

ENGLISH VERSION FOLLOWS AFTER ILLUSTRATIONS

La traction animale et ses patrimoines.

Oubli, survie, renouveau : un problème français ?

Derrière ce titre très ambitieux, je voudrais surtout me livrer, en tant qu'historien - archiviste, à un exercice de style qui consiste à réconcilier histoire et modernité, à constater comment les différentes utilisations de l'énergie animale ont intégré la vie quotidienne depuis des siècles jusqu'à une actualité dont je laisserai faire la preuve à d'autres experts...

Exercice présomptueux !

Je m'empresse de baliser le sujet ...

- ✓ Chronologiquement :

A la fin du Moyen-Age : époque où la documentation écrite et iconographique permet une étude relativement fiable du sujet et où la plupart des grands principes de l'utilisation animale contemporaine sont connus.

- ✓ Géographiquement :

A la France métropolitaine, ce qui exclut les usages coloniaux appelant l'utilisation d'animaux « exotiques ».

- ✓ D'un point de vue thématique :

En limitant mon propos aux attelages [*ce qui exclut le portage*] des équidés et des bovins [*ce qui exclut les attelages canins, caprins*], utilitaires [*facilité de langage ! car tous les attelages ont une utilité*], c'est-à-dire les attelages agricoles, commerciaux, industriels [*en excluant les attelages privés, « de prestige », les transports militaires, les pompiers, par exemple*].

Négligées par les historiens et beaucoup de conservateurs de musées, les patrimoines de la traction animale « à la française », témoins des besoins, des goûts et des savoir-faire de leurs temps, vivent dans leur ensemble un paradoxe : une richesse et un prestige passés qui n'ont d'égal que leur méconnaissance et leur fragilité.

Un postulat erroné a longtemps scellé le sort des véhicules et des harnais de travail : du fait de leur grand nombre, on en a cru la source intarissable. Or, très peu de ces objets, encombrants et peu maniables, difficiles à valoriser, sont en réalité entrés dans les musées. Combien ont été abandonnés, disloqués, brûlés ? Aujourd'hui encore, combien servent à décorer les ronds-points, combien d'autres font office d'enseignes (y compris de musées) ?... Tous sont condamnés à une disparition rapide.

La sauvegarde, aussi primordiale soit-elle, ne saurait toutefois se concevoir comme une fin unique. Isolés et anonymes, les objets perdent leur sens. Or, on sait bien, en matière de patrimoine, que la méconnaissance est synonyme de fragilité. Pour les matériels que la bienveillance d'un collectionneur a épargnés, se pose maintenant un problème de documentation.

Regretter d'innombrables et irrémédiables pertes ne changera rien à la situation. De nombreuses traces artistiques et archivistiques peuvent - partiellement - témoigner.

Les attelages utilitaires sont malheureusement peu étudiés au regard de leur importance, on possède pourtant une documentation dispersée mais variée et d'une très grande qualité :

- des enquêtes anciennes (d'origine administrative au XIX^e siècle, universitaires à la fin des années 1930),
- des œuvres d'art (tableaux, dessins, bronzes...),
- des catalogues, publications professionnelles (traités et revues), plans d'atelier, publicités, photographies, cartes postales (attention aux « fausses-amies » : scènes amusantes, curiosités, expériences), films,
- du « mobilier » au sens ethnographique : harnais, véhicules, outils ...

Ces précautions précisées, j'évoquerai aussi le concept de modernité... Mais qu'est-ce qu'un attelage moderne ?

Evolution, transmission

La clé pour bien saisir la pertinence historique de la traction animale, c'est d'avoir toujours en tête une approche dynamique.

Pour le cheval, des études récentes l'ont parfaitement prouvé : le cheval de trait tel qu'on le connaît aujourd'hui n'a pas toujours existé. Le cheval de harnais médiéval n'est pas le cheval de tirage du XVIII^e siècle, lui-même différent du bidet, du carrossier, du postier, du camionneur, du « gros trait » du XIX^e siècle, bien loin du « cheval à viande » des années 1980...

