Dans le *Manuel des piqueurs, cochers, grooms et palefreniers*, sur la planche qui se trouve avant la page 55 on voit bien les deux mains tenant les guides, la droite plus haute que la gauche. Quelque cocher aura voulu se conformer à cette indication et aura trouvé des imitateurs. S'il s'était donné la peine de lire les instructions du manuel, il aurait compris que le dessin n'a pas rendu la pensée de l'auteur puisqu'il dit et répète qu'il faut tenir les deux mains à la même hauteur.

Quant aux yeux du cocher, il doivent être invariablement fixés sur les oreilles de ses chevaux.

Il faut qu'il voit le reste par dessus le marché.



CHAPITRE IV

De la manière de monter sur un siège
et de s'y asseoir

Au moment de monter sur son siège, un cocher doit venir se placer un peu en arrière de la selle à gauche du cheval, dans l'attelage à un ; un peu en arrière du mantelet, à côté du cheval de gauche dans l'attelage à deux.

Il prend à pleine main, dans la main gauche, la guide gauche et la guide droite dans la main droite, en les tendant toutes deux jusqu'à sentir la bouche du cheval ou des chevaux ; puis il place la guide droite

sur l'annulaire de la main gauche, bien à plat.

Les deux guides ne sont encore ni égales ni tenues à la longueur voulue.

Pour les égaliser il faut prendre avec la main droite la guide gauche, en avant de la main gauche, et la tirer en avant de cette main, jusqu'à ce que la petite boucle qui réunit l'extrémité des guides pende bien à cette extrémité.

Pour les mettre à la longueur voulue il faut, avec la main droite, prendre les deux guides en avant de la main gauche et reculer cette main d'un mètre environ.

Cette longueur varie selon les voitures et la manière dont les chevaux y sont attelés. Quand on ne la connaît pas d'avance il faut l'apprécier; elle doit être telle en tout cas, qu'au moment où le cocher se trouve

assis sur son siège, il n'ait pas à la modifier.

Il n'aura qu'à laisser tomber l'extrémité des guides accrochée momentanément au petit doigt de la main gauche, à s'emparer de son fouet et à prendre la guide droite dans la main droite pour avoir ses deux guides dans ses deux mains et être en position pour partir, en rendant des deux mains à la fois.

Il y a quelques années, la mode était de n'avoir jamais ses guides bouclées ensemble à leur extrémité.

Aujourd'hui la mode est de les tenir suspendues au petit doigt par cette extrémité bouclée. La vérité est qu'il faut les tenir bouclées, puisqu'il y a une boucle pour cela et parce qu'au cas où les guides tomberaient des mains on les rattraperait l'une par

l'autre. Je connais un gros accident qui a été évité ainsi.

Au moment de monter sur le siège, il est bon d'accrocher l'extrémité des guides au petit doigt, pour ne pas se prendre les pieds dedans, mais une fois assis, le cocher doit laisser tomber cette extrémité.

L'homme qui sait s'asseoir prestement et d'aplomb montre par cela seul qu'il connaît son affaire.

Rien ne dénote un mauvais style comme de monter sur un siège avec des guides non ajustées et de chercher où s'asseoir comme un chien cherche une place où s'endormir en rond.

Je ne voudrais parler que de menage, mais je ne puis m'empêcher de signaler aux professionnels la manière de s'asseoir sans que la jaquette ou la redingote fasse un pli.

En arrivant sur le siège, étant debout, prendre dans la main droite les basques par derrière en s'assurant que la gauche est bien à sa place sur la droite, les coller toutes deux au corps avec le plat de la main, s'asseoir un peu en avant sur le siège pour y prendre sa vraie place par un léger mouvement ascensionnel et rétrograde, et faire rentrer sous les cuisses les parties des basques flottantes. Puis je leur conseillerai de ne pas se tenir avec les genoux écartés et les talons ramenés sous eux. J'en vois ainsi posés dans des culottes de peau collante où ils ont l'air bien mal à leur aise.

On ne doit pas s'asseoir comme une grenouille, mais les genoux ensemble et les pieds devant soi.



CHAPITRE IV bis

Sur les guides, les gants et les vêtements
imperméables

es guides doivent être mises sur le cheval dans l'écurie, avec le reste du harnais.

Pour l'attelage à deux, chaque cheval en venant au timon doit porter une des guides de manière qu'il n'y ait qu'à attacher les *italiennes* qui doivent les unir et boucler l'extrémité qui sera tenue dans les mains pour que tout soit en ordre.

Ceux qui ne s'y prennent pas de la sorte, me dira-t-on, sont des charretiers. Je ne

dis pas non, mais ils sont extrêmement nombreux.

Ce sont, comme on dit au Canada, des *charretiers de voitures légères*.

Quand ils détellent, ils commencent par tirer les guides en arrière, à travers les anneaux du collier et de la sellette pour les jeter sur le garde-crotte, où ils vont les repêcher pour les faire repasser dans ces mêmes anneaux en sens inverse, quand ils rattellent.

Un cheval peut partir avant que le cocher soit sur son siège et s'il n'a pas les guides, il n'est guère facile de l'en empêcher.

Rien ne donne une mauvaise impression comme de voir mettre à la voiture des chevaux sans les guides, si ce n'est de voir enlever les guides avant de les dételer. Un

cocher qui, lorsqu'il n'est pas sur son siège, laisse les guides accrochées au garde-crotte s'expose à voir les chevaux les prendre avec la queue, se mettre à reculer et faire un accident.

Les guides doivent toujours être entièrement en cuir jaune et simple.

Celles faites de deux épaisseurs de cuir et piquées ne sont de mise qu'avec des harnais de gala.

Elles sont lourdes, incommodes et ne permettent pas de se rendre bien compte de leur état de vétusté.

Pour être en main, les guides doivent être souples sans être molles et avoir deux centimètres et demi de largeur.

Quant à les parsemer de petits morceaux de cuir en travers comme des barreaux d'échelle, sous prétexte de les empêcher de

glisser, c'est contraire au bon menage, car il faut, pour les manier, qu'elles glissent et c'est par la pression exercée sur leur champ par les doigts et la paume de la main qu'on les maintient en place.

Dans l'attelage à deux les italiennes ne devraient jamais être assez longues pour que leurs boucles arrivent dans les mains du cocher.

Les guides pour mener à un ne doivent pas avoir entre la main du cocher et la bouche du cheval d'autres boucles que celles qui les attachent au mors.

Dans tous les attelages deux paires de guides sont toujours une inutilité, un encombrement, et une vilaine chose. A coup sûr, deux chevaux qui ne peuvent être ajustés par des points de guides différents

et des mors variés ne valent pas la peine d'être mis ensemble.

Pour conduire, il faut des gants de cocher et non des gants de danseur. Ils ne sont jamais trop grands.

Par la pluie, les gants de laine sont meilleurs que les gants de peau.

S'il faut du génie pour trouver une invention, il ne faut qu'un peu de bon sens pour l'apprécier et s'en servir et il est surprenant de voir le temps que prennent certaines améliorations pour passer dans l'usage.

Les longs caoutchoucs des cochers ouverts par devant sur les genoux et sur lesquels ils se tiennent assis laissent tous les jours en fin de compte la pluie filtrer dans les jambes.

Les amateurs de coaching ont adopté

un caoutchouc court, dépassant à peine le bas du dos, qui s'arrondit à la hauteur de l'assiette, tout autour du coussin de guides qui reste toujours à sec.

Une couverture posée sur les genoux et maintenue à la taille par une ceinture complète l'ajustement contre lequel aucune averse ne saurait prévaloir.



CHAPITRE V

Sur le fouet, sa forme, son utilité
et la manière de s'en servir

UN cocher sur son siège doit toujours tenir son fouet à la main. C'est son *vade mecum*.

Le fouet est un outil tellement indispensable que son nom, en Angleterre, est synonyme de cocher. On dit : A good whip (un bon fouet) pour un bon cocher.

— Pourtant, quand les chevaux n'en ont pas besoin ? Eh bien ! Il est encore un signe.

Un asnier, son sceptre à la main,
 Menait, en empereur romain,
 Deux coursiers aux longues oreilles.

(*La Fontaine*).

Il doit être dans la main droite, et pour ainsi dire balancé entre la paume de la main et les doigts, sans contrainte, la virole supérieure de la poignée dépassant d'environ cinq centimètres le dessus de la main.

Le hant du fouet doit être à peu près à la hauteur de la tête du cocher et le manche dans une direction qui forme avec sa poitrine un angle de 45 degrés, la monture toujours bien pendante, pas dansante, dans sa position la plus naturelle.

Un fouet enroulé ou déposé dans l'étui est une réclame de cocher de faacre pour faire croire que le cheval n'en a pas besoin.

Quand il émerge du garde-crotte comme un mât portant son pavillon en berne, on lui trouve un air si piteux qu'on a inventé de l'étendre nonchalamment sur les coussins à côté de soi pour le dissimuler, comme un infirme.

Mais un cocher sans son fouet, est un chasseur sans son fusil, un pêcheur sans sa ligne, un marmiton sans tablier, un aveugle sans bâton.

Avec un peu d'habitude non seulement il n'est plus une gêne, mais même quand par hasard il fait défaut, on sent un vide, il manque.

C'est une erreur de croire qu'il n'est fait que pour encourager les rosses. C'est un aide, un moyen d'action et de direction qui est d'autant plus utile que le nombre des chevaux attelés à la même voiture est plus

grand, parce qu'il sert à les mettre d'accord, à les tenir ensemble. C'est à l'aide du fouet que vous pouvez coller au timon un cheval qui s'en écarte en tirant à la chaînette et vous n'avez pas d'autre moyen.

Vous pouvez même maintenir sur la ligne droite un cheval ombrageux qui se jette de côté parce qu'il a peur, à la condition qu'il soit dressé, c'est-à-dire qu'il puisse se déplacer dans la direction des quatre points cardinaux, si je puis m'exprimer ainsi. S'il se jette à l'ouest, le fouet appliqué au flanc gauche, s'il se jette à l'est le fouet appliqué au flanc droit l'en empêchera.

Presque tous les chevaux le supportent et tous devraient le supporter. Aussi quand les marchands disent de l'animal qu'ils proposent au client : « Surtout il ne faudrait pas le toucher du fouet, il ne le souffrirait

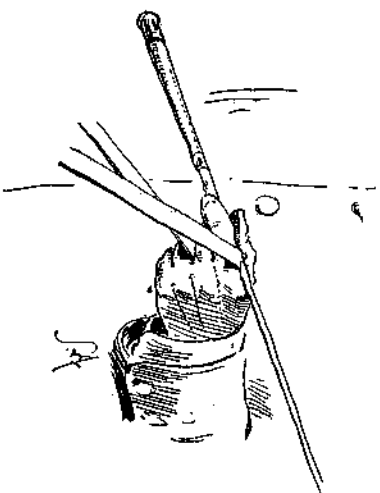
pas », ils disent le plus souvent un mensonge et toujours une bêtise.

Je me rappelle avoir entendu, étant enfant, un ami de mon père lui raconter qu'il se faisait gloire de n'emporter jamais de fouet, son cheval n'en ayant pas besoin.

Or, un jour, je le surpris sur la route à tirer de son coffre un fouet de chien et à s'en servir abondamment.

Comme il avait mauvais caractère, pas le cheval, l'ami, je ne me fis pas voir et quand je l'entendais répéter que son cheval ne supporterait pas qu'on le touchât seulement du bout du fouet, je ne bronchais pas.

Avec un attelage à deux un coup de fouet bien appliqué à temps au cheval de gauche fait que ce cheval en se jetant vivement en avant portera la voiture à droite bien plus vite qu'un appel de guides.



Mouvement n° 17

Mouvement N° 17

Le même résultat s'obtient à gauche en frappant le cheval de droite.

S'il faut toujours le tenir dans la main. Comme je l'ai dit, il ne faut jamais s'en servir qu'après avoir déposé la guide droite sur l'annulaire de la main gauche (mouv. 10, 1), sans cela vous donnez à cette guide droite une secousse et un relâchement.

Si l'on frappe il faut le faire d'une main libre et résolument, il faut porter le fouet au but sans hésitation et le ramener à sa place. Point n'est besoin d'un grand geste, même pour frapper fort. Sans déplacer le coude, sans remuer le bras pour ainsi dire, un tour de poignet peut suffire.

Si l'on a besoin de sa main droite pour serrer la mécanique, par exemple, le fouet

doit être déposé sous le ponce de la main gauche, mais jamais dans l'étau.

Faut-il dire qu'on ne doit ni fouailler avec ses guides ni se tenir assis les jambes croisées ? Oui !

Et serait-ce exagéré de demander aux cochers de maison, au moins quand ils sont en livrée, de ne pas fumer en se débattant sur leur siège, et aux cochers de fiacre de ne pas le faire en aspergeant le client ?

