

LA FIN DES ÉCURIES ROYALES

DE VERSAILLES

(1787-1792)

par H. LEMOINE

Dans son *Compte rendu au Roi*, paru en février 1781, Necker avait dressé ce réquisitoire contre les courtisans : «...Acquisitions de charges, projets de mariages et d'éducation, pertes imprévues, espérances avortées, tous ces événements étaient devenus une occasion de recourir à la munificence du souverain, on eût dit que le Trésor royal devait tout concilier, tout aplanir, tout réparer...»

Après lui les Joly de Fleury, les d'Ormesson, les Calonne, n'obtinrent rien des privilégiés, malgré quelques tentatives de réforme. Et les dépenses, le gaspillage, augmentaient toujours ! Pour ce qui nous occupe spécialement, nous noterons qu'en 1786, la Grande Écurie dépensait 4.207.606 livres et la Petite 3.481.022 livres !

La première comptait alors 116 chevaux ainsi répartis : le roi, 30 ; le Grand Écuyer, 92 ; M. de Briges, 8 ; les écuyers, 36 ; le Capitaine des Gardes, 10 ; les pages, 8 ; les piqueurs, 30 ; les porte-arquebuse, 30 ; les arquebusiers, 10 ; le duc de Bourbon, 4 ; à prêter pour la chasse, 40 ; chevaux de suite, 81 ; au haras de Viroflay, 6 ; réserve, 115 ; chevaux de chaise, 55 (dont 14 pour le prince de Lambesc) ; carrossiers, 66 ; prêtés, 45 ; aux officiers, 101 ; donnés à des retraités, 130 ; aux manèges, 242 (1). On trouvera, certes, scandaleux que le Grand Écuyer ait eu plus de 100 chevaux pour son usage personnel ! Et tous ces chevaux prêtés à des amis du prince de Lambesc, aux frais du Roi !

A la Petite Écurie, la cavalerie n'était guère moins nombreuse : 1092 bêtes ! 537 carrossiers et 460 de selle ; 62 pour la chaise, 24 pour les guinguettes (2) et 9 mulets ! (3).

C'est en 1787, Loménie de Brienne étant premier ministre, que Louis XVI se décida enfin à réformer sérieusement ses Écuries (4).

Par règlement du 9 août, la Petite Écurie est supprimée ; le duc de Coigny fut fait pair de France et gratifié d'une pension de 50.000 livres, dont 20.000 réversibles à son fils survivancier de sa charge. Le roi lui alloua en toute propriété 45 chevaux et 20 voitures (14 septembre, 14 octobre 1787).

Le 2 septembre, le traitement du Grand Écuyer fut fixé à 250.000 livres net, sans aucune gratification, y compris l'entretien de ses chevaux, cochers et valets, etc... Le casuel restait naturellement supprimé. Cette somme serait réduite à 150.000 livres pour ses successeurs.

(1) Arch. Nat. O¹ 855, n^o 158.

(2) Les guinguettes étaient de petites chaises découvertes à 2 roues, attelées d'un seul cheval. Très légères, versant facilement, on les appela des «Phaétons», et le nom leur est resté.

(3) Arch. Nat., K 520, liasse 7.

(4) Arch. Nat., O¹ 855, n^o 72.

Le 4 septembre, 38 pages sont renvoyés, il n'en reste que 50 au lieu de 88. Cette réduction entraîna une suppression correspondante d'offices de maîtres et de gouverneurs de pages pour lesquels il fallut rembourser 19.234 livres.

L'Écurie fut divisée en deux sections : celle des Coureurs et celle des Attelages, avec un écuyer ordinaire comme chef de chacune. M. de Briges resta écuyer commandant, adjoint au prince de Lambesc.

Le reste de l'État-Major comprenait : 6 écuyers cavalcadours, 1 écuyer pour le Dauphin, 1 pour Mme Élisabeth, 2 écuyers de manège et 2 écuyers élèves.

Il y avait en plus 10 écuyers d'honneur qui n'avaient droit qu'à la nourriture durant leurs quartiers de service (1).

Naturellement, la moitié des offices qui existaient en double dans la Grande et dans la Petite Écurie, furent supprimés ; et il fallut payer de ce chef 87.487 livres de pension de retraite.