L'historiographie de ces vingt dernières années a redonné au cheval ses dimensions sociales et économiques (oubliées en demi-siècle de motorisation générale) mais encore faut-il rappeler un fait historique, remarquable par sa permanence : une parfaite adaptation (taille, poids, commerce) aux exigences de contextes successifs.

En d'autres termes, le cheval de trait a toujours été un cheval de son temps, façonné par les moyens d'un moment, pour les besoins du moment et utilisé selon des techniques également évolutives.

C'est aussi le cas des bovins à quelques différences notables près, surtout liées à leur vocation bouchère (on n'a le droit de manger du cheval qu'en 1866 !).

et l'attelage ?

Un attelage utilitaire est INVARIABLEMENT l'expression pertinente d'une activité (agricole, industrielle, commerciale), dans un environnement précis (à la fois économique, géographique, technique et culturel).

Au cœur de cette question, deux notions sont fondamentales : l'innovation et la transmission.

L'innovation a été permanente depuis 2500 ans, elle concerne le matériel (harnais, véhicules, outils), la zootechnie, l'architecture, l'urbanisme, l'agronomie... Au fil du temps, les techniques et les savoirs se sont complétés, amalgamés, substitués, ont voyagé (migrations de population, apprentissages itinérants, commerce), ont survécu par niche.

En tenant compte du type de véhicule ou de matériel tracté, de la nature et du nombre d'animaux attelés, de leur disposition, du harnais utilisé, de la méthode de conduite, des

accessoires divers, j'évalue à environ 400 le nombre d'attelages utilitaires traditionnels actifs en France métropolitaine au début du XX^e siècle... Ce qui confère [incontestablement ?] au sujet une véritable dimension patrimoniale. (60% sont ruraux, 50% d'entre eux concernant les transports)

[Pour mémoire, dans le seul domaine du charonnage 150 à 200 brevets sont déposés par an dans la décennie 1890, alors que toutes les attentions, chez les gestionnaires de grandes cavaleries urbaines, portent sur la traction mécanisée !]

Restons-en là sur ce point !

S'agissant de la transmission

L'intégration de nouvelles pratiques appelle trois voies :

- à la fin du XIX^e siècle, dans les grandes écuries commerciales surtout, elle est hiérarchiquement imposée.
- l'adoption volontaire (dans le cercle familial paysan, par exemple, est un choix souvent aidé par la poursuite d'études)
- C'est, évidemment, sur le mode « naturel » de l'apprentissage, du passage du maître à l'élève (ce qui vaut aussi bien pour le domaine artisanal que pour la conduite et l'entretien des animaux), que la transmission et l'évolution des gestes et de savoirs s'est opérée, avec plus ou moins d'ouverture ...

Aujourd'hui

Le problème français de la perte des savoir-faire tient à deux décennies (1960 à 1980) acquises au moteur et à l'image passéiste de l'omniprésence animale, à une génération peu complaisante d'un rythme de vie jugé (pas tout à fait à tort !) contraignant et peu rentable.

Heureusement, ici et là, la pratique (agricole) a perduré, souvent liée au maintien d'un patrimoine génétique, assurant un lien sporadique mais fondamental.

L'image passéiste de la traction animale tient au fait que ces ultimes attelages quotidiens, capturés *dans leur jus*, ignoraient généralement les derniers progrès (en matière de bourrellerie par exemple, un domaine très innovant jusque dans l'entre-deux guerres). Gardons-nous bien de condamnations trop hâtives : grâce à ces passeurs de mémoire, des professionnels investis permettent d'envisager un avenir à la traction animale, dans l'agriculture raisonnée notamment.

Est-ce suffisant ? Évidemment non ! Les contextes d'utilisation ont considérablement changé (faire-valoir direct, prestation de service, marchés publics), il faut donc ré-explore le sujet : réapprendre à utiliser l'animal au travail (nouvelles études dynamométriques, vétérinaires, environnementales), concevoir et faire évoluer des prototypes, fixer les limites et professionnaliser les périmètres d'intervention...

