

Le cheval dans tous ses états...de 1800 à nos jours.

Renaissance du Vieux Boulogne

13 Mars 2015

Jean Pierre Tancre



Commençons par quelques chiffres : **en 1797, le savant Lavoisier** établit des tableaux de la population française et de ses activités : il recense **ainsi 1 800 000 chevaux** (à comparer au nombre des bœufs : 3 000 000) mais il précise que ce chiffre est une simple évaluation : il manque de données précises. Dans les années **1930 on atteint le chiffre le plus important : 3 100 000. En 1950 on a baissé à 2 400 000 (dont 140 000 boulonnais) et actuellement on est aux alentours de 900 000.** Les deux cents dernières années ont donc été celles où les chevaux ont été les plus nombreux mais aussi, depuis 50 ans, celles où le nombre des chevaux s'est le plus effondré.

Cette importance du cheval jusqu'en 1950, fait qu'on peut parler d'une véritable **civilisation du cheval**, comme nous connaissons actuellement une civilisation de la voiture automobile, qui marque les villes, les paysages, les habitudes, les mentalités et l'imaginaire.

Je vous propose d'envisager successivement le cheval employé à la **guerre**, puis le cheval employé pour les **transports**, puis le cheval employé dans

l'agriculture, puis les **autres utilisations du cheval**, je conclurai sur ce qu'il est devenu : **le cheval de loisir, voire un animal de compagnie.**

1

LE CHEVAL ET LA GUERRE.

Pourquoi commencer par cette fonction ? Eh bien parce qu'elle est primordiale, jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale. Le cheval est en effet le seul animal qui participe, en nombre, aux guerres et même qui a permis certaines victoires. De même qu'on ne peut imaginer une armée actuelle qui ne soit pas motorisée, il n'est pas possible d'avoir une armée sans chevaux et cela jusqu'à la seconde guerre mondiale.

Tout le monde connaît la fameuse périphrase qui sert à désigner cet animal : **« la plus noble conquête de l'homme »** Cette citation est du grand naturaliste Buffon. Mais ce qu'on connaît moins, c'est la suite de son texte : voilà ce que dit exactement Buffon : **« La plus noble conquête que l'homme ait jamais faite est celle de ce fier et fougueux animal qui partage avec lui les fatigues de la guerre et la gloire des combats... »**

et Buffon continue pendant tout un paragraphe à expliquer les qualités des chevaux à la guerre. De la Révolution Française à la seconde guerre mondiale, la préoccupation des militaires, et donc des gouvernements, sera toujours de trouver des chevaux pour la cavalerie : de là, la création des haras nationaux et les encouragements de l'Etat aux sociétés qui vont œuvrer à l'amélioration de la race chevaline.

Au moment des guerres révolutionnaires la cavalerie française est dans un état épouvantable : en effet déjà à la fin de l'ancien régime elle ne comprend que **16 000 chevaux** ce qui est très peu pour un pays aussi grand que la France. Cela est dû en partie au fait que ce sont **les capitaines des régiments qui doivent fournir eux-mêmes les chevaux**, soit sur leurs deniers propres, soit en recevant du roi une partie du prix des chevaux : dès lors il est rare que les régiments aient leurs effectifs au complet et de plus on fait très peu d'exercices de peur de blesser ces précieux chevaux. Voici ce que déclare **le ministre Choiseul** : **les régiments où l'on monte deux fois par semaine en été sont rares, ceux dont les chevaux sortent une fois par semaine l'hiver sont**

l'exception » et il ajoute : » les cavaliers ne sont plus que des valets d'écurie qui sont embarrassés lorsqu'ils sont montés sur un cochon aussi maladroit qu'eux » Choiseul voulut changer les choses mais fut très mal vu car dit il « les capitaines durent apprendre à monter à cheval »

2

plus tard, le maréchal Gouvion Saint Cyr précise que lors d'un combat de l'armée du Rhin : **sur 5 000 cavaliers il fallait en sortir 1 500 recrues qui ne savaient pas monter à cheval et autant de chevaux qui n'étaient pas dressés » donc il ne restait que 2 000 cavaliers à peu près performants !** Lors de la première campagne d'Italie Bonaparte n'a pratiquement pas de cavalerie : de l'avis d'un inspecteur **« la cavalerie française est nulle »**, et quand il embarque pour l'Egypte, Bonaparte n'emporte pas de chevaux : il se fournira en chevaux arabes à l'arrivée : ce seront des prises de guerre.

Quelques années plus tard voilà ce qui se passe lors de la bataille de Dresde : le **général Lauriston écrit à Napoléon que ce sont « des enfants qui voient l'ennemi pour la première fois, et qu'ils sont d'une inexpérience telle qu'ils sont toujours pris parce qu'ils tombent de cheval »** et Napoléon, pendant tout son règne, sera sans cesse à la recherche de chevaux et de cavaliers.

Pourquoi en est-il ainsi ? Parce que la France ne produit pas de chevaux de guerre : elle produit des chevaux pour tirer, des races lourdes, comme les Percherons, les Ardennais et nos boulonnais, au mieux des chevaux pour trotter mais pas de chevaux pour galoper et surtout des chevaux habitués à une vie rude et à une nourriture pauvre : on ne trouve de tels chevaux que dans les Pyrénées, le Massif central ou la Bretagne mais en petit nombre.

Bonaparte parti en Egypte sans cavalerie, va la monter avec des chevaux arabes qui eux répondent à ces critères, on en ramènera quelques spécimens en France, mais par la suite et jusqu'en 1870 et même en 1914, l'armée française devra toujours se contenter de mauvais chevaux de selle : **en fait l'armée achète les rebuts des chevaux de trait et des trotteurs , les deux seuls genres que va développer l'élevage français, C'est lors de la conquête de l'Algérie qu'on trouvera le cheval de guerre idéal : le cheval barbe. Mais seuls les régiments coloniaux en seront pourvus.** L'exemple le plus flagrant de cette incapacité de fournir de bons chevaux de guerre est celui de la campagne de

Russie. La campagne de Russie demande **150 000 chevaux dont 75 000 pour la cavalerie proprement dite** : à Smolensk la moitié sont déjà morts d'épuisement et de maladies, les trois quarts seront morts à l'arrivée à Moscou, avant même qu'il fasse froid...et cela parce que ces chevaux venus parfois d'Espagne ou d'Italie arrivent déjà fatigués en Pologne et très vite ne trouvent plus la nourriture à laquelle ils sont habitués : bonne avoine, bon foin.

3

Ainsi à Murat qui lui reproche que ses cavaliers n'avancent pas assez vite, le général Nansouty répond « les chevaux de mes cuirassiers ne sont pas soutenus par le patriotisme, ils tombent le long des routes ». Le reste mourra d'épuisement et sera mangé par les soldats lors de la retraite : on mange du cheval presque à chaque page des « mémoires du sergent Bourgogne ». Lors de cette fameuse retraite les fantassins ne peuvent se protéger des attaques des cosaques car la Grande Armée n'a plus de cavalerie : les cosaques, eux, montent des chevaux très endurants qui supportent le froid, et une nourriture pauvre, Certains historiens prétendent d'ailleurs que si cette retraite a été un désastre ce n'est pas à cause du froid mais à cause des attaques de ces cosaques et donc à cause de la disparition de la cavalerie française En fait, après cet épisode, Napoléon n'aura plus jamais de cavalerie digne de ce nom et cela explique en partie ses déboires jusque Waterloo.