Le nombre des chevaux subit une réduction considérable : l'équipage des coureurs n'en compta plus que 571 (au lieu de 1116) et celui des attelages, 624 (au lieu de 1092) ; la diminution des chevaux entraîna nécessairement celle des hommes de livrée : piqueurs, palefreniers, etc... Il n'en resta que 261 aux coureurs et 409 aux attelages. Bref, *l'économie réelle fut de 298 hommes et de 1003 chevaux.*

Louis XVI supprima d'un coup tous ces prêts de chevaux aux courtisans, aux retraités, aux officiers ; aux manèges, il y en eut 80 de moins ; des 460 chevaux de selle de la Petite Écurie, il n'en resta que 150 à peine, les 537 carrossiers furent réduits à 300, etc., et la vente de ces chevaux permit d'indemniser les titulaires des offices supprimés.

En résumé, ce fut une excellente opération qui, dès l'année suivante, fit rentrer plus de 4 millions de livres dans les caisses de l'État (2).

*

**

La Révolution trouva à l'Écurie un personnel excellent, mais déjà âgé.

De Briges avait 62 ans de service, étant entré aux pages en 1727 ; de Larboust était écuyer depuis 36 ans ; le roi d'Armes Montjoye était à l'Écurie depuis 1760 ; le plus ancien valet de pied du roi totalisait 31 années de service ; un valet de page, 41 ans ; un trompette, 49 ans ; un piqueur, 47 ans ; enfin un maître maréchal, 51 ans (3).

La tourmente de 1789 dispersa le personnel et les chevaux des Écuries royales.

Le premier qui disparut fut le Grand Écuyer. Après l'échauffourée du Pont Tournant des Tuileries, le 12 juillet, le prince de Lambesc, à la tête de son régiment Royal-Allemand se rendit à Marly ; il reçut ensuite l'ordre du Maréchal de Broglie d'aller couvrir la frontière de Metz, loin de Paris ; mais en route, des bruits sinistres vinrent de la capitale : le prince de Lambesc, qui n'avait pas oublié qu'il était prince étranger, abandonne son régiment à Sainte-Menehould, et tandis que le Royal-Allemand, sous les ordres du baron d'Hauteville, gagne ses cantonnements, le Grand Écuyer déserte ! il rejoignit Luxembourg le 30 juillet, puis l'Allemagne ; plus tard, il prit part à toutes les campagnes contre la France, et mourut à Vienne, premier capitaine des Gardes de l'Empereur, le 21 novembre 1825 (4).

(1) *Ibid.*, O¹ 747, n^o 131.

(2) Voir, en annexe IV, la composition de l'Écurie et ses dépenses pour 1788.

(3) Bibl. nat. ms. franç., 7838.

(4) De Trèves, il continua tout de même à correspondre avec son secrétaire Müller, resté à Paris, qui lui envoyait les papiers concernant la Grande Écurie ; et même avec la Tour du Pin, ministre de la guerre, du 4 août 1789 au 10 novembre 1790. (Arch. nat., K 1719, liasse 55.).

Les de Briges furent fidèles : le marquis se retira à Saint-Germain, où il mourut le 26 thermidor an III ; le Comte, son fils et survivancier, accompagna le Roi lors de sa fuite à Varennes ; il fut arrêté et emprisonné à Châlons ; remis en liberté, il émigra l'année suivante.

Dauphin de Goursac resta jusqu'en septembre 1792 (1) ; de la Bigne, jusqu'en juillet 1793 ; de Larboust, jusqu'en septembre 1793.

Après les journées des 5 et 6 octobre 1789, la Cour s'étant transportée à Paris, les Écuries de Versailles connurent le calme et se vidèrent peu à peu. Les pages rentrèrent dans leur famille. Le roi étant en réalité prisonnier, ne sortait plus ; les chevaux de chasse et de carrosse devinrent inutiles et leur nombre diminua de mois en mois. De 1195 en 1787, il tombe en 1790 à 778 (2) ; en août 1792, il ne reste plus que 145 coureurs et 104 chevaux de manège ; les chevaux de carrosse avaient réquisitionnés pour l'armée. Par ordre du 15 octobre, la Convention avait décrété que le Ministère de l'Intérieur était autorisé à délivrer aux généraux et aux officiers les chevaux de selle des Écuries royales ainsi que toute la sellerie qui leur était nécessaire : de ce fait, Kellermann reçoit 7 chevaux ; Dumouriez, 4 ; Westermann, 2 ; Ligonnier, 6 (3) ; Santerre, 1 ; Servan, ministre de la Guerre, 1 ; Couturier, le receveur du Domaine de Versailles en prend 3 pour lui ; Brune, inspecteur général, père du Maréchal, 4 ; etc... ; ce fut la curée ; à la fin de 1792, tous les beaux coureurs anglais, les barbes rétifs, les arabes étaient aux armées ou dans les écuries personnelles des Conventionnels et des Commissaires des Guerres (4).

