

De l'usage des chevaux

Le cheval a été domestiqué vers le troisième millénaire avant notre ère. Plus qu'une réserve de viande sur pied directement disponible, il faut y voir le désir de dompter cet animal puissant et rapide. Le cheval, en plus d'être un animal de prestige, devient rapidement une aide incontournable dans le travail quotidien, utilisation qu'il a conservée jusqu'au troisième quart du XX^e siècle en Europe. Si de nos jours cheval et loisir sont indissociables, les préoccupations du XIX^e siècle en sont bien éloignées, sauf pour une petite élite. En France, on compte en 1862 un peu moins de trois millions de chevaux ! Les chevaux sont omniprésents ; les secteurs où l'on en trouve le plus sont l'armée, les transports routiers et urbains, et l'agriculture. Afin de répondre aux besoins et aux exigences des usages pour lesquels ils sont employés, les chevaux sont le sujet d'un élevage attentif et rigoureux. Les métiers qui gravitent autour des chevaux sont nombreux et touchent une partie importante de la population, en ville comme à la campagne.

Dans l'agriculture

Dans le domaine agricole, le cheval et l'âne, mais surtout le bœuf, plus puissant, sont utilisés comme outils de traction. En effet, la motorisation apparaît dans le secteur de manière timide à partir des années 1930, et reste succincte jusqu'après la Deuxième Guerre Mondiale. La révolution agricole, au milieu du XIX^e siècle, transforme en profondeur le paysage : nouvelles cultures (betterave), développement de la science (engrais, sélection végétale et animale) et mécanisation. Les équidés, plus vifs et plus rapides, profitent de ces avancées pour remplacer rapidement les placides bovins. Ce n'est réellement qu'à partir des années 1870 que les grandes « attelées » – une équipe composée d'entre 3 et 5 chevaux – souvent doublées ou triplées, tirent durant de longues journées, presque toute l'année, herse, semoir, moissonneuse-lieuse, faucheuse, faneuse, distributeur d'engrais... Révolution industrielle oblige, les outils deviennent de plus en plus lourds, et les chevaux sont sélectionnés pour être de plus en plus puissants et musculeux. Ils sont attelés en file ou de front avec un collier d'épaule, rigide et rembourré, qui s'adapte à chaque individu.

Dans les régions les plus reculées, comme en Camargue, chevaux et ânes sont utilisés également au piquetage : les grains sont séparés de la paille en faisant marcher le cheval en rond dessus.

En Camargue, les terres marécageuses se prêtant mal au découpage des terres, les chevaux travaillent avec les gardians, pour la garde et le maniement du bétail. Les chevaux utilisés sont de race Camargue, gris, petits et rustiques. Les troupeaux, constitués de chevaux Camargue ou de petits taureaux noirs camarguais, restent en liberté la plus grande partie du temps. Aidés de leurs montures, les gardians les changent de pâtures, marquent les jeunes de l'année, séparent les étalons et prélèvent les bêtes pour les jeux taurins ou pour la vente. Il faut pour cela des chevaux vifs et intelligents, au pied sûr.

Pour pouvoir passer de longues journées à cheval, le harnachement du gardian s'est peu à peu spécialisé. La selle est très profonde avec un troussequin haut qui forme un petit dossier. La martingale et la croupière, qui relie la selle au poitrail et à la queue, permet d'assurer une bonne position lors des mouvements brusques du travail. Le caveçon, placé sur le bout du nez du cheval, contraint le cheval à répondre plus efficacement aux ordres de son cavalier : en effet, la monture n'est souvent qu'à peine dressée, et retournera à la liberté dès le travail effectué ! L'équipement est enfin complété par le *seden*, une corde de crin de juments pour

château d'espeyran

attacher le cheval, et les étriers fermés sur le devant, en forme de sabot, pour plus de confort et déchausser moins facilement.

Loin des champs, le cheval travaille également au débardage, qui permet de sortir des bois, souvent difficile d'accès, au sol escarpé et aux chemins sinueux, les troncs des arbres abattus. La Révolution Industrielle marque la conquête de l'homme sur la forêt.

La traction hippomobile

Les transports routiers et urbains, pour les hommes comme pour les marchandises, sont de loin le secteur qui emploie le plus de chevaux. Sans trains, automobiles ou avions, les voitures hippomobiles ne souffrent guère de concurrence, même de la part du réseau fluvial et maritime (le tramway et le chemin de fer se développe dans la dernière décennie du XIX^e siècle). Pourtant, il faut attendre la seconde moitié du XIX^e siècle pour que la traction hippomobile progresse, notamment avec l'amélioration des races et de la mécanisation. Le champs d'investigation du cheval est alors immense : il suffit d'imaginer la place de la voiture et du train dans notre vie quotidienne.

Pour le transport des passagers, on peut distinguer plusieurs catégories, selon la distance parcourue : les longs trajets s'effectuent en diligence, privées ou publiques. Il n'est pas rare que le trajet dure plusieurs jours : on s'arrête le soir pour dormir dans une auberge ou un hôtel, et faire des provisions pour la journée du lendemain. Les chevaux fatigués ou blessés sont remplacés à l'occasion. Si les personnes les plus riches possèdent tout le confort possible dans leur voiture, celui-ci reste tout de même sommaire : maigres sont les suspensions sur les routes cabossées et l'habitacle se révèle souvent peu ou mal isolé face aux conditions climatiques...

