

Lacroix-Saint-Ouen

Centre national d'entraînement de chevaux de course au XIX^e siècle

Simone MEYSSONNIER

Dès le milieu du XIX^e siècle, des activités équestres changèrent en quelques années l'atmosphère de cette modeste commune de 1200 habitants, qui vivait au rythme des activités agricoles et forestières.

Alors qu'ils étaient habitués à voir circuler les robustes chevaux de labour et de charroi utilisés par les agriculteurs, les voituriers ou les commerçants, les habitants virent se multiplier dans les rues les élégants chevaux de course, sensibles et nerveux, conduits avec précaution à la main par les palefreniers, de l'écurie au manège ou en forêt et inversement. Des lads et jockeys anglais firent leur apparition dans les cafés et auberges du Bac et de la route nationale où ils se regroupaient à leurs heures de repos. De nouveaux bâtiments furent édifiés pour abriter les chevaux, faciliter leur entraînement, loger le personnel. Ces nouvelles activités contribuèrent à une augmentation de la population de presque 50% en un demi-siècle, de 1856 à 1914.

On peut s'étonner qu'une commune comme Lacroix-Saint-Ouen soit devenue en une vingtaine d'années un centre national d'entraînement des chevaux de course.

Quelle fut l'influence des hommes ? Quel fut le rôle de l'environnement sportif des milieux hippiques et celui du contexte socio-économique ? Ce développement s'est déroulé sur quatre périodes.

La naissance du centre d'entraînement

La première phase, celle des entraîneurs anglais, de 1856 à 1874

L'arrivée du premier entraîneur anglais Thomas R. Carter à Lacroix-Saint-Ouen est signalée en 1856¹. Il appartenait à la très grande famille des Carter de Peckleton, Leicestershire, qui eurent 14 enfants. Leur cinquième fils, Thomas, dit « Genius », fut le génial fondateur d'une dynastie d'entraîneurs talentueux qui s'imposèrent sur les champs de course de France dès les années 1830 au Bois de Boulogne puis à Chantilly de 1834 jusqu'en 1964. Ils ont réalisé un palmarès de courses exceptionnel, remportant 5 fois le Prix de l'Arc de Triomphe, le Prix du Jockey Club 27 fois, le Grand Prix de Paris 16 fois enfin le Prix de Diane 23 fois et une multitude d'autres courses.

Thomas « Genius » (1805-1879), qui entraîna les chevaux de Lord Seymour à la Porte Maillot fut², dès ses débuts en France, le maître d'apprentissage de ses nombreux fils, neveux et autres jeunes jockeys venus se former en France, notamment Henri Jennings qui devint son beau-frère, en épousant sa sœur Ann qu'il avait fait venir d'Angleterre pour tenir sa maison³. Or, Henri Jennings fit toute sa carrière d'entraîneur à Lacroix-Saint-Ouen pendant 20 ans de 1866 jusqu'en 1887 et contribua à en faire le centre d'entraînement réputé le plus recherché par les propriétaires les plus ambitieux de cette période. Thomas « Genius » s'installa ensuite à Lamorlaye au service du baron Nathaniel de Rothschild.

Thomas R. Carter qui vint le premier à Lacroix-Saint-Ouen en 1856 pourrait être Thomas, dit « Le Neveu » (1830-1891), fils de Jonathan, frère aîné de Thomas « Genius », qui se forma chez le comte de Lagrange au célèbre haras de Danvers près de Gisors, puis travailla pour le duc de Castries, Edouard Fould, et plus tard Etienne Fould, qui fit entraîner ses chevaux à Lacroix-Saint-Ouen jusqu'en 1893.

Mais l'initiale « R » de Thomas R. Carter (1831-1905) indiquerait qu'il pourrait être le fils d'un autre frère aîné de Thomas « Genius », Richard ⁴. Ce neveu-là travailla à partir de 1854 exclusivement pour Henri Delamarre qui élevait des chevaux de courses d'obstacles et des poulinières dans son haras de Gouvieux et les faisait entraîner à Lacroix-Saint-Ouen. Les succès remportés avec Flying Buck qui gagna deux fois de suite le grand Steeple-Chase de la Marche amenèrent Henri Delamarre à s'associer avec d'autres propriétaires pour étendre son entreprise. Tous leurs chevaux furent rassemblés au haras de Bois-Roussel, près d'Alençon, chez un des membres de l'association, le comte Roederer qui disposait d'une étendue de plus de 200 ha d'herbages. Thomas R. Carter, toujours au service d'Henri Delamarre, en assurait l'entraînement ⁴. Après la guerre de 1870, pendant laquelle ce propriétaire s'exila temporairement en Angleterre avec quelques-uns de ses chevaux, l'entraîneur Thomas R. Carter continua à travailler pour lui sur d'autres lieux d'entraînement que Lacroix-Saint-Ouen jusqu'en 1889, date à laquelle il cessa son activité. Il est probable qu'en fait, ces deux neveux de Thomas « Genius » vinrent à Lacroix-Saint-Ouen pour des propriétaires différents. Le premier arriva en 1856 s'installa avec un jockey, James Watkins, et 4 palefreniers ⁶.

En 1866, Henri Jennings déjà à Lacroix-Saint-Ouen se mit à son compte avec 3 jockeys, 16 palefreniers et 40 chevaux ⁷. Puis Frederick Francis arriva en 1874. Cette année-là, Jennings déclara avoir dans ses écuries 75 chevaux de 2 à 4 ans, Francis en déclara 29 du même âge, soit à eux deux 104 chevaux ⁸. Ils employaient 51 personnes ⁹.

Henri Jennings, après sa formation auprès de Thomas « Genius » Carter, avait débuté comme entraîneur auprès du prince de Beauvau. Une pratique courante voulait que lorsqu'un cheval prometteur changeait de propriétaire, il conservait son entraîneur, lequel de ce fait

changeait d'employeur. Henri passa donc chez le baron de Nivière, quand ce dernier acheta l'écurie du prince de Beauvau. Puis le pur-sang de Nivière ayant été intégrés dans les écuries du Comte de Lagrange à la suite de la rupture d'un contrat qui avait tourné court, Henri Jennings devint entraîneur en 1862 au haras de Dangu, chez le comte de Lagrange, puis au service du duc de Morny jusqu'en 1865 ¹⁰.