TROUVER un cheval sera toujours la préoccupation des cavaliers de Napoléon, car si on leur en fournit un, c'est à eux de se débrouiller s'il est blessé ou tué : ils doivent parfois en acheter avec leurs propres deniers ou s'emparer d'un cheval ennemi. Dans La Chartreuse de Parme Fabrice se fait ainsi voler son cheval plusieurs fois , ce qui lui fait perdre quelques illusions sur la gloire des combats !

Napoléon va structurer la cavalerie en « cavalerie légère et de ligne » : il s'agit des chasseurs, hussards et lanciers et en « cavalerie lourde » : dragons et cuirassiers. En 1803 il recrée la cavalerie lourde, les cuirassiers, que Louis XVI avait supprimée en 1787.

La cavalerie légère est chargée d'éclairer l'armée, de reconnaître le terrain, elle combat aussi contre l'infanterie, la cavalerie adverse et l'artillerie. Après la bataille elle poursuit les fuyards.

La cavalerie lourde, les cuirassiers, est la plus impressionnante : à propos des cuirassiers, Hugo parlera **«d’hommes géants montés sur des chevaux colosses »**.

Quand elle est engagée contre l’infanterie, elle charge « botte à botte » et renverse tout sur son passage : il faut avoir les nerfs solides pour faire face à la charge de centaines et même de milliers de chevaux au galop ! Il arrive que les fantassins cèdent le terrain avant même d’être en contact avec les chevaux.

4

Cela, c’est la théorie : la réalité est souvent fort différente.

En fait on charge au trot car il faut que les cavaliers restent groupés, et ce n’est pas une mince affaire quand plus d’une centaine de cavaliers doivent rester en ligne ! C’est à peu près 150 mètres avant la ligne ennemie qu’on prend le galop...quand on charge un carré de fantassins, les chevaux qui ne tiennent pas à être blessés, s’arrêtent à quelques mètres des soldats plutôt que de se faire embrocher par les baïonnettes, et cela malgré les efforts de leurs maîtres. Il faut alors faire intervenir l’artillerie : ce n’est qu’une fois le carré disloqué qu’on peut sabrer les soldats ennemis.

Voici le témoignage du « sergent Bourgogne » : pendant la bataille de Krasnoè (retraite de Russie), des fantassins Français sont attaqués par la cavalerie russe « ...ils se forment en carré ; à peine étaient-ils formés que la cavalerie voulut les enfoncer, mais ils furent reçus, à bout portant, par une décharge que firent les voltigeurs et qui en fit tomber un grand nombre. Une seconde charge eut lieu ; elle eut le même sort, de manière que les faces du carré où les cuirassiers s’étaient présentés étaient couverts d’hommes et de chevaux ; mais ils réussirent une troisième fois avec deux pièces de canon chargés à mitraille, qui écrasèrent le régiment. Alors ils entrèrent dans le carré et achevèrent le reste à coups de sabre : ces malheureux, presque tous jeunes soldats, ayant en partie les pieds et les mains gelés, ne pouvant plus faire usage de leurs armes pour se défendre, furent presque tous massacrés »

La charge la plus importante de l’histoire des armées françaises est celle de la **bataille d’Eylau où Napoléon lance toute sa cavalerie pour décider de la victoire : soit entre 8 et 10 000 chevaux.**

La cavalerie affronte également la cavalerie adverse : on imagine des duels glorieux exécutés par des cavaliers hors pairs... là encore la réalité n'est pas toujours aussi prestigieuse : les deux lignes de cavaliers galopent l'une vers l'autre, mais les chevaux s'évitent instinctivement : les cavaliers se croisent en essayant de se sabrer, puis se regroupent font demi - tour et se croisent à nouveau... jusqu'à épuisement des chevaux et des cavaliers... Les cavaliers préfèrent affronter les cavaliers ennemis car dans ces combats le nombre de morts est inférieur à celui des attaques des régiments d'infanterie.

5

Beaucoup de chevaux sont blessés ou tués lors des combats .Les cavaliers eux aussi vivent dangereusement : pensons au **colonel Lassalle** qui disait « qu'un hussard qui n'était pas mort à 30 ans était un jean foutre » : notons que lui-même est mort au combat à 34 ans.

Un mot pour le camp de Boulogne : Napoléon comptait embarquer 172 183 soldats et 9 673 chevaux.

Il faut aussi beaucoup de chevaux pour l'artillerie, avec l'apparition pendant les guerres révolutionnaires de **l'artillerie à cheval**. En effet au XVIIIème encore on installe les canons sur le champ de bataille et on ne les bouge plus pendant les combats , ne serait-ce qu'à cause de leur poids : il faut jusqu'à 25 chevaux pour bouger un canon ! D'autre part ce sont des entreprises privées qui acheminent les canons et qui les installent sur le champ de bataille : ces civils n'ont qu'une préoccupation : s'éloigner des combats !

On va alléger les canons et ainsi on pourra les faire évoluer sur le champ de bataille : c'est ce qu'on appellera **l'artillerie montée** : il ne faudra plus que quatre chevaux par canon et les artilleurs deviennent aussi des hommes de cheval

Autre innovation révolutionnaire et napoléonienne : la création de l'arme du train, chargée d'acheminer les munitions et les vivres : là encore ce travail jusqu'à la Révolution était effectué par des civils.

Avant de quitter l'époque napoléonienne deux anecdotes :

Le sergent Bourgogne signale dans ses mémoires un cas qui lui paraît exceptionnel celui du cheval « **Cadet** » appartenant à un dragon de la garde, **Mellé**, qui fit toutes les campagnes de 1806 à 1814 et 15 grandes batailles ...son cheval fut tué à Waterloo : il avait réussi à le ramener de Russie en prenant des risques considérables.

Quant au Général baron de Marbot, il raconte l'histoire de sa jument **Lisette**, aux qualités exceptionnelles et qui, surtout, mordait les ennemis lors des combats, notamment lors de la bataille d'Eylau.

Marbot a rejoint un groupe de soldats français entouré par des Russes : il est le seul à cheval

il est attaqué à la fois par un officier russe et par un grenadier

le grenadier lui donne des coups de baïonnette et le blesse, mais ce faisant, il touche aussi le cheval de Marbot : la jument Lisette :

« sa baïonnette s'enfonça dans la cuisse de ma jument, qui, rendue par le douleur à ses instinct féroces, se précipita sur le russe et d'une seule bouchée lui arracha avec ses dents, le nez, les lèvres, les paupières, ainsi que toute la peau du visage, et en fit une tête de mort vivante et toute rouge.

C'était horrible à voir, puis se jetant avec furie au milieu des combattants Lisette, ruant et mordant renverse tout ce qui se trouve sur son passage.

L'officier ennemi qui avait si souvent essayé de me frapper, ayant voulu l'arrêter par la bride, elle le saisit par le ventre et l'enlevant avec facilité, elle l'emporta hors de la mêlée, Après lui avoir arraché les entrailles à coups de dents et broyé le corps sous ses pieds, elle le laissa mourant sur la neige. »

Lisette va survivre et Marbot s'en séparera quelques mois plus tard quand la paix est signée et qu'il doit rentrer en France.