Non ! puisque malheureusement cela se fait.

Un gentleman qui conduit salue avec son fouet, non avec son chapeau et je ne puis résister à l'envie de citer sur ce sujet le passage d'un livre signé Croqueville, intitulé : *Paris en voiture, à cheval, aux courses, à la chasse.*

« Du haut de son phaéton il (le vicomte de la Rochefoucauld) saluait de son fouet avec une telle conscience de son individualité qu'il savait charger ce fouet de transmettre son profond respect, sa bienveillance ou sa plus haute et professionnelle erreur possible. »

Quant au professionnel il ne doit saluer en aucune manière.

Les meilleurs fouets, les plus classiques sont en houx et rigides. La poignée est garnie de cuir avec deux viroles de métal.

Ils doivent être bien équilibrés, bien en main.

On en fait en épine, en bambous de Chine noirs et blancs, mais il faut des bambous poussés vigoureusement dans un sol qui les fait venir bien amincis du bout, sans quoi ils sont lourds comme ces mis-

rables fouets de jonc peint qui, trop souples, même étant neufs, ne tardent pas à s'arrondir en arc.

Il y a dix ans on n'avait jamais vu un fouet tortu, aujourd'hui ils ont la vogue. Le premier de l'espèce dont il a été fait mention écrite, a toute une histoire.

M. Reynardson raconte que Tom Hennessy, un fameux cocher du temps des dilgences anglaises, l'avait emprunté — il ne voulait pas qu'on dise : volé — à un aubergiste nommé Bonus qui lui avait cassé le sien et à la porte duquel il s'arrêtait chaque jour en ayant bien soin de dissimuler dans sa main la difformité qui l'aurait fait reconnaître.

Un jour, bourselé de craintes mais non pas de remords, Tom en fit cadeau à M. Reynardson, à la condition que celui-ci l'em-

ployerait sur n'importe quelle route sautelle où se trouvait la maison du dépôt sédé.

Par quelle série de chutes se trouva-t-il plus tard entre les mains de la veuve d'un boucher de Northampton ? Je ne saurais le dire, mais c'est là que M. Tiffany le retrouva en 1868 et en offrit un gros prix. Avant la conclusion du marché le fils de la veuve ayant voulu s'en servir pour conduire une carriole à un cheval, le manche se brisa comme pour protester contre cette dégradation. Entre les mains de Tom Hennessy ou de M. Reynardson, sur un coach public à quatre chevaux, ce manche était sportif et drôle ; mais entre les mains des professionnels qui conduisent des coupés, des victorias et des landaus, ces fouets tortus et branchus ne sont plus à leur place.

D'ailleurs, l'abus qu'on en fait a sup-
primé leur seul vrai mérite, l'originalité.

Un bossu n'est remarquable que dans
un pays où tout le monde est droit.



CHAPITRE VI

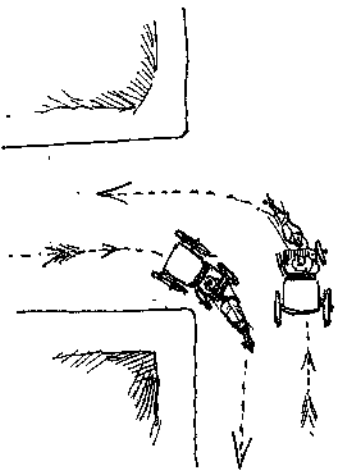
Comment on doit prendre les tournants



U^N cocher doit prendre sa droite.

A Paris, tous suivent générale-
ment cette règle dont l'observa-
tion est du reste rendue nécessaire et
facile par les nombreux refuges placés
au milieu des grandes artères qui ont
pour ainsi dire canalisé la circulation. Ce-
pendant, au moment de tourner d'une rue
dans une autre, beaucoup semblent ne plus
distinguer la droite de la gauche. Ils de-
vraient savoir alors qu'en tournant à
droite il faut prendre son tournant le

plus court possible, et qu'au contraire en tournant à gauche il faut le prendre le plus large que l'on peut, pour laisser la place libre à droite aux autres qui viennent prendre le même tournant en sens inverse et



que, surtout dans les rues étroites, on ne voit pas venir.

Le tournant à droite se prend toujours assez court du reste, même les fiacres ont la spécialité de le prendre trop court et d'accrocher le trottoir.

Quant à accrocher le trottoir de droite en tournant à gauche, cela ne s'est encore jamais vu.

Quand on sort d'un porche dans la rue, si l'on doit aller à droite, il faut commencer le tournant au moment où le cheval met les pieds de devant dans le ruisseau.

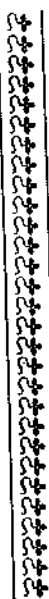
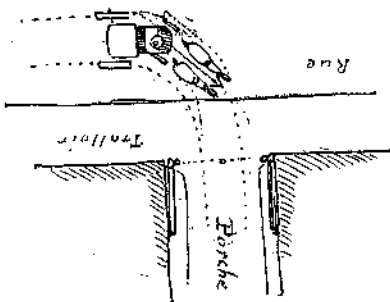
Si l'on veut aller à gauche, il faut autant que possible, traverser la rue par un grand mouvement semi-circulaire à gauche.

Il ne faut pas rentrer sous un porche en mettant le timon ou les brancards à angle droit avec la voiture, ce qui arrive quand le cocher attend pour tourner qu'il soit lui-même en face de ce porche.

Il faut le faire par un mouvement tournant dont l'allongement varie selon la largeur de la rue et la longueur de la voiture, mais qu'on peut commencer, en

100 POUR PRENDRE LES TOURNANTS

moyenne, au moment où la tête des chevaux se trouve en face du premier pilier de l'ouverture.



CHAPITRE VII

Recherche d'un moyen pratique pour
l'amélioration des cochers

Q'EST en s'accrochant l'un dans l'autre toujours par la roue gauche de derrière que les cochers de fiacre

ont fini par faire que ces roues ne tournent pas sur leur axe, de sorte qu'elles roulent avec plus de frottement et que le pavage en bois les polissant, leur fer brille plus que celui des trois autres.

Ils en prennent vraiment trop à leur aise.

Dans le *Figaro* du mardi 12 mai 1896,
M. Arsène Alexandre s'adresse ainsi à un
nouveau conseiller municipal imaginaire :

« Les cochers de Paris, de l'aven même
« des plus intraitables chauvins, sont
« ceux du monde entier qui savent le
» mieux se mettre en grève et le moins
« bien conduire.

.

« Ne pensez-vous pas que vous pourriez
« vous acquérir une gloire durable en pro-
« voquant la création d'une école munici-
« pale de cochers de fiacre, mais qui forme-
« rait des cochers sachant mener ?

« Au besoin, l'on ferait venir de Londres,
« comme professeurs, quelques simples
« cabmen que l'on couvrirait d'or. »

Je ne ferais venir personne de Londres ;
d'abord, parce que nos cochers seraient

obligés d'instruire leurs futurs professeurs
dans le maniement de la langue française
avant de pouvoir apprendre d'eux le ma-
niement des guides.

Ensuite, comme les Anglais prennent
à gauche quand nous prenons à droite,
l'enseignement de ces cabmen menacerait
d'aboutir à la confusion et à des collisions.

L'idée de M. Arsène Alexandre n'en est
pas moins excellente, et si j'étais directeur
d'une grande compagnie comme la Compa-
gnie générale des Petites Voitures ou
l'Urbaine, je ne tarderais pas à entreprendre
quelque chose pour améliorer mes cochers
et le sort des voyageurs.

J'établirais une sorte de police secrète
composée de quelques inspecteurs compé-
tents et consciencieux dont le rôle serait de
regarder faire mes automédons. Quand l'un

deux serait pris en fragrant délit d'imprudence manifeste et volontaire — ce que j'en prendrais tous les jours ! — l'inspecteur enverrait immédiatement à la direction une note constatant la nature du délit et le N° du délinquant.

Celui-ci en rentrant à son dépôt trouverait sur un tableau *ad hoc* le récit de son attentat et le montant de l'amende encourue.

N° 1. Pour avoir traversé le parc Monceau au grand trot, avec les guides entre les genoux, tout en se penchant à gauche pour allumer une cigarette 20 fr.

Ça, je l'ai vu le jour de la Pentecôte, dans l'après-midi, alors qu'il y a des enfants dans le parc et qu'on doit le traverser au pas.

N'est-ce pas un attentat ?

N° 2. Pour avoir essayé de renverser un cycliste 5 fr.

En cas de réussite, et si la police municipale intervenait, l'inspecteur secret n'aurait pas de rapport à faire.

N° 3. Pour avoir accroché le trottoir dans une rue déserte 1 fr.

Car enfin, ces pauvres trottoirs ne s'attaquent à personne et l'on ne m'ôtera pas de l'idée qu'on pourrait les accrocher moins souvent.

N° 4. Pour avoir tourné à gauche en regardant à droite. 1 fr.

Pour éviter toute discussion, l'inspecteur pourrait même prendre une photographie instantanée du délit.

Je suis sûr qu'avec ce cliché de Damoclès suspendu sur leur tête, les

cochers apprendraient sinon à avoir la main plus légère, du moins à ouvrir l'œil et à faire attention à leur menage, ce qui l'améliorerait instantanément.



CHAPITRE VIII

De la traversée des carrefours



la croisée des voies, les voitures qui suivent la moins importante doivent céder le pas à celles qui suivent l'autre.

Au temps jadis il ne serait venu à l'idée de personne de déboucher d'un chemin de traverse ou d'une avenue sur les routes royales sans prendre garde aux mailles-poste et aux diligences qui les sillonnaient à grande allure, sans avoir peur d'être coupées. Dans les Champs-Élysées

sées où les voitures roulent vers la place de la Concorde comme les flots d'un fleuve vers la mer, les voitures qui les traversent sont bien obligées de prendre garde au courant avant de s'y lancer.

Il n'en est pas de même à tous les carrefours, mais il n'en est pas moins vrai qu'ils doivent tous être passés avec soin. Pour cela, il ne faut pas imiter tant de cochers qui marchent comme si jamais aucun autre véhicule ne devait se trouver sur leur route et qui, lorsqu'ils en rencontrent, font de force un brusque arrêt qui produit une glissade pour le cheval et une secousse pour ceux qu'il traîne, sans parler d'une autre secousse qui se produira sans aucun doute pour repartir.

Un cocher doit arriver à une croisée en

ralentissant l'allure, de manière à être prêt à toute éventualité. Il ne doit pas confondre vitesse avec précipitation et s'ingénier à contourner les voitures au lieu d'attendre qu'elles lui laissent la place libre pour passer en ligne droite.

La *Revue Mensuelle du Touring-Club de France*, dans son numéro du 15 juillet 1896, a publié sous la signature de C. M. Garriel, un excellent article intitulé :

« Règle à appliquer en cas de rencontre
« sur deux routes qui se croisent. »

Elle se résume en ces quelques mots :
« On doit passer devant un cycliste qui vient de la gauche et derrière un cycliste qui vient de la droite. »

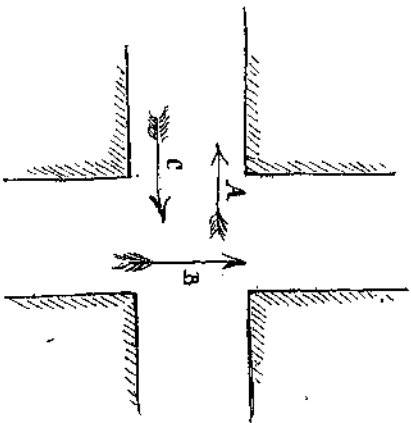
A vient de la droite par rapport à B.

B vient de la gauche par rapport à A et de la droite par rapport à C.

C vient de la gauche par rapport à *B*.

Elle devrait être adoptée par tous les véhicules sur route.

Elle est obligatoire sur l'eau où, dans le



cas de rencontre de deux bateaux, celui qui marche bâbord amure est obligé de se dérouter pour laisser passer celui qui navigue tribord amure. En régate l'infraction de cette règle entraîne la disqualification de celui qui s'en est rendu coupable.

CHAPITRE IX

L'Arrêt et la Mécanique

UN cocher doit toujours arrêter sa voiture, bien droite, derrière le cheval ou les chevaux et bien dans l'axe de la voie sur laquelle il se trouve.

On ne doit jamais s'arrêter dans une rue ou même sur une route, sans se ranger de manière à laisser la voie libre aux autres.

Quand on s'est arrêté devant un porche, il ne faut pas rester à en barer l'entrée, mais faire quelques pas en avant ou en arrière pour la laisser libre.

Il est curieux de regarder combien de chers, sans aucun souci des autres, semblent se croire seuls dans Paris.