La venue des Carter et des Jennings à Lacroix-Saint-Ouen était le signe de l'intérêt que représentait la commune pour les milieux hippiques. Ils y trouvaient, à proximité de Chantilly, un large espace forestier dont le sol sablonneux et souple était particulièrement adapté à l'entraînement, ainsi que les écuries de l'ancien relais de poste situées rue du Vieux Chemin ou ancien Chemin de Paris ¹¹. Elles avaient appartenu aux maîtres de poste qui s'y étaient succédés, Louis François Lagache, et Casimir Luther Thirial. Ce dernier les loua au duc de Morny jusqu'en 1865 ¹². Casimir Thirial les agrandit après cette date avant de les revendre à Hyppolite Léopold Mosselman en 1875 ¹³.

Mais, en même temps, par leurs succès, ces entraîneurs anglais attiraient vers ce nouveau lieu d'entraînement les propriétaires des meilleurs haras de France situés en Normandie, dans l'Eure, le Cotentin, qui rivalisaient avec les élevages anglais, tel le comte de Lagrange. Ils avaient exercé chez eux à leurs débuts et noué des relations dont ils firent bénéficier le centre. Ils facilitèrent aussi les échanges avec les milieux hippiques anglais, avec lesquels ils s'affrontaient sur les champs de course tout en commerçant avec eux pour l'achat de yearlings ou le service des étalons, pratiquant à la fois la compétition et la collaboration. Certains de ces propriétaires avaient été les fondateurs de la Société d'Encouragement pour l'amélioration de la race chevaline, créée en 1833 avec le soutien

du Ministère de l'agriculture qui la subventionnait. Ils faisaient partie de la coterie des cavaliers du Bois de Boulogne, aristocrates éleveurs, officiers de cavalerie, bourgeois d'affaires ou banquiers qui pratiquaient l'équitation en sportifs. Parmi eux, Henri Delamarre et le comte Roederer, déjà cités, Auguste Lupin, le Prince Auguste d'Arenberg, le comte de Juigné, le marquis de Caumont de la Force, dont les chevaux seront entraînés essentiellement par Jennings à Lacroix-Saint-Ouen jusqu'en 1890 ¹⁴.

La commune qui n'était qu'un village s'est trouvée au cœur des déplacements des poulains et pouliches les plus prometteurs qui, vers 18 mois ou deux ans étaient transférés de leur lieu de naissance, de sevrage et d'élevage vers les centres de leur réparation aux courses. Ainsi le nouveau centre d'entraînement se trouva-t-il intégré d'emblée dans le réseau des meilleurs haras de France et dans la stratégie des propriétaires les plus riches et les plus motivés pour une reproduction sélective de chevaux racés et pour leur promotion sur les champs de course.

Car les courses sont une vitrine pour les produits des écuries, le test ultime qui révèle le crack, établit la réputation des élevages et des sélections qui y sont pratiquées, crée la part de marché pour le propriétaire. Elles sont, si l'on ose dire, le « Salon du Bourget » des poulains les plus doués. Pour cela, les propriétaires étaient prêts à user de tous les moyens possibles, y compris les contrats d'association sur un poulain bien né, les réservations des produits les mieux titrés chez leurs collègues et concurrents, ou encore, après repérage, les achats à plusieurs du gagnant de la course, pour réaliser le but suprême, satisfaction d'éleveur, de sportif et de chef d'entreprise, à savoir gagner les prix les plus courts.

Le centre bénéficia de la période de forte croissance économique, entraînée par la montée du

secteur industriel, le développement des chemins de fer et l'enrichissement du pays qui fit croître le P.I.B. par habitant de 60 % en 40 ans. Dès 1872, Lacroix-Saint-Ouen s'était hissé au niveau de Chantilly en réalisant 710.014 francs de gains contre 811.416 francs à Chantilly ¹⁵. L'hégémonie de cette ville où les emplacements devenaient rares, était déjà mise en cause.

Les entraîneurs anglais ouvrirent ainsi la voie à de nouveaux venus qui ajoutèrent une nouvelle dimension à l'activité équestre déjà en place.

La deuxième phase le premier «gentleman-rider» de 1875 à 1883

Les «gentlemen-riders» cumulent les fonctions de propriétaire-entraîneur-jockey. Ils sont en général dotés d'une fortune personnelle leur permettant d'assouvir leur passion des chevaux de course, et sont attirés à Lacroix-Saint-Ouen par la notoriété du site.

Cette phase débuta sous l'impulsion d'un jeune propriétaire venu de Marseille, Jean Prat, qui jeta son dévolu sur le quartier du Bac.

Les débuts de Jean PRAT

Jean, Marie, Nicolas PRAT naquit à Marseille le 31 mars 1847 dans une famille d'industriels qui produisaient le fameux apéritif vermouth Noilly-Prat ¹⁶. A 20 ans, lorsqu'il voulut acquérir son premier cheval de course, il s'adressa aux milieux hippiques les plus en vue. En 1867, Léonce Delâtre, éleveur renommé de La-Celle-Saint-Cloud, lui vendit une jument La Cagnotte, que Jean Prat monta lui-même à Marseille avec succès. Peu après, il gagna sa première course à Angoulême avec *Adour* ¹⁷. Il gagna aussi à Avignon, Toulouse, Mont de Marsan et Bordeaux. Fort de ces débuts, il s'associa l'année suivante à deux

autres propriétaires, MM. Double et Maurel pour installer une écurie à Mazargues dans les environs de Marseille. Grâce à leur entraîneur-jockey anglais, Georges Haigh, ils gagnèrent de nombreuses courses, y compris sur les hippodromes de province. Leur crack, *Adour*, rapporta en une saison la somme de 40.000 francs de l'époque. L'écurie s'avéra vite rentable.

Puis Jean Prat subit une période de revers avec les difficultés liées à la guerre de 1870 et à la dissolution de son association. Sa nouvelle installation à Montredon dans la banlieue de Marseille où il logeait une demi-douzaine de chevaux fut détruite par un incendie. Enfin, sa brillante carrière de jockey au cours de laquelle il était arrivé 9 fois gagnant et 4 fois placé sur 17 courses courues dû être arrêtée pour des raisons de poids ¹⁹. En 1872, il partit à Ibos près de Tarbes avec son entraîneur Edward Flatman et une demi-douzaine de chevaux, en attendant de pouvoir s'installer près des champs de course recherchés, notamment Chantilly. C'est ainsi qu'il choisit Lacroix-Saint-Ouen et acquit en 1875 la Ferme du Port située au quartier du Bac, entre les rives de l'Oise et la lisière de la forêt. Il possédait alors une douzaine de chevaux qui étaient toujours entraînés par Flatman, dans la plaine d'Herneuse. Ses premiers

succès avaient réveillé en lui un esprit d'entreprise hérité du milieu familial et que la fréquentation des éleveurs de La Celle-Saint-Cloud avait renforcé ²⁰.