6

Passons à la guerre de 1870 :

La situation n'est pas très brillante : l'armée française dispose de **2 370 canons**, mais **faute de chevaux pour les tirer elle ne pourra en aligner que 1 700... On aurait besoin de 51 000 chevaux, on n'en peut réunir que 32 000...**

La France ne fournit toujours pas de chevaux de guerre : ce n'est qu'en Magrheb qu'on a des régiments équipés de chevaux bardes : on en fera venir et ils s'illustreront en combattant pour éviter l'encerclement de Sedan : **une division chargera six fois de suite pour tenter de dégager l'armée. Guillaume, le futur empereur, s'exclamera « AH LES BRAVES GENS »**

La dernière grande charge des cuirassiers français a lieu, **le 5 août, elle est restée célèbre sous le nom de « charge de Reichoffen »**, même si elle n'a pas eu lieu exactement à cet endroit mais autour et dans le village de **Morsbronn** : il s'agissait de protéger la retraite de Mac Mahon. Le résultat a été un massacre, les cavaliers chargeant dans des vignes et des houblonnières et surtout dans la rue principale du village : **un monument rappelle ce fait d'arme à Morsbronn. Les cuirassiers n'avaient plus été engagés en nombre depuis 1815...**

Les Britanniques avaient déjà connu le même sort lors de la guerre de Crimée à la bataille de **Balaclava**, en chargeant l'artillerie russe : sur 660 cavaliers il n'en revint que 180 : cet épisode est resté célèbre sous le nom de « charge de la cavalerie légère ». C'est la cavalerie française, montée sur ses chevaux barbes, qui réussira à sauver ce qui restait !

Les charges de cavalerie disparurent avec l'usage du fusil à tir rapide et de la mitrailleuse. En 1881 on se pose la question de garder ou dissoudre les régiments de cuirassiers : ce sont les conservateurs qui l'emportent : on gardera les cuirassiers jusqu'en 1914, de même en 1913 encore le règlement impose encore la lance comme arme de la cavalerie légère pourtant disparue

après 1870 : la cavalerie française a encore une allure assez archaïque au début de la grande guerre !

7

En 1914 l'armée française comprend encore 10 divisions de cavalerie, chaque division comportant 6 régiments, un régiment comprenant en théorie 540 cavaliers : donc on arrive au chiffre de 32 400 cavaliers et bien plus de chevaux car les régiments de cavalerie possèdent aussi des pièces d'artillerie et des bagages entassés sur des chariots.

Une division d'infanterie comprend 3 000 chevaux, et, par exemple 500 voitures (une division d'infanterie c'est un convoi de 15 kilomètres de long!)

Même si on ne peut plus parler de charges massives de cavalerie, les cavaliers sont encore très actifs, notamment pour reconnaître les positions ennemies et le poursuivre en cas de retraite. Pendant la retraite des armées française puis lors de la victoire de la Marne, le rôle de la cavalerie est très important : pendant les 3 premiers mois de la guerre l'armée française va perdre un tiers de ses effectifs (400 000 soldats) et presque tous ses chevaux : ils meurent lors des combats mais aussi d'épuisement.

Quand les armées s'enterrent dans les tranchées les cavaliers se retrouvent fantassins et les régiments de cuirassiers deviennent les premiers régiments de chars. Dès les premiers mois de la guerre les cuirassiers avaient d'ailleurs perdu leur cuirasse.

On conserve pourtant quelques régiments de cavalerie, dont les hommes ont l'impression d'être inutiles : **Georges Bernanos, par exemple, qui incorporé dans un régiment de dragons attendra avec son cheval Haricot de Février 1915 à l'armistice une hypothétique percée française, qui aurait pu alors utiliser à nouveau la cavalerie pour une guerre de mouvement.**

En 1915, lors des combats en Champagne on utilisera encore la cavalerie, mais les cavaliers et leurs chevaux se font décimer : il faudra attendre la fin de l'année 1918 pour qu'on utilise à nouveau la cavalerie. Ainsi le 30 mars 1918 à Moreuil, les chevaux d'une brigade canadienne vont charger plusieurs fois : 800 chevaux et plus de 300 hommes meurent pour empêcher les allemands de s'approcher de Paris.

Ainsi les lanciers du Bengale chargèrent et détruisirent devant Cassel, les avant gardes allemandes qui déferlaient en direction de Dunkerque après la défaite du mont Kemmel. Chaque lancier était accompagné de deux gurkas indiens qui couraient à côté du cheval, montant à l'étrier quand le cheval allait plus vite, ces deux gurkas se battaient à l'arme blanche.

8

On estime à 8 000 000 le nombre de chevaux utilisés en 14 18, tous pays confondus, L'armée française va mobiliser au moins 1,5 million de chevaux, les britanniques 1,2 million. On estime que 1 140 000 seront tués. Côté français 487 équidés meurent par jour, à comparer avec le chiffre des pertes humaines : 900 par jour.

Elle utilise jusque 600 000 chevaux pour manœuvrer les pièces d'artillerie : il faut par exemple 6 chevaux pour un canon de 75 et son caisson. En 1914 l'armée française ne comptait que 9 000 véhicules motorisés. Quatre ans plus tard elle en comptera 88 000.

L'élevage français est incapable de fournir ces chevaux: il faut donc en importer essentiellement d'Amérique du Sud et des USA : chaque mois on en importera 20 000 dont 5 000 des USA. Il s'agit de chevaux sauvages, envoyés en France par bateaux, sans être dressés : la mortalité est très importante et on perd beaucoup de temps au dressage...un homme « qui sait parler aux chevaux » va inventer une nouvelle méthode de dressage en douceur et même une machine à dresser : il s'agit du maréchal des logis Henri Dumas : le dressage, avec cette méthode, ne prendra plus que quelques jours.

Pour nourrir ces chevaux il faut chaque jour 3 750 tonnes d'avoine : en 1917 les récoltes ayant été très mauvaises, on est obligé de réduire le nombre de chevaux. Là encore on importe de l'avoine d'Amérique, mais cela concurrence l'approvisionnement en blé (pour les hommes)...

Au début du conflit on ne se soucie pas du sort des chevaux : on ne cherche pas à soigner leurs blessures causées par les armes mais aussi par manque de soins : en effet on **laisse les chevaux avec leur harnachement pendant des semaines, voire plus d'un mois**. Au début du XXème siècle un cheval porte non seulement son cavalier et son harnachement mais aussi des vivres pour le

cavalier et tout son paquetage et même de la nourriture pour lui-même (pour deux jours). EN 1914 le règlement précise qu'un cheval de cuirassier porte 128 kilos, le poids augmentant avec la pluie... et selon le poids du cavalier, **soit le même poids qu'un cheval du Moyen Age à AZINCOURT !**

Dès lors les cavaliers répugnent à enlever tout ce fournement et les chevaux peuvent rester très longtemps avec leur harnachement. Quand ils sont blessés on préfère les achever...

9

Les Anglais vont réagir et créer « **la croix violette** » qui deviendra chez nous la « **croix bleue** » et qui est l'équivalent pour les chevaux de la « croix rouge » : c'est d'ailleurs, comme pour la « Croix rouge », après la bataille de **Solférino** qu'on commencera à s'inquiéter de la souffrance des chevaux. Si on va les soigner ce n'est pas seulement pour des motifs sentimentaux : simplement on estime plus rentable de soigner plutôt que d'acheter de nouveaux animaux...

