
LE CHEVAL D'ATTELAGE EN FRANCE :

SITUATION ACTUELLE ET DEVELOPPEMENT

THESE
pour obtenir le grade de
DOCTEUR VÉTÉRINAIRE

DIPLOME D'ÉTAT

*présentée et soutenue publiquement en 2002
devant l'Université Paul-Sabatier de Toulouse*

par

Sandrine, Nathalie BOUILLOT
Née, le 11 octobre 1974 à PARIS (75)

Directeur de thèse : **M. le Professeur Roland DARRÉ**

JURY

PRESIDENT :
M. Gérard CAMPISTRON

Professeur à l'Université Paul-Sabatier de TOULOUSE

ASSESEUR :
M. Roland DARRÉ
M. Youssef TAMZALI

Professeur à l'Ecole Nationale Vétérinaire de TOULOUSE
Professeur à l'Ecole Nationale Vétérinaire de TOULOUSE

MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE
ECOLE NATIONALE VETERINAIRE DE TOULOUSE

Directeur par intérim	: M.	G. BONNES
Directeurs honoraires.....	: M.	R. FLORIO
	M.	R. LAUTIE
	M.	J. FERNEY
	M.	G. VAN HAVERBEKE
Professeurs honoraires.....	: M.	A. BRIZARD
	M.	L. FALIU
	M.	C. LABIE
	M.	C. PAVAU
	M.	F. LESCURE
	M.	A. RICO

PROFESSEURS CLASSE EXCEPTIONNELLE

- M. **CABANIE Paul**, *Histologie, Anatomie pathologique*
- M. **CHANTAL Jean**, *Pathologie infectieuse*
- M. **DARRE Roland**, *Productions animales*
- M. **DORCHIES Philippe**, *Parasitologie et Maladies Parasitaires*
- M. **GUELFY Jean-François**, *Pathologie médicale des Equidés et Carnivores*

PROFESSEURS 1^{ère} CLASSE

- M. **AUTEFAGE André**, *Pathologie chirurgicale*
- M. **BODIN ROZAT DE MANDRES NEGRE Guy**, *Pathologie générale, Microbiologie, Immunologie*
- M. **BRAUN Jean-Pierre**, *Physique et Chimie biologiques et médicales*
- M. **DELVERDIER Maxence**, *Histologie, Anatomie pathologique*
- M. **EECKHOUTTE Michel**, *Hygiène et Industrie des Denrées Alimentaires d'Origine Animale*
- M. **EUZEBY Jean**, *Pathologie générale, Microbiologie, Immunologie*
- M. **FRANC Michel**, *Parasitologie et Maladies Parasitaires*
- M. **MARTINEAU Guy**, *Pathologie médicale du Bétail et des Animaux de basse-cour*
- M. **MILON Alain**, *Pathologie générale, Microbiologie, Immunologie*
- M. **PETIT Claude**, *Pharmacie et Toxicologie*
- M. **REGNIER Alain**, *Physiopathologie oculaire*
- M. **SAUTET Jean**, *Anatomie*
- M. **TOUTAIN Pierre-Louis**, *Physiologie et Thérapeutique*

PROFESSEURS 2^e CLASSE

- Mme **BENARD Geneviève**, *Hygiène et Industrie des Denrées Alimentaires d'Origine Animale*
- M. **BERTHELOT Xavier**, *Pathologie de la Reproduction*
- M. **CORPET Denis**, *Science de l'Aliment et Technologies dans les industries agro-alimentaires*
- M. **DUCOS DE LAHITTE Jacques**, *Parasitologie et Maladies parasitaires*
- M. **ENJALBERT Francis**, *Alimentation*
- Mme **KOLF-CLAUW Martine**, *Pharmacie -Toxicologie*
- M. **LEFEBVRE Hervé**, *Physiologie et Thérapeutique*
- M. **LIGNEREUX Yves**, *Anatomie*
- M. **PICAVET Dominique**, *Pathologie infectieuse*
- M. **SCHELCHER François**, *Pathologie médicale du Bétail et des Animaux de basse-cour*

PROFESSEUR ASSOCIE

- M. **TAMZALI Youssef**, *Clinique équine*

PROFESSEURS CERTIFIES DE L'ENSEIGNEMENT AGRICOLE

- Mme MICHAUD Françoise, *Professeur d'Anglais*
M. SEVERAC Benoît, *Professeur d'Anglais*

MAITRES DE CONFERENCES HORS CLASSE

- M. JOUGLAR Jean-Yves, *Pathologie médicale du Bétail et des Animaux de basse-cour*

MAITRES DE CONFERENCES 1^{ère} CLASSE

- M. ASIMUS Erik, *Pathologie chirurgicale*
M. BERGONIER Dominique, *Pathologie de la Reproduction*
M. BERTAGNOLI Stéphane, *Pathologie infectieuse*
Mme BOUCRAUT-BARALON Corine, *Pathologie infectieuse*
Mlle BOULLIER Séverine, *Immunologie générale et médicale*
Mme BOURGES-ABELLA Nathalie, *Histologie, Anatomie pathologique*
M. BOUSQUET-MELOU Alain, *Physiologie et Thérapeutique*
Mme BRET-BENNIS Lydie, *Physique et Chimie biologiques et médicales*
M. BRUGERE Hubert, *Hygiène et Industrie des Denrées Alimentaires d'Origine Animale*
M. CONCORDET Didier, *Mathématiques, Statistiques, Modélisation*
Mlle DIQUELOU Armelle, *Pathologie médicale des Equidés et des Carnivores*
M. DUCOS Alain, *Zootechne*
M. DOSSIN Olivier, *Pathologie médicale des Equidés et des Carnivores*
Mme GAYRARD-TROY Véronique, *Physiologie de la Reproduction, Endocrinologie*
M. GUERRE Philippe, *Pharmacie et Toxicologie*
Mme HAGEN-PICARD Nicole, *Pathologie de la Reproduction*
M. JACQUIET Philippe, *Parasitologie et Maladies Parasitaires*
M. JAEG Jean-Philippe, *Pharmacie et Toxicologie*
M. LYAZRHI Faouzi, *Statistiques biologiques et Mathématiques*
M. MATHON Didier, *Pathologie chirurgicale*
Mme MESSUD-PETIT Frédérique, *Pathologie infectieuse*
Mme PRIYMENTKO Nathalie, *Alimentation*
Mme RAYMOND-LETRON Isabelle, *Anatomie pathologique*
M. SANS Pierre, *Productions animales*
Mlle TRUMEL Catherine, *Pathologie médicale des Equidés et Carnivores*
M. VALARCHER Jean-François, *Pathologie médicale du Bétail et des Animaux de basse-cour*
M. VERWAERDE Patrick, *Anesthésie, Réanimation*

MAITRES DE CONFERENCES 2^e CLASSE

- M. BAILLY Jean-Denis, *Hygiène et Industrie des Denrées Alimentaires d'Origine Animale*
Mlle CAMUS Christelle, *Biologie cellulaire et moléculaire*
M. FOUCRAS Gilles, *Pathologie du Bétail*
Mlle HAY Magali, *Zootechne*
M. MARENDI Marc, *Pathologie de la Reproduction*
M. MEYER Gilles, *Pathologie des ruminants*

ASSISTANTS D'ENSEIGNEMENT ET DE RECHERCHE CONTRACTUELS

- M. GUERIN Jean-Luc, *Productions animales*
M. MOGICATO Giovanni, *Anatomie, Imagerie médicale*
Mme MEYNADIER-TROEGELER Annabelle, *Alimentation*
Mme MEYNAUD-COLLARD Patricia, *Pathologie chirurgicale*
M. MONNEREAU Laurent, *Anatomie, Embryologie*

à mon président de thèse,

Monsieur le professeur Campistron, professeur des Universités, praticien hospitalier, physiologie et hématologie,

Qui m'a fait l'honneur de bien vouloir présider le jury de cette thèse

Hommages respectueux.

