

Zitierhinweis

Digard, Jean-Pierre: Rezension über: Daniel Roche, La culture équestre de l'Occident, XVIe-XIXe siècle. L'ombre du cheval. 3: Connaissance et passion, Paris: Fayard, 2015, in: Revue d'histoire du XIXe siècle, 2017, 54, DOI: 10.15463/rec.2143309235, heruntergeladen über Website

rh 19

copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

Professeur au Collège de France, Daniel Roche osa, trois années durant, consacrer son cours au cheval, sujet que la plupart des universitaires (à l'exception d'une poignée de spécialistes de l'Antiquité et du Moyen Âge) considèrent comme mineur, obsolète, voire indigne. Or il suffit de se plonger dans la trilogie *La Culture équestre de l'Occident* pour comprendre, si l'on n'en était pas déjà convaincu, que dans l'Occident du XVI^e au XIX^e siècle – surtout au XIX^e siècle –, le cheval est présent partout et pour tout – « *for service, for pleasure, for power* », selon la formule de Joan Thirsk (1). Le parallèle avec l'automobile vient immédiatement à l'esprit : imagine-t-on une histoire du XX^e siècle qui ferait l'impasse sur la voiture ?

Dès l'introduction du premier tome, Daniel Roche dessine à grands traits les évolutions majeures qui marquent la période : la fin de la cavalerie médiévale et la révolution militaire qui s'ensuivit ; la « découverte de l'Italie », qui entraîna un « vaste transfert culturel du Sud vers le Nord », et l'impact sur la civilisation de Cour ; enfin, un « grand renversement conjoncturel de l'économie », qui se traduisit par une demande continue et croissante d'énergie. Les chapitres du livre, dix au total, sont autant de coups de projecteurs sur différents aspects et moteurs de ces évolutions : démographie équine – 1 cheval pour 10 habitants au XIX^e siècle (contre 1 pour 100 aujourd'hui), aux 4/5^e dans les campagnes –, types d'animaux (équidés/chevaux, carrossiers/chevaux de selle « près du sang », etc.) se confondant de plus en plus avec des usages : chevaux sources d'énergie (cf. la notion de « cheval-vapeur »), chevaux dont l'énergie et l'allure correspondent à des différences d'échelle considérables, des trajets quotidiens de la ferme au champ aux liaisons interurbaines. C'est dans le contexte urbain que cette explosion numérique et cette diversification sont les plus visibles, non sans conséquences sur l'organisation de la ville elle-même, avec les premiers embouteillages et accidents de la circulation, et par conséquent les premiers règlements de police, ainsi que de nouveaux aménagements urbanistiques, de sorte qu'il n'est pas exagéré d'affirmer que « la ville est fille du cheval ».

De la campagne, le cheval est longtemps resté absent, distancé en maintes régions par le bœuf ou le mulet. À partir du milieu du XIX^e siècle, l'élevage des équidés adaptés à des nécessités multiples « est au cœur du système agraire » des pays de grande culture céréalière. C'est ainsi que, jusqu'en 1906, le cheval restera localisé vers les frontières nord-ouest (Bretagne et Normandie comprises) et nord-est, dessinant une France du cheval rural.

Les chevaux donnaient aussi lieu à une intense activité commerciale. Dépasant le constat de l'« ubiquité marchande des chevaux », le chapitre 7 propose toute une géographie des foires et des marchés, avec une attention particulière portée au cas de Paris, ainsi qu'une ethnographie historique des personnels (maquignons, « chasseurs », acheteurs...) et des pratiques (critères de vente, vices des chevaux et maquillage, modèles les plus vendus, prix et profits, petites annonces et affiches...) du commerce des chevaux, sans oublier les vols. Monde également foisonnant que celui des métiers liés à la production, à la circulation et à l'utilisation du cheval : maréchaux-ferrants, selliers-bourreliers, cordiers, menuisiers-charrons, carrossiers, éperonniers... Au XIX^e siècle, les artisanats et industries liés au cheval forment l'« infrastructure d'une économie arrivée à l'apogée de ses moyens et portée par les besoins du développement et de la distinction sociale » (p. 298), comme le montre l'aventure de la sellerie Hermès fondée en 1837, tandis que le monde du travail équestre résiste au progrès du machinisme. Autres professionnels du cheval, les maîtres de poste, les postillons (qui conduisent le courrier au galop), les rouliers et les cochers de diverses sortes complétaient le paysage humain du cheval.