On utilisait aussi des ânes, importés du Maroc et d'Algérie : on s'en sert notamment pour acheminer des vivres et des munitions aux soldats en première ligne : ils peuvent, en effet, se faufiler dans les tranchées. On pensa aussi à les soigner ainsi près de Verdun on installe un hôpital pour ânes à Neuville les Vaucouleurs : il en reste une stèle dédiée aux ânes.

On élèvera aussi des monuments dédiés aux chevaux : en France à Saumur, à Chipilly, près de Péronne, on peut voir un soldat anglais qui embrasse son cheval blessé, Les Anglo saxons seront les plus reconnaissants : ainsi à Londres ils installeront un mémorial des animaux de guerre.

En 1940 l'armée française compte encore 10 régiments de cavalerie « montée » répartis dans 5 divisions légères de cavalerie. On estime à **584 300 les chevaux** au début des combats, employés essentiellement par l'artillerie et le train : 90 000 vont mourir de maladie pendant la « drôle de guerre » et 60 000 lors des combats de Mai - Juin **1940** ! Un seul régiment d'artillerie en utilise à peu près 2 700 .Même les régiments d'infanterie utilisent de nombreux chevaux : près de 800 par régiment.

Au début de la guerre l'armée réquisitionnera 500 000 chevaux, dans certains cantons on réquisitionnera jusqu'à 80% des chevaux : les agriculteurs se

plaindront de ne pouvoir rentrer leurs récoltes et on leur rendra une partie de ces chevaux. L'intendance doit veiller à les ravitailler quotidiennement : ainsi pour la 2ème armée, située sur la Meuse il faut ravitailler tous les jours 51 700 chevaux !

Cependant l'armée française est plus motorisée que l'armée allemande : elle possède plus de camions, et ceux-ci tomberont aux mains des Allemands après la fin des combats. C'est grâce, en partie, à ces camions français que Hitler pourra envahir l'Union soviétique : jusqu'à 70% des camions de certaines divisions d'infanterie viennent de France, Staline reprochera aux Français de n'avoir pas détruit ces camions.

10

Le 15 Mai 40 eut lieu à **La Horgne** la dernière charge de cavalerie de l'armée française : un bataillon de spahis fut anéanti par les chars et les mitrailleuses allemandes. Ce jour- là 646 chevaux furent tués. (et 754 hommes sur un millier)

Les Allemands eux aussi en emploient encore beaucoup : 180 000 lors des combats de 1940. Au début des combats, en Russie, ils en mobiliseront 600 000, essentiellement venus de Belgique et de France, c'est donc essentiellement au pas des chevaux que l'infanterie allemande pénétrera en Russie, et donc sa progression ne sera pas beaucoup plus rapide que celle de Napoléon, Ces chevaux mourront pour la plupart car ils ne supportent pas l'hiver : ils seront remplacés par des chevaux russes, beaucoup plus résistants.

Quand le général **Von Paulus marche vers Stalingrad, il a 500 chars mais aussi 25 000 chevaux** ! Les images d'archive, qui sont des images de propagande, montrent les chars... et pratiquement jamais les chevaux, pourtant beaucoup plus nombreux ! En Septembre 1942 les Allemands en ont 150 000 devant Stalingrad : Hitler ordonnera de les évacuer vers l'arrière, au prétexte qu'ainsi il ne faudrait plus envoyer d'énormes quantité de fourrage pour les nourrir, Cela aura de très graves conséquences puisque sans ces chevaux l'artillerie sera incapable de se déplacer et notamment de se replier lors de l'encerclement de Von Paulus . Les chevaux restant seront mangés par les soldats quand l'armée allemande sera encerclée... **A Noël 1942 un soldat allemand écrivait à sa famille : « le premier jour des fêtes nous avons eu de l'oie avec du riz à dîner,**

le deuxième jour, de l'oie avec des petits pois, Nous mangeons de l'oie depuis un long moment déjà, sauf que nos oies ont quatre pattes et des fers à cheval »

L'armée allemande mobilisera plus de chevaux en **39-45 qu'en 14-18 : 2 million 750 mille, dont 500 000 réquisitionnés en France**. En 1944, juste avant le débarquement, la moitié des divisions allemandes stationnées en France sont motorisées : l'autre moitié se déplace avec des chevaux et des bicyclettes...les Alliés, eux, étaient totalement motorisés et ne débarquèrent aucun cheval...

Après la bataille de **Chambois**, en Normandie, les alliés devront s'occuper de plus de **2 000** chevaux morts, au point que les aviateurs qui survoleront la région se plaindront de l'odeur pestilentielle !

11

Il en est de même pour **l'Armée Rouge : elle mobilisera 3 millions 500 mille** chevaux. Quand l'armée russe rompit le front pour encercler l'armée allemande devant Stalingrad, les chars écrasèrent les barbelés et les défenses, immédiatement suivis par des régiments de cavalerie au galop fonçant dans la neige, l'infanterie allemande dut lutter contre des charges de cavalerie « comme en 1870 » commenta un officier.

Voici ce que décrit Alexander Werth, correspondant de guerre britannique, quand il approche de Stalingrad, après la victoire soviétique : il est sur la route, la nuit et il fait moins 40 degrés... » »La circulation était réglée par des espèces de fantômes : des soldats en longues capes blanches maniant des bâtons blancs ; des chevaux, des chevaux et des chevaux encore, soufflant des glaçons blancs par les narines, avançaient dans la neige épaisse en tirant des canons, des affûts et de vastes fourgons couverts, et il y avait aussi des centaines de camions, tous phares allumés ».

Quand elle passe à l'attaque en 1943, après la bataille de Kursk, voici ce qu'en dit un officier **allemand (Von Manteuffel) : « la progression d'une armée russe est quelque chose que les Occidentaux ne peuvent imaginer. Derrière les chars de l'avant-garde s'avance une vaste horde en grande partie montée à cheval...les chevaux mangent la paille des toits de chaume, c'est à peu près**

tout ce qu'ils ont » .Ce détail des chevaux qui mangent le chaume des toitures se trouvait déjà dans le récit que fait **Ségu**r de la campagne de Russie de Napoléon : il s'agissait alors des chevaux de la Grande Armée quand elle pénètre en Russie...

Ces chevaux russes iront galoper jusqu'à Berlin, montés par des cavaliers Caucasiens ou Bouriates...

L'Armée Rouge ne communiquera jamais le chiffre des cavaliers tués ...

Contrairement à ce qu'on pense souvent, c'est pendant la seconde guerre mondiale que les armées utiliseront le plus de chevaux.

En 1962 sera dissous le dernier régiment de cavalerie française : un régiment de spahis.

12

La cavalerie est aussi employée pour maintenir l'ordre : mais, là aussi, on va peu à peu l'abandonner : la dernière charge à Paris de la garde républicaine lors d'une manifestation aura lieu en **1934**. Les cavaliers de la garde républicaine sont les successeurs des cuirassiers : ils disposent actuellement **de 528 chevaux dont à peu près 200 à Paris**.

Quittons ce chapitre en ayant une pensée pour ces pauvres animaux victimes de la folie meurtrière des hommes : pour reprendre la formule de Buffon, s'il est bien vrai qu'ils partagent avec les soldats les fatigues de la guerre, on peut douter qu'ils aient apprécié la gloire des combats !

