

Attelages magazine



LE PRINCE NOIR DES PYRÉNÉES

Les mille et une facettes du Mérens

ÉVASION

AU SIÈCLE DES BEAUX
ÉQUIPAGES
EN VOITURE AVEC
NAPOLEÓN III

ACADÉMIE

APPRENDRE À GÉRER
L'EFFORT DU CHEVAL
ATTELÉ DANS
SON BIEN-ÊTRE

HISTOIRE

LA MANUFACTURE
GRUBER WAGON WORKS
UN VOYAGE POUR
REMONTER LE TEMPS

PATRIMOINE

UNE BULLE
SALVATRICE POUR
LES VOITURES DES
HARAS NATIONAUX





La première rencontre sur la route de campagne près de Frénois : Otto von Bismarck, descendu de cheval, parle avec l'empereur assis dans la voiture derrière à droite. Tableau de Wilhelm Camphausen (1818-1885).

« Napoléon III, Chevaux et Voitures »

Un voyage sommptueux au temps des beaux équipages

Férés d'histoire, d'attelages et des beaux équipages, c'est un précieux et remarquable ouvrage qui s'offre à vous avec la sortie de « Napoléon III, Chevaux et Voitures » sous la direction d'Andres Furger.

Devenu président, puis empereur des Français, Louis Napoléon Bonaparte porta la construction hippomobile parisienne au zénith européen. Ses écuries et remises au Louvre à Paris étaient les plus belles du continent. Quelles voitures utilisait-il pour circuler en ville ? Comment voyageait-il sur les champs de bataille ? Que reste-il de son vaste parc de voitures ? S'appuyant sur des recherches approfondies, l'ouvrage d'Andres Furger « Napoléon III, Chevaux et Voitures » vous apporte de nouvelles réponses...

Dès sa jeunesse en Suisse, Louis Napoléon Bonaparte a été un cavalier et un meneur habile. À Arenenberg, propriété familiale dominant le lac de Constance (Suisse), il disposait d'une vaste infrastructure pour plusieurs chevaux d'attelage et une douzaine de chevaux de selle, dont des Arabes et des Andalous.

De ses séjours en Angleterre, Louis Napoléon Bonaparte avait rapporté son goût de mener lui-même des chevaux racés attelés à ses phaétos. Empereur, il fit ériger vers 1856 les plus belles écuries d'Europe et fut un promoteur immuable de la carrosserie française.

Pour ses équipages de grand gala, Napoléon III prit d'abord le parti de se référer à son célèbre oncle, Napoléon Ier. Les voitures de ce dernier, neuf modèles dorés avec leurs harnais, furent soigneusement restaurées pour son mariage avec Eugénie en janvier 1853 et pour le cortège prévu du couronnement. « Approfondir la recherche à ce propos a conduit à de surprenants résultats »,



Gravure du phaéton-mail de Napoléon III par Ehrler

précise Andres Furger.

Ainsi, la célèbre berline « Le Sacre » de l'époque de Charles X fut modifiée, servit de voiture de noces, puis fut transformée pour faire office de voiture du couronnement de Napoléon III. Des sources écrites majeures démontrent ici que le cœur de ce carrosse, le plus célèbre de France, remonte à Napoléon Ier, ou plus précisément à la voiture de son sacre et de son mariage avec Marie-Louise. Sous Napoléon III, la voiture fut adaptée par le carrossier Ehrler sous l'égide du premier écuyer Fleury avec, notamment, l'aigle napoléonien replacé sur l'avant-train. Ces découvertes sont possibles encore aujourd'hui du fait d'un retard considérable dans la recherche sur Napoléon III, ses chevaux et ses voitures. En effet, on se concentrait jusqu'à présent sur des époques antérieures.

Le Bois de Boulogne pour mise en scène

À l'instar de ses prédécesseurs, Napoléon III aimait se présenter en selle dans son rôle de chef d'armée. Mais il appréciait tout autant s'afficher dans une élégante voiture avec son épouse. Les nouveaux grands boulevards parisiens et le parc urbain à l'image d'un jardin anglais qu'était devenu le Bois de Boulogne constituaient le théâtre de ces mises en scène. L'attelage à quatre à la d'Aumont avec des chevaux anglais était le préféré de l'Empereur.

