

Introduction

Il y eut un temps où les chevaux dominaient l'espace urbain : ils y ont régné comme d'irremplaçables machines durant des siècles avant d'entamer un lent repli vers les campagnes. Cette lente disparition de la ville chevaline auxquels les contemporains étaient accoutumés depuis toujours s'est jouée entre les dernières décennies du XIX^e siècle et le premier tiers du XX^e siècle. Cette présence immémoriale de la plus noble conquête de l'homme dans l'espace urbain a laissé d'innombrables indices que le regard pressé des citadins ne sait plus décrypter : portes et allées cochères, écuries, remises, fenières et treuils, fontaines et pompes, fosses à fumier, anneaux et crochets en tout genre figent encore des rituels, des bruits, des rythmes qui sont ceux d'un monde révolu dont la disparition remonte pourtant à moins d'un siècle. Que ce passé tout proche ne sollicite pas l'attention du citoyen ordinaire n'a rien d'étonnant, mais qu'il ait laissé de marbre les historiens ne cesse d'étonner. Ce livre est né du constat de la timidité des historiens contemporanéistes à se saisir d'un sujet passionnant, un vrai et beau sujet d'histoire. Cette situation est d'autant plus paradoxale que le cheval sature de sa présence les photographies de l'espace urbain et les premiers documents cinématographiques.

Cette lacune suscite une première question : est-elle due au silence des archives ? On aurait pu le croire. Pourtant aucun autre animal n'a généré des gisements documentaires aussi vastes et diversifiés. Outre l'immense marée des livres, des études techniques et des enquêtes multiformes du XIX^e siècle sur les équidés, les archives regorgent de documents propres à éclairer son histoire. Quelques-uns s'imposent d'emblée : la loi de 1877 sur la réquisition des chevaux, mules et mulets en temps de guerre a abondamment nourri la série R¹. Les sources fiscales livrent des brassées d'informations comme la taxe sur les chemins vicinaux de 1834, celle sur les chevaux et les voitures ou depuis 1901 la taxe municipale sur les chevaux. Ces sources s'ajoutent à toutes celles, foisonnantes, de l'enregistrement (série Q), des actes notariés (sous-série 3^E), des séries M, S, U, sans oublier les données que recèlent les statistiques des haras, la presse sportive, la presse quotidienne, les annuaires, les cartes postales, les reportages cinématographiques. Énumération non exhaustive. Face à ce foisonnement et aux promesses de cette *terra incognita*, le vide historiographique laisse songeur. Il demande à être remis en perspective.

1. Une série est un ensemble de fonds d'archives possédants entre eux des corrélations chronologiques ou thématiques. Une lettre détermine la nature du fonds. Ainsi, pour les archives départementales relatives à la période postrévolutionnaire, la lettre R représente les archives militaires ; U, les archives judiciaires, etc.

Cette éclipse de l'histoire équine montre à quel point la recherche et la production historique sont immergées dans la société qui les englobe. De fait, la cohorte des historiens des Trente Glorieuses, ceux de ces temps d'abondance énergétique, sensibles à la vitesse des changements de tous ordres, ont perdu de vue les moteurs traditionnels de la vie urbaine et rurale. L'historiographie de cette éviction a été très exactement mesurée par Jean-Luc Mayaud et Éric Baratay dans « Un champ pour l'histoire : l'animal ». Le constat est sans appel : le nombre de livres consacrés au cheval parmi les publications consacrées aux animaux passant de 42,8 % pour la période 1900-1946 à 23,5 % pour les années 1947-1975². En 1985, Jacquart dans la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, formule un constat lapidaire : « on a peu disserté sur le cheval, à quelques exceptions près depuis la thèse de René Musset parue en 1917³ ! »

De manière très symptomatique, cette disgrâce du cheval se retrouve dans la place dérisoire qu'il occupe dans les grandes aventures éditoriales des années 1970/1980⁴. Relégué au loin faute d'articles, de productions, de thèses et de regards renouvelés, le cheval objet d'étude s'étiole. Il faut d'emblée noter la dichotomie saisissante entre la production des historiens et la société qui renoue vigoureusement avec le cheval.