Ne nous leurrions pas. Dans une conjoncture globale difficile, le recours à la traction animale est vu comme une « fantaisie » rétrograde, économiquement peu justifiable : coût élevé (notamment face au moteur électrique), limites techniques. De fait, il faut réinventer la traction animale agricole, forestière et urbaine d'un point de vue... sociétale.

Mais... la traction animale a toujours n'a-t-elle pas toujours été une question...de modernité ?

"Né en 1972, **Étienne PETITCLERC** est historien de formation, il exerce depuis 20 ans le métier d'archiviste. Fasciné depuis l'enfance par les chevaux de trait, il s'est très tôt appliqué à acquérir les gestes et les savoirs traditionnels de l'élevage et de l'utilisation par des rencontres et de nombreuses enquêtes de terrain. Meneur, collectionneur, chercheur indépendant, ses connaissances et sa documentation lui ont valu de participer à de nombreux jurys internationaux et d'être régulièrement sollicité comme conférencier. Il est l'auteur d'une cinquantaine de communications et de deux ouvrages sur les patrimoines français de la traction animale."

The full-length article is available online in French and English at [\[redacted\]](#)

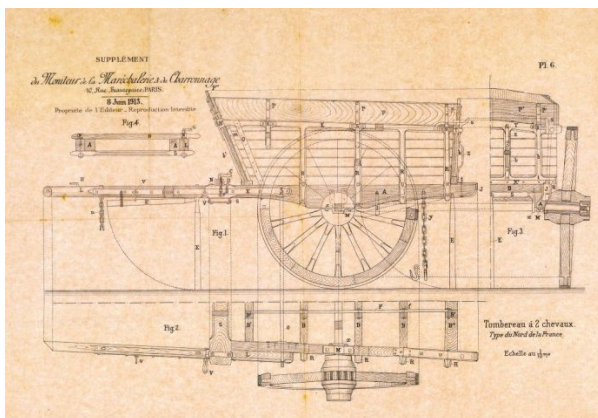


Fig. 1 – 2-horse tip-cart plan taken from the *Moniteur de la Maréchalerie et du Charronnage* (French journal published under this title between 1909 and 1925), workshop drawing on tracing (62x43 cm.)

Tombereau à 2 chevaux, plan extrait du « Moniteur de la Maréchalerie et du Charronnage » (revue française, parue sous ce titre entre 1909 et 1925), dessin d'atelier sur calque (62x43 cm.)

Fig. 2 – Familiar shape of a milk-delivery horse collar: pointed “ears” (the hames), bright colours, fixed shake-bells. From the catalogue of the Renaud collar-makers, 1905. Léon Renaud was a renowned work-harness-maker located at 10bis and 12 rue Saint-Maur in Paris (11th District)

La forme très reconnaissable du collier de laitier : oreilles en pointe, couleur vives, grelotières fixes. Extrait du catalogue des colliers Renaud, 1905. Léon Renaud est un fabricant réputé de harnais de travail, établi 10bis & 12 rue Saint-Maur à Paris (XI^{ème} arr.).

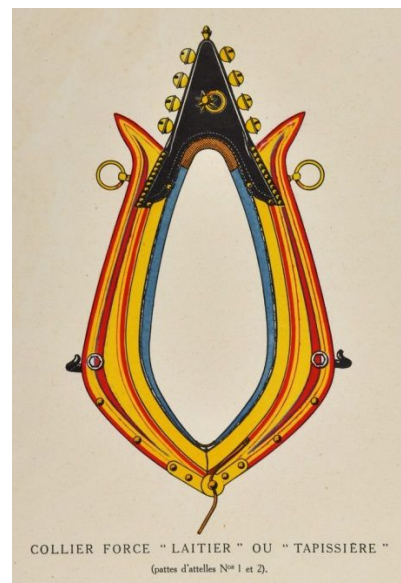




Fig. 3 – Ox-drawn vinyard harness (Garonnaise breed) in Médoc (France, Gironde)

Attelage viticole bovin (race Garonnaise) dans le Médoc (France, Gironde).



