

# Le cheval civilisateur.

Ou comment cet animal a accompagné l'homme dans sa destinée.



**Géraldine Guérin,**

Guide conférencière

## Sommaire

Le cheval civilisateur.....	1
I. Une proie pour l'homme :.....	1
II. Le cheval pour le travail et pour la guerre :.....	2
III. Une source d'inégalités :.....	2
IV. Le nouveau monde :.....	3
V. En France, le cheval de cour :.....	3
VI. Le transport :.....	3
VII. Une aide au travail :.....	5
VIII. Comprendre le cheval :.....	6

Le cheval est l'animal qui a le plus bouleversé la vie des hommes.

Il a été domestiqué non pas pour sa viande, mais pour sa force, sa rapidité. Sur son dos, l'homme s'est senti plus fort.

Il fait partie des équidés comme l'âne, le poney<sup>1</sup>, le zèbre. C'est un mammifère herbivore à sabot unique.



## I. Une proie pour l'homme :

La légende de Solutré raconte qu'on chassait un groupe de chevaux jusqu'au sommet d'une colline, et on les précipitait vers le bas d'une falaise. Ils se tieraient en tombant.

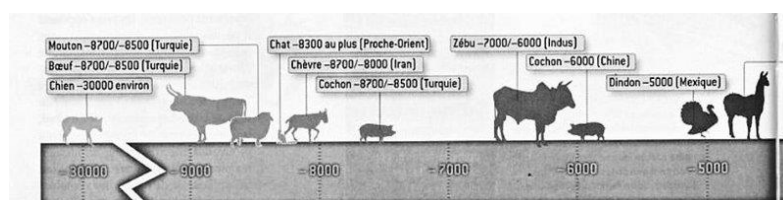


Sans doute cette légende viendrait du fait qu'on aurait retrouvé, au pied de cette falaise, des ossements de cheval. Peut-être que le pied de la falaise n'était que l'endroit où on tuait les chevaux.

Si on examine les chevaux représentés sur les parois des grottes préhistoriques, ils ressemblent au cheval de Przewalski, d'aspect massif, avec une grosse tête et une forte encolure.



Mais, on ne connaît pas l'origine du cheval actuel.



Vers – 30 000 ans, on a commencé à domestiquer le loup qui deviendra le chien. Vers – 8 500 le bœuf, - 6 000 le porc. Le cheval n'aurait été domestiqué que vers – 5 500 ; à partir de ce

<sup>1</sup> Le poney est un cheval qui ne dépasse pas 1,48 mètre en taille.

moment, on a pu se déplacer beaucoup plus vite que par ses propres moyens. C'est donc toute la dynamique de l'homme sur l'ensemble des continents qui a été complètement bouleversée

## II. Le cheval pour le travail et pour la guerre :

Dans le Nord-Kazakhstan, des fouilles ont révélé des traces de mors en os ou en crin sur des squelettes de cheval datant du néolithique<sup>2</sup>. On s'en servait sans doute pour le travail.

En Chine, dans la province du Henan, lors de fouilles, on a découvert sous le tombeau de Fu Hao (dynastie Shang Yin), qui avait été une générale d'armée, les restes de ses chevaux qu'elle avait fait enterrer là. Encore en dessous, ses chiens et ses serviteurs.



les Hittites.

Ce n'est que 1 000 ans plus tard, vers – 336, sous le règne d'Alexandre le Grand, qu'on commença à le monter, mais de manière peu efficace, car on ne connaissait pas encore la selle.

La tapisserie de Bayeux de 1 070 / 1 080, montre des cavaliers montés sur une selle, les pieds dans des étriers.

Vers 750 avant J.C., le mors a commencé à apparaître en Iran, mais, assez rudimentaire, il blessait parfois l'animal. À la fin du Moyen-Âge, la conquête du cheval est terminée, il reste à conquérir le monde.

Au Moyen-Âge, le cheval a longtemps posé des problèmes aux peintres qui cherchaient à le représenter : de profil, cela allait assez bien, mais de profil, ce n'était pas encore au point.



Selon sa destination, on le gratifiait d'une appellation particulière.

Le destrier était le plus beau, souvent c'était un cheval d'apparat.

Au-dessous, il y avait le roncín et le poney, chevaux ordinaires, trapus, utilisés pour le travail.

## III. Une source d'inégalités :

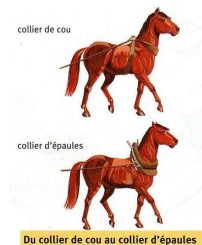
La chevalerie était une classe basée sur l'honneur, l'esprit chevaleresque. Il fallait posséder un cheval pour espérer plus tard être adoubé chevalier et accéder à la noblesse.