à Monsieur le professeur Roland DARRE de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse, productions animales,

à Monsieur Youssef Tamzali de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse, clinique équine,

Je voudrais exprimer ma sincère gratitude pour leur soutien à la concrétisation de ce travail.

à ma mère et ma grand mère
pour leur amour, leur patience, leur aide et leur soutien tout au long de mes
années d'études et même encore maintenant.

à celles et ceux que je ne peux citer et qui m'ont apporté la force et l'aide
nécessaire pour en arriver là,
un grand merci

Le cheval d'attelage en France :
Situation actuelle et développement.

LE CHEVAL D'ATTELAGE EN FRANCE : **Situation actuelle et développement.**

INTRODUCTION

I- L'ATTELAGE : UNE DISCIPLINE EQUESTRE

- 1- Apprendre à mener
- 2- Les voitures d'attelage
 - Les roues
 - La suspension
 - Les freins
 - Le train avant
- 3- Les équipements du cheval
 - Les harnais
 - Les protections
 - La ferrure du cheval d'attelage
- 4- Dressage et entraînement du cheval d'attelage
 - Dressage d'un cheval seul avec une voiture deux roues
 - Dressage à deux avec un « maître d'école »
- 5- Les différentes disciplines
 - De l'agriculture aux compétitions
 - Historique de la compétition
 - Les épreuves
 - La reprise de dressage
 - Le marathon
 - L'épreuve de maniabilité
 - Les concours « jeunes chevaux »

II- L'ATTELAGE : DU TRADITIONNEL LOURD AUX MODELES PLUS LEGERS

- 1- Les neuf races françaises de chevaux de trait
 - La famille des Ardennais
 - Le Boulonnais
 - Le Percheron
 - Le Breton
 - Le Cob
 - Le Comtois
 - Le Trait Mulassier
- 2- Autres races lourdes
 - Le Frison
 - Le Shire
- 3- Les chevaux légers en attelage

III- L'ATTELAGE : CES CHEVAUX DE TRAIT AUX MULTIPLES FACETTES

1- Compétition

- Les épreuves
 - Epreuves pour chevaux de trait
 - Autres épreuves les marathon sur route
- Les concours de tradition
- Les concours d'utilisation
- Le big jump

2- Tourisme et patrimoine

- Le cheval de trait en ville, découverte touristique
- Les randonnées en attelage
- Le ramassage des algues en Bretagne

3- L'attelage de travail

- Le cheval au champ
- Le débardage
- Le cheval, employé municipal

4- Loisirs

- Le cheval de trait, cheval de club hippique
- Les spectacles
 - Les parcs d'attraction
 - Les tournages cinématographiques
 - Les animations équestres
- Le cheval de trait, cheval de réinsertion

5- Boucherie

- Qui sont les consommateurs de viande de cheval ?
- La filière chevaline en France

6- Lait de jument et transfert d'embryons

- La filière lait de jument en France
- Les transferts d'embryons

CONCLUSION

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

INTRODUCTION

De nos jours, tout concourt à un renouveau : civilisation, modernisme, progrès, technologies... Néanmoins, on note une montée des préoccupations écologiques, une prise de conscience de la véritable richesse de notre patrimoine. On regarde la nature différemment.

« Chevaux de Trait », cette expression qui fleure bon le passé revient dans l'actualité après une longue période d'oubli et de désintérêt causée par la motorisation des transports et des machines agricoles. Les chevaux de trait, aujourd'hui menacés, tentent de revenir à la mode grâce à des associations, des éleveurs, des passionnés qui n'oublient pas que notre patrimoine est notre richesse, et que sans lui nous n'en serions pas là.

L'attelage en général, a connu des bouleversements et des atteintes qui ont presque failli faire disparaître cette discipline ; seul l'esprit de compétition a réussi à survivre. Les objectifs ayant évolué, les races de chevaux utilisées en attelage ont elles aussi changé : utilisation de chevaux plus légers, désintérêt de certaines races lourdes qui en sont maintenant menacées d'extinction. De trois millions de chevaux de trait au début du siècle, il n'en reste plus guère que trente milles ! Alors qu'ils nous accompagnaient depuis des millénaires, allons-nous les abandonner ?

Dans ce travail de synthèse, réalisé à partir d'enquêtes menées auprès de professionnels rencontrés au cours des salons du cheval et de l'agriculture, ainsi que des recherches dans de nombreuses publications sur le sujet, nous tenterons d'une part de découvrir cette discipline qu'est l'attelage, d'autre part, nous évoquerons les différentes races utilisées, principalement les neuf races de chevaux de trait français qui sont toutes, à différent degré, menacées d'extinction puis les nombreuses et diverses utilisations possibles pour ces chevaux : sport, loisir, travaux agricoles, forestiers, ou urbains, et l'avenir possible de nos gros pères et de leurs congénères tant dans le domaine de l'attelage que dans d'autres reconversions.

I- L'ATTELAGE : UNE DISCIPLINE EQUESTRE

1- Apprendre à mener

Pour atteler correctement, il est indispensable de connaître les principes de base.

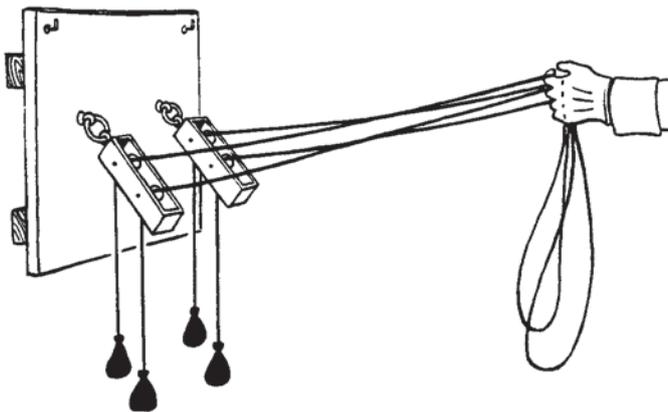
La préparation aux examens d'attelage actuellement en vigueur, demande une instruction précise qui ne peut être improvisée.

La formation en attelage comporte 9 galops, chacun divisé en quatre sous parties (pratique autour du cheval, pratique équestre, connaissances spécifiques, connaissances générales). Pour atteler un cheval il faut aller jusqu'au galop 5 ; pour deux chevaux jusqu'au galop 6, pour atteler à quatre jusqu'au galop 9.

Pour la pratique, l'élève apprend dans un premier temps, à mener sur un appareil de simulation. Cette formation lui permet d'apprendre dans le calme la façon de mener sans avoir à se préoccuper des réactions du cheval.

Cet appareil de simulation consiste en une planchette accrochée au mur à une hauteur d'environ 1 mètre, sur laquelle sont fixées deux poulies (écartées l'une de l'autre), où couissent des cordelettes dont les extrémités sont formées d'un côté de guides raccourcies, de l'autre d'un contrepoids afin d'obtenir une légère tension sur les «guides».