Fig. 4 – Villiers-le-Bel (France, Oise), 1909. Wagons used in the large grain-growing farms just north of Paris and south of the Oise do not look as massive as their counterparts in the North of France. Average interior dimensions: length 5.10m, width 1.20m, height of side rails 0.60m. A wagon of this type weighed around 2400 kg with a maximum load capacity of 7000 kg. They were usually equipped with double shafts (for harnessing 3 or 4 horses in line), unless they were hitched to oxen (4 to 6 in pairs with a head yoke).

Villiers-le-Bel (France, Oise), 1909. Les chariots employés dans les grandes exploitations céréalières du nord de Paris et du sud de l'Oise n'ont pas l'aspect massif de leur homologue du Nord. Dimensions intérieures moyennes : longueur 5,10 m, largeur 1,20m, hauteur des ridelles 0,60m. Un chariot de ce type pèse approximativement 2400 kg pour une

capacité de charge maximum à 7000 kg. Ils sont plutôt pourvus d'une limonière (attelage de 3 ou 4 chevaux en file), à moins qu'on les attelles avec des bœufs (4 à 6, par paires, au joug de nuque)...



Fig. 4a - Team of four Nivernais-Charolais oxen in front of a haystack under construction (France, Oise). The oxdriver is standing beside the hind pair (you can see his goad), a carter-carrier (who would have been driving another team, of horses, not shown) can be identified by the whip over his shoulder and is posing for the photograph beside the front pair of oxen.

Attelage de 4 bœufs nivernais-charolais devant une meule de paille en cours de construction (France, Oise). Le bouvier se trouve à côté de la paire arrière (on le reconnaît à son aiguillon), un charretier (qui conduit un autre attelage... de chevaux) identifiable à son fouet sur l'épaule, se teint pour la photographie à côté de la paire avant.



Fig. 5 – An Ardèche carter-carrier (France, Ardèche). The shaft-horse has a ‘plank’ collar covered with its horse-cloth; the middle horse and the leader have southern collars and their *vara* (covers made of

sheepskin with coarse wool, dyed blue, called *chabine* in Berry or *chabane* in Brie). This tradition was also found in Dauphiné, Languedoc and Roussillon.

Roulier ardéchois (France, Ardèche). Le limonier porte un collier « à planche » recouvert de sa housse, le chevillier et le devantier, des colliers méridionaux et leur « vara » (housse faite de peaux de mouton à laine grossière teinte en bleu, appelée *chabine* en Berry ou *chabane* en Brie). On retrouve cette tradition en Dauphiné, en Languedoc et en Roussillon.

Fig. 6 – Ploughing in Berrichon Champagne (France, Indre, Déois) with Nivernais oxen (Charollais) and Percheron horses. Berry (France, Cher and Indre) is a stockbreeding region that had an important trade in working animals.

Labour en Champagne Berrichonne (France, Indre, Déols) avec des bœufs nivernais (Charollais) et chevaux Percherons. Le Berry (France, Cher et Indre) est une région d’élevage et de commerce très importante pour les animaux de travail.



Fig. 7 – Grape harvest in Vauvert (France, Gard). A *pastière* hitched to three strong mules in festive gear (these collars were called *Sarrazins* when they had votive decorations attached). The ‘ordinary’ carts used for transporting harvested grapes of

Languedoc wine-growers were equipped with a kind of box with a waterproof canvas spread over them (or a vat, for the more ‘modern’ version): the *pastière*

Vendanges à Vauvert (France, Gard). Une « *pastière* » attelés de 3 fort(e)s mule(t)s en habits de fête (colliers dits « *Sarrazins* » lorsqu’ils sont parés de décorations votives). Les charrettes « ordinaires » des vigneron du Languedoc sont équipées, pour le transport de la vendange, d’une sorte de caisse dans laquelle on tend une toile imperméable (ou une cuve, pour la version la plus « moderne ») : la « *pastière* ».



“Trait Comt’Est ” International Meeting of Draft Horses in Magny-Cours in 2016 (France, Nièvre).

Avant-train polyvalent (urbain, malgré le décor !) présenté par son concepteur, Bernard Michon, au rassemblement international d’attelages de chevaux de trait « Trait Comt’Est », à Magny-Cours en 2016 (France, Nièvre).