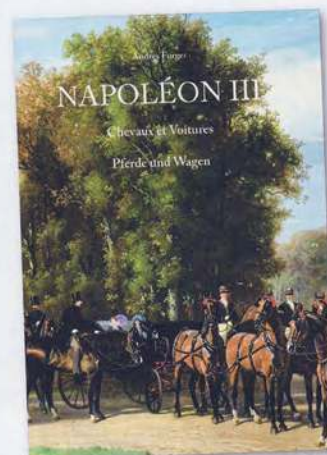
Pour ses équipages, il fit alors édifier à Paris des bâtiments que beaucoup visitent aujourd'hui sans en connaître leur utilisation première. De fait, certaines salles d'exposition du Louvre étaient à l'origine des écuries, des remises ou des manèges pour les nobles chevaux du monarque passionné. Ce livre est la



Le manège de l'empereur au Louvre de 1856 et état actuel au musée



Berline N° I de Napoléon III de 1852 par Joachim Ehrler (aujourd'hui à Bruxelles), détails.



L'ouvrage richement illustré de plus de 550 pages et dont tous les textes sont en français et en allemand peut être commandé au prix de 78 euros auprès de l'auteur :
Andres Furger – 9, rue verte
F-68480 Oltingue
andresfurger@gmail.com ;
Tél. : 0033 786 11 79 20

première tentative de découvrir plus avant les chevaux impériaux et les 300 voitures des remises impériales. À cette fin sont analysés non seulement des témoignages visuels, mais aussi des illustrations de l'époque et les archives du grand écuyer de la maison de l'empereur. Un chapitre se consacre au fait peu connu, mais attesté, que le président et empereur Louis Napoléon Bonaparte a largement contribué à ce que la France rattrape l'Angleterre vers 1860 dans le secteur de la carrosserie et que Paris surclasse même Londres, le leader du marché. Les sources montrent qu'après avoir adopté la mode anglaise des voitures, la métropole parisienne l'ennoblit au « goût français ». Le Second Empire a donc joué un rôle majeur dans l'essor de l'industrie hippomobile française – d'où émana plus tard l'industrie automobile nationale du XX^e siècle.

Sur les champs de bataille

Le dernier chapitre retrace le convoi luxueux avec lequel l'empereur rallia les champs de bataille de 1870. Il comptait des douzaines de voitures avec leurs attelages et de nombreux superbes chevaux de selle. Les recherches minutieuses sur les événements de Sedan ont mis en évidence qu'au lendemain de la bataille, les voitures dans lesquelles l'Empereur rejoignit le roi Guillaume II et Bismarck sont encore identifiables. Elles passèrent plus tard en Belgique et en Suisse.

Le château de son enfance, Arenenberg, fut pressenti en 1871 pour être le lieu de son exil. C'est donc là-bas, sur les rives du lac de Constance, que furent envoyés à la fin de sa captivité en Allemagne ses deux chevaux favoris, quatre chevaux d'attelage ainsi qu'une partie de son parc de voitures et ses harnais. Après la mort

de l'ancien Empereur en 1873, sa veuve Eugénie utilisa les voitures lors de ses séjours estivaux à Arenenberg. En 1906, elle finit par faire don de la propriété, des harnais et des voitures au canton de Thurgovie. Des 300 voitures que comptait jadis l'écurie impériale à Paris, il reste trois voitures d'enfant et neuf grandes voitures. Ces dernières sont aujourd'hui dispersées en France, en Belgique et en Suisse, et nous pouvons les découvrir ici dans toute leur splendeur grâce à de nouvelles photographies.

Cet ouvrage dévoile non seulement les résultats encore inédits d'une recherche approfondie, mais rend aussi intelligible, grâce aux multiples sources, ce nouveau regard porté sur un pan du Second Empire jusqu'alors peu considéré.

Texte François Durand

Illustrations : collection personnelle de l'auteur