Un facre monte les Champs-Élysées et s'arrête le long du trottoir, à droite, à cinq heures de l'après-midi, au printemps. Le cocher reçoit le prix de la course, l'emmène dans son pantalon en se renversant en arrière, se frotte les mains ou s'essuie le front, selon la température, tire sur la guide gauche d'un mouvement imprévu qui jette son cheval mors à mors avec celui d'une autre voiture qui monte et dont il interpelle l'automédon :

« Tu ne peux donc pas regarder où tu vas ? »

On ne doit jamais retourner en arrière avant de s'être assuré que la route est libre.

Quand on marche au train de 12 ou

15 kilomètres à l'heure dans cet entourage mouvant de voitures où les positions respectives varient à chaque seconde, de telle sorte que la place occupée devient libre au moment où la place vide s'empplit, on s'aperçoit bien vite que l'arrêt d'un seul véhicule désorganise l'ensemble du courant, et produit un embarras qu'on augmente quand on s'y jette. Mais si, prévoyant l'encombrement, on a ralenti l'allure, autant qu'il faut, on pourra arriver à l'endroit où il s'est produit quand il est déjà dissous, et éviter l'arrêt, la secousse et l'émotion.

Il ne faut pas s'aider de la mécanique pour l'arrêt. Ce sont les chevaux qui doivent arrêter la voiture et non la voiture qui doit arrêter les chevaux.

La mécanique est une bonne chose; mais il est ridicule de la voir employée de

manière à donner de la traction, même dans les descentes; il est malheureux qu'on oublie de la desserrer au départ ou dans les montées et on ne mérite pas le titre de cocher quand on n'est pas capable de descendre une côte sans son intervention.

J'entends continuellement des personnes louer l'habileté de leur cocher, qui se tire tous les jours à merveille de quelque grand encombrement sur le pavé de Paris, alors que d'autres avouent avec une certaine naïveté, qu'elles n'ont jamais vu le leur dans un embarras.

Eh bien! je crois plus à l'habileté de ceux-ci que de ceux-là, car s'il est adroit de se bien tirer d'un mauvais pas, il l'est encore plus de ne pas s'y mettre.

CHAPITRE X

De la bicyclette comme outil d'apprentissage

DNE des premières qualités d'un cocher est de ne s'arrêter jamais, et le meilleur moyen de l'acquiescir est de circuler dans les rues sur une bicyclette.

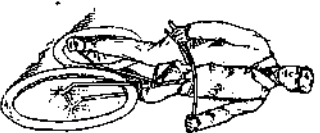
Cet instrument ne reste en équilibre qu'à la condition de rouler, en outre il est fragile, un pot de terre entre mille pots de fer.

Le bicycliste a besoin de tous ses yeux et de toute son attention pour se ménager toujours la voie libre de manière à n'être pas obligé de descendre.

Si j'avais la direction d'une vraie école de cochers, désireux d'apprendre à bien mener, je les enverrais, pour commencer, se promener dans les rues sur des bicyclettes.

On ne voit jamais un cycliste prendre sa roue dans les rails d'un tramway.

Alors, pourquoi les cochers y prennent-ils si souvent les leurs ?



C'est que les premiers risquent leur peau et les seconds leur voiture.

Je les enverrais aussi sur les grandes routes où ils ne tarderaient pas à se rendre compte qu'une distraction, fût-elle courte, suffit à vous jeter dans un fossé et qu'il faut savoir s'en rapporter aux chevaux pour juger l'effort qu'ils sont obligés de faire.

Il y a en effet des routes qui, par l'ensemble du paysage paraissent planes, tout en étant montueuses, tandis que certaines côtes très raides à l'œil, ne le sont pas en réalité.

Ne croit-on pas voir remonter des ruisseaux, qui se déroulent comme des routes sur le flanc des montagnes. Et pourtant ils descendent toujours.

Illusion d'optique !

En roulant une bicyclette sur des longues distances, on apprend qu'il faut partir en douceur, gravir les premières côtes lentement, qu'une fois mis en train on peut faire des efforts impunément, et qu'on monte les côtes presque sans les voir.

On sent qu'il faut entamer une descente avec sa machine rassemblée dans les pieds comme avec un cheval rassemblée dans les

main, si l'on ne veut pas être entraîné, perdre tout contrôle sur l'instrument ou sur l'animal et courir à une catastrophe.

Avant d'arriver au bas d'une descente, plus ou moins tôt selon l'habileté de chacun, on peut laisser rouler et remonter jusqu'à un certain point, sans qu'il soit besoin de presser sur les pédales ou de tirer dans le collier. On se rend compte qu'il faut mener les animaux comme on se mène soi-même, qu'ils ont besoin de prendre haleine comme nous, et qu'en tirant davantage de tout, les chevaux et les hommes peuvent cheminer vite et aller bien loin.



CHAPITRE XI

Du rôle du groom ou homme de suite

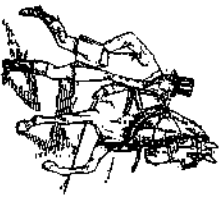
RIEN n'est plus déplaisant que de voir un maître conduire un phaéton, et le groom montrer qu'il cherche à lui faciliter la besogne, par des gestes, pour indiquer aux autres cochers que monsieur va tourner par ci, que monsieur va tourner par là, ou que monsieur va s'arrêter.

Qu'en sait-il d'ailleurs ?

Si monsieur rentre sous un porche, le groom saute lestement à terre et va pousser

au brancard pour empêcher monsieur d'accrocher.

Puisque le cocher peut conduire madame



sans aide dans Paris, pourquoi monsieur ne s'y conduirait-il pas lui-même sans aide aussi ? Quand on prend les guides, c'est

qu'on en est capable, et tout au moins faut-il ne pas avoir l'air d'un petit garçon, qui ne peut sortir sans sa bonne.

Celui qui mène doit tout seul faire son ouvrage. Il doit lui-même et lui seul faire les signes avec son fouet pour faire comprendre qu'il demande le passage ou qu'il va le fermer. Il doit seul manœuvrer sa mécanique.

Le groom doit être comme l'homme d'Horace : *Impavidus, Impassible*.

Celui qui mène est seul à savoir ce qu'il a l'intention de faire et la personne qui voudrait deviner sa pensée ou lui suggérer une idée pourrait être cause d'un accident.

J'étais un jour sur le « Magnét », le coach à 4 chevaux qui fait pendant la belle saison un service public et sportif entre Paris et Versailles.

Au départ, dans la rue de la Paix, deux lourdes charrettes débouchant en même temps par la rue Saint-Honoré à la rencontre l'une de l'autre se présentèrent au grand trot, pour couper la route du coach.

Le voyageur qui était sur le siège à côté de l'amateur-cocher lui cria : « Passez, passez ! vous avez le temps. »

L'amateur ne répondit pas, mais ralentissant son allure, sans s'arrêter pourtant,

il laissa passer devant lui les deux pesants véhicules.

Une fois sorti de cet encombrement, il dit à son voisin :

« Aurais-je pu passer tout à l'heure ? C'était possible en s'y prenant à temps, mais au moment où vous m'avez reconnu, j'en avais choisi une autre, et si je n'étais allé à abandonner la mienne pour la vôtre, il était trop tard et nous avions un accident. Laissez donc à celui qui mène la responsabilité de ses entreprises. »

Lorsqu'un maître fait des courses dans une voiture qu'il conduit, le groom doit descendre sans hésiter, se porter prestement à la tête du cheval et se camper bien en face de lui sans le toucher, toutes les fois que la voiture est arrêtée exprès.

Quand la voiture repart, sur un signe le groom se range pour ne pas gêner le mouvement et remonte à sa place au moment où elle vient, pour ainsi dire, s'offrir à lui en passant. Le maître, pour descendre, reprend les guides dans la main gauche, avec l'extrémité suspendue au petit doigt, comme pour monter, et va les passer dans l'anneau gauche de la selle du cheval attelé seul ou du mantelet du cheval de gauche dans l'attelage à deux.

C'est là qu'il les reprend lui-même, sans se les faire offrir, et les ajuste, selon les règles, toutes les fois qu'il remonte sur son siège.

Si le groom vient remplacer le maître sur le siège, il doit y monter, recevoir les guides et s'asseoir prestement sur le coussin qui lui est abandonné et qu'il rendra à son tour sans tergiversations.

Arrivé à la destination où l'on dételle, on doit, dans le cas d'un attelage à deux, déboucler l'extrémité des guides et les jeter à droite et à gauche, sur le dos de chaque cheval respectivement, en travers, en prenant garde de ne pas les laisser tomber.



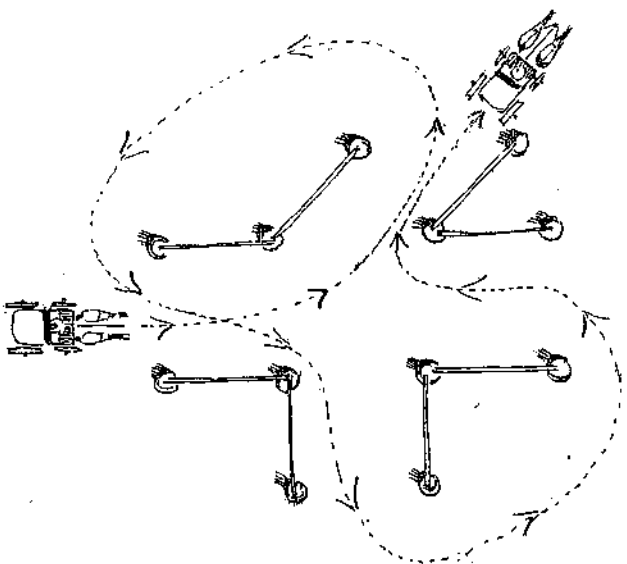
CHAPITRE XII

L'Examen pour les médailles et brevets de la Société Hippique Française

L'EXAMEN pratique que l'on fait passer aux cochers pour l'obtention des médailles et brevets délivrés par la Société Hippique Française ne paraît un peu trop sommaire.

Il consiste à laisser errer le candidat dans une partie du palais de l'Industrie réservée pour la circonstance et conséquemment convertie en un désert où il ne peut rien trouver à accrocher, quelque envie qu'il en ait.

Je voudrais, pour ces examens, établir avec des barriques un simulacre de rues de



largeur moyenne présentant les tournants les plus usuels à travers lesquels il faudrait diriger un attelage au pas et au trot, non

seulement sans rien renverser, mais encore en prenant ses tournants d'une façon correcte et en exécutant un parcours imposé dans un maximum de temps fixé d'avance. On s'est déjà servi de deux haies pour figurer un porche sous lequel on demande au cocher de rentrer sa voiture à reculons.

L'épreuve serait bien plus concluante si elle était faite avec des chevaux aveugles, car il faut bien le reconnaître les chevaux n'aiment pas les heurts et font ce qu'ils peuvent pour éviter la fâcheuse rencontre. Avec certains vieux routiers qui y voient clair il suffit d'indiquer à peu près la direction pour qu'ils se chargent du reste, tandis que des chevaux qui n'y voient pas ont besoin d'être dirigés sans relâche avec précision et sans faute ; et l'on peut être assuré que si quelque mauvais génie

aveuglait tout d'un coup tous les chevaux dans Paris, il s'en suivrait une horrible mêlée.

J'ai connu sur le coach de Versailles au départ de l'avenue de l'Opéra et à la rentrée un cheval de volée aveugle.

Jamais on n'en vit un ni plus agréable ni plus brave.

Il descendait les Champs-Élysées et venait de l'Arc-de-Triomphe à la place de l'Opéra en quinze minutes, à travers les Champs-Élysées et les rues de Rivoli et de la Paix, à six heures du soir, la tête haute, les oreilles piquées en avant, la queue en l'air, d'une allure brillante et assurée, sans le moindre souci des voitures qu'il entendait rouler autour de lui et dans lesquelles la moindre distraction du cocher pouvait le jeter à chaque pas.

Il fleurissait l'attelage.

On pouvait avoir confiance en lui, il avait confiance en vous ; mais il eût été dommage de le tromper, car il aurait pu perdre sa bravoure et ne plus oser se porter en avant avec sa belle assurance.

Faute de chevaux aveugles, on pourrait pour les examens se servir de chevaux momentanément privés de la vue pour la circonstance, comme on fait pour rendre borgnes les chevaux employés dans les courses de taureaux en Espagne.

Comme corollaire à ces examens, je voudrais voir établir dans les mêmes conditions un concours de menage avec les seuls chevaux de 4, 5 et 6 ans inscrits au catalogue, de façon que les primes distribuées seraient encore une récompense pour l'éle-

vage du cheval français et un moyen de le mettre en valeur.