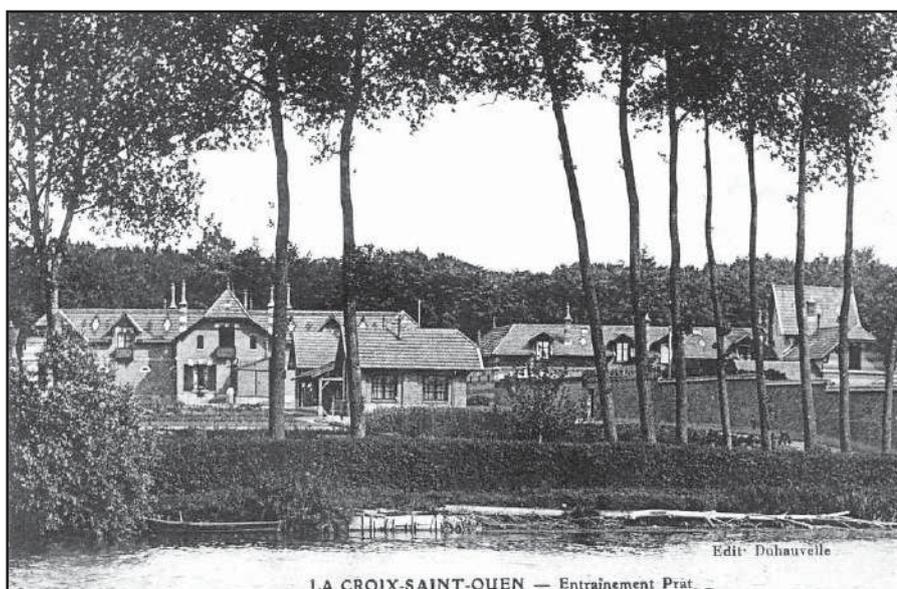
L'écurie Jean Prat, une montée en puissance progressive

Lacroix-Saint-Ouen devint le port d'attache de Jean Prat qui partagea sa résidence entre cette commune et Paris. Il fit édifier un château sur les bords de l'Oise, fit construire des écuries, un manège, des logements pour le personnel, ces derniers situés sur la rue dénommée aujourd'hui Julien Fatrez. Il entraîna ses chevaux dans la plaine de Herneuse au sud-ouest du quartier du Bac.

Pour autant, il n'avait pas rompu ses attaches avec La Celle-Saint-Cloud nées, nous l'avons vu, de l'achat de son premier cheval de course aux haras de Léonce Delâtre. Peu après son installation à Lacroix-Saint-Ouen, en 1877, il était devenu locataire d'une ferme à La Celle-Saint-Cloud située au lieu-dit «Bel Ebat» qui appartenait au domaine de Beauregard et se trouvait en vis-à-vis du haras de Léonce Delâtre. Il en fit un lieu de reproduction et d'élevage abritant la première année une douzaine de poulinières et un étalon, puis les années suivantes jusqu'en



Le château Prat connu aujourd'hui comme Château du Bac



On peut voir ce qui reste de ces écuries rue Julien Fatrez en empruntant le circuit pédestre « Sur les traces du passé » dont le départ se trouve à la mairie.

1892, une vingtaine de chevaux dont il était propriétaire. C'est là qu'il éleva la jument *Faisane*, 4 fois gagnante à deux ans sur 5 courses courues et son frère *Faisan* de deux ans plus jeune, vainqueur à deux reprises à Brighton (Angleterre) et par la suite son meilleur étalon. La vente des poulinières et des yearlings se révéla une activité très lucrative. En 1878 par exemple, Jean Prat vendit 8 poulinières destinées à la reproduction et 4 poulains d'un an²¹.

Cette installation à La Celle-Saint-Cloud marqua une extension de l'entreprise en même temps qu'une dissociation géographique du lieu d'élevage, du centre d'entraînement. À la Celle-Saint-Cloud, les haras de production et d'élevage des pur-sang en général pendant deux ans, à Lacroix-Saint-Ouen, le centre de préparation aux courses des chevaux de 2 à 4 ou 5 ans. Pendant ces huit années, de 1875 à 1883, Jean Prat déclare sur les registres de Lacroix-Saint-Ouen un nombre de chevaux variable au gré des ventes ou des déplacements, mais le nombre de ceux dont il est propriétaire s'accroît régulièrement d'année en année, en grande partie par la seule reproduction de ses haras de la Celle-Saint-Cloud, de 12 en 1876 à 23 en 1883.

Deux entraîneurs, dans le même temps, tenaient le haut du pavé

L'écurie d'Henri Jennings était devenue dominante et avait atteint une dimension qu'aucun autre entraîneur ou éleveur de Lacroix-Saint-Ouen n'eut sur la commune. Son rôle fut déterminant pour la renommée du centre. Il logeait ses chevaux dans des écuries situées au Bac²², à proximité de la plaine de Herneuse, son lieu d'entraînement pour un nombre important et variable de chevaux : 55 en 1878, 89 en 1880, 75 en 1881. Ces pur-sang appartenaient à plusieurs propriétaires parmi les plus en vue. Sans être membres de la Société d'Encouragement ou du Jockey-Club, ils étaient proches de ce cercle et figurent eux aussi sur les registres de déclaration de la commune. Ce sont Léonce Delâtre, l'éleveur propriétaire du haras de La Celle-Saint-Cloud, Alexandre et son fils Paul Aumont, des haras de Victot, dans la vallée d'Auge, Léon André qui avait racheté une partie de l'écurie du duc de Morny à son décès en 1865, Maurice et Michel Ephrussi, le duc de la Roche Guyon, le comte de Clermont-Tonnerre, Edgar de la Charme, l'un des plus ardents promoteurs de Lacroix-Saint-Ouen comme centre d'entraînement et

plus tard de la construction de l'hippodrome de Compiègne, nouvelle preuve à l'encre de la portée acquise par la commune dans le milieu hippique de la III^e République²³.