L'élève devra s'asseoir sur une chaise en face de l'appareil et prendra les guides dans la main gauche et un petit bâton jouant le rôle du fouet dans la main droite, comme s'il avait un attelage devant lui.



*Appareil de simulation de menage à quatre.
D'après (9) – Lavauzelle 1987*

L'idéal pour bien apprendre est que l'instructeur montre à l'élève, puis que l'élève lui fasse refaire ce qu'il vient de montrer et qu'enfin, l'élève s'installe et exécute l'exercice en explicitant ses actions. Bref chaque instructeur à sa méthode....

Avec un simulateur, on peut apprendre :

- comment prendre les guides pour monter en voiture
- la position correcte du meneur (cf. schéma)
- la tenue des guides dans la main gauche (cf. schéma)
- les positions d'aide (cf. schéma)
- la position de conduite et de dressage (cf. schéma)
- comment ajuster ses guides(cf. schéma)
- comment faire démarrer un attelage
- comment changer de direction, s'arrêter, ou reculer (cf. schémas)
- comment descendre de voiture.

Après avoir appris tout cela, ainsi que les différentes parties de l'équipement du cheval, l'élève va pouvoir apprendre à garnir c'est à dire à mettre le harnais au cheval, atteler c'est à dire placer le cheval entre les brancards et le relier à la voiture, dételer, et dégarnir.

Etape suivante, y'a pu qu'a... reste à l'élève à appliquer avec un véritable attelage ce qu'il a appris en simulation.

Il est bien sur nécessaire pour cela que l'instructeur reste auprès de l'élève et de disposer d'un cheval calme, et de matériel sûr : lors de la formation, la sécurité doit rester un sujet prédominant !

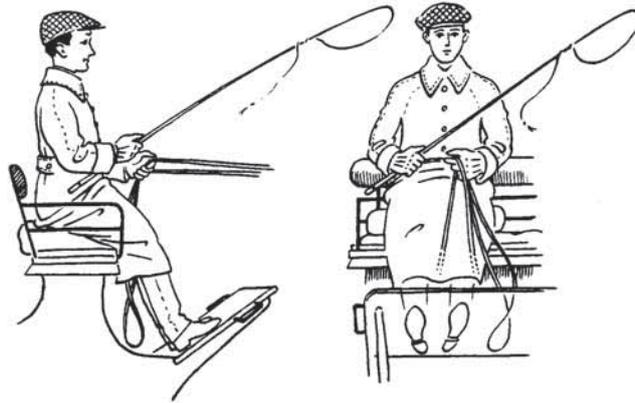
En attelage, le bon usage exige que le meneur porte toujours des gants et tienne toujours en main le fouet qui ne doit rejoindre la crapaudine qu'au moment de descendre de voiture.

Il existe également quelques principes de base qu'il faut garder à l'esprit quand on pratique l'attelage :

- ne jamais atteler seul, à moins d'avoir un cheval très expérimenté et sage que l'on connaît parfaitement ;
- en attelant toujours avoir les guides à portée de main ;
- utiliser du matériel en bon état qui ne risque pas de casser ;
- monter et descendre de voiture toujours en tenant les guides ;
- monter en voiture avant les passagers et descendre en dernier ;
- ne jamais laisser un cheval attelé seul sans le tenir ;
- respecter le code de la route : un attelage est considéré comme un véhicule !

Il faut également savoir que le groom a un rôle très important puisque c'est lui qui équilibre la voiture dans les tournants et autres obstacles à franchir. (En compétition, deux grooms sont obligatoires sur les attelages à quatre, un groom sur les attelages à deux, aucun sur les attelages à un.)

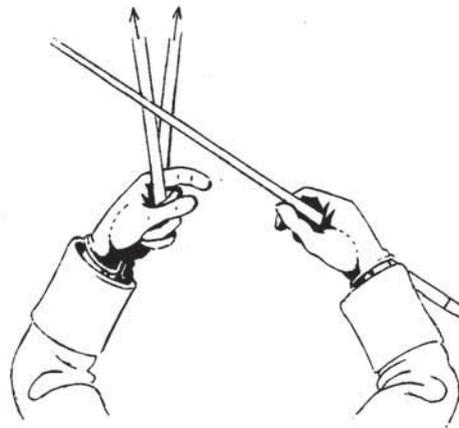
D'après (9) Lavauzelle 1987.