Le dixième et dernier chapitre est réservé aux voitures et aux attelages, dont le besoin croissant traduit la transformation des mœurs. Les difficultés des voyages en voiture vont en s'aggravant d'ouest en est : à partir de Vienne, il faut vendre voitures et chevaux et continuer en selle... L'avance technique de la carrosserie et de la sellerie françaises, ainsi que le « goût français », déterminent « deux mondes équestres » : l'ensemble France, Belgique et Italie puis Angleterre d'une part, le reste de l'Europe d'autre part. En Europe occidentale, les

perfectionnements techniques sont constants : train avant tournant, brancard de train (qui évite le basculement du véhicule en cas de rupture d'une roue), essieux métalliques, lames de ressorts, suspensions, etc. Les facteurs sociaux et culturels jouent ici encore un rôle déterminant. Ainsi, le triomphe du carrosse est la résultante d'une conversion des aristocraties européennes à la voiture, forme de consommation ostentatoire et du luxe distinctif, avec, au XIX^e siècle, la multiplication des types de voitures et la création de nouveaux modèles. Là encore, tout un monde d'artisans et de commerçants gravitait autour d'un centre occupé par les selliers-carrossiers, représentant une masse de chiffres d'affaire, dessinant de nouveaux secteurs géographiques d'activité, comme dans le nord-ouest du Paris haussmannien. On sent percer, dans la conclusion de Daniel Roche, une pointe de nostalgie, que le signataire de ces lignes partage, pour cette grande époque du cheval, où utilisation allait de pair avec respect de l'animal, grande époque enfin où, « de la Renaissance à l'époque contemporaine, les chevaux [...] sont au cœur des débats nationaux » (p. 398).

Intitulé *La gloire et la puissance*, le deuxième tome est consacré au rôle des chevaux dans les représentations sociales. Jusqu'au Second Empire, la fortune et le pouvoir se jugeaient à l'aune de la magnificence des écuries, des montures et des attelages. Dans ce contexte, la culture équestre peut se lire comme un facteur, à la fois, de la continuité des visions aristocratiques et de la transformation des représentations du pouvoir. Et dans ce jeu subtil entre permanence et continuité, les Anglais furent des innovateurs copiés dans tout l'Occident. Que l'on songe aux courses de chevaux, aux rituels vestimentaires (dandysme) et sociaux (Jockey Club) qu'elles généraient. Certains grands seigneurs français ou anglais employaient des centaines de personnes dans leurs écuries. Bref, jusqu'au tout début du XX^e siècle, le cheval resta le « signe de distinction » par excellence.

En outre, la pratique de l'équitation à haut niveau – l'« art équestre » – permettait à la fois de cultiver les traditions anciennes de la chevalerie, transmises dans les sphères du pouvoir, d'éduquer les jeunes nobles (« pages ») – c'était notamment le rôle des « manèges académiques » –, de donner des spectacles publics (carrousels) censés magnifier la grandeur royale, et enfin de perfectionner les techniques de guerre – l'époque moderne verra d'ailleurs s'opérer une véritable « révolution militaire » qui confèrera, à une cavalerie diversifiée (cavalerie lourde, cavalerie légère...) un rôle nouveau dans les batailles.

Le troisième et dernier tome, *Connaissance et passion*, consacre ses dix chapitres aux pratiques culturelles et ludiques en rapport avec les chevaux : la littérature équestre et ses lecteurs, la passion équestre et ses fonctions sociales, l'hippologie, la transition de la maréchalerie à l'hippiatrie puis à la médecine vétérinaire équine, les mythologies (Bucéphale, Amazones...) et les sensibilités relatives au cheval (naissance et développement de l'hippophagie), les utilisations et les significations sociales des types et races de chevaux, les courses et le monde hippique, le cirque, les représentations du cheval dans les arts.

La lecture de ces ouvrages denses et érudits, que complètent d'abondantes notes bibliographiques, des index des noms de personnes et des noms de lieux, et une table des cartes, ne peut manquer de laisser sur le lecteur plusieurs impressions fortes.