Le panorama de la recherche universitaire n'offre, certes pas, un fasciné monolithique : les anthropologues, les ethnologues autant que les archéologues et préhistoriens ont continué à réfléchir sur les chemins communs qu'empruntent les hommes et les chevaux. Ce lien maintenu s'explique parce qu'ils travaillent sur des sociétés présentes ou passées étroitement dépendantes de l'animal. La remarque peut être étendue aux historiens de l'Antiquité ou aux médiévistes. En revanche la solution de continuité est patente pour les modernistes et les contemporanéistes. À quelques exceptions près, les raids solitaires d'un Daniel Roche ne changent rien à cette tonalité de fond.

De fait, le retour du cheval comme objet d'étude au début des années 1980 se fait par des chemins souvent éloignés des cadres universitaires habituels de la fabrique de l'Histoire. La thèse de Yves Grange, « *Le cheval oublié* », a été soutenue en 1981 à l'IEP de Grenoble, celle de Ghislaine Bouchet, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914* a été préparée quelques années plus tard à l'École des chartes et publiée en 1993. Jacques Mulliez, l'auteur des *Chevaux du royaume : aux origines des haras nationaux*, vient d'une faculté de droit⁵. Quant à Nicole de Blomac son parcours atypique d'éleveuse limousine en fait une historienne à part. Elle publie *La gloire et le jeu : des hommes et des chevaux (1766-1866)* en 1991 avant de soutenir sa thèse en 2004 à l'EHESS sous la direction de Daniel Roche.

En somme, il faut vraiment attendre le début des années 1990 pour que les historiens réincorporent, souvent dans la foulée des anthropologues, le cheval dans leur champ de vision. Quelques indices révèlent ce renouveau. À cet égard, la publication

2. BARATAY Éric et MAYAUD Jean-Luc, « Un champ pour l'histoire : l'animal », dans BARATAY Éric et MAYAUD Jean-Luc (dir.), *L'animal domestique, XVI-XX^e siècles – Cahiers d'histoire*, Lyon, t. XLII, n° 3-4, 1997, p. 409-442.

3. JACQUART Jean, « Jacques Mulliez, Les chevaux du Royaume. Histoire de l'élevage du cheval et de la création des haras », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXII, n° 4, octobre-décembre 1985, p. 681-682.

4. DUBY Georges et WALLON Armand (dir.), *Histoire de la France rurale*, Paris, Éditions du Seuil, 1976, t. III : *Apogée et crise de la civilisation paysanne 1789-1914*, 573 p. ; t. IV : *La fin de la France paysanne, 1914 à nos jours* ; DUBY Georges et AGULHON Maurice (dir.), *Histoire de la France urbaine*, Paris, Le Seuil, 1982, t. IV : *La ville de l'âge industriel, le cycle haussmannien*.

5. MULLIEZ Jacques, *Les chevaux du royaume. Histoire de l'élevage du cheval et de la création des haras*, Paris, Montalba, 1983.

de *Les sources de l'histoire du cheval dans les archives publiques françaises*, conçu comme un guide de recherche, est vraiment dans l'air du temps⁶. C'est aussi et surtout à cette époque que débute une longue série de colloques consacrés à l'histoire du cheval. Si l'on place à part le colloque d'Avignon en 1988, « *Des chevaux et des hommes : équitation et société* », où les communications historiques sont peu nombreuses, c'est véritablement le colloque « *Le Cheval en Normandie* » à l'automne 1993 qui signe le retour des historiens. L'année suivante un très gros colloque est organisé sous la direction scientifique de Daniel Roche « *De Pégase à Jappeloup. Cheval et société* » dans le cadre du festival d'histoire de Montbrison⁷. Entre 2011 et 2014, la direction générale des patrimoines du ministère de la Culture et de la Communication organise trois colloques dans le cadre d'un programme pluriannuel « Le cheval et ses patrimoines ». Le troisième colloque, celui d'Alençon, en juin 2014, centré sur le patrimoine du cheval au travail, constitue une puissante invite à explorer l'histoire du cheval au quotidien. Cette intense activité a précédé ou a accompagné une vigoureuse action de sauvegarde des archives des haras.

