

Le cheptel de bœufs de travail et d'engraisement est de 45000 têtes (de Longuemar ingénieur Agro).

De la fin du XX^e siècle au début du XXI^e siècle

Y. de la Fosse David, (Chroniqueur Breton à *Cheval Magazine*) écrivait en 1981 :

« A une époque où il ne passe pas un jour sans entendre parler d'économie d'énergie et tout particulièrement de carburant, il est certain que le cheval de trait est appelé à reprendre de l'activité. Mais il est curieux que ceux qui nous parlent abondamment d'énergie de remplacement semblent l'avoir oublié ! »

En 1987 est créée dans l'Est de la France l'Association Hippotèse, (pour le développement et la promotion de la traction animale en agriculture). En 1991 est créée en Ariège l'Association Prommata (Promotion d'un matériel moderne à traction animale). En 2003 est créée dans la Vienne l'Association Trait Vienne (Association des éleveurs et utilisateurs de chevaux). En 2008, création du réseau Rhône Alpes traction animale et en 2010 création du réseau Armoricaire Faire à cheval.

Selon Maurice Miara (Doctorant 2^e année de Sociologie - thèse 2023, sur la caractérisation de

la traction animale agricole en France), un pan de la recherche peu étudié, des décennies de ringardisation de la traction animale.

Et pourtant, 500 exploitations françaises ont recours à la traction animale. La plupart du temps, ce sont des reconversions avec installations hors cadre familial, avec de bons niveaux de formation (80% ont un bac +2, contre 25 % en agriculture classique).

Les motivations : la passion de l'animal, son intégration dans le dispositif de production ; une autonomie et une recherche de moindre endettement ; une recherche d'économie d'énergie, de réduction de CO2 ; une mise en place de pratique agro écologique.

Ne sont pas pris en compte dans la thèse les nombreux utilisateurs amateurs, qui œuvrent pour le maintien d'un savoir-faire et de sa transmission aux jeunes générations. Les débardeurs forestiers à traction animale ou les collectivités territoriales.

Et demain ?

La dépendance de l'Europe aux énergies fossiles et leurs coûts, la problématique du CO2 amèneront les décideurs économiques et politiques à intégrer l'énergie animale dans un panel d'énergies renouvelables ; car l'énergie animale est une énergie auto reproductible à l'infini.





Rédaction et recherche iconographique : Camille GUYOT
Mise en pages Fernando COLLA

Centre Culturel - La Marchoise (juin 2024)

BALADES CULTURELLES DANS LA MÉMOIRE

17^e saison - N° 136 - Dimanche 9 juin 2024

HISTOIRE ET ACTUALITÉ DE LA TRACTION HIPPOMOBILE

Dans la deuxième partie du XIX^e siècle, le système millénaire hérité de la France d'ancien régime fut profondément bouleversé et transformé, sous la pression des découvertes techniques et scientifiques qui permirent un développement industriel et agricole considérable, nécessitant une force comme la traction équine.

Des découvertes importantes

Des découvertes importantes eurent lieu dans la première partie du XIX^e siècle :

La charrue métallique de Dombasle (1820) révolutionna la façon de travailler la terre.

La première faucheuse inventée par Cyrus Mac Cormick en 1834, révolutionna la fauche des surfaces fourragères, en plein développement avec les prairies artificielles.

Le terme et le concept de zootechnie est créé en 1838 par André Marie Ampère (philosophe) et Adrien de Gasparin (agronome) ; c'est la science qui étudie les techniques liées à l'élevage et à la sélection des animaux. Le cheval de trait bénéficiera grandement de ces nouvelles techniques pour répondre aux nouveaux besoins.

En 1840, Justus Von Liebig inventa les engrais minéraux, la fameuse formule NPK.

Les premiers puits de pétrole sont forés en Allemagne et en Pennsylvanie en 1859.

risseurs ont obligation de revendre leurs viandes à l'alimentation animale (meute de chiens, parcs zoologique). Mais il se vendait clandestinement de la viande d'équarissage aux plus pauvres.

Deux mouvements militent pour autoriser l'ouverture des boucheries hippophagiques (boucheries chevalines). Le mouvement des hygiénistes, qui voient dans la viande de cheval une source de protéines bon marché (c'est un sous-produit de la traction hippomobile) pour les populations les plus pauvres. La SPA, fondée en 1845, est favorable à l'hippophagie ; elle y voyait un moyen d'éliminer des rues les attelages de chevaux maigres et hors d'âge qui continuaient d'être utilisés, et dont certains finissaient épuisés dans les brancards, en donnant une image déplorable de la ville haussmannienne.

La première boucherie hippophagique ouvrira en 1860 à Nancy, et se généralisera sur tout le territoire.

Se débarrasser des dernières contraintes de la France d'ancien régime

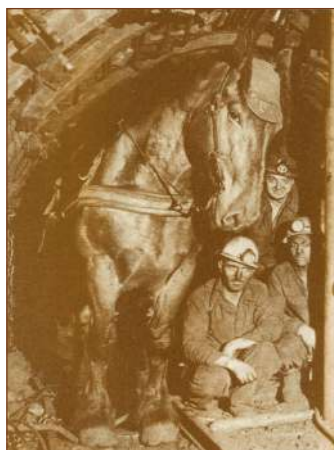
Un frein de taille, qui entrave la traction hippomobile, et son image, vient du fait que la consommation de viande de cheval est prohibée par le clergé et la noblesse ; le cheval jouit d'un statut noble et prestigieux.

Sauf en temps de guerre, ou en période de disette, où la consommation est autorisée, les équar-



Le cheval dans l'industrie

Pour améliorer l'extraction industrielle du charbon les premiers chevaux de trait descendent dans les mines en 1821 ; au plus fort de l'activité d'extraction, vers 1920, 10.000 chevaux travaillent au fond des mines, parfois pendant 7 à 8 ans.