Je crois même qu'un autre concours international à un, à deux, et surtout à quatre trouverait des concurrents et attirerait dans l'après-midi la foule au Palais de l'Exposition pour contempler ce spectacle renouvelé des Anglais, des Américains et des Belges.

En effet, voici ce qu'ont raconté les journaux de Londres à la date du 25 mai 1896 :

« Des centaines de personnes se sont rendues dans l'après-midi du samedi, 23 mai, sur le magnifique terrain du Ranelagh-Club, pour voir le concours de menage des dames.

« Le parcours de cent quatre-vingts mètres de longueur passait entre des tonneaux figurant une rue tortueuse de huit pieds six

poices (2 mètres 55) de largeur et se terminant par une ligne droite entre deux rangées de piquets, avec six pieds six poices (1 mètre 95) seulement d'écartement.

« Le prix pour chevaux attelés seuls a été si bien disputé que lord Lonsdale qui remplissait les fonctions de juge, s'est vu obligé de faire recommencer le parcours à plusieurs concurrentes avant de pouvoir les placer.

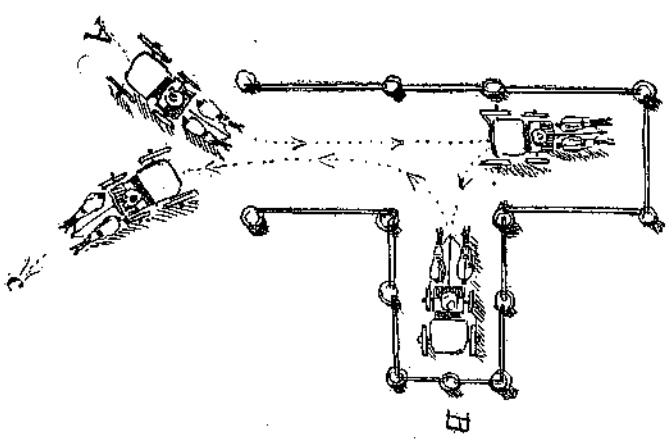
« Enfin, Mme Fitzclarence a été déclarée première et Mlle Staughton seconde.

« Le concours le plus intéressant a été celui du menage à quatre.

« Le premier prix a été pour Mme F. Mackey qui avait l'avantage de conduire ses propres chevaux, tandis que les trois autres concurrentes se servaient d'un attelage qu'aucune d'elles ne connaissait. »

132 L'EXAMEN POUR LES MÉDAILLES

Au dernier concours hippique de Bruxelles, on avait aussi fait un tracé pour un concours de ménage.



Au mois de mai 1894, M. Tiffany organisa au concours hippique en plein air de

ET BREVETS DE LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE 133

New-York (open air horse-show), une affaire du même genre pour amateurs et professionnels.

Le clou de la réunion était un espace fermé pour les attelages à quatre.

Il fallait entrer en A,

Remiser à reculons sa voiture en B,

Sortir par C,

En trois minutes.

En s'y prenant bien, on pouvait le faire en une minute; mais en s'y prenant mal, on ne pouvait pas s'en tirer.

Il y avait trois juges, l'un pour le manement du fouet, l'autre pour celui des guides, le troisième pointait le temps au chronomètre.

Le public, prenant intérêt à la chose, regardait sa montre avec anxiété.

Ce fut un immense succès.



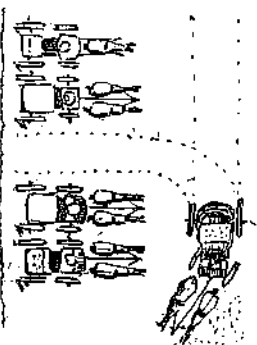
CHAPITRE XIII

De la manoeuvre du remisage

La manoeuvre du remisage est presque totalement inconnue des maîtres, et c'est toujours un étonnement pour moi d'entendre des amateurs en parler comme d'un mystère auquel tout le monde ne peut pas être initié. Pourtant il n'y a qu'à regarder à Paris et en province les omnibus et les fiacres s'aligner à leurs places respectives dans les gares pour se rendre compte que tous ceux qui veulent s'en donner la peine peuvent l'apprendre.

Les professionnels connaissent mieux la manœuvre parce qu'ils la pratiquent à la main pour remiser leurs voitures.

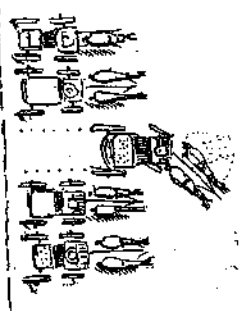
A Paris, elle leur est indispensable pour se placer dans les files.



Pour se placer dans une file entre deux voitures il faut passer sur le front de cette file et s'arrêter au moment où l'essieu des roues de derrière a largement dépassé le timon d'une voiture à deux chevaux ou la tête du cheval attelé seul de la voiture destinée à être à droite si la file est à droite.

Faire obliquer le timon à droite.

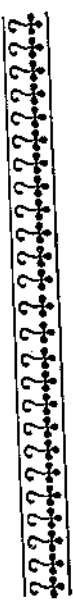
Reculer, ce qui amène la voiture dans une position où l'on n'a plus qu'à redresser ses chevaux et reculer en ligne droite.



Pour entrer à reculons sous un porche ou dans une remise, il faut faire les mêmes mouvements, en commençant par arrêter les roues de derrière à la hauteur d'un des montants de la porte.

Mais il y a une grande difficulté, c'est qu'on demande de faire reculer une voiture à des animaux qui ne sont seulement pas capables de se reculer eux-mêmes, ne

l'ayant pas appris; car c'est toujours la même chose, on ne veut pas apprendre, on ne veut pas instruire; tandis que si l'on était, pour peu que ce soit, homme de cheval, on se mettrait à l'A, B, C, et l'on serait étonné de voir combien de choses sont simples quand elles sont démontrées par des maîtres qui les connaissent vraiment.



CHAPITRE XIV

L'attelage à trois

LE menage à trois chevaux de front est le moins sportif de tous les menages. Et il y a des jours où le cheval du milieu, enveloppé de la vapeur de ses deux compagnons, pris entre eux comme entre des paravents, sans pouvoir profiter de la brise pour se rafraîchir et se sécher, doit souffrir de la chaleur comme dans un bain turc.

Mais bien des personnes en raffolent parce qu'elles s'imaginent que trois chevaux ainsi attelés font plus de force que quatre.

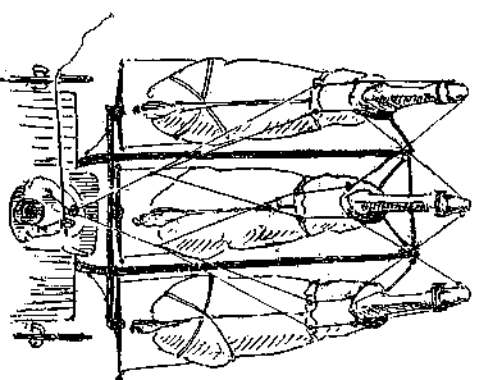
Les directeurs de la Compagnie des Omnibus ne sont pas, en tout cas, de cette opinion, car ils savent très bien mettre quatre chevaux, deux par deux, sur les voitures où l'ouvrage leur paraît trop fort pour trois. Et mon avis est qu'avec certains caractères on obtiendrait un meilleur travail en mettant deux chevaux au timon et un cheval en volée ou même, comme sur maintes charrettes en Angleterre, avec un limonier dans les brancards et deux chevaux en volée.

Seulement, pour ces menages en grandes guides il faut un savoir-faire qui n'est pas requis pour mener trois chevaux de front.

Encore faut-il que ces trois chevaux soient de même tempérament et bien ajustés. Il n'est pas plus facile de faire faire un bon ouvrage à un cheval du milieu trop froid

qu'il n'est aisé de l'empêcher d'en prendre plus que sa part s'il est trop ardent.

La Compagnie des Omnibus de Paris qui



est à même de mettre ensemble des animaux qui s'entendent et de les accorder par un travail très régulier, obtient un excellent résultat et même un bel effet à l'œil par ces attelages à trois chevaux pour traîner ces

lourds véhicules auxquels deux chevaux ne suffiraient pas.

C'est par mesure d'économie que la Compagnie a supprimé les ceillères, économie de cuir dont le résultat inattendu a été une économie de chevaux bien plus considérable que l'autre.

Tout le monde a pu constater que si ces omnibus roulent assez facilement une fois en marche, ils ne s'y mettent pas toujours sans quelque peine et que l'effort simultané des trois chevaux est nécessaire.

En s'employant l'un après l'autre, ils n'arrivent à rien qu'à des efforts stériles souvent suivis de boiterie.

La suppression des ceillères permet aux chevaux de voir le cocher, d'être ainsi plus en communication avec lui et de lui obéir

avec un ensemble qui, en répartissant le travail, le rend plus léger.

Ces cochers d'omnibus ont une manière particulière à eux de tenir les guides et de mener.

Elle s'adapte bien à ce qu'ils ont à faire, car ils dirigent sagement, sûrement et vite, leurs lourdes charges à travers Paris, ce qui n'est pas toujours facile.

La *Revue des Haras* et le *New-York Herald* ont publié récemment des articles sur les inconvénients des ceillères et la possibilité de les supprimer. Il est certain que les chevaux de selle, dans presque tous les pays, et les chevaux d'attelage dans plusieurs (témoin la Russie), marchent sans cet appendice.

Cependant je crois qu'en France nous le conserverons longtemps encore, parce que

l'œil le demande et que les cochers, sinon les chevaux, en ont besoin.

Je parle de l'œil du public, qui trouve qu'un cheval attelé sans ceillères n'est pas joli, et nous sommes tellement habitués à l'ensemble du harnais qu'il est difficile de le modifier pour une voiture qui a la prétention d'être bien attelée.

Les chevaux de ceux qui attèlent sans prétention peuvent s'en passer, à la condition toutelois de ne pas avoir derrière eux des cochers dont les gestes incohérents et excentriques pourraient les agacer, pour peu qu'ils soient nerveux, et leur faire croire qu'on leur demande de galoper au moment où il faudrait qu'ils se tiennent tranquilles.

Il me souvient que j'ai possédé et que j'ai attelé un grand beau cheval bai,

auquel il arrivait, par des jours de grande chaleur et de grand soleil, de s'arrêter tout d'un coup. Sa tête se levait en l'air, agitée d'un tremblement nerveux ainsi que tout son corps. La crise durait quelques instants; il en sortait inondé de sueur et reprenait sa route comme si rien ne s'était passé.

M. Eugène Vimont, auquel je racontai la chose, me dit :

« Otez-lui les ceillères.

« Pourquoi ?

« Je ne sais pas pourquoi, mais je sais qu'il faut les lui ôter. Celui qui m'a appris cela n'a pas pu me dire pourquoi, mais il s'en était bien trouvé et moi aussi. »

J'enlevai les ceillères, sans savoir pourquoi, et je m'en trouvai bien à mon tour, car depuis lors le cheval n'eut jamais la

moindre crise. Monté, il n'en avait jamais eu.

Trois chevaux sur un break, ne sont pas nécessaires ; et tout dernièrement, sur une route montueuse de 24 kilomètres, j'ai constaté qu'un omnibus de famille chargé de 11 personnes et de quelques bagages demandait grâce avant les deux chevaux qui le traînaient, car alors que ces derniers, d'espèce plutôt légère pourtant, trottaient sans se faire prier et sans se mettre en sueur, la voiture au moindre cahos se plaignait à sa manière en imprimant aux voyageurs une secousse sèche qui montrait péremptoirement que ses ressorts en avaient assez.

Il y a bien des voitures qui ne peuvent pas suivre le train et j'en connais plusieurs qui chavireraient, surtout dans une des-

cente, à une allure à laquelle on peut galoper les chevaux sur la route pour les distraire et les dégourdir un brin.





CHAPITRE XV

Essai sur les longues guides

LE 14 mars 1875, l'Ecole de cavalerie de Saumur vint à Nantes pendant le concours hippique donner un carrousel en présence du Ministre de la guerre. Il y eut des courses de bagues, de têtes et de javelots, une reprise de sauteurs en liberté, et toutes les manœuvres qui font partie d'une pareille solennité.

Mais ce qui m'intéressa le plus, ce fut la reprise de manège par les écuyers du cadre d'or.

Elle me parut courte. Elle fut simple, en tout cas, sans aucun de ces gestes avec lesquels les mauvais écuyers de cirque tirent des exclamations de la poitrine des spectateurs éblouis, car à l'Ecole de cavalerie de Saumur on enseigne qu'il faut se remuer le moins possible sur son cheval, comme il faut le moins possible, se remuer sur un siège.