Ces colloques alternent avec des ouvrages collectifs comme *Cheval Limousin, chevaux en Limousin* paru en 2006 sous la direction de Bernadette Barrière et de Nicole de Blomac⁸. Un certain nombre d'articles installent le cheval dans la vie quotidienne. L'année suivante en 2007, la *Revue historique des armées* fait paraître un numéro dédié au cheval dans l'histoire militaire dont quelques articles intéressent l'histoire hippique⁹. Ces colloques et ouvrages collectifs inspirent la recherche. Des thèses de l'École des chartes soutenues au début des années 2000 intéressent tout particulièrement l'histoire contemporaine : celle d'Agnès Manneheut soutenue en 2002 sur l'élevage dans l'Orne ou celle d'Aurélien Conraux sur l'école de cavalerie de Saumur¹⁰. Plus récemment en 2014, une autre thèse de l'École des chartes, *L'œuvre des Haras, entre amélioration animale et création architecturale. L'implantation du dépôt d'étalons de Cluny (premier quart du XIX^e siècle)* apporte des précisions sur l'un des deux dépôts nationaux d'étalons qui couvrent la région lyonnaise¹¹. Enfin, dans la lignée de la *Bête noire* de l'anthropologue Bernadette Lizet¹², les historiens commencent à s'intéresser à la construction des races chevalines¹³. Un livre sérieux s'est invité en 2017 dans le maelström des publications relatives à la Première Guerre mondiale avec *L'autre hécatombe. Enquête sur la perte de 1 140 000 chevaux et mulets* de Claude Milhaud¹⁴.

6. GALAND Bruno (dir.), *Les sources de l'histoire du cheval dans les archives publiques françaises*, Paris, Archives nationales, 1993.

7. De Pégase à Jappeloup. *Actes du colloque, festival d'histoire de Montbrison du 24 septembre au 2 octobre*, Ville de Montbrison, 1994.

8. BARRIÈRE Bernadette et BLOMAC Nicole de (dir.), *Cheval limousin, chevaux en Limousin*, Limoges, Presse universitaire de Limoges, 2006.

9. INDY Jean d', « Panorama de la contribution des militaires aux courses hippiques en France », *Revue historique des armées*, en ligne, 249 | 2007, [<http://rha.revues.org/573>], mis en ligne le 15 juillet 2008, consulté le 15 août 2016.

10. MANNEHEUX Agnès, *L'élevage des chevaux de travail dans l'Orne au XIX^e siècle (1815-1900)*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe, dir. Dominique Barjot et Jean-Luc Mayaud, École nationale des chartes 2002 ; CONRAUX Aurélien, *L'école de cavalerie de Saumur (1814-1914)*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe, dir. Jean-Michel Leniaud, École nationale des chartes, 2004.

11. SOUVRE Amandine, *L'œuvre des haras, entre amélioration animale et création architecturale : l'implantation du dépôt d'étalon de Cluny, premier quart du XIX^e siècle*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe, dir. Jean-Michel Leniaud, École nationale des chartes, 2014.

12. LIZET Bernadette, *La bête noire : à la recherche du cheval parfait*, Paris, Édition de la Maison des sciences de l'homme, 1989, 344 p.

13. TALON Alain, *Le cheval en Normandie 1665-1965, du carrossier noir au selle français*, Bayeux, OREP, 2014.

14. MILHAUD Claude, *L'autre hécatombe. Enquête sur la perte de 1 140 000 chevaux et mulets*, Paris, Belin, 2017.

Ainsi, les temps changent et Daniel Roche peut publier une première synthèse dont les trois tomes s'échelonnent de 2008 à 2015¹⁵. L'histoire des équidés qui revient peut intégrer toutes les thématiques qu'aligne l'historiographie récente : du cirque aux transports, des mondes ruraux aux mondes urbains, de l'architecture à l'histoire des arts ou aux loisirs. À peine esquissée, cette liste déroule déjà d'immenses espaces en friche que les historiens auront sûrement à cœur de labourer.

Cette mise au point permet de déboucher sur la question à laquelle voudrait répondre ce livre : comment hommes et chevaux ont-ils coexisté dans ces vastes organismes que sont les villes à l'âge industriel ?

Jusqu'à l'étude de Ghislaine Bouchet, aucune approche globale du cheval urbain n'avait été esquissée en France. Pourtant le cheval est omniprésent dans la ville du XIX^e siècle, comme dans ses espaces périphériques. Un historien ne doit pas penser la ville d'alors sans le prendre en compte, il est un médium exceptionnel pour comprendre la société de ce temps. Dans l'ordre de la vie quotidienne, de l'économie et dans l'ordre des représentations et des mentalités, il reflète la société qui l'utilise, plus qu'aucun autre animal¹⁶. Le cheval est un acteur majeur de la vie urbaine au XIX^e et au début du XX^e siècle, on l'oublie trop souvent. Ce constat initial impose une approche d'ensemble : le cheval animal social ne peut être appréhendé que de façon globale. Il se trouve en effet que dans le cheval objet d'étude, rien n'est à dédaigner, tout est à prendre parce que tout est associé : ainsi en va-t-il de l'attelage, c'est-à-dire l'équidé, la voiture et l'homme qui mène le tout. Cet ensemble, mouvant par définition, évolue dans des espaces complémentaires qui sont en résonance : le cheval circule dans l'espace urbain et dans l'espace rural.