Les transports en commun citadins prennent la forme d'omnibus, tirés par quatre chevaux. L'ancêtre des taxis est le fiacre. A Paris, on compte en 1862 pour la seule Compagnie Générale des Omnibus 17 560 chevaux ! Les inconvénients des déplacements urbains sont les mêmes que pour les longs voyages, les bouchons en plus ! En effet, avec la Révolution Industrielle, on assiste à une migration des habitants de la campagne vers les villes où se développent les usines et les industries. Les villes grossissent rapidement. Les réflexions haussmaniennes urbanistiques tentent d'apporter des solutions aux problèmes de circulation et d'hygiène, mais leur mise en place entraînent de nombreux travaux qui rendent certains quartiers encore plus difficiles d'accès.

Le transport des marchandises n'est pas plus motorisé : ramassage des poubelles, livraison de lait et de charbon, tout alors s'effectue grâce aux chevaux. Pour le courrier, la poste dispose d'un important parc de coursiers. Les chevaux sont changés régulièrement dans des points relais. Ils sont harnachés avec des bricoles et non des colliers d'épaule : en cuir, très souples, elles peuvent s'adapter à tous les chevaux.

Les attelages les plus extraordinaires étaient certainement ceux qui halaient les péniches sur les berges des fleuves et des canaux : il ne fallait pas moins de douze paires de chevaux de trait lourds pour faire remonter le Rhône aux bateaux les plus chargés.

Loisirs

En marge des chevaux d'exploitation et d'attelage, quelques chevaux sont réservés à la monte : pour la chasse, les jeux durant les fêtes patronales ou de village ou bien d'école, cette dernière étant le plus souvent liée à l'activité militaire. Ces chevaux, qualifiés « de selle », sont le plus souvent la propriété de très riches bourgeois ou nobles. On trouve tout de même quelquefois des chevaux « à deux fins » – selle et trait léger – mais ils tendent à disparaître au cours du XIX^e siècle.

château d'espeyran

La tendance est désormais à la recherche de la pureté des races : alors que jusqu'à présent l'élevage équin était réservé aux Haras Nationaux mis en place par Colbert, les riches propriétaires terriens se prennent de passion pour l'amélioration des races. Avec méthode, chaque race est affinée, décrite, standardisée : le premier stud-book français, un livre de généalogie, est ouvert en 1833 pour le pur-sang anglais. Désormais, tous les chevaux de race doivent y être inscrits. Il permet de conserver les caractéristiques de chaque race en limitant la reproduction aux seuls chevaux correspondant au canon.

Cette sélection permet d'obtenir des chevaux de trait assez forts pour tirer les nouvelles machines agricoles dès les années 1870 et lance la vogue des pur-sangs sur les champs de course. Cette dernière est le résultat d'un succès populaire, qui attire les riches propriétaires avides de notoriété et qui n'hésitent pas à investir des sommes colossales. Le développement des courses amène à la réglementation des épreuves et des paris et la création d'institutions officielles.

Les métiers autour du cheval

Le cheval étant omniprésent dans la société du XIX^e siècle, on trouve de nombreux métiers s'y reportant, bien plus qu'aujourd'hui. En ville comme à la campagne, le palefrenier et le maréchal-ferrant sont en contact direct avec l'animal : le premier s'occupe du cheval au quotidien, en le pansant et s'occupant de son box. Le maréchal-ferrant s'occupe des pieds du cheval ; il « moule » aux sabots les fers qui servent à les protéger des chocs et de l'usure. Le vétérinaire équin ne fait son apparition qu'à la fin du XVIII^e siècle. L'anatomie du cheval – muscles et organes – est la base de son savoir.

Dans le secteur hippomobile, cocher et postillon sont les guides indispensables des attelages plus ou moins complexes.

En marge des champs de course, les haras et les élevages emploient également beaucoup de personnel, souvent beaucoup moins bien traités que les chevaux dont ils ont la charge. Jockey, grooms et lads vivent par amour des chevaux et du sport, mais la concurrence dans ce milieu professionnel est très dure à supporter. Enfin, le cheval est aussi un objet de commerce : étalonner, maquignon et équarisseur gravitent dans un monde sans pitié.

Le cheval à Espeyran

A cause de la véritable passion que lui portait Frédéric Sabatier, le château d'Espeyran est rempli de références aux chevaux : la sellerie est comme autrefois, pleine de rênes, mors, selles, licols et autres pièces d'harnachement, sans oublier les tenues de deux postillons ; les écuries des animaux d'attelage n'attendent que les chevaux ; le garage à voitures hippomobiles renferme cinq véhicules : une berline de voyage, un coupé de ville, un phaéton et deux breaks de chasse... Dans le parc se trouvent les vestiges d'un bain pour les chevaux et il n'est pas une salle du château qui ne contiennent le portrait d'un des chevaux de Frédéric ou des tableaux mettant en scène ces animaux.

Les Portes du Temps vont faire revivre cet été la passion de Frédéric. Cinq chevaux seront présentés aux enfants : avec le premier, Bébert, ils découvriront lors de la course d'orientation la technique du labour par un attelage. Avec les quatre suivants, ils seront initiés au pansage, à l'équipement et à la monte du cheval de Camargue et ils réaliseront une pièce d'harnachement en corde.