La deuxième écurie était celle de Georges Rothera qui avait été engagé à titre exclusif à Lacroix-Saint-Ouen en 1878 par le riche propriétaire parisien Auguste Lupin, cité plus haut, dont il entraînait selon les années entre 27 et 38 chevaux de 2 à 4 ans. Auguste Lupin était une référence dans le milieu des courses parisiennes, en tant que fondateur de la Société d'Encouragement. Il avait racheté les écuries du Chemin de Paris à H. Mosselman en 1876. Il fit construire de nouvelles écuries et agrandit la maison à deux reprises en 1878 et 1881. De tous les propriétaires, il fut le plus fidèle à Lacroix-Saint-Ouen puisqu'il y fit entraîner ses chevaux jusqu'en 1895.

Lacroix-Saint-Ouen a continué à se développer à un niveau qui soutenait la comparaison avec les premiers centres en France. Avec 839.000 francs de gains réalisés en 1876, il restait en-deça des gains de Chantilly qui se montaient cette année-là à 1.265.720 francs, mais à un niveau bien supérieur à ceux de Maisons-Lafitte²⁴.

L'apogée de l'expansion de Lacroix-Saint-Ouen de 1883 à 1914

La transition de 1883 à 1890, un changement de génération

L'influence des entraîneurs anglais s'atténua progressivement. Thomas R. Carter n'était déjà plus présent depuis la guerre de 1870. Quant à Henri Jennings, son activité se ralentit, la nouvelle génération des propriétaires parisiens faisant appel à de jeunes entraîneurs qu'ils installent à Lacroix-Saint-Ouen. En 1887, son épouse, qui avait joué un rôle important de médiatrice entre son mari

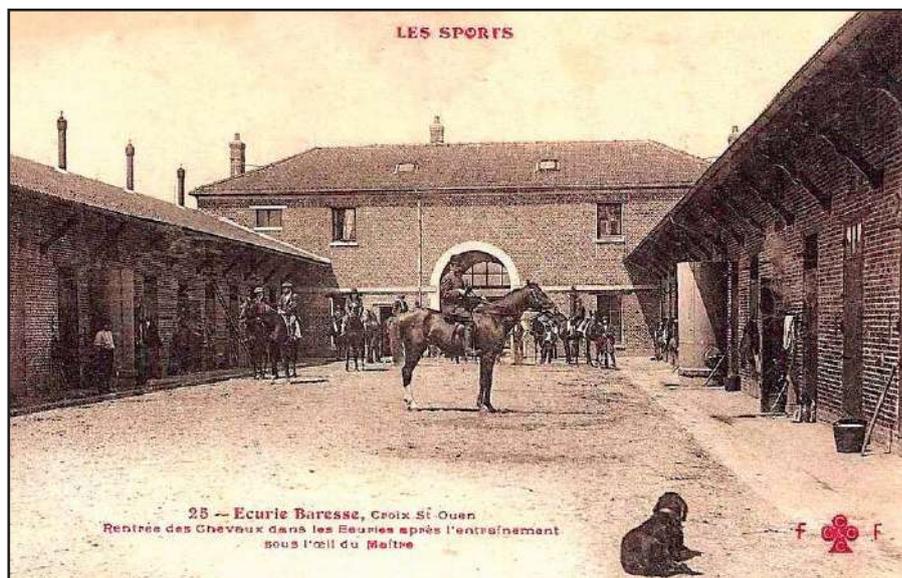
ombrageux et irritable et ses propriétaires ou avec le personnel d'écurie sur lequel elle veillait, décéda à 74 ans. D'abord affecté, celui que l'on surnommait « le Vieux chapeau » ne tarda pas à convoler de nouveau avec la jeune nièce de son épouse décédée, Mathilde Watkins, parente du jockey de Carter déjà cité ²⁵. L'événement ayant scandalisé le village, Henri Jennings repartit définitivement en Angleterre cette même année 1887.

Les entraîneurs Carter et Jennings, fondateurs de la dynastie familiale professionnelle, s'étaient enrichis dans leur métier. Ils n'avaient pas à supporter les frais de l'exploitation d'élevage, ni les aléas des courses qui revenaient aux propriétaires et qui, en général, étaient dans le meilleur des cas, tout juste couverts par les gains des ventes ou des prix gagnés. Les entraîneurs touchaient une part des gains obtenus par les pur-sang gagnants, ils finissaient par être eux aussi propriétaires de quelques chevaux de qualité, acquis parfois en association avec un collègue, et dont ils encaissaient le rapport. En fin de carrière, ils pouvaient vivre aisément de leurs rentes. Henri Jennings justement, avait la réputation d'être un homme particulièrement habile en affaires, spécialiste en particulier des « prix réclamés ». Quand son cheval était arrivé second, il réclamait le prix en affirmant qu'il y avait eu gêne de la part du concurrent. Pour rester dans cette catégorie des entraîneurs, signalons l'arrivée de nouveaux venus qui ne restèrent que 2 ou 3 ans à Lacroix-Saint-Ouen, ce sont James Hudson, jockey chez F. Francis avant d'être entraîneur, Henri Heslop, Charles Lhoste ²⁶.

Alphonse Baresse (1853-1921) fut le plus constant. Il possédait quelques chevaux, 2 à 4 selon les années, mais son activité essentielle était l'entraînement. Après avoir débuté comme entraîneur au Bac en 1884, il s'installa à son compte Route Nationale dans des bâtiments loués ²⁷. Le nombre de chevaux dont il eut la charge fut



Le portail et le manège du centre d'entraînement Baresse

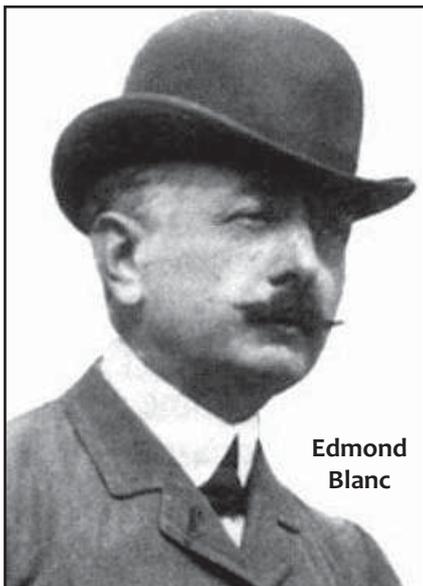


variable, entre 6 et 23 chevaux de 1884 à 1913. En 1902, il devint propriétaire des bâtiments qu'il occupait et où il exerça jusqu'à la Première Guerre mondiale. Quant à Joseph Desbons, il s'installa avec 13 chevaux en 1894 dans les écuries du Bac, à proximité de celles que Jennings avait occupées. Quatre ans plus tard, il y entraînait 23 chevaux.