LES CHEVAUX ET LE TRANSPORT DES HOMMES ET DES CHOSES.

Venons- en au transport des hommes : au XIXème, pour se déplacer sur une longue distance, on a le choix entre la **voiture de poste**, la plus rapide, et la **diligence**, plus lente (malgré son nom !).

La voiture de poste n'emporte que trois ou quatre passagers et les quatre chevaux sont menés au galop. Le prix du voyage est beaucoup plus cher que par la diligence. L'une et l'autre s'arrêtent régulièrement aux relais de poste, mais la voiture de poste a priorité pour le changement des chevaux : on comptera, à la grande époque de ce qu'on appelle « la poste », **en 1856 ,1804 relais, ce service emploie alors 20 000 chevaux. Chaque relais a en moyenne 15 chevaux.**

D'un côté on a les voitures de poste, s'arrêtant dans les relais de poste, soumis à des maîtres de poste, où l'on trouve chevaux et postillons : ils dépendent de l'administration, les maîtres de poste reçoivent des gages du trésor public en proportion du nombre de chevaux qu'ils mettent à disposition, et les postillons ont droit à une retraite. Un maître de poste n'est pas un commerçant, il doit respecter un règlement très précis, dont l'essentiel date de 1793 et reçoit la visite d'inspecteurs, On change les chevaux en 5 minutes, et ce qu'on appelle une poste dure entre 45 minutes et une heure : les chevaux étant menés au galop, La poste circule jour et nuit.

Un postillon guide chaque voiture ou chaque chevaucheur et ramène les chevaux aux relais.

13

De l'autre côté on a des entreprises privées de messageries, qui utilisent les fameuses diligences : elles trouvent leurs chevaux soit dans les relais de poste soit dans leurs propres relais, Elles sont menées au trot.

Une diligence pèse à peu près **2 tonnes 400** à vide, à quoi il faut ajouter 18 à 20 personnes et près d'une tonne de bagages et de marchandises ; on arrive à plus **de quatre tonnes, voire même à 7** ! Les places les moins chères sont celles sur le toit de la diligence, avec Les marchandises celles-ci sont recouvertes par une immense bâche qui donne aux diligences une apparence assez étonnante : en effet cette bâche recouvre toute la diligence et descend jusqu'au haut des portes : on est loin de la silhouette des diligences dans les westerns !

Elle est tirée **par 5 à huit chevaux**, selon le relief. Au bas des montées les plus fortes on trouve des chevaux d'appoint qui seront dételés une fois l'obstacle passé.

Elle est dirigée par un postillon (qui n'est pas un postillon de la poste : il est payé par l'entreprise de messagerie) qui chevauche le premier cheval de gauche et qui est le maître de l'équipage, un peu comme le capitaine d'un bateau : c'est un homme redoutable et souvent fort assoiffé ! C'est lui qui chausse d'énormes bottes, pour que ses jambes ne soient pas écrasées entre le cheval qu'il monte et celui qui se trouve à sa droite. Ces bottes ont une armature de bois recouverte de cuir : le postillon les enfile sur ses propres chaussures et s'installe sur la selle : deux aides le hissent sur le cheval. A partir de **1827** on imposera des freins et dès lors le postillon ne sera plus toujours employé.

Quand il est maintenu il est aux ordres du cocher qui, lui, est assis sur l'impériale et qui est responsable des freins. L'équipage est mené au trot. Quand tout va bien, on atteint à peu près 10 km à l'heure au début du siècle et 15 km quand on supprimera l'administration des relais en 1873.

14

Un cheval travaille trois heures par jour, réparties en deux périodes d'1 heure 30 avec un long temps de repos entre ces deux périodes. Il fait toujours le même parcours entre deux relais. Les relais sont donc espacés de 16 à 20 km. Chaque cheval tire à peu près 900 kilos.

Les accidents sont nombreux : même pourvues d'un frein, ces lourdes voitures ne peuvent pas s'arrêter très rapidement : d'où de nombreux piétons renversés ou écrasés. Croiser un autre véhicule est parfois dangereux, et des véhicules très lents (pensons aux chariots à bœufs des paysans) se mêlent aux voitures plus rapides.

Les diligences peuvent aussi se renverser **car elles sont très hautes** : en effet les essieux sont à la hauteur du poitrail des chevaux pour qu'ils puissent tirer horizontalement : les roues sont donc très grandes : celles de l'arrière ont entre 1mètre cinquante à près de 2 mètres de diamètre le cocher se trouve à peu près à la hauteur du 1^{er} étage des maisons. **De ce fait on est obligé d'accrocher les panneaux qui indiquent la route au cocher très haut : ainsi dans le village de Presles, en Picardie, on peut encore voir une telle plaque accrochée à deux mètres cinquante, ...et les avaries sont fréquentes, d'autant plus que les routes sont souvent en très mauvais état.**

Une cause très fréquente d'accidents est la surcharge : de passagers ou de marchandises , quand ce n'est pas les deux : ainsi en 1835 la diligence Saint Flour – Aurillac se renverse avec 18 personnes à son bord : 3 personnes sont tuées, dont le cocher...sur le même trajet autre accident en 1839 : le cocher s'était endormi : il fut tué ainsi que deux chevaux...Pour éviter la surcharge, on installera sur certains trajet des ponts à bascule pour peser les voitures.

Pour la seule année **1827** et pour une seule compagnie de diligence (messageries royales) on comptabilise **4 000 diligences qui se renversent et...1 000 morts !** en **1866** on comptabilise encore **1 403 victimes d'accidents de chevaux et de voitures hippomobiles**, par la suite les chiffres baisseront régulièrement : **en 1903 on en est à 1 115**, tandis que les morts dans les accidents ferroviaires se montent à **590** et les victimes de la circulation automobile à **92**...on arrêtera de comptabiliser les morts causés par le transport à cheval en **1948**.

15

Un accident de cheval très célèbre est celui de Ferdinand, Duc d'Orléans, le fils aîné de Louis Philippe, et qui aurait dû lui succéder : les chevaux de sa calèche s'emballent, il est projeté sur la chaussée et meurt : cela se passe en 1842, à Neuilly.

Les voyages en diligence sont assez mouvementés car les attaques de brigands ne sont pas rares : elles sont surtout fréquentes pendant les périodes de troubles politiques : Révolution, 1830,1848, etc...Une des premières mesures du Premier Consul Bonaparte, sera de lutter contre cette délinquance : une loi **de 1801 précise « qu'aucune diligence partant de Paris ne pourra voyager qu'elle n'ait 4 soldats commandés par un caporal sur l'impériale et qu'elle soit accompagnée de deux gendarmes » ! cela fait quand même 7 hommes armés !**

Ces attaques sont particulièrement fréquentes dans l'Ouest, en Bretagne...et cesseront vers 1850...quand le train fera son apparition.

Le développement des diligences s'explique par le développement du réseau routier : en 1789 on compte 30 000 km de routes, un siècle plus tard 600 000km on comptera jusqu'à 2 000 sociétés de diligences, les deux plus importantes sont les « messageries royales » et les « messageries générales de France Laffitte et Caillard »

Qu'en est-il à Boulogne ? Au milieu du XIXème siècle Le relais de poste officiel appelé le **Cordon Bleu est situé à Brecquerecque**, à l'angle de ce qui est actuellement la rue Nationale et la rue de la Porte Gayole : le relais est tenu par la famille Gambart le dernier maître de poste sera Eugène Le Borgne , le relais étant déplacé à Capécure, Rappelons que le chemin de fer relie Boulogne à Paris en 1848 : le relais fonctionnera jusqu'au moment où Calais sera relié par le train, en 1867, Les diligences n'ont pas dit leur dernier mot car il en est qui relie Boulogne à Marquise ou à Colembert , les dernières disparaissent après 1873.

