

SEPTEMBRE

FÊTE LE CHEVAL !

Par Rosine Lagier



Gravure tirée de l'Instruction en l'exercice de monter à cheval de Pluvinel

Parler du cheval est presque un plaisir égoïste tant il m'a donné, peut-être, mes plus grandes joies ! Il n'est pas seulement le compagnon de l'homme dans la vie, il l'est aussi dans l'art et la gloire. De tout temps, le plus bel hommage qu'on ait pu rendre à un héros, un triomphateur, un chef d'État, a été de faire sa statue équestre !

AU XIII^e SIÈCLE, UN CHEVAL VAUT VINGT BŒUFS !

Les premières traces de sa domestication remontent autour de 3 500 ans avant notre ère, soit près de six mille ans après celle du chien. Apparu il y a environ soixante millions d'années, l'*eophippus* serait son ancêtre et au fil des mutations, le tarpan et le cheval de Przewalski seraient à l'origine des équidés que l'on connaît. Sous Charlemagne, puis sous la féodalité, il devient le symbole d'une classe sociale bien née : on se préoccupe d'élevage et de croisements, on se passionne pour les joutes, les tournois, la parade et la chasse. Le chevalier devient le symbole d'une classe sociale supérieure éduquée. Peu à peu, se déplacer dans un véhicule hippomobile devient un signe de puissance et de pouvoir. Les accidents se multipliant, en

1539, François 1^{er} tente de régulariser et de sécuriser le trafic urbain par ordonnance.

C'est à partir du XVI^e siècle que l'équitation cesse d'être basée sur des traditions orales pour devenir une science qui s'appuie sur des théories écrites. En 1626, Pluvinel rédige pour le futur Louis XIII sa fameuse *Instruction en l'exercice de monter à cheval*. En 1637, la capitale compte dix mille chevaux pour quatre-cent-mille habitants. Le XVIII^e siècle peut se résumer en un seul nom, celui de Robichon de la Guérinière, reconnu pour être le père de l'équitation moderne. En 1728, apparaissent les premières signalisations pour voitures attelées. En 1780, pour sécuriser la circulation des piétons et pour leur éviter le crottin, on crée à Paris les premiers trottoirs.

En 1789, on compte 21 000 chevaux pour 600 000 habitants, soit un animal pour 28 habitants. Au XIX^e siècle, s'écharpent les défenseurs de deux visions différentes de l'équitation. La manière d'enseigner agite l'école de Saumur dans la querelle qui oppose le vicomte d'Aure à François Baucher. L'un privilégie une équitation légère, où l'animal se trouve dirigé et conduit par une action tout en nuances du cavalier tandis que l'autre valorise une monte sévère où le cavalier s'impose.

LE RÈGNE DU CHEVAL AU XIX^e SIÈCLE : DES CHIFFRES QUI ÉTONNENT...

Bien que ce siècle ait la vapeur en poupe et voit le développement du chemin de fer, le règne du cheval atteint son apogée et l'industrie hippomobile bat son plein. À Paris, la Compagnie générale des omnibus compte 15 550 chevaux en 1880 et transporte 240 millions de voyageurs par an. Avec 1 495 cochers, 3 123 palefreniers et maréchaux-ferrants, l'entreprise totalise 6 781 employés répartis dans 55 dépôts à plusieurs étages. Les voitures, les harnais et l'infirmerie sont au rez-de-chaussée, les chevaux sont logés dans des écuries aux deux étages supérieurs. Les caves abritent en permanence 7 920 tonnes de foin et 22 728 tonnes de maïs, avoine et féveroles. L'approvisionnement annuel s'élève à l'équivalent de seize millions d'euros. Les chevaux sont ferrés tous les quinze ou



Paris : le Boulevard des Capucines au début du XX^e siècle



HÉMOSTYL du D^r ROUSSEL. — La Saignée des Chevaux producteurs de Sérum.

Le cheval, auxiliaire de santé pour la production du sérum antidiphtérique



Partenaire et compagnon du paysan, le cheval est un rouage essentiel de la vie rurale



À l'extrémité de la corde, une « courbe » de chevaux hale une péniche

vingt jours. Par an, les dépenses de maréchalerie atteignent l'équivalent d'un million quatre-cent-mille euros.

Le 16 février 1896, les *Annales politiques et littéraires* publient les statistiques des moyens de transport dans Paris : chaque jour quarante-quatre-mille véhicules circulent dont treize-mille voitures particulières et seize-mille moyens de transport pour les marchandises. L'avenue de l'Opéra voit défiler, à elle seule, 29 460 véhicules et 96 185 chevaux. De l'administration des Pompes funèbres, rue d'Aubervilliers et rue Curial, partent chaque année cent-cinquante-cinq-mille convois. Parmi les mille-deux-cents employés, vingt palefreniers et deux-cents cochers veillent sur la cavalerie funèbre surnommée « les longues queues ». Des « torpilleurs » sillonnent les rues pour collecter les seaux hygiéniques ; des voitures cellulaires embarquent voyous et chiens errants ; dix fois par jour, soixante-dix fourgons à un cheval et cinquante-trois fourgons à deux chevaux acheminent les courriers. À l'Institut Pasteur, dans les écuries de Garches, plusieurs centaines de chevaux produisent le sérum antidiphtérique : saigné une fois par mois, chaque cheval donne six litres de sang ; en raison des nécessités du moment, certains chevaux peuvent fournir



Lunéville, cité cavalière : prise d'armes devant le château en 1911

un litre de sang par jour pendant dix mois. En 1894, sur une population de quatre millions de chevaux, deux-millions-huit-cent-sept mille sont au service de l'agriculture.