Une nouvelle génération de « gentlemen-riders »

L'arrivée d'Edmond Blanc (1856-1920) provoqua un tour

nant dans le déroulement des activités équestres à Lacroix-Saint-Ouen à partir de 1888. Il était le fils de François Blanc, fondateur de la Société des Bains de mer qui avait construit et exploité les casinos et hôtels de luxe à Monte Carlo. C'était un jeune sportif, qui avait acheté en 1877 son premier cheval de course, *Nubiennne*, comme l'avait fait Jean Prat dix ans auparavant, chez Léonce Delattre à La Celle-Saint-Cloud. Son coup d'éclat fut précisément le *rac hat* en 1883 des haras de « Bel-Ebat » à Léonce Delattre. Il avait tout juste 27 ans.



Edmond
Blanc

Il s'y retrouvait le plus proche voisin de Jean Prat et d'Auguste Lupin, dont les haras étaient à Vaucresson. Mais peu après il s'agrandit encore, fit construire les haras de Jardey à Marnes-la-Coquette. Les recensements dressés par la commune de La Celle-Saint-Cloud indiquent qu'il élevait aux haras de « Bel-Ebat » entre 1884 et 1895 de 39 à 58 chevaux dont il était propriétaire. L'addition de l'ensemble de ses haras, donnait 102 chevaux lui appartenant en 1893²⁸. Pour l'entraînement, il les répartit sur plusieurs lieux dont Lacroix-Saint-Ouen où il en confia 30 à son entraîneur Ch. Cunningham en 1888, puis une quarantaine à Arthur Carter (né en 1863), le plus jeune fils de Thomas « Genius », de 1891 à 1895²⁹. Les entraînements se faisaient au lieu-dit « le Poulinet », situé dans la forêt à l'est de la commune, entre le prolongement de la Route des Bruyères et du Chemin des Plaideurs.

Jean Prat de son côté, poursuivait avec constance le développement de son entreprise. Les courses étaient fructueuses. En 1887, ses 15 chevaux engagés lui rapportèrent 94.212 fr, en 1888, il perçut 118.462 fr avec 18 chevaux et l'année suivante 206.045 fr avec également 18 chevaux. Son élevage était très productif. Pendant

cette période, il eut chaque année en moyenne, 85 % de naissances chez les juments saillies.

La brillante période des riches gentlemen-riders 1890-1914

Ce fut une période d'intenses investissements dans le milieu hippique. Jean Prat mit en œuvre des projets d'investissement en vue de quitter « Bel-Ebat » où il était locataire et de construire un haras en Normandie dans le pays d'Auge. À partir de 1890, il devint successivement acquéreur sur plusieurs années, à Lessard et le Chêne, près de Lisieux, d'un ancien presbytère, d'un ancien cimetière, du logis « Le Bûcher » et de vastes herbages. Par la suite, il fit restaurer le logis en respectant le style et construire des écuries équipées de boxes selon la nouvelle pratique ainsi qu'un manège couvert, le tout inspiré de l'architecture normande³⁰.

Edmond Blanc, de son côté, en 1891, poursuivit ses investissements à La Celle-Saint-Cloud où il construisit le château de la Châtaigneraie, à Marnes-la-Coquette où il fit édifier le manège de Jardey qui servira cinq ans plus tard de modèle pour celui de Lacroix-Saint-Ouen. Parallèlement, il renforça son implantation sur la commune de Lacroix-Saint-Ouen en 1896, en rachetant la propriété d'Auguste Lupin (rue Carnot), en faisant reconstruire la maison dans son aspect actuel et en faisant édifier le manège en face de la maison. Enfin, dix ans plus tard, il fait construire l'hippodrome de Saint-Cloud sur les communes de Saint-Cloud et de Rueil-Malmaison et d'un centre d'entraînement mitoyen à La Foulleuse.

Ainsi apparaissent deux styles d'entrepreneurs qui se différencient par le mode de croissance de leur entreprise. Jean Prat mit en œuvre une croissance interne autofinancée et progressive, augmentant son cheptel par la repro-

duction de ses propres haras, ce qui garda à son entreprise un caractère familial. Edmond Blanc, qui disposait de grands moyens financiers, fit croître son entreprise par une injection massive de capitaux, en achetant en Angleterre des poulains racés, selon le principe de la croissance externe. En dehors de cela, ils pratiquèrent tous deux la spécialisation des lieux d'activités, assurant toutes les étapes de la filière depuis la production jusqu'à la vente, à l'instar des managers des grandes firmes industrielles sous la III^e République, en intégration verticale, alors qu'ils appartenaient toujours au secteur primaire de l'agriculture et de l'élevage.

Tous ces événements coïncident avec la construction de l'hippodrome de Compiègne. Cette construction s'inscrivait dans un projet urbanistique mené par la municipalité de Compiègne pour apporter à la ville un nouvel espace de loisir et parfaire l'environnement du château. La construction commença en 1886, nécessitant l'appel à des experts du sport hippique pour concevoir les installations. C'est ainsi que l'on vit resurgir l'influence des Carter de la deuxième génération à Compiègne. Richard Carter, fils de Thomas « Genius », dit Richard Junior (1859-1913), qui avait fait ses premières armes chez le comte de Lagrange à Dangu, s'était installé à Compiègne, boulevard Gambetta, où il entraînait 34 pur-sang³². Il fut sollicité pour élaborer un modèle original de tribunes et conçut des tribunes basses couvertes de 800 places, adaptées à une capacité d'accueil moyenne et d'un coût réduit. L'inauguration de l'hippodrome eut lieu le 4 novembre 1888. Peu après, les édiles compiégnois le consultèrent à nouveau pour rentabiliser cette nouvelle installation. Il fit adopter le 26 décembre 1888 un règlement permettant l'utilisation de ce champ de courses également comme champ d'entraînement, ce qui devait procurer de nouvelles ressources pour son

entretien³³. Les jockeys de Lacroix-Saint-Ouen le fréquentèrent assidûment. Le prix Lacroix-Saint-Ouen qui fut créé le jour de l'inauguration, figure toujours au programme des courses de Compiègne³⁴. La ville avait suivi la tendance nationale, le nombre des hippodromes en France s'étant déjà accru de 40 % en 30 ans.