J'avais pensé retrouver leurs noms et ceux de leurs chevaux dans les archives de l'Ecole; mais ils n'y sont pas conservés et c'est grâce aux souvenirs complaisants du colonel comte de Piolant que j'ai pu reconstituer un tableau qui intéressera, je l'espère, non seulement tous ceux qui se rappellent cette époque déjà lointaine, mais encore les plus jeunes qui en entendent parler.

Ecuyers du Cadre d'or au Carrousel de Nantes en 1875

MESSIEURS	MONTANT		EN 1897
De BELLEGARDE.....	Aquilon.....	a été écuyer en chef à l'Ecole de Saumur.	S.-direct. des remontes.
JOANNARD.....	Longsur.....	a pris sa retraite comme chef d'escad. pour raisons de santé	
D'AVIAU DE PIOLANT.	Gentleman..	a été écuyer en chef à l'Ecole de Guerre et à l'Ecole de Saumur	Colonel du 14 ^e Hussards.
De SESMAISONS.....	Etourneau..	a été écuyer en chef à l'Ecole de Guerre.....	Colonel du 27 ^e Dragons. Colonel du 4 ^e Dragons.
DE WITTE.....	Raoul.....		
DE VAULOGÈ.....	Yellow-Jack	a été écuyer en chef à l'Ecole de Guerre.....	Chef d'escadrons, écuyer en chef à l'Ecole de Saumur. Chef d'escad. au 29 ^e Drag. Mort.
SIEYES.....	Le Chat.....	a été capitaine au 2 ^e chasseurs	
DE CAHOUE.....	Betting.....	a été écuyer en chef à l'Ecole de Saumur.....	Lieut.-colonel du 12 ^e Huss.
DE CANISY.....	Pas-de-Calais		

Vingt ans écoulés, je les revois encore :

Ils s'avancèrent de front et au pas, en culotte blanche, éperons d'or, le chapeau en bataille et se portèrent ensemble à droite puis à gauche par un mouvement oblique où le calme de chacun produisait un effet d'ensemble d'une tranquillité imposante et superbe.

Pas une jambe, pas une main d'homme, pas une tête, pas une queue de cheval ne remua.

Les jambes des chevaux, tous de pur sang, bougeaient seules par un mouvement qui semblait automatique pour produire un déplacement.

Ils avançaient et obliquaient comme des St-Cyriens à la parade.

J'étais, loin des exercices forains où l'homme agite corps, bras et jambes sur un

animal qui proteste par sa position de tête et les tortillements de sa queue contre les mouvements désordonnés qu'on lui inflige.

Plus tard, je me rappelle avoir remarqué la manière dont M. Mackensie-Grievies circulait dans le faubourg Saint-Honoré où je le rencontrais souvent, au milieu des voitures.

Quand il avait à se déplacer de côté, son cheval se portait tout entier à droite ou à gauche, au trot par ce même mouvement oblique que j'avais tant remarqué au carrousel de Nantes et reprenait son mouvement en avant dans le passage qu'il avait trouvé.

C'était charmant.

Eh bien ! c'est la faculté de ce mouvement oblique, la faculté de se mouvoir à droite et à gauche tout d'une pièce, jointe

à celle de se porter en avant et à reculer que doit posséder tout cheval de selle ou d'attelage avant d'être considéré comme dressé.

J'entends bien parler de chevaux qui en savent beaucoup plus long, mais j'en vois surtout qui n'en peuvent faire que beaucoup moins.

On les blâme, on accuse leur manque de sensibilité, sans penser que cette sensibilité est faite en grande partie de la facilité que l'animal a à se déplacer.

Avant de demander un mouvement, prenez donc au cheval la manière de le faire.

Pourquoi, par exemple, voulez-vous qu'un cheval sans dressage que vous touchez de l'épéron à gauche se porte à droite et *vice versa*.

Il se portera en avant ou se couchera sur la jambe qui le pique ou même cherchera à chasser la douleur comme une mouche à coups de pied.

Pour apprendre au cheval à se mouvoir de toutes façons, il existe un moyen tellement simple, tellement pratique et surtout si rapide dans ses résultats, que je suis étonné de ne pas le voir plus appliqué et plus connu.

D'autres avant moi ont parlé des *longues guides*, je veux en parler à mon tour. C'est la répétition des coups de marteaux qui fait entrer les clous.

Dans « *Riding* » (l'équitation) par le duc de Beaufort, vous voyez un homme courir derrière un cheval qui saute à travers champs dirigé par de longues guides.

En 1887, le marquis de Mauléon a pu-

blié une brochure intitulée : *Dressage de quatre chevaux en douze heures.*

Le titre m'avait fait peur, je l'avoue, mais l'ayant lue, j'ai compris qu'elle n'était pas un paradoxe.

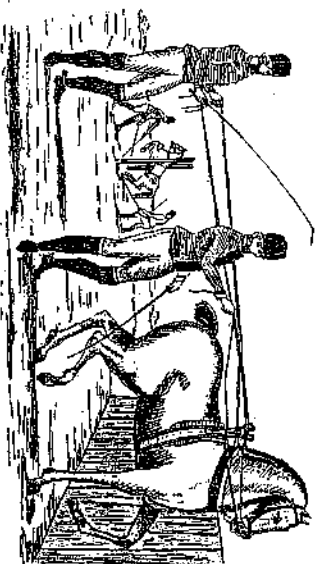
Certes, il est besoin d'un homme adroit pour mener à bien en si peu de temps l'équise d'un dressage, car, quoi qu'on en dise, il ne faut pas seulement un lièvre pour faire un civet, il faut encore un cuisinier, mais la logique de l'enchaînement des moyens est irrefutable et les résultats vrais, montrent une fois de plus que qui peut le plus pourrait le moins.

Le livre le plus complet sur ce travail des longues guides est celui d'un Anglais, le capitaine M. H. Hayes.

Dans l'ouvrage publié à Milan en 1805 et que j'ai déjà cité, *Scuola equestre*, de Fede-

rico Mazuchelli, on voit deux hommes à pied dressant un cheval au moyen de longues guides attachées à un caveçon.

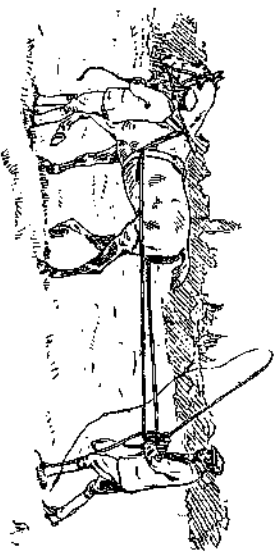
Encouragé par les conseils que j'avais trouvés dans les écrits du duc de Beaufort,



du marquis de Mauléon, du capitaine M. H. Hayes et du signor Federigo Mazuchelli, j'ai essayé du dressage avec des longues guides et les résultats ont été si surprenants et si prompts que je me laisse entraîner

à parler un peu de ma propre expérience.

Il faut mettre au cheval en dressage un bridon d'écurie, un collier muni d'attelles et un surfaix portant un anneau de chaque côté à la hauteur du flanc. Vous attachez



les longues guides au bridon après les avoir passées dans les anneaux du surfaix et des attelles. Pour obtenir un bon glissement, les anneaux seront en métal et les guides en cuir. Chaque guide aura 7 mètres 50 c. de longueur. Elles seront réunies à leur extrémité.

Le rôle du collier est d'empêcher les guides de prendre une direction basse portante trop le cheval à baisser la tête, ce qui arriverait si les longues guides allaient directement de sa bouche aux boucles à la hauteur des flancs.

Le rôle des boucles du surfaix est de maintenir les longues guides sur les cuisses à la hauteur des traits.

Je conseille de mettre aux boulets des guêtres à la marche.

Dans les premiers essais, surtout quand on manque d'expérience, un cheval peut se donner des coups qu'il est prévoyant d'arrêter.

Entrez dans un manège, dans une prairie, dans tout endroit où vous aurez un bon sol, et demandez au cheval de marcher en

cercle autour de vous, à droite ou à gauche
Supposons que c'est à gauche.

La guide droite traînera sur ses jarrets
et provoquera peut-être une révolte.



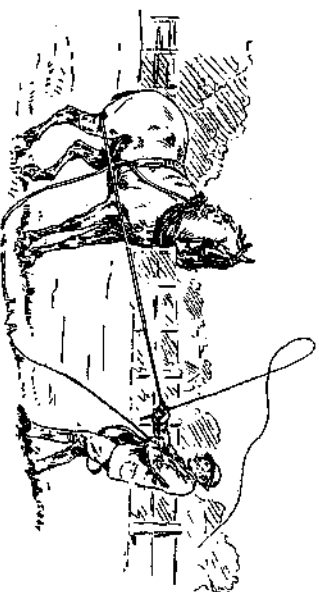
Quelle qu'elle soit, résistez. Pas de cession. Prenez de l'aide, s'il le faut.

Vous êtes le maître, à une condition pourtant, c'est de ne lutter qu'avec la guide gauche pour maintenir le cheval sur le cercle à gauche ou avec la guide droite pour le maintenir sur le cercle à droite.

Si vous étiez derrière lui, tirant égale-

ment sur les deux guides, vous ne pourriez pas résister, vous seriez emporté.

Prenez garde aussi à ne pas vous prendre les pieds dans les guides, à ne pas tomber. Vous seriez traîné comme un fétu.



Dans un espace restreint et clos, avec un aide, il n'y a pas de danger et c'est pour cela que j'engage à en choisir un pour débiter.

Si le cheval vous fait face, s'il tourne sur lui-même résistez toujours, laissez-le s'entortiller dans les longues guides; elles sont

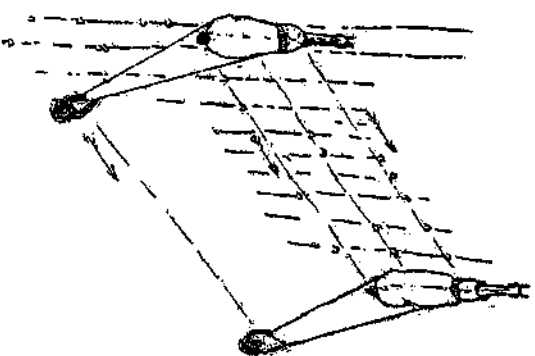
en cuir et plates et ne peuvent le blesser. Je ne vais pas jusqu'à chercher à le jeter par terre, mais je ne crains pas la chute.



Tombé ou resté debout entortillé dans les longues guides de manière à craindre de tomber, l'animal est à votre merci ; vous seul pouvez le tirer d'affaire, c'est l'intimisation par le système Rarey, et sa soumission vous est dès lors acquise.

Portez-le en avant dans l'endroit clos ou sur la route.

La route a des avantages, surtout avec un cheval en service qui étant habitué à la suivre se portera de lui-même en avant.



Vous vous placez derrière le cheval, un peu à droite et vous tirez sur la guide droite. Le cheval obéissant esquisse un mouvement à droite. C'est alors que vous

tirez sur la guide gauche qui l'enveloppe et que, par une traction combinée des deux guides vous le portez tout entier, tout d'une pièce à droite.

Par un mouvement contraire, après avoir indiqué la direction avec la guide gauche, vous portez votre cheval tout entier et tout d'une pièce à gauche et vous pouvez, alternant les mouvements de gauche à droite et de droite à gauche, suivre la route en n'avancant à chaque traversée, qu'autant qu'il est utile pour conserver un peu d'impulsion en avant.

Cela s'obtient sans résistance, sans mauvaise humeur, sans fouaillement de queue.

Le cheval se débrouille et apprend tout seul à passer ses jambes pour faire ses pas de côté qu'il exécutera autant que vous les lui demanderez.

Dès lors vous pouvez le monter et sur la moindre indication de la rêne droite pour aller à droite avec un appui de la cravache sur la cuisse gauche, il se portera tout entier et tout d'une pièce à droite.

Et par le mouvement contraire, il se portera à gauche.

La femme la plus inexpérimentée porte ainsi son cheval obliquement à droite et à gauche dès qu'on a montré aux deux comment faire.

Plus tard un homme pourra remplacer la cravache par une pression de jambe à laquelle le cheval obéira encore sans hésiter.

Pour le faire reculer, il faut se placer derrière l'animal et tirer sur les longues guides.

Il pourra résister à cette pression directe.

Mais en vous déplaçant à gauche et en faisant une pression sur la cuisse droite avec la guide droite vous obtiendrez un mouvement de recul vers la gauche. En vous déplaçant à droite et en faisant une pression sur la cuisse gauche avec la guide gauche, vous obtiendrez un mouvement de recul vers la droite.

Et par une série de ces mouvements alternés vous obtiendrez bientôt un recul droit.

Dans maints traités, j'ai lu qu'il ne faut pas insister dès qu'on a demandé et obtenu la moindre chose.

A ce compte-là un dressage peut durer longtemps.