Avant la généralisation du moteur, le halage est le seul moyen pour remonter les bateaux le long des cours d'eau : la remontée des fleuves s'effectue par convois de cinq ou six bateaux tirés par des chevaux attelés quatre par quatre. Il faut parfois quatre fois seize chevaux pour tirer cinq-cents tonnes de charge contre un courant puissant. Alors que la machine à vapeur révolutionne l'agriculture et l'industrie, les problèmes d'aération au fond des

mines interdisent son utilisation. En France, l'emploi du cheval pour tracter les wagonnets chargés de minerais ou de charbon se généralise vers 1860. En 1926, dix-mille chevaux y sont encore employés. Ils sont descendus, enfermés verticalement dans un harnais, seul moyen pour qu'ils ne s'asphyxient pas, les membres entravés. Ils portent un couvre-nuque, casque de cuir épais qu'ils ne quitteront plus : il protégera leur front contre le plafond bas des galeries. En 1913, notre armée compte encore 135 474 chevaux. Un tel effectif implique, pour remplacer les chevaux réformés ou morts, un achat annuel de quinze-mille têtes environ.



210

COURSES DE CHANTILLY. — Arrivée du Prix du Jockey-Club.

J&H

Dès leurs créations, les courses attirent des milliers de spectateurs

LE CHEVAL ET LE SPORT

En 1830, le premier steeple est couru en France. Dès le printemps 1834, trois courses de plat sont organisées au Champ-de-Mars. Le Prix du Jockey-Club se crée en 1836 et le Prix de Diane en 1843. Des milliers de spectateurs s'y pressent. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le pari aux courses se borne à des opérations entre personnes de l'aristocratie se connaissant entre elles. C'est en 1856 qu'il se démocratise et se développe grâce à l'apparition de *bookmakers* anglais. En 1869, Joseph Oller crée le Pari mutuel. Suite à des scandales à répétition, le 2 juin 1891, la loi Riotteau subordonne les courses au ministère de l'agriculture et autorise le pari mutuel sous réserve de prélèvements destinés à l'élevage et aux œuvres de bienfaisance. Le 16 avril 1930, une loi autorise les sociétés des courses à enregistrer les paris en dehors des hippodromes : c'est la naissance du Pari mutuel urbain. Aujourd'hui, 4 983 courses se courent en France (240 000 dans le monde) sur 237 hippodromes en activité.

Le premier concours hippique a lieu à Paris en 1866 mais il n'est pas question d'obstacles, les chevaux sont présentés aux trois allures. La première épreuve civile d'obstacles n'est disputée qu'en 1870. En 1907, la France organise quarante-deux concours hippiques officiels sur son territoire. Quant au dressage, il ne fait son apparition officielle aux Jeux Olympiques de Stockholm qu'en 1912 : il s'agissait de reprises simples comprenant une épreuve de sauts. Au fil des ans, les épreuves incluent des figures plus compliquées, le piaffer et le passage n'intégrant le programme à Los Angeles qu'en 1932.

La France compte aujourd'hui 9 400 établissements équestres, 2,2 millions de cavaliers dont 644 800 licenciés (contre 145 071 en 1984). C'est le premier sport féminin en France : environ 90% des cavaliers sont des femmes. Un cavalier sur cinq et cent-vingt mille chevaux participent chaque année aux quatre-vingt-mille épreuves proposées.

LES HARAS ET L'ÉLEVAGE

Institués sous Louis XIV, supprimés à la Révolution, rétablis sous le Premier Empire, réorganisés en 1852, les haras nationaux

Une pensée pour mes fidèles chevaux d'amazone : Éros, Frida, Lord, Dilady, Noble Mane et Fritz



Le Petit Journal, 24 août 1913



Les étalons sont logés en stalle par ordre de taille et de robe

ne trouvent définitivement leur voie qu'à la suite de la loi du 29 mai 1874. En 1920, les haras nationaux et dépôts d'étalons sont au nombre de vingt-quatre. Les plus connus sont les haras du Pin qui abritaient, en 1911, 302 étalons ; de Saint-Lô qui comptaient en 1911, 432 étalons ; de Montier-en-Der, de Lamballe, d'Hennebont, de Tarbes, de Rosières-aux-Salines...

Afin de ne pas heurter l'œil du visiteur, les étalons étaient disposés dans un ordre croissant de tailles et de robes, du plus clair au plus foncé. Les races étaient fort nombreuses et adaptées à chaque travail tel le percheron, l'ardennais, le boulonnais, le trait breton et le trait du Nord, la race de l'Auxois, le nivernais, le vendéen, le charentais, le demi-sang du Charolais, les chevaux de l'Ain et les races de Tarbes et du Limousin, la race mulassière poitevine, le trotteur français... Aujourd'hui, on compte un million d'équidés en France dont 68% de races de selle et poneys, 16% de races de course, 16% de trait. En 2017, on comptabilisait 47 547 naissances, 6 226 étalons et 70 151 poulinières, 18 000 chevaux exportés contre 10 000 importés.