16

De nombreuses compagnies de diligences ont leur siège à Boulogne : les Messageries royales quai gambetta, les » Messageries générales » rue Victor Hugo, ou encore dans la même rue l'Aigle , le Phénix, rue de l'amiral Bruix « la poste » qui vous propose d'aller à Saint Omer et le « télégraphe » qui vous mène à Calais.

Les compagnies se font concurrence sur le trajet Paris Calais : entre Calais et Boulogne c'est la petite guerre pour la traversée du détroit : des agents des armateurs calaisiens essaient de persuader les voyageurs de traverser par Calais plutôt que par Boulogne et les compagnies de diligences sont complices car ainsi le voyage par terre est plus long.

Au XVIIIème siècle on met 5 jours pour aller de Paris à BOULOGNE : le premier relais en sortant de Boulogne se trouve en forêt d'Hardelot et il faut 3h30 pour y arriver tant les routes sont en mauvais état, Au milieu du XIX on ne met plus que deux jours, en dormant à Poix du Nord : si l'on prend la voiture de poste, qui galope jour et nuit, on met 22 heures.

Ce sont en effet les trains qui feront disparaître les diligences : l'administration des relais de poste disparaîtra en **1873** mais pendant longtemps encore, jusqu'aux années 1920, des petites voitures attelées, les **pataches**, attendront dans les gares les voyageurs pour les conduire dans les localités qui ne sont pas desservies par le train, avant d'être remplacées par les voitures automobiles et les autocars. C'est surtout le cas dans les régions où le relief va freiner le développement du chemin de fer. Après la disparition de l'administration des postes, ce sont des sociétés privées qui vont assurer le service. Ainsi dans le Cantal, ce n'est qu'en 1908 que les dernières grandes lignes de diligence disparaissent. A partir de cette époque elles sont concurrencées non seulement par le chemin de fer mais aussi par les autobus d'abord à vapeur, puis à essence...

les trains remplaceront donc peu à peu les diligences avec parfois des accommodements assez étonnants : ainsi en 1851 Jules Vallès prend la diligence de Nantes à Paris et note qu'une partie du voyage se fait en train, la diligence étant mise sur un wagon ! (cité dans l'Insurgé)

17

Remontons le temps : nous sommes en **1840** et nous voulons aller de **Paris à Limoges** le plus rapidement possible : on utilisera une voiture de poste à 4 places : elle sera menée le plus souvent possible au galop. **Elle partira de Paris à 17 heures, atteindra Orléans à 2 heures du matin, et Limoges à 22 heures : c'est le 29^{ème} relais et le trajet aura duré 29 heures. La distance Paris Limoges est d'à peu près 400 Km : la moyenne est donc de 13Km /h**

Un autre chiffre : en 1848 on distribuera 150 millions de lettres en France,

Dans les grandes villes et notamment à Paris, on se déplace en omnibus : en **1900 on compte 18 000 chevaux employés à Paris par la Compagnie des omnibus, en 1905 14 000 mais les chiffres vont s'effondrer très rapidement puis qu' en Janvier 1913 disparaît le dernier omnibus hippomobile.** Ajoutons qu'en 1920 on commence à interdire certaines rues de Paris aux chevaux (Champs Elysées, par ex). Un omnibus pèse à **vide 1 tonne700 et peut accueillir 26 à 28 personnes : à pleine charge il approche les 3 tonnes et demi. Il est**

tracté par trois chevaux qui doivent obligatoirement trotter : on atteint alors une vitesse de 8 km heure **et les chevaux parcourent 16 km par jour**. C'est un travail épuisant : un cheval ne dure que 4 à 5 ans.

Dans les grandes villes, notamment à Paris, on peut emprunter des fiacres, des voitures payées à la course ou à l'heure : **en 1866**, à Paris, on en compte près de 9 000, ils appartiennent à 1 800 entreprises, la plus importante est **la Compagnie Générale**, qui, à elle seule, en 1900 possède **10 741** chevaux... Les chevaux de cette Compagnie travaillent un jour sur deux mais leur journée commence à 7 heures pour se terminer à minuit.

Bien sûr les citadins aisés se déplacent avec leur propre équipage, et il faut donc disposer d'écuries et d'un personnel nombreux pour soigner ces chevaux. En 1877 le recensement des chevaux à Paris est obligatoire : on en trouve près de **80 000**. Pensons à la surface consacrée aux écuries, au fourrage qu'il faut amener tous les jours, au fumier qu'il faut évacuer : un cheval produit à peu près **15 kg de fumier par jour : multiplions par 80 000 : il faut donc chaque jour évacuer 1 200 tonnes de fumier !** En fait toutes les villes sentent le crottin ...

18

Il faut aussi une multitude d'artisans pour ferrer les chevaux, réparer les voitures, créer ou entretenir les harnachements ... sans compter les moniteurs d'équitation, car il faut apprendre à diriger un équipage et à monter et même bien monter quand on appartient à la bonne société et que l'on ne veut pas avoir l'air ridicule quand on va se promener au bois de Boulogne ! On achète et on vend ces animaux d'où les marchés aux chevaux : il y en a dans toutes les villes : à Paris le dernier en date sera celui **de Vaugirard, qui fermera en 1976**. Les bâtiments existent toujours : ils abritent actuellement le marché aux livres et aux documents anciens...A Paris en 1900 on estime à 50 000 les personnes qui vivent des métiers du cheval.

Passons au transport des marchandises : c'est l'affaire de ceux que l'on appelle les « rouliers ». Leurs attelages trainent des charges qui peuvent être

très lourdes mais, en général sur de courtes distances, car les marchandises voyagent surtout sur les fleuves et canaux. **En 1830 on estime que seulement 10% des marchandises circulent sur les routes.** Les chariots servent à transporter les marchandises d'un port fluvial au lieu où elles seront exploitées ou d'un port fluvial à un autre : une route très fréquentée est par exemple celle qui permet de relier la **Loire au Rhône**.

Il existe cependant ce qu'on va appeler **le grand voiturage** : des compagnies de transport souvent familiales , organisent des convois de 15 à 25 chariots qui vont traverser toute la France, en échangeant de région en région leurs marchandises : il partent pour des voyages qui durent près de six mois , ils sont souvent originaires de régions pauvres, comme le Jura ou le Morvan .**Un chariot très répandu est la voiture comtoise : elle pèse 650 kg à vide et transporte à peu près une tonne 200 de marchandises . Elle est tirée par deux ou trois chevaux selon le relief. Pour la campagne de Russie Napoléon en commandera 2 400...**

Un cheval au pas peut marcher 10 heures, avec deux repos et parcourir à peu près 40 km par jour.