Le cheval était quasiment réservé à la noblesse.

En agriculture, on lui préfère le bœuf, car il est facile de l'atteler par les cornes, alors qu'on ne sait pas encore très bien comment s'y prendre avec le cheval.

On voit ainsi se former deux classes sociales, celle qui possède un cheval, et celle qui n'en n'a pas.

Le collier d'épaule, pour le cheval n'arrivera qu'à la fin du Moyen-Âge. Avec ce nouvel élément d'attelage, le cheval est plus fort que le bœuf, et plus souple d'utilisation.



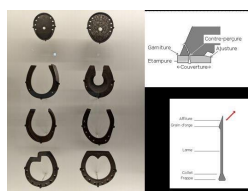
Du collier de cou au collier d'épaules

On invente ensuite la charrue, puis le ferrage pour que le cheval puisse parcourir plus de trente kilomètres par jour, sans s'user les sabots.



<sup>2</sup> Néolithique : entre 5800 et 2500 ans avant notre ère.

Les romains avaient imaginé les hipposandales que l'on fixait selon les besoins.



Les fers sont une protection permanente qui permet même de corriger éventuellement une malformation du sabot. Ils sont fixés à l'aide de clous taillés en biseau de façon à les faire entrer en biais dans la corne, sans risque de blesser le cheval.

Les maréchaux-ferrants installent ces fers et soignent les chevaux. Ils eurent bientôt beaucoup de succès ; ils avaient un peu un rôle de vétérinaires. Leur saint patron était Saint Éloi.

Mais peu à peu, la nécessité est apparue de faire des recherches sur de nouvelles techniques thérapeutiques.

#### IV. Le nouveau monde :

Le nouveau monde n'a pas de chevaux. Christophe Colomb a apporté des chevaux espagnols ; au départ ils étaient douze.

Beaucoup d'autres sont arrivés ensuite, surtout en Amérique du sud (région de Buenos Aires). Peu à peu ils ont remonté vers le nord ; certains sont redevenus sauvages et ont donné naissance à la race « Mustang » utilisée par les indiens en Amérique du Nord.

#### V. En France, le cheval de cour :

Avec l'arrivée des armes à feu et même s'ils sont encore très utiles, on en a moins besoin dans les conflits.



Louis XIV cherche à occuper les jeunes nobles ; ce sera une *équitation d'artistes* (différents types d'allures, salut, etc.). Pour y accéder, il faudra pouvoir justifier de quatre générations de noblesse.

Un roi ne peut être que bon cavalier. On fait un parallèle entre la bonne maîtrise du cheval et la bonne manière de gouverner.

De son côté, l'armée a besoin de cavaliers formés pour la guerre : ce sera la création du Cadre noir à Saumur.

Des haras se spécialisent dans l'élevage pour l'agriculture ou la guerre. On crée des races, la fonction de garde-étalons.

Philippe-Étienne La Fosse (1738 – 1820) a écrit un « Traité complet de la médecine des chevaux ».

La race des chevaux de trait est apparue au XIX<sup>ème</sup> siècle ; on en a formé près de 2 800 000.

L'arrivée des machines à vapeur, puis des tracteurs voit son utilité se réduire grandement.

De nos jours, pour des travaux spécifiques, on le voit revenir pour travailler dans les vignes, en forêts. Il passe partout sans abimer le sol.



#### VI. Le transport :

Le transport en commun s'est développé avec le cheval. La bourgeoisie surtout, voyait là un moyen commun de voyager.

On a inventé la malle-poste pour transporter le courrier, mais rapidement aussi des passagers.

Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, arrive la diligence. Elle parcourait entre trente et quarante kilomètres entre deux « relais de poste ».



L'attelage était conduit par un postillon qui montait un des chevaux. Il chaussait de grandes bottes solidaires de la selle.

Sur les canaux, des péniches étaient tirées depuis le chemin de halage par plusieurs chevaux.

Les chevaux effectuaient toujours le même trajet : arrivé au bout de leur trajet, on leur avait appris à traverser le canal sur une barge, et ils tiraient une autre péniche sur le trajet retour.

Le marinier habitait sur la péniche avec femme et enfants, ces derniers dans la cale.



Paris, avant les travaux d'Hausmann, était un cloaque. Pour se déplacer la bourgeoisie utilisait les chaises à porteurs. Puis arriva le carrosse à cinq sols, beaucoup moins onéreux, et qui effectuait toujours le même trajet.