La Poste aux chevaux se modernise en 1800, des voitures plus légères et mieux conçues, des chevaux plus adaptés tirant fort, rapidement, et longtemps, chevaux que l'on qualifiera de *postier*, comme le Postier Breton issu d'un croisement entre le Norfolk Anglais et des juments bretonnes du Léon dans le Finistère. La France comptait 200 relais postaux, comme celui des Ormes dans la Vienne (1783 1851). Les relais de poste sont définitivement fermés en 1873, remplacé par les trains.

A la demande du Baron Haussmann, est fondée en 1855 la compagnie Générale des Omnibus (CGO) par fusion/absorption de l'ensemble des compagnies parisiennes, en 1899. La CGO utilise 17323 chevaux et 742 Omnibus, qui transportèrent 1.459.308 voyageurs.



La première femme cocher, ou cochère (les deux termes étaient utilisés) est admise à l'examen professionnel en 1906, déclenchant un accès de fièvre satirique et machiste de la part des collègues masculins, et de la presse, qui les appellent *cocherettes* ou *cochonnettes*.

La SPA note peu de mauvais traitement de la part des cochers de la CGO.

Les derniers Omnibus hippomobiles sont retirés de la circulation en 1913.

L'industrie hippomobile et la SPA, moteurs de la modernisation et du respect de l'animal

La dernière moitié du XIX^e siècle est marquée par une multitude d'études sur la puissance des chevaux.

En 1860, la mise au point du dynamomètre permettait de définir la puissance moyenne des chevaux à 90/100 kg/force au mètre linéaire pour 6h de travail effectives.

Les chevaux de la CGO avaient une rotation de 4 h/jour pour 15 à 17 kms.

En 1880, l'invention du collier métallique en acier spécial ou en aluminium/titane, d'un poids de 12 à 14kg (ces colliers portaient l'appellation de « collier industriel »).



L'avantage de ces colliers était leur poids ; ils évitaient d'autre part les surinfections des blessures, contrairement aux colliers traditionnels rembourrés en paille ou en crins, qui étaient, avec la sueur, des nids à bactéries.



Ces colliers ont été surtout utilisés dans l'industrie hippomobile et l'artillerie ; l'agriculture restant attachée aux colliers traditionnels ; d'un poids égal ou supérieur à 20kg ils étaient facilement identifiables en fonction des régions.

Les ressorts de traction (1890) permettaient d'amortir les chocs aux épaules au démarrage de la charge. Utilisés principalement dans les mines, et les compagnies d'Omnibus.

A la demande de la SPA, en 1860, une réglementation obligea le port des œillères sur les

brides pour éviter de blesser les yeux avec le fouet.

L'agriculture hippomobile

Le dernier tiers du XIX^e siècle et premier tiers du XX^e siècle verront un développement important de toutes sortes de matériels agricoles, de plus en plus sophistiqués, mais aussi de plus en plus lourds, demandant de la puissance.

Alors que dans l'industrie, le transport, l'effectif des chevaux baisse au profit du train, de la motorisation, des tramways, dans l'agriculture l'effectif des chevaux progresse au détriment de la traction bovine moins puissante, moins rapide ; mais aussi par l'absence de tracteurs fonctionnels, trop lourds, peu maniables, trop chers pour beaucoup de paysans.



Les grande attelées

Terme utilisé dans les grandes fermes du Nord de la France et du bassin Parisien, qui comptaient dans leurs écuries, en fonction de leur surface, 30 à 50 chevaux de travail confiés à un maître charretier chargé d'organiser la formation des attelées chaque matin et de répartir le travail des ouvriers.

Dans ses grandes exploitations les techniques de l'hippomobile industrielle sont très répandues.

Les grandes attelées disparaîtront entre 1950 et 1955, remplacées par les tracteurs du plan Marshall.



Les petites attelées

Elles concernaient les exploitations de polyculture/élevage quelles que soient les régions.

Les attelées étaient souvent en complément des bœufs, il était courant de voir un cheval voire une paire, devant un attelage de quatre bœufs. Cela permettait de faire accélérer le pas des bœufs, et surtout de mener les chevaux à la voix. Dans les bouts, le cheval tournait à la voix et entraînait les bœufs. C'était une forme de rationalisation du travail, du productivisme, puisque cette méthode permettait à un seul homme de mener une attelée. L'agriculture spécialisée, comme la vigne, le maraîchage, utilisaient la traction animale.

Les petites attelées commencent à périliter avec le plan Marshall, le coup de grâce sera la Loi Pisani de 1962. (loi d'orientation agricole).

Le salon de l'Agriculture de 1962 sera marqué par la dernière présentation de matériel hippomobile par les marques françaises qui avaient conservé un savoir-faire, comme la Société Mouzon dans l'Est de la France, la Société Ebra dans le Maine et Loire, la Société Super Prefer à Largeasse dans les Deux Sèvres.

Les derniers chevaux resteront en activité jusqu'en 1975, souvent cantonnés à l'entretien de la vigne familiale, des patates, des mogettes (haricots blanc) et souvent sous la responsabilité du grand-père présent sur la ferme.



La France de la traction animale coupée en deux

Du Nord-Est de la France à l'extrême Sud-Ouest la traction équine, ou muletère est majoritaire. Dans la partie Nord-Est/Sud-Est la traction bovine est majoritaire. Sur l'ensemble de la France la traction asine concerne les petites exploitations.

Dans le département de la Vienne le cheptel équin, asins, mules et mulets en 1870 se répartissait de la façon suivante :

- Chevaux : 28800
- Mules & mulets : 11200
- Anes & anesses : 11800.