Position de meneur sur le siège



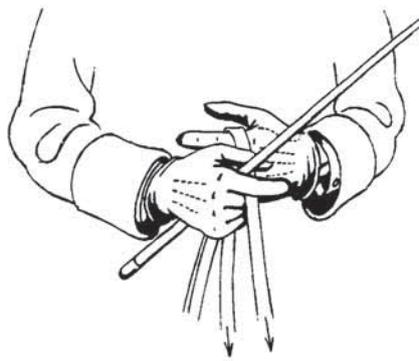
Position de base de la main gauche



Tenue de base des deux mains



Position d'aide n° 1

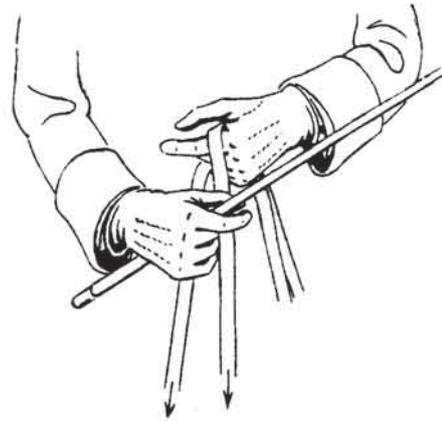


Position d'aide n° 2

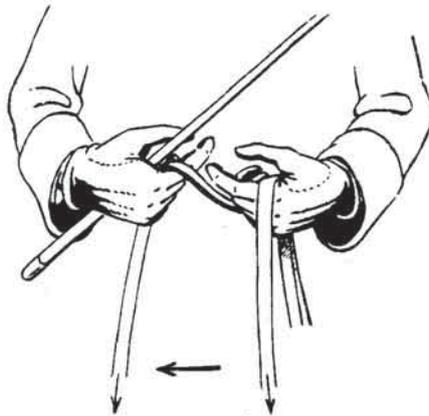
d'après (9) Lavauzelle 1987



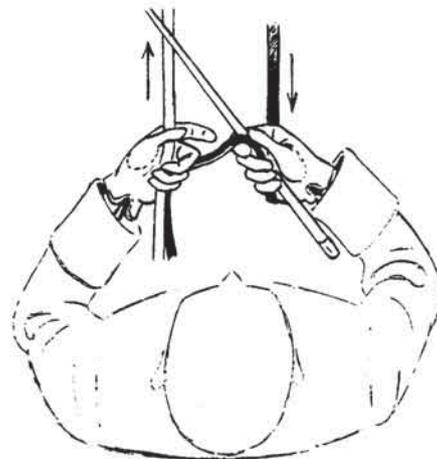
Position de conduite et dressage



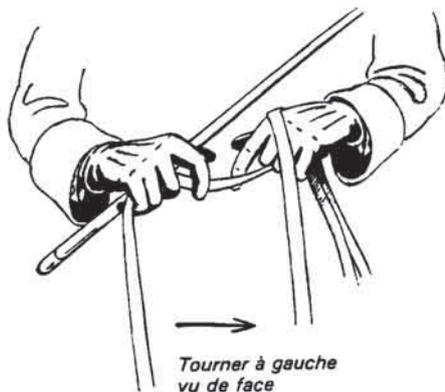
Comment ajuster les guides



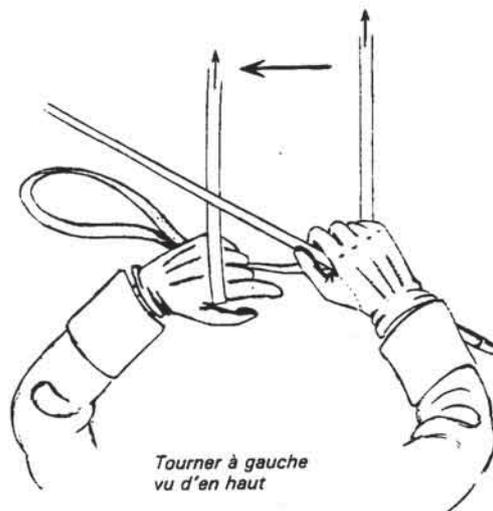
*Tourner à droite
vu de face*



*Tourner à droite
vu d'en haut*



*Tourner à gauche
vu de face*



*Tourner à gauche
vu d'en haut*

Remarque :

Quelle différence entre cocher et meneur ?

Les deux ont la même occupation mais le premier transporte des personnes alors que le meneur est meneur de son attelage de loisir ou de compétition, il n'y a pas de notion de transport public dans le terme de meneur.

On peut noter qu'il existe depuis peu (1998), un syndicat national des cochers professionnels (sncp).

Cette structure permet à la profession de se faire représenter et de se faire valoir, bref de se professionnaliser. Les adhérents de cette structure sont soit des entreprises employant des cochers, soit des individus ayant un registre du commerce (location d'attelage), soit des associations déclarées, soit des cochers (employés). Une commission a même été créée avec pour mission de définir le diplôme donnant la possibilité aux titulaires de mener des attelages en milieu urbain et de transporter du public.

Ce syndicat a permis la reconnaissance officielle d'un nouveau métier, la revalorisation des cochers et d'éviter l'émiettement en petits groupes de cette profession. Reste maintenant à ce syndicat de définir exactement la profession de cocher, son statut (artisan, employé, agriculteur, commerçant...).

Maintenant que nous savons comment apprendre à mener un attelage voyons quelle voiture utilisée.

2- Les voitures d'attelage

Le panel des styles et des modèles est bien trop vaste pour pouvoir vous décrire toutes les voitures hippomobiles existantes. Je me restreins donc à ne vous décrire que quelque catégorie de voiture et donne un vague aperçu des modèles en annexe (annexe 1).

En compétition, on distingue deux types de voitures :

- la voiture de présentation utilisée pour les épreuves de dressage et de maniabilité,
- la voiture de marathon qui sert lors de l'épreuve de marathon.

Pour les attelages à quatre en marathon, le poids minimum de la voiture à vide est de 600kg. Pour les attelages à un seul cheval ou en tandem, il existe des voitures à deux ou quatre roues, tandis que pour les attelages en paire ou à quatre chevaux, il n'existe que des voitures à quatre roues.

Nous allons tenter de détailler les pièces principales de ces voitures hippomobiles.

1. Les roues

Une roue traditionnelle est composée de fer et de bois. La fabrication et le choix des matériaux utilisés ont beaucoup évolué au cours des siècles en fonction de l'utilisation des voitures. Quoiqu'il en soit les artisans se sont toujours attachés à produire des roues légères, solides et élégantes. Une bonne roue doit répondre à ces trois critères, ainsi elle allège la peine des chevaux et assure une bonne sécurité au meneur et à ses passagers.

De nos jours, la roue traditionnelle en fer et bois ne convient plus au critère de solidité, du fait des tensions provoqués par les freins à disques ou à tambour que nous utilisons. La majorité

des voitures de compétition sont équipées de roue en acier ou encore mieux en aluminium. La méthode de construction est la même quel que soit le matériau employé. Le moyeu est réalisé à partir d'une barre métallique, les raies sont des tubes sans soudure, la jante est réalisée à partir de profilés métalliques ; ces trois éléments sont soudés entre eux. Sur certains modèles de roue, les raies sont décalées afin d'acquies un meilleur impact ainsi qu'une meilleure résistance aux poussées latérales.

On soude à l'ensemble une goulotte en métal qui recevra le bandage, ce dernier peut être soit insérer en force et collé dans un profilé métallique, soit collé dans un U en métal qui sera refermé par la suite.

Pour le moment la fédération interdit les bandages pneumatiques. Les roues en bois que l'on retrouve sur un grand nombre de voitures de présentation et quelques-unes de marathon, sont dites d'artillerie.

Parallèlement aux progrès automobiles, la fusée fait place aux roulements à billes, ce qui diminue la friction de 60%, le graissage s'en trouve très facilité.

Certaines roues arrières peuvent être montées avec un angle négatif, elles permettent alors une meilleure tenue de route à la voiture.

Les composants d'une roue traditionnelle (cf. schéma) :

Le *moyeu* est souvent fait en Orme Tortillard, c'est un bois très solide de part la multiplicité des nœuds et son fil très serré ; les *raies* sont faites en Acacia ou en Chêne, deux bois assez facile à tourner mais qui sont très durs et difficile à fendre. Les raies forment les rayons d'un cercle dont le centre est le moyeu et la circonférence la *jante*. Cette dernière est faite d'Orme ou d'Acacia. Certaines jantes sont tirées d'un même morceau de bois, le Frêne est alors utilisé car il possède des fibres longues, la forme arrondie est obtenue par cintrage à la vapeur tout comme pour les brancards. Le *cordon* est le cercle de fer qui enserre l'extrémité intérieure du moyeu, évitant ainsi l'éclatement de celui-ci lors de la pose des raies ou pendant l'utilisation des roues. La *frette* est un cercle de fer plus large que le cordon, assurant le même rôle que ce dernier mais qui est fixé du côté extérieur de la voiture ; elle assure aussi un rôle de protection du bouchon en cas d'accrochage ; petit inconvénient, elle élargit la voie de la voiture, c'est pourquoi de nos jours les voitures modernes sont équipées de roues sans frette mais à roulement à billes sur le modèle reprenant la technicité des roues d'artillerie.