19

Mais les chevaux servent aussi **à haler les péniches**, ce qui est un travail particulièrement pénible quand il s'agit de remonter un fleuve. Le plus difficile et aussi un des plus fréquentés est le Rhône. **On emploie au début du XIXème 6 000 chevaux entre Lyon et Arles.** Les chevaux sont employés pour remonter le fleuve et le redescendent en bateau : le travail est tellement dur qu'un cheval ne peut l'accomplir plus de trois ans. De plus il faut parfois transférer les chevaux d'une rive à l'autre quand il n'y a pas de chemin de halage à cause du relief.

Après la seconde guerre les rouliers auront disparu au profit des chauffeurs routiers, et les chevaux de halage disparaîtront avec les péniches à moteur. Les derniers attelages que l'on verra en ville seront les corbillards et les chariots des brasseurs : il me semble qu'en 1975 on pouvait encore voir un de ces attelages à Boulogne...

N'oublions pas les chevaux employés dans les mines : **en 1820 on descendra le premier cheval, ils seront 10 000 en 1926**, puis leur nombre diminuera et le dernier cheval **remontera en 1969**. Les conditions de vie de ces chevaux sont très dures : ils vivent dans une humidité constante, qui pourrit si rapidement le fourrage qu'on est obligé d'en descendre tous les jours. Ajoutons le stress d'une vie confinée dans un espace très restreint : ils ne peuvent marcher qu'au pas et se blessent en accrochant les parois de galeries très étroites ...

Avant de quitter ce chapitre, parlons rapidement de Boulogne et de sa fameuse « route du poisson » créée en 1992 et de ce qu'on appelait qu'on appelait les « chasse-marée », ces charrettes qui emportaient le poisson à Paris.

Le transport du poisson se faisait, au mieux, en 24 heures, la distance était de 270 km et il y avait 17 relais : l'actuelle « route du poisson » respecte cette distance et le nombre de relais, mais ne suit pas exactement le trajet de l'époque.

Etaient-ce des chevaux Boulonnais qui tiraient les voitures ? Tout dépend de ce que l'on appelle un cheval boulonnais : les caractéristiques du cheval actuel ne seront fixées qu'à la fin du XIXème siècle, en 1886 quand le poisson est expédié par le train .De plus le boulonnais est plutôt fait pour traîner de lourdes charges en marchant au pas plutôt que de galoper... c'était une variété de chevaux plus légers, qu'on appelait « boulonnais mareyeurs » qui galopaient vers Paris... ils ont disparu avec l'arrivée du chemin de fer, au profit du boulonnais beaucoup plus lourd que nous connaissons.

20

Les chevaux employés par l'agriculture.

Quand on pense « chevaux de trait », on pense aussitôt aux chevaux qui travaillaient dans les fermes. Si l'on a plus de 50 ans on a quelques souvenirs de chevaux employés à labourer, moissonner, tirer les chariots de betteraves...cela paraît évident...et cependant jusqu'à la première guerre **mondiale une bonne partie des paysans n'utilisaient pas de chevaux** : ils n'étaient présents que dans le nord de la France, l'Artois, la Beauce, un peu la Normandie, la Bretagne...mais dans les autres régions on préférait employer les bœufs...

Le cheval était un **animal cher**, souvent il fallait le faire venir de loin, car seules quelques régions se consacraient à son élevage .Il fallait l'acheter, et le paysan craignait de se faire rouler par le maquignon... animal fragile aussi, et avec lequel les accidents étaient fréquents : les bœufs, eux , étaient fournis par l'élevage local, à la ferme elle-même, ils étaient calmes et très résistants. Ajoutons que blessés ou devenus vieux on pouvait les manger, ce qui n'était pas le cas du cheval avant 1860 !

Et puis jusqu'à la première guerre mondiale, n'oublions pas qu'en dehors des grandes plaines céréalières du nord de la France, **le travail des champs se faisait le plus souvent sans machines, donc sans avoir besoin d'animaux pour les tracter** : les paysans travaillaient avec leurs bras...et l'outil le plus employé était la bêche !

Au musée d'Orsay on peut voir une sculpture intitulée « **Le piocheur bourguignon** » qui représente un paysan courbé sur la terre en train de la travailler avec une pioche : cette statue est de **Henri Bouchard** , elle date de **1905** : pour ce sculpteur , quand il veut rendre hommage à un paysan, il le montre en train de travailler « à la main »... en 1943 encore l'écrivain Henri Pourrat (l'auteur de Gaspard des Montagnes) écrit un livre sur les paysans : il l'intitule : L'homme à la bêche.

21

Cela s'explique par l'extrême morcellement des champs : avant 1914 on peut dire que la campagne était **surpeuplée** : la France était essentiellement rurale (ce n'est que dans les années 1930 que la population des villes a dépassé la population rurale). Quand les machines sont apparues, dans la deuxième moitié du XIXème, elles coûtaient plus cher que le prix d'une main d'œuvre très abondante, et elles n'étaient pas rentables sur de trop petites parcelles.

La première machine qui a eu du succès chez nos paysans a été la machine à battre les céréales : la fameuse batteuse : si, au départ, il en existait qui étaient actionnées par les chevaux, très vite c'est une machine à vapeur, puis à moteur qui a été utilisée : cette batteuse passait de ferme en ferme, ce qui permettait de la rentabiliser. Jusqu'aux années 1920, dans une bonne partie de la France, on coupe le blé à la faux et on le bat à la machine. **Ce n'est qu'après la première guerre que le cheval va faire son apparition dans la plupart des**

fermes En effet ce sont les jeunes ruraux qui sont morts sur les champs de bataille : désormais la main d'œuvre se fera plus rare, les exploitations vont se regrouper, les parcelles seront plus grandes et on pourra y travailler avec des machines : **c'est entre les deux guerres et jusqu'en 1960 qu'on trouve le plus de chevaux dans les fermes.**

Quand on l'utilise le cheval **est un investissement important** : il a droit à des soins particuliers : le charretier est un ouvrier spécialisé, respecté. Dans les fermes où il y a de nombreux chevaux, il dort souvent dans l'écurie, pour surveiller ses bêtes. Dans les fermes flamandes, l'écurie est mitoyenne de la chambre du fermier : celui-ci peut entendre, la nuit, ce qui se passe dans l'écurie...

Des liens d'affection se créent : il sera souvent difficile aux paysans de se défaire de leur dernier cheval quand ils achèteront un tracteur.

Depuis les années 1970 le nombre des chevaux de trait, qu'on appelle désormais « chevaux lourds » est au plus bas : même si on en élève encore, on ne leur apprend plus à travailler : le débouché le plus important étant la boucherie. Certains passionnés essaient de les utiliser dans le débardage du bois, dans le labourage des vignes...mais cela reste marginal...

22

Avec les chevaux ce sont aussi beaucoup d'artisans qui vont disparaître, en premier lieu les forgerons : un cheval qui travaillait devait parfois se faire ferrer tous les deux mois et si l'on estime qu'un village de l'entre-deux guerres comptait de deux à quatre cents chevaux, vous voyez que le travail ne manquait pas ! Ces forgerons se reconvertiront pour la plupart en garagistes ou en réparateurs de machines agricoles.

Les autres utilisations du cheval

En médecine tout d'abord : à la fin du XIXème et au tout début du XXème, c'est grâce aux chevaux que seront préparés les premiers sérums antidiphtériques, antitétanique, antigangréneux, antivenimeux ... et cela jusqu'à nos jours. On se sert aussi des chevaux pour fournir des immunoglobulines, et on fait

actuellement des recherches pour un sérum contre la grippe aviaire. En Suisse un laboratoire (Serolab) produit un grand nombre d'immunoglobulines en utilisant les chevaux.