Les cochers étaient très nombreux, tous des hommes à l'exception de cinq femmes.

Pour les transports privés on imagina le fiacre, plus confortable mais aussi plus cher. Il en circula à Paris jusqu'au début des années vingt.



En 1825, à Nantes, un homme d'affaire créa un omnibus hippomobile pour amener gratuitement les personnes du centre-ville jusqu'aux bains publics. Au vu du succès, les trajets se multiplièrent et se diversifièrent dans la ville, en devenant payants.

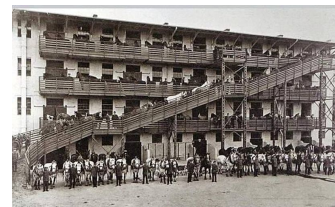
À Paris, des compagnies d'omnibus hippomobiles se créent, chacune sur un itinéraire particulier. En 1855, sous l'impulsion du baron Hausmann, toutes ces compagnies sont fusionnées et la Compagnie Générale des Omnibus (C. G. O.) est créée pour l'Exposition Universelle.

Elle comprend 17 323 chevaux, 25 lignes, 503 omnibus, 2 436 agents.

Il existait les chevaux qui tiraient normalement ces omnibus, et les « côtiers » : c'était des chevaux qui attendaient au bas des côtes l'arrivée d'un omnibus, pour renforcer l'attelage. Pour permettre à des passagers de monter plus facilement s'installer sur l'impériale, sur le toit, on crée à l'arrière un escalier hélicoïdal.

Depuis 1851, pour fluidifier le trafic à Paris, on a commencé à instaurer des règles de circulation, elles constituèrent le premier code de la route. On a dû se mettre à circuler à droite. Seuls le pas et le trot étaient autorisés ; le galop était interdit.

Paris a été peu à peu sillonné par des lignes de tramway hippomobile. Pour garer les tramways et soigner les chevaux, on crée des dépôts. Les animaux ainsi choyés, sont maintenant en meilleure forme. On a imaginé des ascenseurs pour permettre aux chevaux de monter dans les étages.



La SPA (société protectrice des animaux) vient de se créer ; elle préconise de mettre des chapeaux aux chevaux pour qu'ils puissent mieux supporter les intempéries. Différents types de chapeaux sont fabriqués selon la mode du moment. Par grosse chaleur, les cochers arrosaient d'eau les chevaux ou les faisaient baigner dans la Seine, pour les rafraîchir.

L'écrivain et photographe Maxime Du Camp décrit dans « La revue des deux mondes », la façon dont étaient utilisés ces chevaux :

*Les écuries sont larges. Chaque omnibus a 10 chevaux à son service. Ils marchent tous les jours et se répartissent en 5 relais. C'est là une excellente organisation, qui ménage les chevaux, les habitue à un travail régulier et permet de donner à l'allure une vitesse relativement considérable. Chaque cheval ne parcourt en moyenne que 16 km par jour; de cette façon on a sans cesse des*

*chevaux frais, leur santé n'est pas compromise par des fatigues excessives, aussi n'est-il pas rare de voir dans les écuries des chevaux de 15 ans pouvant encore faire un excellent service...*

*...Ce sont toujours les mêmes deux chevaux attelés ensemble au même omnibus sous le même cocher. A l'écurie, ils ne se quittent pas, ils sont réunis dans un seul box avec une mangeoire unique.*

À Paris, au bord de la Seine, au port de l' Arsenal, le mur est percé d'ouvertures munies de grilles. Celles-ci servaient à aérer un grand tunnel où circulaient des charriots entre la C.G.O. et les péniches, enlevant le fumier et apportant le fourrage.

Ce type de transport a entraîné un commerce du cheval organisé dans un Marché aux chevaux.

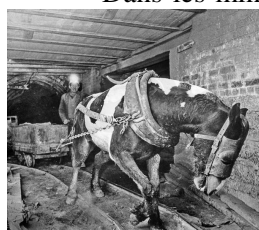
Mais le 11 janvier 1913, on enterre au cours d'une grande fête, le dernier omnibus à traction hippomobile de la capitale. L'automobile à pétrole, plus rentable, a peu à peu supplanté l'usage du cheval, à l'exception pour un temps, du fiacre.

À partir du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle on cherche d'autres débouchés pour le cheval et on a tenté de lancer la mode de la viande de cheval dans les repas ; pour la SPA, « *mieux vaut manger un vieux cheval, qu'attendre qu'il s'écroule sur la chaussée !* »

Le 9 juin 1866 une ordonnance autorise l'utilisation de la viande de cheval pour l'alimentation publique ; des abattoirs spécialisés se créent. L'abattoir de Vaugirard date de 1887.