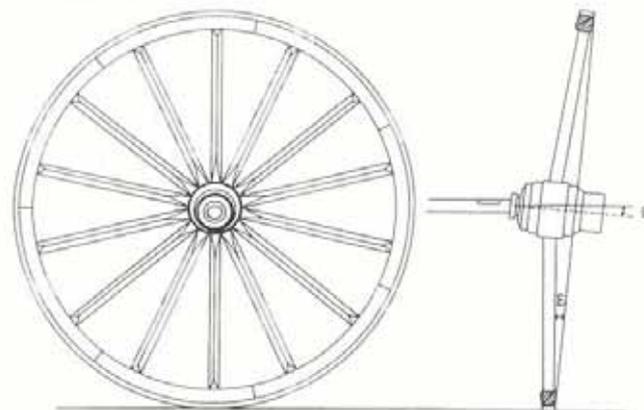
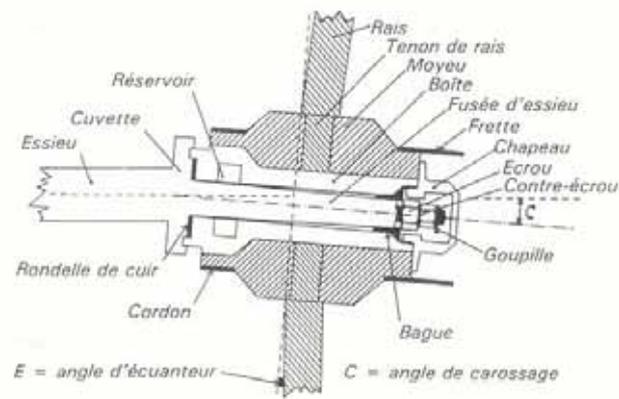
Le *bandage* est en fer ; posé à chaud, il permet un maintien bien en place des éléments de la roue et évite l'usure des pièces en bois pendant le roulage. Il existe également des bandages à gorge faits pour recevoir un pneu de caoutchouc, qui sont principalement utilisés en ville pour limiter le bruit causé par le roulage de la voiture. Il fut lancer un bandage pneumatique mais le nombre de crevaisons obtenu n'a pas été dans le sens de son développement, les progrès ont permis d'en mettre un solide au point mis le règlement de la fédération en interdit l'usage.

La *boîte*, pièce en fonte introduite en force dans le moyeu, assure le bon fonctionnement de la roue. Elle tourne autour de la fusée de l'essieu, et peut être lubrifier avec de la graisse ou de l'huile selon le système utilisé.

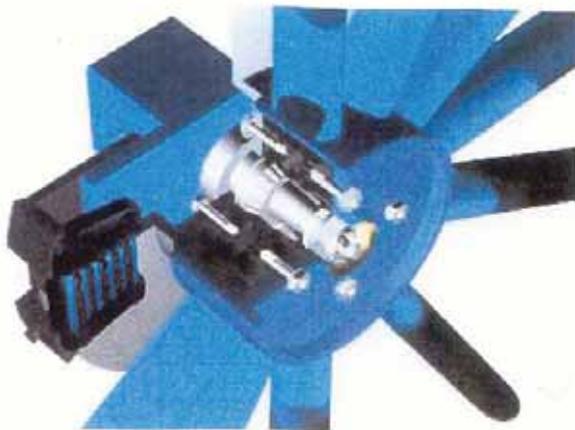
L'*écuateur* est le terme employé pour désigner la direction oblique des raies vers l'extérieur, cette façon de monter les roues leur assure une plus grande solidité.

Le *carrossage* est l'angle d'inclinaison de la fusée par rapport à l'essieu ; il permet de maintenir l'appui vertical des roues sur la route, et d'utiliser des caisses de voiture plus larges.

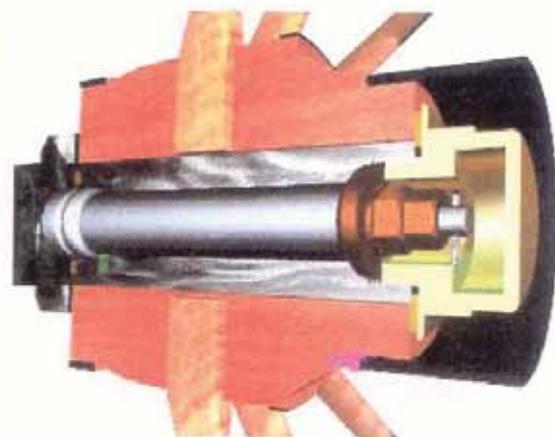
D'après (9) Lavauzelle.



Ecuanteur et Carossage



roue acier



roue traditionnelle
D'après (45) Webattelage 2001

2. La suspension

La suspension d'une voiture hippomobile a toujours été un problème, autrefois à cause de l'état des routes, aujourd'hui à cause de l'usage que l'on en fait en marathon.

On peut distinguer trois types de suspension sur les voitures de compétition :

- les ressorts à lames
- la suspension à barres de torsion
- la suspension à système pneumatique.

Les *ressorts à lames* sont apparus au début du XIXe siècle, et équipent aujourd'hui une grande majorité des voitures de présentation (puisque'il s'agit de répliques des voitures du XIXe), et une bonne partie des voitures de marathon à quatre roues.

Les voitures de marathon sont équipées à l'arrière de ressorts elliptiques appelés *pincettes*. Pour palier les efforts mécaniques imposés par les freins, deux chaînes métalliques ou deux courroies de cuir relient l'essieu arrière à la caisse ; ce système évite ainsi la rupture du train arrière au niveau des attaches de suspension.



D'après (45) webattelage

Sur ces mêmes voitures, on retrouve à l'avant des ressorts semi-elliptiques (ou demi-pincettes) associés à un groupe de lames transversales (système Dennet) ; ces lames servent à palier les contraintes des freins comme à l'arrière, mais aussi assurent la stabilité directionnelle du train avant.

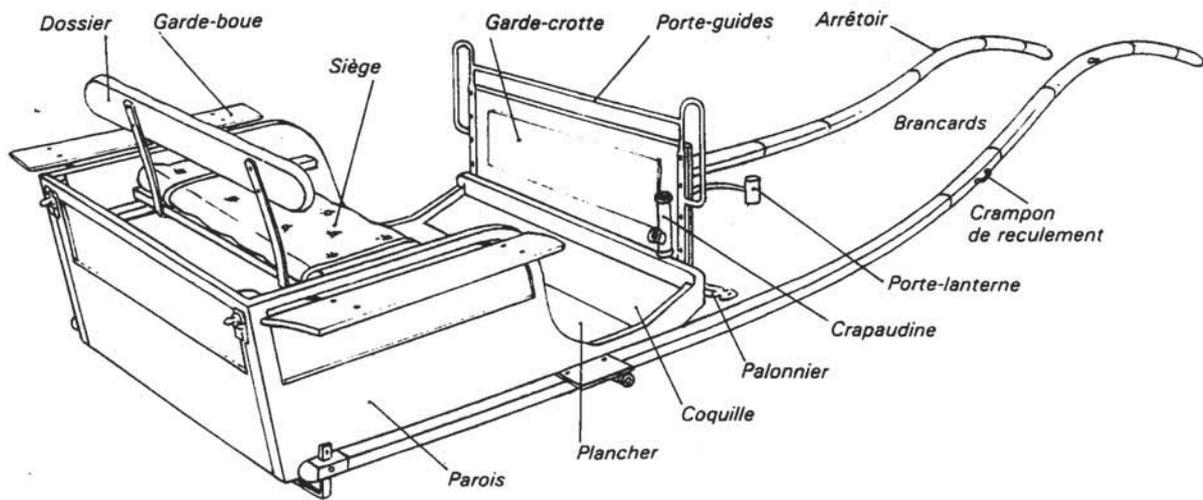


D'après (45) webattelage.