Avec les longues guides vous pouvez demander et insister.

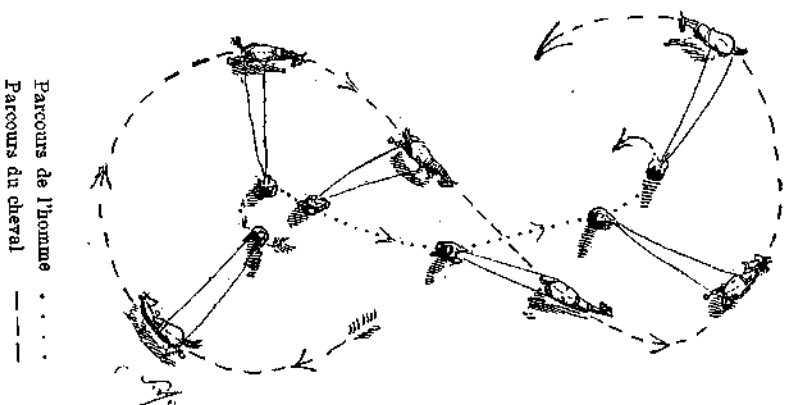
Je n'ose pas dire tout ce qu'on peut demander et obtenir en une séance.

Quand le cheval recule bien tout seul, vous pouvez le monter et lui demander de reculer en tirant sur les deux rênes également. Il reculera.

Habitez votre cheval à tourner en cercle autour de vous à toute allure.

La guide droite quand il tourne à gauche, la guide gauche quand il tourne à droite traîne toujours sur les jarrets et tout de suite amène une indifférence dont l'heureux résultat sera qu'à l'attelage il n'aura plus envie de ruer si par hasard quelque chose lui touche les jambes.

Quand il galope franchement à gauche et franchement à droite, mettez-le au galop en cercle à droite. A un moment donné, laissez-le galoper sur la ligne droite et



demandez-lui un changement de direction à gauche. Il changera de pied pour galoper à gauche.

Par un mouvement contraire vous le remettrez à galoper sur le pied droit.

Alors vous pourrez le monter et lui indiquer, étant sur son dos, les mouvements que vous lui demandiez étant à terre. Il les exécutera de la même façon. C'est fatal.

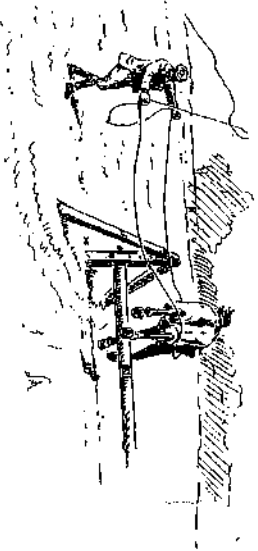
Pour sauter, faites tourner le cheval en cercle autour de vous à proximité de la barrière, de manière qu'en vous portant de deux pas en avant vous ameniez le cheval juste en face de cette barrière.

Faites cela au pas, au trot, au galop sur une barre très basse d'abord que vous élèverez peu à peu ensuite.

La barrière doit être sur des poteaux reliés au sol par des rampes sur lesquelles les

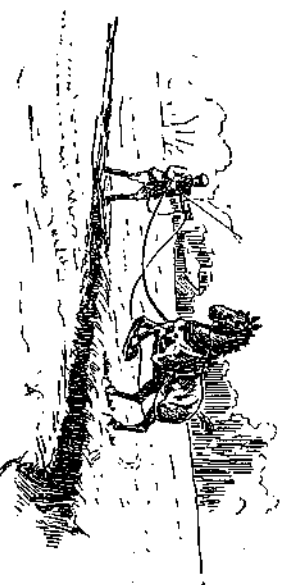
guides glissent au moment du saut. Elles s'accrocheraient à des poteaux sans rampes.

Un bon fouet pour mener à quatre est bien plus commode à manier qu'une chambrière qui est lourde.



Je n'ai pas besoin de dire que vous pouvez faire aussi sauter la rivière; mais je puis vous assurer que vous amèneriez votre cheval à sauter droit et franchement et que vous auriez la satisfaction de sentir que vous l'avez dans les mains et pour ainsi dire dans les jambes car, avec le fouet et les

longues guides qui s'allongent sur les flancs et les cuisses, on entre avec lui dans une communication si parfaite qu'il semble qu'on soit dessus. C'est une quasi-manière



de monter à cheval pour ceux auxquels une infirmité ne permet plus de se mettre en selle, et de franchir des obstacles pour ceux qui ont peur de la chute. C'est de l'équitation de fantassin. Mais il ne faut pas craindre de courir un peu et de se mettre en nage dans une première séance.

Avant de terminer, je veux citer deux faits, qui nous ramèneront au menage, objet de ce petit travail et dont je suis moins loin qu'on pourrait croire.

Au moment du concours hippique de Nantes, au mois de mars 1896, M. Poydras de la Lande me conduisit au château de la Gascherie, dans un tilbury attelé d'un cheval qui, lorsqu'on lui demandait de se porter à droite, répondait en tournant la tête et l'encolure dans cette direction, sans déplacer son corps, de sorte qu'on ne pouvait pas se ranger des voitures qu'on voulait éviter.

Au quatrième kilomètre, il me fit l'observation que son cheval était dangereux.

C'est ce que je trouve, lui répondis-je, et timidement (on a toujours l'air si mal

venu à jouer le rôle de donneur de conseils) je hasardai :

« Je crois qu'on pourrait, en s'en donnant la peine, faire passer ce défaut. » Et j'expliquai qu'à mon avis, l'animal n'était probablement pas capable de faire mouvoir son corps obliquement de côté, et qu'à plus forte raison il ne savait comment faire mouvoir à la fois son corps et la voiture. Après lui avoir indiqué en quelques mots le dressage au moyen des longues guides, tel que je l'ai décrit ici, j'ai eu la satisfaction de le revoir à Paris, au mois d'avril, et de l'entendre me dire qu'en une seule courte séance le cheval avait été guéri.

Le résultat a été tel, ajouta-t-il, que j'en voyai immédiatement chercher le cheval d'un de mes voisins qui, ayant, assurait-

on, une barre cassée se jetait brutalement à droite quand on le sollicitait à gauche et que personne ne pouvait plus mener. Après quelques séances, le cheval obéissant à gauche aussi bien qu'à droite, n'avait plus de défense et était redevenu facile à conduire.

M. Poydras de la Lande et son piqueur Alexis qui avait tenu les longues guides et obtenu ces deux redressements, avaient eux-mêmes peine à y croire. Le second cheval, qui au début avait essayé de se débattre, s'était entortillé les guides dans les jambes jusqu'à se mettre dans l'impossibilité de remuer. Il avait fallu le reprendre, et cette leçon par intimidation ayant produit l'effet que j'avais fait prévoir, le cheval avait écouté tranquillement la suite de ce qu'on avait à lui demander.

On a bien vite dit qu'une barre est cassée quand on n'a, le plus souvent, affaire qu'à une contraction musculaire.

Un de mes voisins, en Bretagne, avait aussi, lui, un cheval avec une barre cassée à gauche, disait-on. De sorte que de ce côté, lui non plus, n'obéissait ni à la selle ni à la voiture et que, même quand on lui demandait de venir à gauche, il se jetait à droite, de façon si dangereuse qu'on n'osait plus s'en servir.

Je le fis amener et après une petite séance dans les longues guides, je lui fis faire au trot des 8, monté et attelé, dans un espace très restreint.

M. Henri Le Cour, maire et conseiller général, qui prouve par la manière dont il s'occupe des intérêts qui lui sont confiés,

que pour être homme de cheval on n'en est pas moins bon administrateur, m'écrivit :

« Avec les longues guides, plus de chevaux rétifs. Je viens encore d'en faire l'épreuve sur un cheval manqué à son début et dont personne ne pouvait plus rien faire. Il reculait à la cravache et à l'éperon. Au fouet il refusait de se porter en avant.

« Avec les longues guides, un dumb-jockey et une bonne chambrrière, je l'ai porté en avant dès le début.

« Je dois même ajouter qu'ayant bien ajusté mes guides, la queue et les jarrets les ont maintenues à la bonne place et j'ai pu le faire ruer sans inconvénient jusqu'à ce qu'il y renonce.

« J'ai pris aussi dans les longues guides un poulain de deux ans n'ayant jamais rien fait, et qui a commencé par se défendre en

ruant. Mais poussé immédiatement en avant avec une bonne chambrrière, il s'est calmé et j'ai pu le conduire dans l'avenue



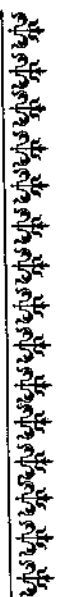
où je l'ai porté à droite et à gauche comme j'ai voulu. »

La leçon avait duré une demi-heure, en présence du vicomte du Halgouët et de M. Roger de Rengervé.

Et M. de Salins, lieutenant au 35^e régiment d'artillerie, après m'avoir raconté qu'il avait fait l'application des longues guides sur un cheval rétif à l'attelage, et

qu'en un instant il avait remis à marcher à souhait, a ajouté : « Le fait d'avoir obtenu un pareil résultat en dix minutes prouve l'excellence du système, puisque je m'en servais pour la première fois et après une seule démonstration. »

Je ne veux pas m'étendre davantage sur ce chapitre, j'en ai dit assez pour ouvrir devant ceux qui voudront bien en essayer un vaste champ de découvertes.



CHAPITRE XVI

Peut-on atteler les chevaux que l'on monte ?

JE veux dire : Peut-on atteler les chevaux que l'on monte sans nuire à leurs qualités de chevaux de selle ?

Voici des faits.

CHEVAUX DE CONCOURS

En 1874 un Anglais amena pour courir la coupe au concours hippique un grand cheval bai qu'il appelait *Gay-Lad*.
C'était un merveilleux sauteur qui resta

en France à l'équipage du Lude où l'on parle encore de lui ; mais il fut battu dans la coupe par une petite jument de la Loire-Inférieure, nommée *Fantaisie*, appartenant à M. Brard, qui l'attelait régulièrement. Le grand sauteur anglais avait un quart de faute, la petite jument française n'avait rien. Pour battre un pareil rival elle avait nécessairement la plénitude de toutes ses qualités. L'attelage ne lui avait pas nu car en aucun cas elle n'aurait pu mieux faire.

Une célébrité des concours hippiques, *Houlette*, fille d'une jument qui avait servi dans la cavalerie française et de *Cyrus*, pur-sang anglo-arabe, appartenant au vicomte Charles de Cuverville, a débuté à quatre ans en 1891 en gagnant à Nantes le prix des Dames, à Rennes le

prix des Habits rouges et à Saint-Brieuc la coupe et le prix des Dames.

En 1892 et jusqu'en 1895 elle a remporté une longue série de prix parmi lesquels je ne veux citer que les plus importants :

LA COUPE A RENNES.
 » A ANGERS.
 » A VANNES.
 » A SAINT-BRIEUC.

ETC., ETC., ETC.

Entre tous ces concours elle était régulièrement attelée; de sorte que son temps se passait partie entre les brancards dans un service un peu terre à terre et partie en l'air, par dessus des obstacles d'un mètre 20 centimètres de hauteur sans en effleurer les taquets.

Comme *Fantaisie*, comme *Houlette*,

comme tant d'autres, *Nicéphore* était régulièrement attelé, en 1879, 1880 et 1881 alors qu'il gagnait un premier prix à Paris et trois à Nantes.

Une fois même, au concours hippique de Paris, la journée menaçant de finir de trop bonne heure, le président créa, séance tenante, des prix supplémentaires pour lesquels on se mit en quête de concurrents.

On trouva *Nicéphore* avec un camarade à la porte du Palais de l'Industrie sur un coupé qu'ils allèrent remiser bien vite et *Nicéphore* revint sellé et bridé faire un très bon parcours, que le camarade aurait pu faire comme lui.

J'ai la liste complète des prix remportés par *Luther* dans les concours. Je l'avais demandée au vicomte de Cousnon avec

l'intention de la publier tout entière, mais je recule devant sa longueur.

Elle contient :

LA COUPE A SAINT-MALO.

- » A RENNES.
- » A ANGERS.
- » A BREST.
- » A VANNES.
- » A SAINT-BRIEUC.
- » A ORLÉANS.
- » A PARIS, ETC., ETC.

Au total 80 prix représentant une somme de 19.075 francs.

Mais je ne puis résister au plaisir de citer quelques-uns des passages de la lettre qui accompagnait l'envoi de cette liste.

« Maintes fois j'ai été frappé du résultat que l'on peut obtenir par l'attelage des chevaux de selle.....

« Je crois pouvoir dire que, sans l'atte-

lage, je ne serais jamais arrivé à être maître du caractère de *Luther*, tant je le sentais prêt à la révolte et en arrière de la main.....