Plus inquiétant : la médecine du XIXème fait une importante consommation de **sangsues** (utilisées un peu comme les ventouses) : on se servait de vieux chevaux pour les produire : on obligeait des chevaux à rester presque immergés dans des mares ou des marais et on recueillait les sangsues quand on les faisait sortir de l'eau... les pauvres bêtes ne résistaient pas longtemps à ce traitement...

Les chevaux morts ont aussi été employés comme matière première pour de nombreuses activités : jusqu'au milieu du XIX il était interdit de commercialiser la viande de cheval : en conséquence les pauvres bêtes étaient exploitées jusqu'à leur mort par épuisement, puis cédées à très bas prix à ceux qu'on appelait **les écorcheurs** : ils récupéraient le crin, les peaux, la graisse...

A Paris on se débarrassait des chevaux à Montfaucon, là où sous l'ancien régime était établi le fameux gibet... ces écorcheurs avaient mauvaise réputation, surtout auprès de leurs voisins, à cause des odeurs terrifiantes qui émanaient de leurs installations : on fondait par exemple la graisse des chevaux sur des feux que l'on alimentait avec les os ! Ces écorcheurs remplissaient le rôle de nos équarisseurs : ils enlevaient dans les rues les chevaux morts, dans des conditions d'hygiène épouvantables...

23

Tout va changer à partir du milieu du XIXème : d'une part on se mettra à manger du cheval, et d'autre part on utilisera les carcasses et notamment les os pour faire de l'engrais.

LE XIXème est en effet le siècle de l'engrais : désormais des industriels rechercheront les animaux morts et notamment leurs os qui seront desséchés dans des fours. Petit à petit on mettra ainsi en place des services d'équarrissage

La consommation de la viande de cheval, n'ira pas sans mal : depuis le VIIIème siècle l'Eglise avait qualifié le cheval de « viande impure » : le pape **Grégoire III** visait la viande de cheval consommée par les barbares après que les chevaux

avaient été offerts en sacrifice aux divinités païennes. Cette condamnation a survécu jusqu'au XIX, et il a fallu beaucoup d'efforts pour faire accepter cette viande. **Geoffroy Saint Hilaire**, et un vétérinaire : **Emile Decroix**, vont se faire les propagandistes de la viande de cheval en vantant sa qualité, le fait qu'elle ne soit pas chère (puisque'elle n'était pas consommée), son abondance (ce n'était pas les chevaux qui manquaient) : elle était toute désignée pour nourrir la population pauvre. De plus à partir du moment où l'on peut vendre cette viande, les vieux chevaux seront mieux soignés, mieux nourris, de façon à être achetés pour la boucherie. **Les sociétés de protection des animaux sont donc favorables**, à cette époque, à sa consommation. En **1866** un décret va permettre la consommation de la viande de cheval. **En 1904** on ouvre à Paris l'abattoir de **Vaugirard**, spécialisé dans l'abattage des chevaux. **En 1952 on y abat encore 82 000 chevaux**. Il ferme ses portes en **1978**.

La consommation de viande de cheval va diminuer à partir des années 1960 : **en 2005 on en était à 2 kilo 300 par habitant, en 2010 : seulement 300 grammes...L'Italie est actuellement le pays européen qui consomme le plus de viande de cheval : 800 grammes par habitant en 2010...**

23

Si au XIXème siècle les sociétés de protection des animaux étaient favorables à la consommation de viande de cheval, ce n'est plus le cas actuellement, pour diverses raisons : notamment les conditions d'abattage dénoncées par exemple par la fondation Brigitte Bardot ; mais la principale raison est, sans doute, que le cheval est considéré de nos jours **comme un animal de loisir et même comme un animal de compagnie : on s'y attache tellement que le manger semble aussi impensable que manger du chien ou du chat.**

Concluons sur cette fonction de loisir : c'est à peu près la seule que remplissent encore les chevaux : qu'il s'agisse des sports hippiques ou de la monte d'agrément. L'équitation est un sport **en pleine expansion** : on estime à **2 millions 200 mille** le nombre de personnes qui montent à cheval. En **2010** on compte **687 000 licenciés dont 550 000 femmes**. Le cheval est le troisième animal favori des Européens après le chien et le chat. Cette évolution a entraîné un **changement dans les qualités** demandées aux animaux, il n'est

plus question de force pure puisqu'il n'est plus question de travail et l'endurance qu'on demande à un cheval de course n'a pas grand-chose à voir avec l'endurance qu'on demandait à un cheval à la guerre...le cheval du 2012 est donc bien différent de celui de 1812... Ajoutons qu'ils sont actuellement bien mieux traités que leurs ancêtres !

Bibliographie

Antony Beevor : La seconde guerre mondiale

Albert Benoît : La Poste aux chevaux dans le Boulonnais : Bulletin de la Société Académique- 1 janvier 1936.

Gérard Boutet : Les gagne-misère.

Sergent Bourgogne : Mémoires.

Fernand Braudel : l'Identité de la France.

Ariane Charton : Petit éloge de l'héroïsme

Maxime du Camp : Les voitures publiques dans la ville de Paris. Revue des deux mondes. Tome 69, 1867.

Jean Delumeau et Yves Lequin : Les malheurs des temps.

Lorant Deutsch : Hexagone,

Eddy Florentin : Stalingrad en Normandie.

Jean Giono : Le désastre de Pavie,

Jules Janin : L'Ane mort.

John Keegan : Anatomie de la bataille.

Antoine Laurent Lavoisier : Collection de divers ouvrages d'arithmétique politique.

Amiral Lemonnier : Les cent jours de Normandie.

J. Letaconnoux : Les transports en France au XVIII ème.

Bernadette Lizet : Le cheval dans la vie quotidienne.

Hervé Luxardo : La fin des communautés paysannes.

De MARBOT : Mémoires

Pierre Miquel : Les hommes de la Grande Guerre.

La deuxième guerre mondiale.

Comte de Ségur : La campagne de Russie.

Catherine de Silguy : La saga des ordures.

Gene Tempest : Aux chevaux morts pour la France » Revue Histoire Décembre 2012 (N° 382)

Antoine Trin : Diligences et autobus du Cantal.

Hervé de Weck : la Cavalerie à travers les âges.

Alexander Werth : La Russie en guerre.

Peter Young : La deuxième guerre mondiale in « Guerres du XXème siècle »

Adolphe Zerbin Lanöe : Code des maîtres de poste, des entrepreneurs de diligence et de roulage...

Guide 1914-1918 : Arrière front français en Meuse,

Histoire illustrée de l'artillerie : Jobé, Lachouque, Cleator, Reichel.

Et de nombreux sites internet : entre autres :

Histoire locale et régionale de la Creuse, site de la Société des sciences naturelles, archéologiques et historiques de la Creuse : au temps des diligences, les routes...la circulation dans la Creuse . Jean Pierre Larduinat.

La poste aux chevaux Paris Calais (P.L. Vasselle)

Alain Cerri : Mon régiment, les cuirassiers et la cavalerie impériale.

Le piéton de Paris : Les chevaux à Paris

Clic Cheval : les chevaux victimes de la guerre

Les usages du cheval

Fédération de la boucherie hippophagique de France

Renaissance du Vieux Boulogne