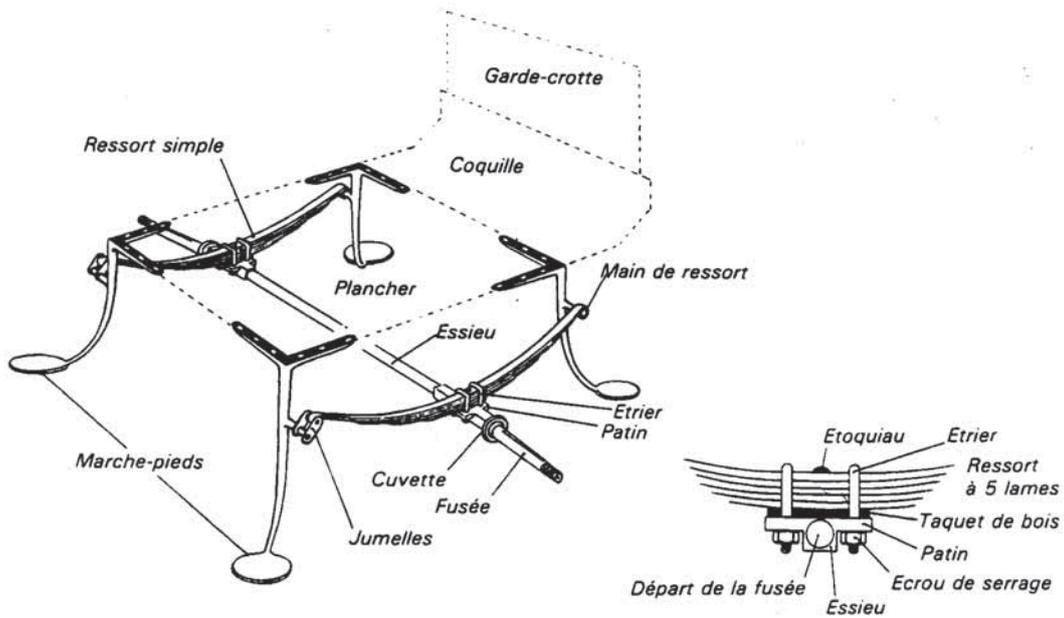
Ces ressorts à lames sont très efficaces, ne demandent aucun entretien, et ont une excellente durée de vie ; seul inconvénient, l'adhérence au sol est moins bonne comparée à des

suspensions indépendantes, pour limiter ce problème, il est possible de monter des roues avec un angle négatif.

D'après (9) Lavauzelle.



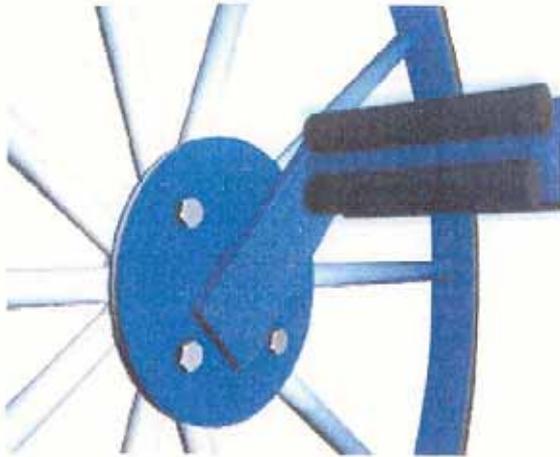
Charrette anglaise construite par DIMPRE à Paris en 1947



Fixation des ressorts sur l'essieu

La *suspension à barres* se situe directement dans l'essieu. Elle est composée d'un tube d'acier de section carré dans lequel on place quatre tubes de caoutchouc (de 40 cm de long) maintenus dans les angles par un tube d'acier en forme de trèfle. Ce tube est soudé à angle droit avec un levier lui-même fixé à la fusée. En fonction des irrégularités du terrain, les tubes de caoutchouc sont plus ou moins comprimés. Le confort de ce système est similaire à celui des ressorts à lames avec l'avantage supplémentaire procuré par l'action indépendante des bras de torsion.

Ce type de suspension se retrouve sur les voitures à quatre et deux roues parfois même sur les voitures de présentation mais l'esthétique est alors discutée.



D'après (45) webattelage.

La *suspension à système pneumatique* est la suspension que l'on retrouve sur les motos ; utilisée pour les deux roues marathon elle présente de nombreux avantages car ce système est réglable, léger et procure une bonne indépendance des deux roues, par contre il faut veiller à son fonctionnement car sa durée de vie n'est pas aussi longue que les autres systèmes. Employé seul sur une quatre roues, ce système est un peu léger (voiture flottante à grande vitesse), il vaut mieux l'utiliser en complément de suspension à barres.

3. Les freins

Les freins sur les voitures hippomobiles ne servent pas du tout à freiner les chevaux (ce serait totalement illusoire !), ils servent à retenir la voiture dans les descentes et à conserver un peu de traction lors des arrêts de l'épreuve de dressage (ce qui permet des redémarrages droits).

Les progrès techniques réalisés pour les voitures automobiles ont servis aussi pour les hippomobiles, en apportant des systèmes plus rapides (frein au pied), et plus efficaces (frein hydraulique à disques ou à tambour).

Lorsque l'on appuie sur la pédale, le maître cylindre transforme ce mouvement en pression hydraulique ; cette pression se diffuse par l'intermédiaire d'un liquide incompressible jusqu'aux roues. Pour les roues équipées de freins à disques, l'impulsion imprimée à la pédale provoque l'action d'un étrier hydraulique qui serre les plaquettes sur le disque. Pour les roues équipées de freins à tambours, l'action imprimée à la pédale a pour effet d'écarter deux mâchoires qui entrent en contact avec le tambour.

4. Le train avant

Sur les voitures à quatre roues, le train avant est mobile c'est à dire qu'il peut pivoter par rapport aux roues arrières.

Le train avant est sans aucun doute l'élément qui a subi le plus de modifications avec les progrès réalisés : sur les voitures de présentation subsiste le traditionnel rond d'avant train à friction, les voitures de marathon se sont vues équiper des systèmes plus efficaces.

Les principales évolutions sont l'arrivée du roulement à bille à la place de la cheville ouvrière et le timon compensé.

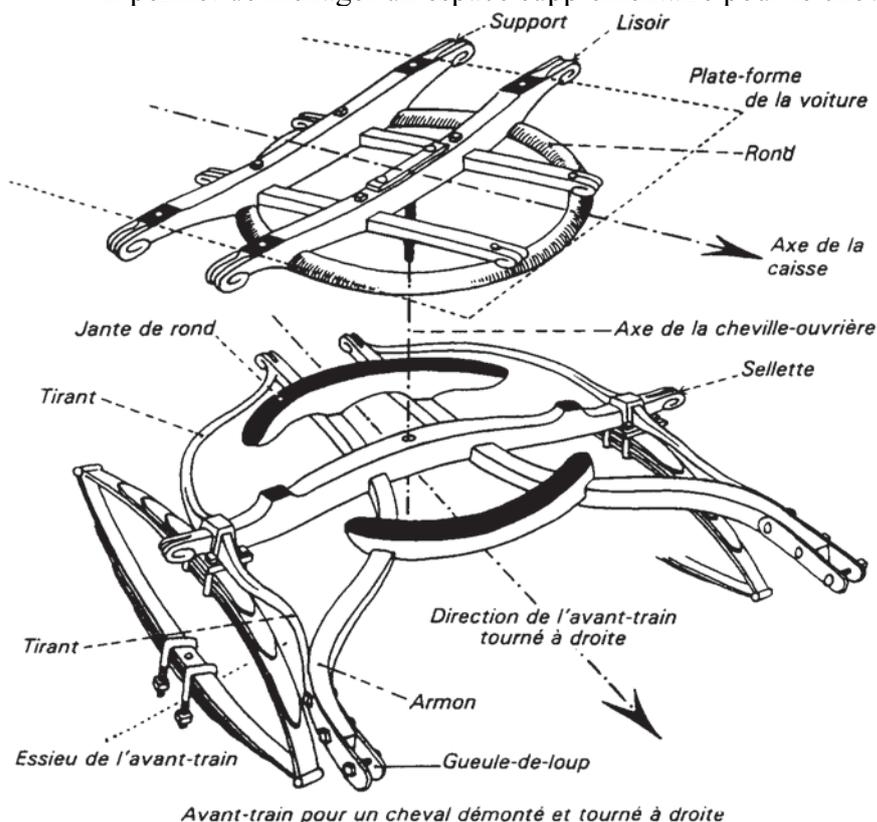
Le *train avant sur roulement à bille* diminue les frottements à tel point qu'il est nécessaire de mettre un système (réglable) de patin de frein pour limiter l'effet de tangage de la voiture.