« J'ajouterai que longtemps, bien longtemps je n'ai pu monter le cheval qu'après l'avoir fait travailler précédemment attelé. Je le trouvais alors plus équilibré, moins sur ses jarrets et par conséquent un peu plus dans la main.....

« Je finis en vous disant que je monte rarement mon cheval en dehors des concours. Je fais même une partie de sa préparation attelé, ne le montant pour ainsi dire que pour le galoper.

« *Luther* est un carrioleur infatigable et toutes mes longues courses sont pour lui sur une charrette légère.

« Néanmoins je crois pouvoir dire que

le cheval est extrêmement souple, équilibré et mis. »

.....
Luther, né dans la Nièvre, en 1885, fils d'un cheval de pur-sang nommé *Volage*, n'est pas une exception, c'est le résultat d'un dressage raisonné fait d'une façon méticuleuse par un homme qui nous a prouvé son habileté en façonnant un autre animal : *Patrick*, déjà gagnant de la coupe à Brest en 1895 et de la coupe à Rennes en 1896.

« J'attelle aussi *Patrick*, m'écrit-il, mais moins, le cheval étant déjà beaucoup trop porté sur l'avant-main. Je m'en sers à la charrette pour lui reposer les reins et les boulets antérieurs. »

Patrick avait fait son parcours sans faute pour le prix de la coupe en 1896 à

Rennes, quand *Dolly*, au lieutenant Haentjens, fit elle aussi un parcours sans faute et plus vite, ce qui la classait première jusqu'au saut de la rivière où elle déplaça bien peu la haie, laissant par ce fait la victoire à son concurrent.

Cette *Dolly*, née à Corlay, avait été la jument d'armes de M. Haentjens alors qu'il était élève à Saumur. Il l'attelle.

« Le gros avantage que j'y vois, dit-il, c'est de pouvoir lui donner un travail de souffle en lui faisant faire des temps de trot beaucoup plus longs que montée, tout en lui ménageant davantage les membres. »

Du reste une preuve que ce travail doit être bon c'est qu'en 1895, après avoir été uniquement attelée pendant trois mois elle arriva au concours de Dinan où elle gagna le prix des Habits rouges et la

Coupe, battant des chevaux tels que *Houlette*, *Luther*, *Patrick* et *Nébuleuse*.

La même année à Nantes, après avoir remporté un premier prix d'attelage elle gagna le prix des Dames, battant *J'y suis*, *Zamora*, *Darling III*, *Jaguar*, etc.

Je pourrais citer *Paddy* à M. Vignole, qui faisait son service de coupé, et bien d'autres qui ont brillé dans les concours ; mais je ne dois pas parler du cheval de selle dans ce seul emploi, je veux examiner s'il y en a d'autres qui s'accordent avec un travail à la voiture.

CHEVAUX DE COURSES

Les frères Huon, Jean et Guillaume, ont eu une petite jument de demi-sang, *Fleur-de-Marie*, qu'ils ne faisaient jamais monter

à l'entraînement n'ayant pas l'homme de poids léger qui eût été nécessaire.

Pendant cinq ans elle a fait tout son travail à la voiture, prenant de même ses galops sur la Lieue de Grève, au bord de la mer, tout près de Plestin, dans le Finistère, montée seulement pour courir des courses d'obstacles et les gagner.

Un jour, son jockey, un nommé Even, étant chargé de la mener de Plestin à Ros-trenen, pour y courir, entreprit de faire la route de 72 kil. sur sa bicyclette et de la conduire en main. Mais au bout de 15 ou 16 kil. ennuyé de tenir la longe, il la lâcha et la jument le suivit pendant le long trajet qui restait à faire et gagna le lendemain la course dans laquelle elle était engagée. Maintes fois, j'avais entendu raconter que le baron Finot avait gagné des courses

avec des chevaux dételés pour la circonstance; mais je tenais à un renseignement précis et je le lui demandai.

Il me cita *Persano* qui gagna en 1870 un prix de 10,000 francs à Vincennes, alors qu'il faisait un service régulier à la voiture.

« Il faut bien faire travailler les chevaux et beaucoup pour les faire courir, me dit-il, et quand ils n'ont pas de bonnes jambes, on les ménage en les faisant travailler attelés.

« Et puis, le travail à la voiture les remet en équilibre. D'ailleurs, il est facile de faire avec les chevaux tout ce que l'on veut, sauf de gagner des courses. »

Ce prix, gagné par *Persano*, était le Grand Prix d'automne, appelé aussi et plus justement Grand Prix de la Ville de Paris, car il se courait au printemps.

En ce temps-là, l'hippodrome d'Auteuil n'existait pas et les prix de dix mille francs, qui étaient les plus gros de l'époque, réunissaient toujours l'élite des concurrents.

Nous avons vu *Cupidon*, fils de *Mari-gnan* et d'*Aphrodite*, appartenant à M. F. Fane, gagner à Pau les petites sommes de :

1125 FRANCS EN 1876;
1700 FRANCS EN 1877.

Il court la dernière fois en 1877, le 2 avril, dans le Prix de la Ville de Pau, monté par cet excellent sportman, M. F. Roy.

Puis il claque et, ses jambes ne pouvant plus supporter l'entraînement, il est vendu à Ranguedat, loueur à Pau, et devient cheval de diligence.

Au mois de mars 1878, on a l'idée de le remettre en courses, et il gagne :

A PAU

LE PRIX DU PRINTEMPS,
LE PRIX DE CLOTURE.

A TARBE

LE PRIX DE LALOUÈRE,
LE PRIX DE LA VILLE,

et pour terminer l'année, le 18 décembre,

A PAU

LE PRIX GASTON PHÉBUS.

Au commencement de 1879, le 15 janvier :

A PAU

LE PRIX DES PAVILLONS

un peu plus tard,

LE PRIX DES TOURELLES

et le 7 février,

LE GRAND PRIX DE PAU

Enfin,

LE PRIX DES BRUYÈRES

Dans le Grand Prix de Pau, *Cupidon* battait : *Pride of Kildare*, née en Angleterre, arrivée troisième, l'année précédente, à Liverpool, dans le Grand National, gagnante en Angleterre et en France de nombreux steeple-chases représentant un total de 67,450 francs; et *Maubourguet*, fils de *Gladiator* et de *Florence*, gagnant des Grands Prix de Pau, de Nice et de Paris.

Pride of Kildare et *Maubourguet* étaient donc deux des plus fameuses célébrités des courses d'obstacles, et le petit steeple-chaser claqué était sorti de la diligence, transformé en un grand vainqueur.

Ce travail sérieux et régulier à la voiture n'avait pas altéré la liberté du mouvement de ses épaules, car cette liberté est indispensable pour galoper avantageusement sur les landes incultes du Pont-Long, et c'est

souvent par la supériorité de leurs épaules que les chevaux du Midi ont pu triompher à Pau des habitués des pelouses peignées d'Auteuil.

Pour ne rien omettre, dois-je citer les courses au trot, où nulle vitesse ne peut s'obtenir sans la plus grande liberté du mouvement des épaules, et où les chevaux courent tantôt au harnais, tantôt à la selle.

Nous avons même eu le 27 août 1896, à Neuilly-Levallois, le prix de Saintes pour trotteur attelés ou montés, *ad libitum*, avec les résultats suivants :

1 ^{er} PRIX	MANDARIN	MONTÉ
2 ^e »	BLACK-BURN	ATTELÉ
3 ^e »	LÉDA	MONTÉE

Le parcours de 3,400 mètres a été accompli par le premier en 5' 33" 2/5 par le second en 5' 33" 3/5.

Différence : un cinquième de seconde.

C'est peu de chose.

CHEVAUX DE CHASSE

On sait avec quel soin le baron Lejeune fait tous les sports qu'il entreprend, que ce soit comme maître d'équipage, cocher ou joueur de polo.

Aux printemps de 1890 et 1891, il avait fait rouler publiquement son coach *Crescent* de Paris à Pontoise et de Paris à Cernay-la-Ville, et pendant l'hiver qui sépara ces deux printemps, il avait été maître d'équipage à Pau.

Or, un des chevaux du coach, *Moorcock*, irlandais gris, ne se contenta pas d'être un très bon cheval de chasse, il fut le meilleur en gagnant le 1^{er} prix des Pau-Foxhounds, couru à travers champs, faisant la chose difficile, d'après le baron Finot.

Je vois encore *Moorcock* après cette victoire, sur une voiture à deux roues, attendant tranquillement en face des bureaux du *New-York Herald*, l'arrivée du *Crescent* retour de Cernay-la-Ville et le baron Lejeune descendre du coach avec la même précision toutes les fois, traverser l'avenue de l'Opéra pour aller prendre les guides du cheval attelé seul, avec la même précision toujours, et partir dans un style auquel je n'ai jamais trouvé rien à redire.

A la vente des chevaux de chasse de Pau, à l'établissement Chéri, le 25 avril 1896, plusieurs étaient recommandés comme s'attelant, ce qui prouve qu'ils l'avaient été et que cela ne les avait pas dérangés, car pour chasser à Pau il faut des chevaux à la hauteur des obstacles et de leur métier.

M. Tiffany, quand il était maître d'équi-

page à Pau et quand il chassait en Angleterre, se faisait une obligation d'atteler pendant l'été ses meilleurs chevaux, ceux auxquels il tenait le plus pour les garder en condition sans les fatiguer.

Je possède une aquarelle représentant un vieux cheval attelé sur un chariot aux commissions et les vers, par lesquels il raconte lui-même sa vie, au-dessous de son portrait.

Au bois, j'ai paradié sous le regard des belles,
A Pau, j'ai sauté comme un Irlandais,
Et sur mon dos de gentes demoiselles
Ont tenté leurs premiers essais.

Sur le coach, sans que nul n'en grogne,
Avec trois braves camaros,
Nous avons fait, un jour, une vile besogne
Neuf minutes pour cinq kilos.

Je n'étais pas commode en ma jeunesse,
Mais j'avais un maître indulgent.

Je ne suis pas à vendre en ma vieillesse
Et j'attends la mort doucement.

Signé : MACHEFER

Né à Montravets (Deux-Sèvres)

Un jour que je causais dans l'avenue du Bois-de-Boulogne avec mon ancien camarade de collège, le comte de Piolant, alors écuyer en chef à Saumur, il me dit en voyant partir au petit galop ce *Machefer* qui avait tant fait de choses : « Voilà un cheval bien mis. »

CHEVAUX DE MANÈGE ET CHEVAUX D'ARMES

Passons à l'équitation de manège. J'ai beaucoup connu un habile écuyer, M. Clemansin du Maine, qui partit pour la guerre

en 1870, quoique exempté par son âge et revint décoré.

Il avait deux vieux chevaux, un gris et un alezan qu'il attelait alternativement à son coupé et qu'il montait. Et quand il les montait, il entrait au manège et leur faisait faire très brillamment des changements de pieds et du passage.

J'ai interrogé le général Thornton :

— Peut-on, mon général, atteler les chevaux de selle ?

— Pourquoi pas ?

— C'est que je veux dire ceci : peut-on atteler les chevaux que l'on monte sans porter atteinte à leurs qualités de chevaux de selle ?

— Et pourquoi pas ? En 1872 — vous voyez que je remonte loin — j'avais, à l'école de Saumur, un cheval de pur sang nommé

Aiguilleur. Il avait alors 18 mois. Quand j'ai pris ma retraite je l'ai emmené avec moi et je l'ai attelé, ce qui ne m'empêche pas de le monter de temps en temps. Il a 28 ans et naturellement ses jambes s'en vont, mais c'est toujours un joli cheval et un écuver peut encore lui faire faire tout son travail de haute école comme autrefois.

En 1872, c'était après la guerre, c'est moi qui ai réorganisé l'école de Saumur où il ne restait plus un cheval et j'ai obtenu du ministre l'autorisation d'acheter des chevaux de pur sang de 18 mois, qu'on retirait de l'entraînement faute de train. On a jeté les hauts cris, ce qui n'empêche pas que ces chevaux-là ont pu tout de suite rendre des services et sont devenus d'admirables chevaux de manège. C'est parmi eux que j'avais

choisi *Aiguilleur*. Nous en attelions quelques-uns.

J'ai été un des premiers officiers français à monter en courses d'obstacles. J'allais souvent, à cette époque, chez M. Denormandie, un des promoteurs de ces courses. Je montais tous ses chevaux que nous dressions à sauter, ce qui ne nous empêchait pas de les atteler. Il ne faut pas abuser de l'attelage.

— Mais, mon général, il ne faut abuser de rien et l'on peut ruiner un cheval par un travail excessif ou mal compris, à la selle comme à la voiture.