Enfin, pour parachever le tout, une usine de fabrication de fers à cheval vit le jour à Lacroix-Saint-Ouen sous les auspices d'Anatole Faure. Arrivé vers 1895, ce maréchal-ferrant, spécialisé dans la ferrure des chevaux de course, travailla dans les écuries d'Edmond Blanc, puis d'Etienne Balsan. Très inventif, il créa une machine à former les fers, un laminoir, plus tard il lança le fer à cheval en aluminium. Il s'installa d'abord vers 1920 comme artisan indépendant dans un atelier situé rue Pasteur. Par la suite, son usine construite rue Carnot, près du Bac acquit une réputation internationale, elle fut la première en Europe jusqu'en 1975.

Un nouveau « gentleman-rider » s'installa à Lacroix-Saint-Ouen au début du XX^e siècle. Etienne Balsan racheta en 1904 à Edmond Blanc l'ensemble immobilier, maison, écuries et manège de la rue Carnot. Il avait élu domicile à Royallieu, au Parc Bayser, mais venait régulièrement à Lacroix-Saint-Ouen où il recevait la célèbre Gabrielle Chanel, dite Coco³⁵.

À la veille de la Première Guerre mondiale, les activités



Etienne Balsan

Ancien officier de cavalerie, il mit un terme à sa carrière militaire pour se consacrer aux courses.

équestres ne se répartissaient plus dans la commune que dans trois lieux, l'écurie d'A. Baresse Route Nationale, celle d'E. Balsan au centre du village et celle de J. Prat au Bac. Des écuries, situées rue Pasteur à l'emplacement actuel de l'école élémentaire, avaient été occupées par G. Rothera en 1888, à l'arrivée d'E. Blanc rue Carnot, mais il avait cessé son activité en 1895. Celles du Bac où s'étaient succédés Jennings et Desbons n'étaient plus utilisées pour les chevaux de course. La mairie n'enregistra plus que trois déclarants : J. Prat propriétaire de 27 chevaux, E. Balsan pour 22 chevaux et A. Baresse, entraîneur de 6 chevaux.

C'est ainsi que Lacroix-Saint-Ouen a traversé cette deuxième moitié du XIX^e siècle dans la prospérité. L'économie à Lacroix-Saint-Ouen bénéficia des atouts naturels et géographiques de la commune, adossée à la forêt, située sur une route de grands passages, voisine d'une ville impériale qui recevait la cour où se pratiquait l'équitation de loisir. Les activités équestres créèrent de nombreux emplois. Si le personnel d'écurie spécialisé venait en général d'Angleterre, les services annexes, tels que la bourrellerie et les services domestiques furent assurés par des habitants de la commune. Sa position géographique valut à la commune d'être choisie par les propriétaires de chevaux qui souhaitaient s'affranchir de la domination cantilienne tout en gardant une proximité avec le champ de course. L'arrivée d'Edmond Blanc et d'Etienne Balsan, la construction de l'hippodrome de Compiègne qu'ils encouragèrent, et plus tard la présence de l'usine de fers à cheval leur donnèrent des moyens accrus pour affirmer leur indépendance. Dans cette conquête d'autonomie, notons le rôle déterminant joué par les trois propriétaires qui étaient en lien avec La Celle-Saint-Cloud, Auguste Lupin, Jean Prat et Edmond Blanc. C'est eux, entr'autres, que l'on retrouve pour inciter la municipalité à faire ouvrir en 1875 un bureau de poste, devenu bureau télégraphique puis doté d'un service téléphonique, facilitant les relations rapides entre propriétaires et



Anatole FAURE
maréchal-ferrant de renom
(Archives privées, famille FAURE)

directeurs des champs de course, en France et à l'étranger, et en 1881 la gare du chemin de fer au Meux, aménagée avec un quai et une grue pour l'embarquement des chevaux ³⁶.

Les loisirs des classes aisées se sont focalisés sur les champs de course où s'exerçaient des talents de sportifs et d'entrepreneurs. Les classes populaires s'y pressaient aussi, attirées par le double spectacle des élégances bourgeoises et des prouesses chevalines, ainsi que par l'opportunité des gains par les paris.

A la fin du siècle pourtant, les activités équestre marquèrent un repli vers Chantilly où l'on avait construit la nouvelle piste des Aigles, avant que la Première Guerre mondiale ne mît fin à celles de Lacroix-Saint-Ouen. A. Baresse vendit son dernier cheval, son vieux compagnon Bob âgé de 16 ans, en 1921. Seule survécut l'entreprise de Jean Prat qui remonta son écurie après la guerre et la maintint essentiellement à Lessard et le Chêne, jusqu'en 1940, date de sa mort. Sa nièce héritière, la Comtesse de Vigier, prit sa succession et géra les haras avec la même passion que son oncle.

Elle fut élue Présidente de la Société d'encouragement de 1939 à 1970. Les milieux hippiques lui rendirent hommage lors de son 100^e anniversaire le 14 septembre 1969 à Longchamp et désignèrent momentanément le Prix de la Salamandre, « Prix du 100^e anniversaire de Mme. la vicomtesse Vigier ». Elle décéda à 101 ans.

Le château du Bac avait été vendu par Jean Prat à M. Cheautefort. La propriété fut ensuite démembrée, M. Huygen acheta une parcelle pour y installer son usine et sur une autre la comtesse de Breda fit construire son château. Elle reprit les actions sociales initiées par Jean Prat. Il avait en effet fondé une école privée pour les filles, avant que l'école publique ne soit créée dans la commune. Sous son impulsion, cette école, située rue Pasteur à l'emplacement actuel de l'école maternelle Pierrette Abeille, pra-

tiquait des méthodes avancées, des activités théâtrales et culturelles, dont les personnes qui en ont bénéficié se souviennent encore ³⁷. M. Lejeune devint propriétaire du château en 1950

La récession des années 1890 qui se termina par la « Grande dépression » de 1896, ne semble pas avoir affecté la situation des propriétaires de chevaux de course qui contribuèrent, d'une certaine façon, à maintenir l'emploi et les revenus de leur personnel par leurs investissements.