Le personnel avait diminué en même temps que les chevaux : mais la Convention se devait de ne pas oublier les petits pensionnés de la Liste Civile : de ce fait, 807 employés des Écuries recevaient en décembre 1792 : 77.366 livres ; et en octobre, 2 mois après la suppression de la royauté, les 21 écuyers de main du roi touchaient encore leurs 600 livres de pension ! (5).

Le petit personnel logé ne toucha plus de traitement à partir du 1^{er} janvier 1793, mais il resta dans les bâtiments (6), jusqu'au règlement définitif des pensions des employés de la Maison du Roi (27 août).

Des Écuries royales subsista seulement le service des Manèges. Si le deuxième fut supprimé, le premier fut conservé ayant toujours à sa tête François-Étienne de la Bigne, ou, comme il signait, «Labigne». En novembre 1792, il proposa à la Convention de transformer le manège en une École nationale d'équitation. Il avait encore à sa disposition 120 chevaux et un excellent personnel dont trois piqueurs : Gervais, Jardin et Coupé. Son idée fut acceptée, mais on dut lui faire comprendre que sa place n'était pas dans une école républicaine, car il disparut des contrôles en juillet 1793.

Le 4 brumaire an II, l'école était organisée sous la direction d'Antoine Coupé et d'Antoine Jardin : ils avaient à leur disposition 108 chevaux et un budget de 120.000 francs. Cette institution subsista à Versailles jusqu'en 1810, puis fut transférée à Saint-Germain où elle resta 3 ans, et enfin à Saumur en 1814. Les deux chefs piqueurs, très appréciés par Napoléon 1^{er}, occupèrent, quoique civils, de hautes fonctions dans les écuries de l'Empereur.

(1) Il figure sur les contrôles de la Garde nationale de Versailles en 1790.

(2) Arch. nat., O¹ 895, n^{os} 265 et 273.

(3) Celui-ci reçut entre autres objets de sellerie «un selle de femme en chamois» (?).

(4) Arch. nat., Seine-et-Oise, Q 136.

(5) Arch. nat., O¹ 859. Les comptes des Écuries royales ne firent définitivement clos que le 17 juillet 1807 ! (Arch. nat., O¹ 886).

(6) Aux Petites Écuries, en mai 1793, logeaient encore 155 personnes, 61 hommes, 38 femmes et 56 enfants.

La sellerie était superbe : le 14 août 1792; on y inventorie des chasse-mouches de soie, des bridons dorés, des croupelines de velours à franges d'or, huit selles brodées d'or et d'argent, 106 en velours entièrement neuves, des vertes, des bleues, des cramoisies, 177 usagées ; il est même découvert une armure de fer doublée de velours cramoisi «laquelle servait à Louis XIV», ce qui n'aurait rien d'extraordinaire. Une grande partie de ces équipements partit aux armées avec les chevaux.

Étant donné le nombreux personnel qui habitait les Écuries, le matériel de couchage était fort abondant : 19 grands lits de bois, 280 couchettes, 583 matelas, 2014 draps, etc... (1).

Aux Petites Écuries étaient encore remisées, au 10 août, toutes les voitures de la Cour, des princes, des émigrés.

Quelques-unes furent employées à des services publics, mais après que le peintre Guillaume, dit Emeri, eut pris soin d'en faire disparaître les «signes de féodalité». Les armes royales furent effacées et remplacées par un bonnet rouge au-dessus duquel était peint un ruban tricolore avec les mots : Liberté - Égalité ; parmi les voitures ainsi transformées figurèrent le cabriolet de «Mesdames ci-devant» et la litière fond gris de la «ci-devant reine» (2).