— C'est vrai. D'ailleurs, il faut les atteler, c'est une nécessité. On ne peut avoir ni le nombre de chevaux, ni le personnel nécessaire pour faire autrement. Et ça les dérange si peu.

— Ne croyez-vous pas, mon général, que celui qui est capable de sentir ce petit dérangement est capable aussi de le réparer en cinq minutes ?

— Vous avez raison.

Un lieutenant de dragons qui faisait son cours d'instruction à Saumur fut appelé à commander le régiment au moment où ses deux chevaux d'armes étaient indisponibles.

Il enfourcha un ex-cheval de selle dont il avait fait un cheval de voiture depuis deux ans et partit au galop pour la manœuvre.

« Jamais, raconte-t-il depuis, je n'ai été mieux monté ni plus à mon aise. »

Quoique dans la pratique le vicomte Roger de la Mettrie ait toujours très agréablement attelé et monté ses chevaux, il

trouvait ma théorie un peu osée et cherchait des arguments pour la combattre.

Ayant rencontré à cheval Mlle Elvira Guerra, l'écuyère en renom, il lui demanda ce qu'elle faisait faire à ses chevaux en dehors de ses représentations publiques de haute école.

« Je leur fais traîner mon coupé, répondit-elle.

— Mais comment s'accommodent-ils de la main de votre cocher pour ne pas perdre leur équilibre ?

— J'ai eu des cochers avec bonne main, et ça allait très bien. J'en ai eu avec la main moins bonne, ça allait moins bien, mais ça allait tout de même. »

Le général Faverot de Kerbrech est un écuyer qui a beaucoup travaillé avec Beaucher dont il est l'admirateur.

Il a commencé par une restriction, mais il a fini par être affirmatif comme tous ceux que j'ai consultés.

Voici ses propres paroles :

« Je crois qu'un cheval de selle *bien mis* perd à être attelé, s'il est mené de façon à prendre un fort appui sur la main, avec les guides au banquet. Cela le jette sur les épaules.

« Mais si les guides sont bouclées à la passe du milieu ou vers le bas du mors, de telle sorte qu'on puisse avec un peu d'habileté, le maintenir en main et léger, l'attelage ainsi compris ne nuit en rien au dressage à la selle.

« Je ne me suis pas adonné au menage d'une façon spéciale, mais j'avais appris à mon vieil ami, le comte Arthur de Louvencourt, ce que m'avait enseigné Baucher,

ce que ce maître appelait « avoir la main savante ».

« Le comte de Louvencourt qui était un homme de cheval accompli, appliquait à l'attelage, comme l'avait fait avant lui le baron de Curnieu, ces procédés qui donnent la légèreté et la mise en main. Il obtenait de merveilleux résultats.

« A nous deux, nous avons attelé jadis et mené quelques sujets d'une rétivité et d'une difficulté exceptionnelles, qui sont ainsi devenus sages au har nais et agréables à conduire.

« Le comte de Louvencourt attelait et montait alternativement ses chevaux et jamais nous ne nous sommes aperçus que l'attelage compris comme je l'ai dit, ait nuit en quoi que ce soit à leur dressage à la selle. « Je vais plus loin, je prétends que le

maître qui mène, n'ayant pas à compter avec les déplacements d'assiette et les faux mouvements de jambes qui ont leur écho dans la bouche de l'animal, a plus de facilité que l'homme à califourchon pour conserver « en équilibre », c'est-à-dire léger à la main et maniable le cheval qu'il conduit, s'il a lui-même un peu d'habileté.»

J'ai fait observer au général que si le fin menage du comte Arthur de Louvencourt avec ses chevaux *dans la main* s'était si bien accordé avec sa manière de monter, le *menage sur la main* avec un filet ou avec les guides au banquet, devait s'adapter à la manière de cavalcaader du plus grand nombre et que lui-même aurait sans doute plus d'avantages à faire promener ses chevaux sagement à la voiture qu'à la selle par ses ordonnances.

Il voulut bien en convenir.

Ce qu'il y a de plus lourd pour un cheval c'est la main d'un mauvais cavalier, elle est plus lourde qu'une lourde voiture, et plus les chevaux sont près du sang, moins l'attelage est préjudiciable à leurs qualités de chevaux de selle.

« Certainement, il faut les atteler, m'a dit M. Ollivier, inspecteur général des haras. Les chevaux doivent être traités durement — je ne dis pas méchamment ni brutalement — mais il faut qu'ils travaillent, ils ont besoin de travailler durement. C'est à les ménager comme des objets d'étagère qu'on les gâte et qu'on les perd. »



CHAPITRE XVII

Heureux qui sait unir l'utile à l'agréable



ON peut atteler les chevaux de selle et j'oserai presque dire qu'on le doit. L'attelage met en jeu des muscles qui ne travaillent pas sous un cavalier, de sorte que le développement de l'animal est plus complet et son état général meilleur.

Il serait bon tout au moins que le premier dressage fût toujours fait à la voiture. Les jeunes animaux y apprendraient mieux qu'à la selle, avec moins de fatigue

et plus de calme, l'obéissance et la soumission qui sont les premières qualités de leur rôle. Ils s'y habitueraient à se porter en avant et à aller droit comme le font si bien les chevaux de fiacre et si mal beaux coup de ceux qui n'ont jamais été que montés. Pour les chevaux comme pour le monde, c'est pourtant si simple et si beau de marcher droit.

Un régiment de cavalerie sur des chevaux choisis de la Compagnie Générale des Voitures et de l'Urbaine serait apte à charger du jour au lendemain.

Il faut avant tout et par dessus tout que les chevaux travaillent, et comme beaucoup de personnes ne peuvent pas monter assez leurs chevaux de selle pour leur donner un ouvrage suffisant, elles renoucent à l'équitation. Car si elles ne

veulent pas les atteler, elles sont obligées d'entretenir pour les promener des gens qui les galopent sur les grandes routes et les attachent en sueur aux portes des auberges dans lesquelles ils vont boire.

Bêtes et gens sont toujours indispobles. C'est coûteux et décourageant.

Tandis que si vous attelez vos chevaux, ils sont toujours prêts; à la condition que vous ne les fassiez pas promener, mais que vous leur demandiez de vous traîner, ce qui vous donne du service et vous permet de savoir exactement le travail qu'ils font.

Ne craignez pas de les garder longtemps dehors, le grand air leur fait du bien, d'ailleurs quand vous les rentrerez à l'écurie ils y resteront debout sur leurs quatre jambes comme lorsqu'ils sont

arrêtés à une porte, sur une voiture, et n'iront pas s'asseoir.

Il y a des maîtres où les hommes passent toutes les matinées à l'exercice et où l'on ne peut jamais sortir une voiture dans la journée pour une chose utile.

Attendez pour vos besoins.

Si vous habitez la campagne, ayez un chariot sur lequel vous attellerez les chevaux même pour les conduire à la forge et soyez sûrs qu'ils s'y rendront à une allure plus sage et plus régulière que s'ils y allaient montés.

En outre ils porteront au village et en rapporteront toutes les commissions qu'autrement vous seriez obligés d'envoyer chercher par une voiture spéciale.

Ce sont les cochers paresseux qui, pour se donner du repos, cherchent à persuader

à leurs maîtres que les chevaux ne peuvent rien faire le jour où ils vont à la forge.

Une ferrure neuve n'a jamais empêché un cheval de faire une chasse ni même de gagner une course.

Au temps où la reine Victoria montait à cheval, il y avait une dame chargée de donner une suée à la royale monture, le matin, de bonne heure, afin de permettre de la panser et de la sécher pour la promenade de Sa Gracieuse Majesté.

J'aurais mieux aimé que ce fût un écuyer, mais cela ne me regardant pas, je me permets seulement d'essayer de faire comprendre à ceux et à celles qui n'ont ni écuyer ni dame à leurs ordres, qu'on peut les remplacer efficacement par un service à la voiture.

Malheureusement :

Tout bourgeois veut bâtir comme les grands seigneurs,

Tout petit prince a des ambassadeurs.

Tout marquis veut avoir des pages.

(*La Fontaine*).

Et l'on n'aime pas à atteler son cheval
de selle sous le fallacieux prétexte que ce
n'est pas chic.

Il n'y a que peu d'années, une mère
de famille qui montait très bien à che-
val et qui voulait être seule à monter
son cheval de pur-sang, fut emballée dans
Rotten-Row.

L'animal sortit de Hyde-Park par la
porte de Kensington et se jeta comme un
fou contre le mur, à l'endroit où il y a
une fontaine.

L'amazone et le cheval furent tués.

Un père, qui n'y connaît rien, veut bien

donner un cheval à sa fille; mais mademoi-
selle, qui s'y connaît moins encore, exige
qu'il ne soit jamais attelé, peut-être même
voudra-t-elle être seule à le monter et à lui
donner du sucre.

Après un repos forcé de quelques jours,
l'animal le mieux intentionné pourra faire
quelques gambades, mademoiselle tombera
sans se faire de mal, je l'espère (on s'en
fait rarement), mais sa famille joindra ses
doléances à toutes celles qu'on entend sur
la difficulté de trouver des chevaux de
femme, la malhonnêteté de ceux qui les
vendent et renoncera à en chercher.

L'animal vendu pour une chanson, comme
on dit, ira faire le bonheur de quelqu'un
plus adroit qui, s'en servant alternativement
à la selle et à la voiture, de manière à
le faire travailler régulièrement, le trou-

vera toujours prêt à faire sagement ce double métier. C'est un chic comme un autre. Il y a longtemps qu'Horace l'a dit :
*Omne tulit punctum qui miscuit utile
 dulei.*

Il n'y a pas à parler des blessures du har-
 nais. Un collier bien ajusté, une croupière
 sans enrênement ne laissent aucune trace.
 Le trait seul peut, au moment de la mûre
 du poil, faire au flanc un léger sillon qui
 n'est pas un déshonneur.

Beaucoup de femmes blessent leurs che-
 vaux quand elles les montent longtemps à
 la chasse, parce qu'elles cherchent un point
 d'appui sur l'étrier en se penchant à gauche,
 tandis qu'elles devraient s'enlever d'aplomb
 sur la cuisse droite.

Un cheval de femme blessé, si on ne l'at-
 telle pas, n'est bon à rien. On se lasse de

lui donner du sucre. Il devient un encom-
 brement, un gêneur.

Et puis l'oisiveté est la mère de tous les
 vices.

Tandis que si on veut le mettre à la voi-
 ture on lui permet de se guérir en l'utili-
 sant, en maintenant sa condition et en
 l'empêchant de prendre de mauvaises habi-
 tudes.

M. Henri Couturié a perdu plusieurs che-
 vaux de valeur avec lesquels il avait fait
 quelques mois de chasse en Angleterre et
 qu'après le repos de l'été il avait retrouvés
 boiteux de la maladie naviculaire.

C'est une sorte de goutte que les che-
 vaux attraperaient comme les hommes, à
 ne rien faire après avoir trop bien mangé.

Avec un petit nombre de chevaux du
 même type qui peuvent se remettre à la voi-

ture des fatigues d'une chasse passée et s'entraîner pour une chasse future, on est toujours prêt à atteler à un, à deux et à quatre et l'on a toujours des chevaux à monter.

C'est dans des écuries composées de la sorte qu'on trouverait, en cas de guerre, une remonte pour nos régiments de cavalerie de réserve.

Or, au lieu de les encourager, on cherche à les faire disparaître.

Car on parle de faire une nouvelle loi d'après laquelle le cheval sera considéré comme un signe extérieur de richesse, de telle sorte que celui qui, par goût ou par nécessité, emploiera une petite fortune à entretenir des chevaux disponibles pour la défense de la patrie, sera plus chargé d'impôts que celui qui en dépensera une grosse à entretenir toute autre chose.

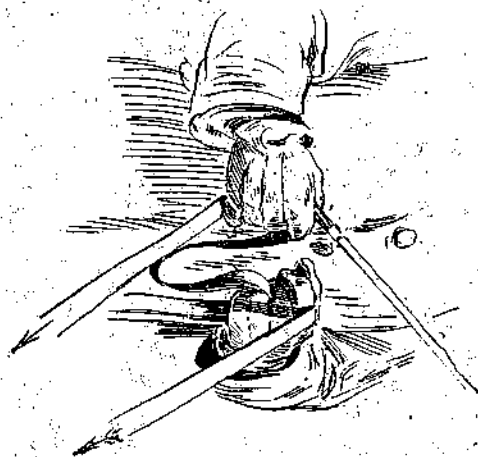
C'est l'arrêt net de la demande du cheval de service et de la fabrication du cheval de guerre.



PARIS

IMPRIMERIE CHARLES SCHLAEBER

Rue Saint-Honoré, 257



7859

17

M

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY ASTOR LENOX TILDEN FOUNDATION