Fig. 8 – Multi-use fore-carriage (urban, in spite of the background here!), presented by its designer, Bernard Michon, at the

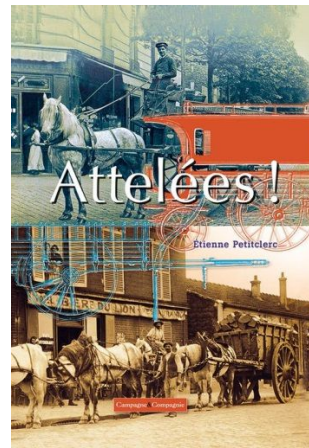


Fig. 9 – Etienne at work

Etienne Petitclerc *Attelées!* Éditions France Agricole, 2016, pp. 342, every page with black-and-white, colour photographs, drawings, vehicles plans, bibliography, weblinks, magazine sources. You won’t believe it, unless you read it. (Editor’s comment)

Etienne Petitclerc *Attelées!* Éditions France Agricole, 2016, pp. 342, illustrations en noir et blanc, couleurs, dessins, plans de véhicules, bibliographie, liens Internet, sources. Un puits de savoir (Commentaire de l’éditeur).



Animal draft and its heritage/s

Forgotten, surviving, renewed: a French problem?

Behind this very ambitious title, I would above all like to undertake, as a historian-archivist, an exercise for its own sake in endeavouring to reconcile history and modernity, to observe how different uses of animal energy have fit into everyday life for centuries up to today's potential uses, which I shall leave to other experts to assess...

Is this a presumptuous exercise?! Let me outline the subject, first of all **chronologically**, for the late Middle Ages, a period when written and iconographic documentation enables us to take up relatively reliable study of the subject and when most of the major principles of contemporary animal draft use are known. Next, **geographically**, in the case of Metropolitan [ed. note: continental European] France, which will leave out practices using "exotic" animals in colonial areas. Then, **thematically**, by limiting my considerations to harness draft (thus excluding pack transport) for equids and cattle (excluding dog, goat or sheep draft), utilitarian draft (all harnessing is useful, of course), i.e. agricultural, commercial and industrial draft (excluding private, "prestige" use, military, fire department, etc. transport, for example).

Long neglected by historians and many museum keepers, the heritage/s of animal draft "à la française", bearers of testimony to the needs, tastes and the know-how of their time, generally partake of a paradox: a past wealth and prestige equaled only by how little is now known of them, and their present fragility.

An erroneous assumption long sealed the fate of working vehicles and harness: since they seemed to be ubiquitous, they were once believed to be of unlimited availability, whereas, very few of these objects, cumbersome and hard to handle, difficult to engage the public with, have actually made their way into museums. How many were abandoned, broken up and burned? Today, how many of them stand there as decoration for roundabouts, how many others are used as sign-holders (including for museums)?... All of them are condemned to disappear in the near future.

Conserving them, however paramount this is, cannot be the only thing we must do. When they stand alone and anonymous, these objects lose all meaning, and we know that, as far as heritage is concerned, not understanding something makes it very fragile. For all the objects that some collector's benevolence managed to spare, there is now the whole issue of documentation.

Just regretting the immense losses will not change anything and the many artistic and archive traces can – at least partially – come to our rescue.

Utilitarian draft methods have unfortunately not been sufficiently studied in relation to their importance, although we do have scattered information that is varied and often of a high quality in the form of:

- Older enquiries (of administrative nature in the 19th century, and academic ones from the 1930s on),
- Art works (paintings, drawings, bronzes...),
- catalogues, professional publications (treatises and journals), workshop plans, advertisements, photographs, postcards (be careful with those "false friends" depicting comic scenes, curiosities, experiments), films.
- "gear" in the ethnographic sense: harness, vehicles, tools...

Taking into account these precautions, I would also like to talk about the concept of modernity... But what is a modern harnessing method?

Evolution, transmission

The key to grasping the historical pertinence of animal draft is to *always* keep in mind a dynamic approach.