Le *timon compensé* permet de ménager les chevaux, les voitures, et les harnais lors des variations de déclivité en maintenant le crapaud du timon à une hauteur constante.

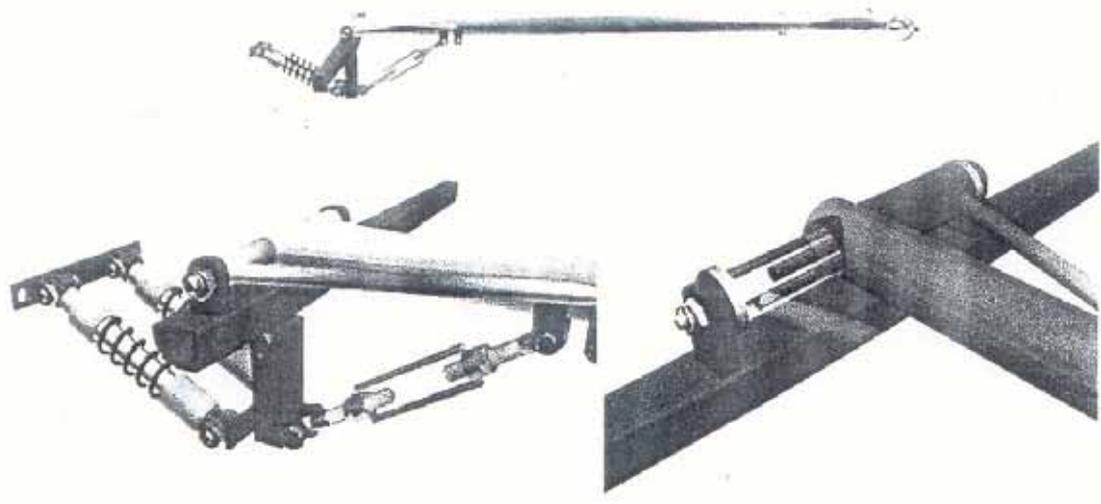
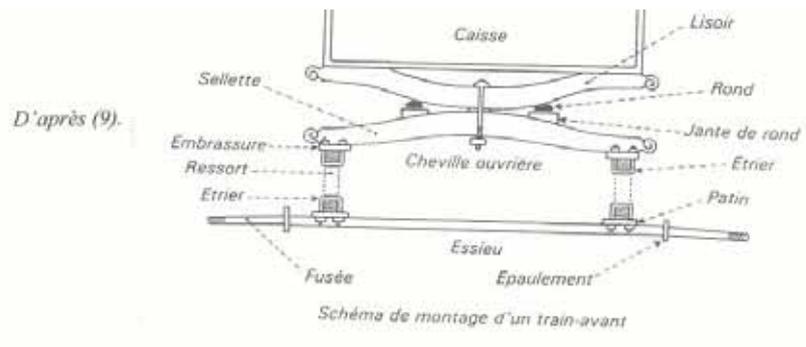
Sur les timons, on retrouve soit des suspensions hydrauliques, soit des suspensions par barre de torsion. (cf schémas)

En plus de ces deux améliorations, il existe aussi de nos jours des timons spéciaux destinés à améliorer les performances des équipages dans les obstacles :

- le *timon rentrant*, sur ce système le timon coulisse vers l'arrière lors des virages, (inconvénient ce système a tendance à coincer le cheval interne dans le virage et n'est pas débrayable) (cf schéma)
- le *timon déporté*, le timon est dans ce cas monté sur une rotule située en avant du système de rotation de l'avant train. Ce procédé permet d'obtenir un décalage entre la courbe des chevaux et celle de la voiture. Ce système existe aussi pour les voitures à quatre roues attelées à un cheval, ce sont des brancards déportés. (cf schéma)
- Le *timon rotatif*, ce timon pivote sur lui même lors des virages et grâce à sa forme il permet de ménager un espace supplémentaire pour le cheval interne à la courbe.

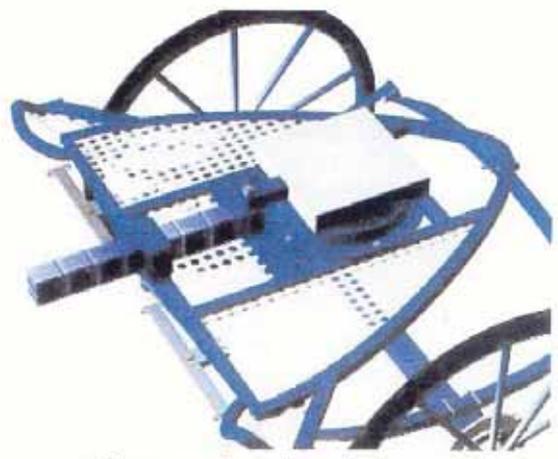


D'après (9) Lavauzelle.



Timon avec une suspension hydraulique

Timon avec une suspension à barres de to



L'avant-train en ligne droite



Le même avec un virage à droite à 45

D'après (45) webattelage.

3- Les équipements du cheval d'attelage

La pratique de l'attelage nécessite un équipement particulier pour les chevaux ; en effet il faut que le système de harnachement permette au cheval de tracter des charges plus ou moins lourdes sans le blesser et que ce système soit suffisamment efficace pour que le cheval est le moins de contrainte possible dans sa tâche.