## VII. Une aide au travail :

Dans les mines, il faut faire rouler les chariots de minerai. L'emploi du cheval se généralise vers 1860. Chevaux et poneys deviennent les auxiliaires des mineurs. Ces animaux sont descendus en position verticale et rarement remontés des galeries souterraines.



Dans les archives des entreprises minières, figure la liste des chevaux utilisés, leur nom, et la cause de leur mort.

On en voit au travail dans le film « Germinal » d'après le roman d'Émile Zola.

*« Enfin, il parut, avec son immobilité de pierre, son œil fixe, dilaté de terreur. C'était un cheval bai de trois ans à peine, nommé Trompette. -Il ne bougeait toujours pas. On commençait à le délier, lorsque Bataille, dételé depuis un instant, s'approcha, allongeant le cou pour flairer ce compagnon qui tombait de la terre. Les ouvriers élargirent le cercle en plaisantant. Eh bien ! Quelle bonne odeur lui trouvait-il ? Mais Bataille s'animait, sourd aux moqueries. Il lui trouvait sans doute la bonne odeur du grand air, l'odeur oubliée du soleil dans les herbes. Et il éclata tout à coup d'un hennissement sonore, d'une musique d'allégresse, où il semblait y avoir l'attendrissement d'un sanglot. C'était la bienvenue, la joie de ces choses anciennes dont une bouffée lui arrivait, la mélancolie de ce prisonnier de plus qui ne remonterait que mort. Trompette délié, ne bougeait toujours pas. Il demeurait sur le flanc, comme s'il eût continué à sentir le filet l'étreindre, garrotté par la peur. Enfin, on le mit debout d'un coup de fouet, étourdi, les membres secoués d'un grand frisson. Et le père Mouque emmena le deux bêtes qui fraternisaient. »*



En bord de mer, ils aident à rentrer le goémon, ou au cours de la pêche à la crevette. Certains tirent en mer, jusqu'à la zone de baignade, une cabine de bain de baigneuses pudiques.

## VIII. Comprendre le cheval :

Si le recours au cheval comme une aide dans le travail va diminuer face à l'arrivée des machines, le cheval va connaître une autre utilité dans le sport, la mode, les loisirs.

Au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, on cherche à comprendre le cheval, à prendre soin de lui. C'est ainsi que de nouveaux métiers apparaissent : charretier, cocher, bourrelier, l'équarisseur, le maréchal-ferrant, le palefrenier, le postillon, le vétérinaire hippiatre. C'est ainsi que le cheval, autrefois privilège d'une aristocratie, devient le compagnon de ces hommes de métier.



Les femmes vont vouloir monter à cheval, mais les selles des hommes étaient peu pratiques lorsqu'on porte une robe, et certains craignaient qu'elles ne perdent leur virginité. On a ainsi créé la selle d'amazone, où la femme ne montait que sur un côté du cheval. La femme montait une haquenée, petit cheval ou jument allant l'amble, c'est-à-dire que les deux jambes du cheval, d'un même côté, avançaient en même temps. La monte était plus douce pour la cavalière. Mais cela limitait les possibilités de monte ; seule l'allure au pas était possible. Plus tard ce type de selle se modernisant, le trot, puis le saut d'obstacles devinrent possibles.

Théodore Géricault a magnifiquement peint le Derby d'Epsom ; les chevaux sont beaux mais un cheval ne galope pas comme cela. Il a fallu attendre la chronophotographie qui détaillait chaque instant de la course du cheval pour s'en apercevoir.

À la première guerre mondiale, on a cru, à l'aide des machines, pouvoir se passer des chevaux ; ils sont vite devenus indispensables. Ils étaient les seuls à pouvoir porter des charges, tirer des pièces d'artillerie sur des terrains boueux ou accidentés. Les ânes et les mulets ont aussi été mis à contribution.

Pour qu'ils soient moins visibles de l'ennemi, on a été jusqu'à peindre de couleur sombre les chevaux blancs. On leur a fabriqué des masques contre les gaz.

La cavalerie polonaise aurait même chargée un détachement de la Wehrmacht en 1939.

Après la seconde guerre mondiale, le cheval est réservé au sport, à la chorégraphie.

On a exploité la grande sensibilité du cheval dans l'équithérapie, pour venir en aide aux personnes âgées, ou atteintes de problèmes psychologiques.

-----