For horses, recent studies have perfectly proven that the draft horse we are familiar with today did not always exist. The harnessed horse in the Middle Ages is not the draft horse of the 18th century, which is also different from a cob, a coach horse, a post horse, a haulage horse, a large draft horse in the 19th century, all of them far from the “meat horse” of the 1980s...

Historiography over the last two decades has illuminated the social and economic roles of the horse (forgotten during the half-century of general motorization), but we must recall a remarkably enduring historical fact: horses' perfect adaptation (size, weight, commerce) to the requirements of successive contexts.

In other words, the draft horse was always a horse of its times, shaped by the means of its times for the needs of those times and used according to equally evolving techniques.

The same is true of cattle, with a few notable differences linked to their value as meat (people did not have the *right* to eat horse meat until 1866!)

and what about harnessing?

Utilitarian harnessing methods are *invariably* the pertinent expression of an activity (agricultural, industrial, commercial) in a particular environment (that may be economic, geographic, technical and cultural, all at the same time).

Two ideas are fundamentally at the heart of this issue: innovation and transmission.

Innovation has been a permanent feature over the last 2500 years and applies to material (harness, vehicles, tools), zootechnics, architecture, urbanism, agronomy... Over the course of time, techniques and know-how have developed, converged, been substituted one for another, or traveled (with population movements, itinerant apprenticeships, trade) and have survived in niche environments.

Taking into account the type of vehicle or equipment pulled, the nature and number of animals harnessed, the way they are arranged, the harness utilized, the way they are driven, and various accessories, I estimate at around 400 the number of traditional utilitarian harness methods at work in Metropolitan [ed. note: continental European] France at the beginning of the 20th century... This (indisputably?) confers a truly patrimonial dimension to the subject (60% are rural, 50% of those concern transport).

[As a reminder, in the realm of haulage alone, 150 to 200 patents were filed per year in the 1890s, when most attention, on the part of major urban horse work management, was being paid to mechanized draft!] Now to go on!

The question of transmission

Taking up new practices involves three pathways:

- At the end of the 19th century, especially in the major commercial stables, new practices are imposed hierarchically, from above.
- Voluntary adoption (within the peasant family circle, for example, was often a choice favoured when people pursued their education)
- Obviously, this also took place in the “natural” course of apprenticeship, passing from master to disciple (both in related trades as in driving and upkeep of animals), where transmission and evolution of gestures and know-how occurred, with more or less openness to influences...

Today

The French problem of know-how loss is due to two particular decades (1960 to 1980) mad for motors and to the “backward” image of widespread use of animals for a generation impatient with a lifeway pace judged (not entirely without reason) to be onerous and unprofitable.

Fortunately, here and there, (agricultural) practices endured, often associated with keeping up a genetic heritage that thus insured a sporadic but fundamental link.

The backward image of animal draft was often due to the fact that the last everyday harnessing methods, as they were at the time, generally did not take into account the latest progress (in questions of harness-making, for example, a field that was highly innovative right up to the inter-war period).

We must not indulge in hasty criticism, however. Thanks to people passionate about transmission, committed professionals still make it possible to envision a future with animal draft, especially in responsible farming developments.

Is this enough? Obviously no! Context of use has changed (direct valorization of animal draft, service providers, public contracts), so we need to explore the subject anew through learning again to use animals in work (new dynamometric, veterinary and environmental studies), design and develop prototype equipment, set out guidelines and professionalize the scope of intervention...

However, we must not fool ourselves. In a difficult global work climate, using animal draft is seen as a backward-looking “whimsy” that is economically hard to justify, with high costs (especially compared with electric motors) and limited techniques. In fact, we must reinvent agricultural, forestry and urban animal draft from the social standpoint.

But... has animal draft not always been an issue of... modernity?

Born in 1972, Étienne Petitclerc trained as a historian and has been an archivist for twenty years. Fascinated since childhood by draft horses, he began early on to study traditional gestures and know-how in stock-breeding and using working animals, through fieldwork and meetings. He is a handler, collector, independent researcher and his knowledge and documentation efforts have enabled him to take part in many international juries and regularly appear as a lecturer. He is the author of some fifty papers and two books on the French heritage of animal draft.