Reste encore à expliquer le choix de Lyon et la chronologie mise en œuvre. Sur le premier point la réponse s'impose aisément : Lyon apparaît tout à la fois dynamique et moderne, favorable à l'apparition de nouvelles forces de traction et suffisamment riche et peuplée pour développer les facettes multiples de la sociabilité équestre et de l'économie chevaline. En somme, à Lyon plus que partout ailleurs en province, tout concourait à la disparition du cheval : ville riche, ouverte sur la modernité, bien dotée en moyens de transports en commun et sans tradition chevaline. De ce point de vue, Lyon est un bon poste d'observation.

Le cheval s'est maintenu en ville tant qu'il a paru avantageux de lui conserver une place, mais sans qu'ait joué en sa faveur le poids ou les habitudes issues d'une civilisation chevaline enveloppante. Lyon de ce point de vue est un bon poste d'observation pour mesurer successivement l'apogée puis le long reflux du cheval urbain. Il fallait en outre que les hommes et les chevaux ne soient pas trop nombreux pour que le regard de l'historien puisse les suivre dans la diversité et la complexité de leurs échanges. La métropole rhodanienne représente une situation moyenne à mi-chemin de l'exception parisienne et de la diversité des autres grandes agglomérations françaises avec leurs caractéristiques spécifiques. Deux observations permettent de mieux expliciter le choix de Lyon. La première est relative aux effectifs de la cavalerie : les 460 000 habitants qui

15. ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVI^e-XIX^e siècle*, t. I : *L'ombre du cheval, le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008 ; t. II : *La gloire et la puissance, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 2011 ; t. III : *Connaissances et passions*, Paris, Fayard, 2015.

16. « Histoire sociale de la culture équestre. Entretien avec Daniel Roche », *Sociétés & Représentations*, Paris, n° 2, vol. 28, 2009, p. 239-252.

peuplent Lyon à la fin du ^{xix}^e siècle n'emploient guère plus de 5 000 chevaux civils, soit environ un pour 90 habitants. La cavalerie lyonnaise est près de vingt fois plus petite que celle de Paris intramuros. Cet écart s'explique en partie par l'incorporation de la cavalerie suburbaine au service de la métropole régionale. La seconde observation découle de la première : l'analyse du cheptel équin en milieu urbain ne peut pas être dissociée de l'espace rural environnant. Il existe une véritable osmose entre ces deux espaces. Ils s'échangent de manière ininterrompue hommes et chevaux, marchandises et services.

Enfin, le choix de la chronologie retenue permet de préciser un point très important : la thèse de Ghislaine Boucher met en scène les riches heures de la civilisation chevaline et cette dernière conserve encore l'essentiel de ses atours en 1914. L'étude lyonnaise qui s'étire sur une tranche chronologique de durée comparable est décalée jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Ainsi elle participe à la fois au dernier flux montant de l'économie chevaline et à son reflux capricieux qui résiste à céder d'un coup toute la place à la motorisation. Cette périodisation du sujet permet d'ouvrir d'autres perspectives en changeant de paradigme : le transport hippomobile en milieu urbain reste jusqu'au début des années 1930 une solution énergétique rentable qui prend place dans un spectre bien plus large, à mi-chemin entre la voiture à bras et le moteur à explosion.



Le parti pris de cette promenade dans la ville chevaline est d'en montrer les aspects les plus saillants en suivant le sillage des attelages. Ce livre est issu d'une thèse de doctorat d'État en histoire, soutenue en 2018 à l'université Lumière, Lyon 2. Partie d'un tout, il ne reprend de la thèse que le développement consacré à Lyon. Il est dédié à tous ceux ou celles qui, d'une manière ou d'une autre, savent, ou en ont l'intuition, que les liens entre l'homme et le cheval ont été et sont encore marqués d'une exceptionnelle proximité.