On comprend fort bien que les chevaux du roi aient été utilisés aux armées, mais l'idée d'y envoyer aussi les voitures de luxe est plus bizarre ! Il s'agissait de transporter des volontaires de l'Armée du Nord en Vendée, mais le Département de Seine-et-Oise chargea une commission d'examiner les voitures que l'on voulait utiliser. Il y avait là «une berline à panneaux dorés, garnie de velours ciselé galonné d'or..., une autre berline à panneaux vert clair, ornés de guirlandes de fleurs», des calèches garnies de velours et de soies claires, toutes galonnées d'or et d'argent, à panneaux dorés et argentés, etc..., soit 30 au total. On se rend compte sans peine dans l'état dans lequel seraient arrivées ces voitures après avoir transporté durant plusieurs centaines de kilomètres les soldats républicains avec armes et bagages ! Il est même probable qu'aucune n'aurait pu faire le voyage ; elles n'étaient pas construites pour un pareil usage. Les commissaires conclurent donc que c'était sacrifier inutilement des objets de valeur que les utiliser ainsi, et calèches et berlins restèrent à Versailles (15 mai 1793) (3).

C'est un décret de la Convention du 10 juin 1793 qui régla la vente du mobilier de la Liste Civile. Celle-ci commença le 25 avril 1793 et ne se termina que le 11 août 1794 ; elle comprenait 17.182 numéros (4).

On vendit 8 diligences, 4 gondoles, 20 berlins, 7 cabriolets, 8 calèches, 7 voitures diverses, 8 chaises, 2 guinguettes, 3 tape-culs, 2 voitures de chasse, 4 chariots, 2 fourgons, 2 diables, 37 chaises à porteurs, 422 selles, 592 caparaçons, 334 croupelines, 641 chasse-mouches, 39 peaux d'ours, 113 housses et une quantité considérable de harnais, couvertures, rubans, cocardes, coussins, mors, étriers, sangles, etc...

Un important matériel de sellerie avait déjà été, comme nous avons vu, distribué aux généraux et conventionnels ; d'autre part, l'administration de la Guerre avait réquisitionné pour ses magasins plus de 50.000 livres de mobilier et de matériel d'écurie : quant aux voitures, elles avaient déjà disparu en grande partie dans les remises des nombreux fonctionnaires qui étaient occupés à la liquidation de la Liste Civile.

(1) Arch. de Seine-et-Oise, Q 204.

(2) Moussoir, *Les Écuries royales de Versailles, 1789-an III (Revue de l'histoire de Versailles, 1919, p. 36)*.

(3) Cette affaire d'envoi de voitures aux armées n'est pas très claire. Il y a bien le rapport des enquêteurs, mais avec une note disant qu'aucune demande de ce genre n'avait été faite !!! Alors, pourquoi une enquête ?? (Arch. de Seine-et-Oise, Q 204).

(4) Arch. de Seine-et-Oise, Q 206-207.

Celle qui atteignit le plus haut prix lors de la vente fut une voiture à six places, garnie de velours ciselé vert et or, broderie et galons d'or, avec glaces, stores et rideaux : elle fut adjugée 6.500 livres en assignats ! c'est-à-dire bien au-dessous de sa valeur. Une «allemande» à 12 places, garnie de damas bleu fit 2.700 livres ; une gondole, doublée de drap rouge, fut vendue 1.999 livres.

Les berlines voitures pratiques, s'enlevaient bien entre 500 et 2.000 livres ; une petite calèche d'enfant est vendue 200 livres, une chaise à porteurs, doublée de velours cramoisi rehaussé d'or : 5.142 livres.

Les plus belles selles à la française, en velours rouge ou bleu, galonnées et frangées d'argent et d'or se payent 4 à 600 livres, des housses d'azur fleurdelisées d'or sont adjugées de 1000 à 1200 livres, à charge de faire disparaître les signes de féodalité, les croupelines, les caparaçons, de 40 à 600 livres, etc...

La vente de toutes les voitures, chaises, selles, de tout le matériel des Grandes et Petites Écuries, produisit environ 212.000 livres : résultat pitoyable et qui n'enrichissait guère la République (1).

Le 2 floréal an II, la Convention décréta que le carrosse du Sacre qui n'avait point trouvé preneur, serait démoli : l'or et l'argent envoyé au trésor, le cuivre et la fonte et les panneaux brûlés, s'ils ne sont pas jugés dignes d'être conservés comme «Monuments d'Art».

Cette disparition de la voiture du sacre du dernier Roi en date du 21 avril 1794, marque ainsi d'une façon symbolique, la fin de l'histoire des Écuries Royales.

(1) Moussoir, *op. cit.*, p. 61.

H. LEMOINE.