Leur premier mérite, déjà souligné, est de combler une lacune. Il n'aurait pas été superflu de s'interroger sur les raisons qui ont conduit les historiens à tellement négliger le cheval. Parmi elles, l'influence des œillères académiques arrive certainement en bonne place : il ne fait guère de doute que les produits du travail manuel intéressent moins et/ou sont moins valorisants en termes de carrière universitaire que les productions de l'esprit, les écuries moins que les salons, les écuyers moins que les princes, les traités d'hippologie moins que les essais de philosophie... Il est superflu de préciser que de telles préventions sont étrangères à l'auteur de *l'Histoire des choses banales* (1997) et des *Humeurs vagabondes* (2003), dans le sillage desquelles s'inscrit *La Culture équestre de l'Occident*. On s'étonne d'autant plus de certaines timidités comme celle qui consiste à ne rien dire ou presque de l'évacuation du crottin, qui n'était pas une mince affaire : 60 000 tonnes par jour pour les quelque trois millions de chevaux que comptait la France entre 1840 et 1935 !

À la décharge des historiens, il faut aussi reconnaître que l'histoire du cheval se heurte à des difficultés méthodologiques spécifiques. À l'instar d'André Leroi-Gourhan qui pensait qu'il est malaisé de parler d'outils que l'on n'aurait pas soi-même maniés, on peut douter de la capacité d'un chercheur de faire l'histoire d'un animal qu'il n'aurait pas lui-même élevé, utilisé ou fréquenté assidûment. Tel n'est assurément pas le cas de Daniel Roche : ses descriptions serrées, ponctuées de formules fortes et de raccourcis saisissants, témoignent assez de sa connaissance à la fois fine et profonde de la matière équestre. Les sources concernant le cheval sont aussi très particulières : représentations artistiques truffées de pièges tenant à la difficulté de voir (mors dans la bouche du cheval, selle sous le cavalier), caractère parcellaire et dispersion des sources primaires. Le grand mérite de Daniel Roche est d'avoir mobilisé et maîtrisé toutes ces sources. Il en résulte une minutieuse ethnographie équestre de l'Europe moderne et contemporaine, du « bas » comme du « haut ».

Revers, peut-être, de la densité de la trame des faits et du classement thématique adopté pour sa présentation (ville, campagne, élevage, commerce, métiers...), les repères chronologiques tendent à s'estomper. Or la période considérée est étendue et a vu se produire plusieurs changements importants (révolution de l'équitation de légèreté et de la cavalerie légère, développement de la voiture, révolution zootechnique du XIX^e siècle, etc.), changements que Daniel Roche n'ignore ou ne sous-estime évidemment pas, mais qui apparaissent quelque peu noyés dans la masse. Plus généralement, de la gangue des faits, le lecteur peine à extraire des motifs saillants, des lignes de faîte ou des fractures qui aideraient à rythmer le chemin parcouru par la culture équestre européenne depuis la fin du Moyen Âge jusqu'à l'époque contemporaine.

L'anthropologue qui signe ces lignes ne saurait faire grief à l'historien d'avoir accordé une place prépondérante à la notion de culture, en effet très présente autour du cheval, soit comme culture ethnique, chez les « peuples cavaliers », soit comme culture de classe, dans les « sociétés à écuyers », notamment avec l'opposition entre culture de la selle, aristocratique, et culture du trait, prolétarienne. En revanche, il ne faudrait pas que la propension de l'historien à parler de la culture équestre européenne à partir du XVI^e siècle comme de « la culture équestre » puisse donner à penser aux lecteurs que le cheval en Asie, en Islam ou en Amérique n'aurait pas donné matière à d'autres cultures équestres tout aussi riches et complexes.

Quoiqu'il en soit, on ne saurait trop recommander la lecture de cette somme dense, foisonnante et érudite, dont la récompense sera la (re)découverte, à cheval, d'un passé proche dont on oublie trop souvent, et la richesse, et ce que notre modernité lui doit. Car, comme le souligne Daniel Roche dans sa conclusion, la « raison cavalière » ayant autant agi sur les hommes que sur les chevaux, « aucun autre animal que le cheval n'a certainement eu de plus grands effets sur le cours de l'histoire des civilisations » (tome III, p. 403).

Notes

(1) Joan Thirsk, *Horses in Early Modern England. For Service, for Pleasure, for Power*, Reading, University of Reading, 1978.