Les activités équestres, exercées en même temps que celles liées à l'industrie du bois dans les 14 usines de la commune, l'ont fait entrer dans le mouvement historique qui s'est déroulé au plan national, faisant évoluer ses habitants au rythme des transformations sociales induites par l'économie.

Notes

¹ HERRISON Emile, *Mon village s'appelle La Croix Saint Ouen*, Edition Arts, lettres et culture, 2000. p. 73. Je remercie vivement E. Hérisson pour toutes les informations qu'il m'a apportées.

² WILKINSON David, *Les Anglais en France : les familles*. <http://www.tbheritage.com/TurfHallmarks/Trainers/Fr/Anglais3.html>

³ SAINT ALBIN Albert (de), *Les courses de chevaux en France*, Adament Media Corporation, 2005, 1^{ère} édition Hachette 1890, p. 234.

⁴ WILKINSON D. op. cité.

⁵ SAINT ALBIN A. op. cité, p.264.

⁶ Watkins devint plus tard responsable des haras de Cheffreville, à 15 km de Lisieux, chez le comte de Berteux.

⁷ Les Jennings fondèrent eux aussi une dynastie d'entraîneurs. Tom Jennings, le frère d'Henri avait été entraîneur-adjoint de Thomas Genius Carter et avait épousé sa nièce Mary-Ann. Dans les années 1850, il entraîna les

chevaux d'Alexandre Aumont, aux haras de Victot, les premiers en France, puis ceux du comte de Lagrange qui avait obtenu par contrat de se faire livrer pendant trois ans de suite tous les produits nés à Victot, hormis ceux de la poulinière Hervine qu'A. Aumont s'était réservés. Tom Jennings entraîna donc à Dangu le krach *Monarque*, né chez Aumont, qui gagna entr'autres prix prestigieux, en 1857, le Grand Prix Imperial de France et la coupe de Goodwood en Angleterre et fut un étalon à la descendance très productive. Tom fut le plus titré de l'histoire du Prix du Jockey Club avec dix victoires. Il entraîna *Gladiateur*, vainqueur du Grand Prix de Paris et poursuivit sa carrière en Angleterre au centre de Newmarket toujours pour Lagrange, pendant qu'Henri s'imposait à Lacroix-Saint-Ouen. Ayant travaillé pour le Prince de Savoie en Italie, il fut le premier entraîneur européen, qui, une fois en France traversa la Manche avec ses chevaux entre Newmarket et Chantilly jusqu'à 30 fois par an.

⁸ Registre de déclaration des chevaux, juments, mulets et mules de tout âge du 8 février 1874. Archives municipales 2H1. Ces registres ont été obligatoires après la guerre de 1870 pour recenser les moyens à des fins militaires, les chevaux de course étant réservés aux officiers : loi du 3 juillet 1874.

⁹ HERRISON E. op. cité, p. 73.

¹⁰ SAINT ALBIN, op. cité, p.230 et 264.

¹¹ Aujourd'hui rue Carnot.

¹² Le duc de Morny était le frère bâtard de Napoléon III. Il était un fervent adepte d'équitation et un familier des courses de Chantilly. Il décéda en 1865.

¹³ D'après les données du cadastre. Renseignements fournis par Michel Carbonnier.

¹⁴ Registres de déclaration. A.M. 2H1 des années 1874 à 1890.

¹⁵ BLAY Jean-Pierre, *Chantilly Le développement urbain et le monde des courses*, A.N.R.T, Université de Lille III, 1991 et HERRISON E. op. cité, p. 73

16 RICHARD Eliane, *Noilly Prat à Marseille*, Edition La Thune, Marseille, novembre 2005.

17 LEJEUNE Louis-Edouard, *Jean Prat. Eléments biographiques*, septembre 2007, p. 6. Je remercie vivement M. Lejeune de m'avoir fourni son abondante documentation.

18 RICHARD E. op. cité et LEJEUNE L.E. op. cité, p. 6 et 42. La sœur de Jean Prat, Marie-Louise, épousa Léonce Double de Saint Lambert et s'apparenta ainsi à l'aristocratie marseillaise. Elle eut trois enfants puis divorça en 1888. Sa fille, Madeleine Double de Saint Lambert deviendra par mariage Vicomtesse de Vigier. Elle héritera du patrimoine de son oncle Jean Prat quand celui-ci décèdera sans descendance en 1940 et continuera à faire fonctionner les écuries jusqu'à sa mort à 101 ans en janvier 1970.

19 LEJEUNE L.E. op. cité, p. 6 et 7.

20 RICHARD E. op. cité. Sa mère Anne-Rosine Noilly-Prat était la fille de Louis Noilly, fondateur de l'entreprise lyonnaise de fabrication de liqueurs et de vente de vins et spiritueux. Elle épousa Claudius Prat à qui son père avait confié la direction du second établissement de la société établi à Marseille. Après la mort prématurée de son mari, puis celle de son père, elle se trouva à la tête d'une grande entreprise qu'elle géra avec beaucoup d'efficacité, en même temps qu'elle assumait l'éducation de ses trois enfants, Louis, Jean et Marie-Louise. Chacun d'eux avait une part dans la société familiale. C'est ce qui explique que Jean Prat ne coupa jamais les liens avec sa ville d'origine. Bien que domicilié à Paris et à Lacroix-Saint-Ouen, il se déclara résidant à Marseille à plusieurs reprises sur les registres de déclaration annuelle des chevaux à la mairie de la commune.

21 LEJEUNE L.E., op. cité, p. 25 et 26.

22 Près de la rue dénommée aujourd'hui Julien Fatrez et du lieu occupé plus tard par les usines Huygen.

23 SAINT ALBIN op. cité et WILKINSON D. op. cité.

24 BLAY J.P. 1991, op. cité.

25 WILKINSON D. op. cité. Leur fille Henriette Jennings épousa un jockey-entraîneur-proprétaire, William Head. Leur fils Jacques-Alexandre dit « Alec » Head fit à son tour une carrière d'entraîneur à Lacroix-Saint-Ouen, ainsi que nous l'a rapporté Jean-Claude Faure, petit-fils d'Anatole le maréchal ferrant, inventeur du fer à cheval en aluminium, qui l'a bien connu. « Alec » eut à son tour des enfants entraîneurs, dont une fille Criquette : Head-Maarek née en 1948, devenue le leader mondial des entraîneurs féminins, qui travailla pour les Wertheimer, propriétaires de la maison Chanel. A son actif, citons le Prix de l'Arc de Triomphe en 1979, le Prix de Diane en 1982 et 2000, le Prix du Jockey-Club en 1986.

26 A.M. 2H1. Registre de déclaration. J. Hudson est déclaré jockey le 15 décembre 1878, entraîneur les 15 décembre 1880 et 1881 pour 4 ou 5 chevaux, H. Heslop entraîneur le 15 décembre 1879 pour 5 chevaux, en 1881 pour 12, en 1882 pour 17, C. Lhoste en 1883 et 1884 pour 20 chevaux, en 1885 pour 23, en 1887 pour 36.

27 A l'emplacement actuel de la glandarmerie. HERRISSON E. op. cité, p.80.

28 LEJEUNE L.E. op. cité p. 15 et 18.

29 A. M. 2H1. Registres de déclaration annuelle des années citées.

30 LEJEUNE L. E. op. cité, p.39-40.

31 BLAY J. P., *Compiègne et le cheval*, Atlantica 2010, p. 14, 38, 39. C'était une des rares écuries de pur-sang à Compiègne, il y employait 3 jockeys sur les 5 travaillant à Compiègne et 18 lads.

32 BLAY J. P., op. cité, p. 40-41

33 HERRISSON E. op. cité. p.74.

34 SIBERTIN-BLANC-DURAND Brigitte, *Le véritable séjour de Coco Chanel à Royallieu (1905-1909)*, *Société historique de Compiègne*, 2011.

35 HERRISSON E. op. cité. P. 77

36 *Lacroix-Saint-Ouen hier et aujourd'hui, Mémoires pour le siècle à venir*, brochure, 2000. Témoignages de Mmes Thérèse Miquel et Denise Neveu.

Jennings.

Le plus vieil entraîneur... et le plus roublard aussi ! A fait mentir le proverbe qui prétend qu'on ne trouve pas d'argent sous le pied des chevaux. Retiré des affaires après fortune faite, vit à la Croix-Saint-Ouen dans le plus profond dédain pour l'aurea mediocritas du bon Horace.

On prête à son frère Tom, *Où Tom*, l'ancien entraîneur du comte de Lagrange, le propos suivant résidant légendaire : « Le comte est une grande ficelle, mais je connais encore plus ficelle que lui : c'est mon frère ! » Ceci pour prouver simplement qu'on ne rencontre pas, dans toutes les familles, l'entente si touchante qui unit les frères Lyonnais.

Signes particuliers : tient continuellement à la main un foulard rouge ; affectionne le whisky sans mépriser le gin, comme tout jockey qui se respecte.

Un portrait peu tendre de Jennings paru dans *Le Matin* du 7 juin 1891 et sa nécrologie dans *le Matin* du 25 septembre 1893

L'autre mort, Henry Jennings, c'est toute notre jeunesse sportive ; la première fois que nous l'avons approché, c'était au jour du Derby de Chantilly, que venait de gagner Revigny.

Pendant qu'on pesait le jockey, l'entraîneur était demeuré à côté de son poulain, lui bredouillant des paroles inintelligibles, tout en le caressant de l'œil comme si un langage mystérieux existait entre lui et ses bêtes. Ça n'était pas de la pose. Oh ! que non ! car il agissait très sérieusement, sans s'occuper de la foule qui l'envolait, et il avait l'air de complimenter Revigny de s'être bien comporté. Quel type curieux que ce vieux bonhomme, sourd comme on ne le sera plus jamais et tout d'une pièce dans ses idées, qu'il ne fallait jamais essayer de contrecarrer, qui que l'on fût !

Il portait des cravates extraordinaires, et ses chapeaux légendaires lui valurent le surnom de *Où Hat*.

Avec l'âge, il était devenu un peu acariâtre ; ses maîtres furent obligés de le quitter les uns après les autres ; il n'admettait pas qu'on lui fit la moindre question sur les champions qu'il amenait à la lutte.

Quand il n'osait pas rembarber l'intrus, il possédait une façon spéciale de ne pas lui donner satisfaction en bredouillant sur tous les tons les plus gutturaux des phrases sans suite telles que : « Vous êtes très malin, moi je suis beaucoup moins fort que vous », etc., et ça ne s'arrêtait qu'au son de la cloche du pesage.

Le père Jennings aimait à jouer aux dominos ; dans les déplacements, ceux qui voulaient essayer de lui arracher quelques renseignements sur ses chevaux lui faisaient la partie très avant dans la nuit.

Il leur tenait tête et leur gagnait leur argent, mais jamais il ne les renseignait autrement qu'en leur répétant la phrase citée plus haut.

Comme entraîneur, il était de premier ordre, car il n'eut des animaux de classe que d'une façon très intermittente, et il sut toujours en tirer parti. Revigny, Peut-Etre, Montargis, Premier-Mai, Jongleur gagnèrent avec lui les épreuves les plus importantes.

Quand il visait une course, c'est bien rare s'il ne la gagnait pas, L'Omnium avait toutes ses préférences ; en moins de six ans, il le gagna quatre fois, avec Fleur-de-Pêché, Mathilde, Source, Manchette.

Quand sa première femme mourut, l'excellente Mme Jennings, dont il avait fait la déesse de son foyer, on crut qu'il allait se périr de chagrin ; sa nature de bronze trouva une consolation dans sa nièce, qu'il épousa à un âge très avancé.

Ce second mariage fut son chant du cygne pour l'entraînement ; il se retira en Angleterre, auprès de Newmarket, conservant toujours quelques malheureux animaux qu'il amenait encore en France pour nous montrer qu'il vivait toujours.

Il perdit complètement la vue et se recueillit avec quelques amis avant de s'éteindre complètement.

C'était un brave homme, qui a tenu une place considérable dans notre sport de France, où il a laissé le souvenir d'un être bizarre et pas toujours commode, mais avec celui d'un honnête entraîneur et d'un travailleur infatigable.