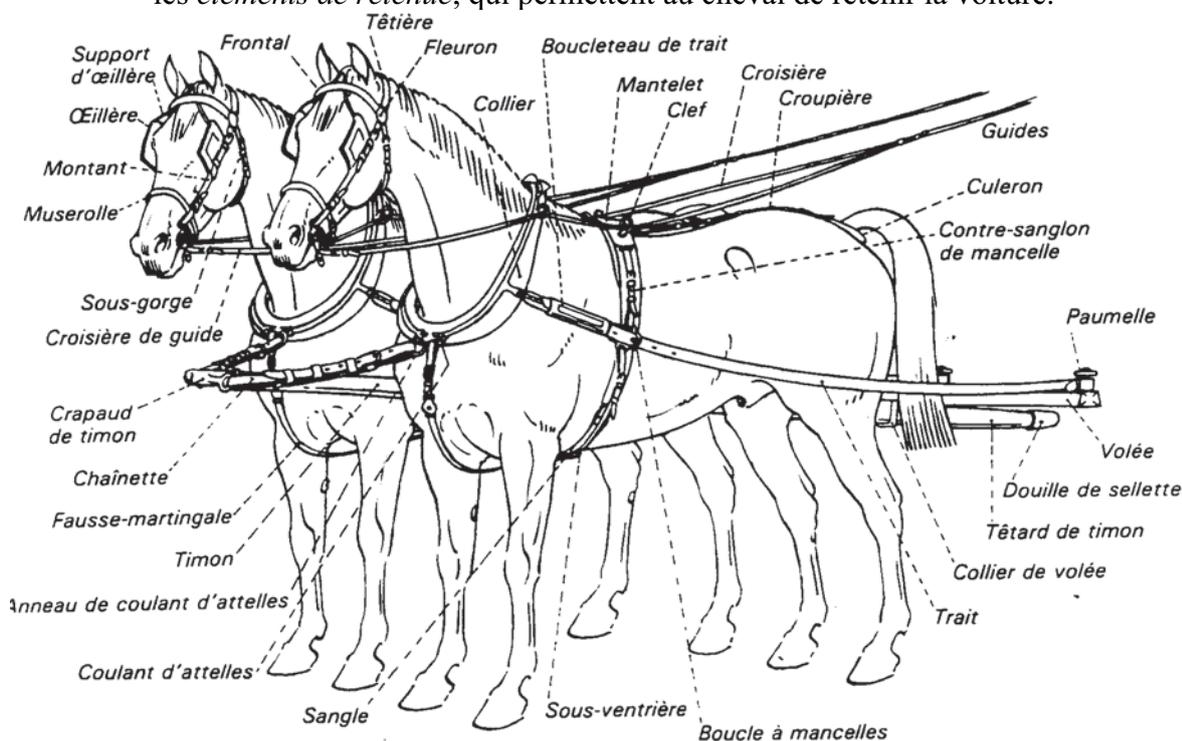
Les premiers systèmes de traction remontent au II^{ème} millénaire avant J.C., où les techniques d'attelage à char sont représentés sur des bas-reliefs ; sur un simple timon installé à l'avant du char est posé un joug qui arrive au garrot du cheval ,et, s'insère dans un collier de gorge précurseur du collier de trait, tandis qu'une ventrière l'empêche de glisser et consolide l'ensemble en évitant aussi les frottements. De perfectionnement en perfectionnement, les techniques évolueront selon les spécialisations dont les animaux de trait font l'objet .

C'est au Xe siècle qu'apparaît le collier rigide permettant au cheval de baisser la tête et donc lui permettant de tendre au maximum ses muscles pour fournir un effort de traction plus important. Cette invention révolutionna le monde agricole ; « un cheval remuant alors plus de terre qu'un bœuf » a écrit l'agronome Olivier de Serre au début du XVIII^e.

1- Les harnais

On peut distinguer quatre éléments dans un harnais :

- les *éléments de direction*, qui permettent au meneur de contrôler le mouvement en avant et la direction,
- les *éléments de traction*, qui permet au cheval de tirer la voiture,
- les *éléments de support*, qui permettent au cheval de soutenir la voiture,
- les *éléments de retenue*, qui permettent au cheval de retenir la voiture.



D'après (9). Lavauzelle.

- **Les éléments de direction**

Il s'agit de la *bride* et des *guides*, tout deux permettent donc un contrôle précis sur le mouvement et la direction.

La bride se divise en sept parties :

La *têtière* passe sur la nuque,

Les *montants de bride*, qui supportent les œillères, doivent être parallèles aux os de la de la joue,

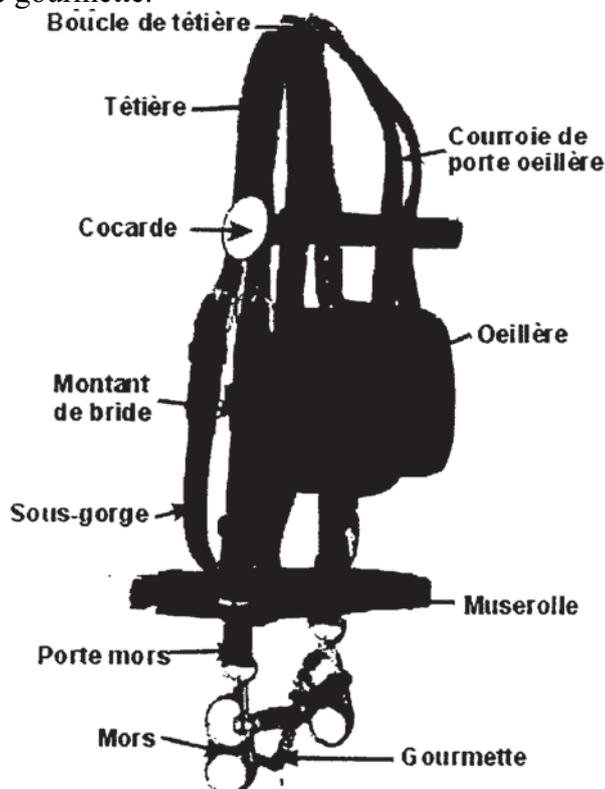
Les *œillères*, destinées à limiter le champs visuel du cheval, mais surtout à protéger celui ci d'un coup de fouet ,

La *muserolle* se situe sur le chanfrein du cheval à deux doigts sous l'os de la joue, destinée à limiter l'ouverture de bouche du cheval et ainsi que la possibilité de fuite à l'action du mors, elle doit donc être légèrement serrée(en pratique on doit pouvoir laisser passer un doigt entre le cheval et sa muserolle),

La *sous-gorge* passe comme son nom l'indique sous la gorge du cheval, c'est une sécurité qui évite que le cheval puisse se débrider et échapper à tout contrôle, elle ne doit pas être trop serrée (laisser passer une main à plat en pratique),

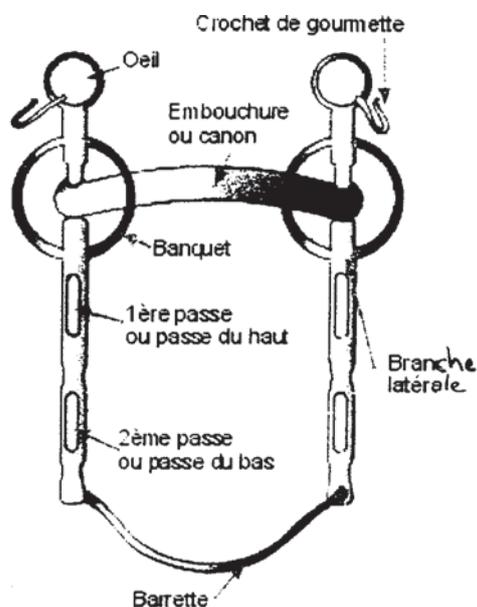
L'*embouchure*, lien direct avec la bouche du cheval, doit être adaptée à sa taille, trop étroite elle pince les lèvres, trop large le réglage de la gourmette est moins précis, ainsi que les ordres transmis au cheval (cf plus loin). La hauteur du mors est déterminée de façon à ce que le canon arrive à la commissure des lèvres,

La *gourmette* permet de renforcer l'action du mors par l'effet de levier qu'elle forme. Son ajustement est fonction de la sensibilité de la bouche du cheval , en pratique la base de référence pour l'ajuster est de pouvoir passer deux doigts entre la gourmette et le menton. Elle doit être sur son plat et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre avant d'être fixée au crochet de gourmette.



D'après (45).

Les *mors*, liens directs entre la main du meneur et la bouche du cheval, ils méritent d'être décrits car ils sont primordiaux pour le confort et la bonne réceptivité du cheval.



D'après (45) webattelage.

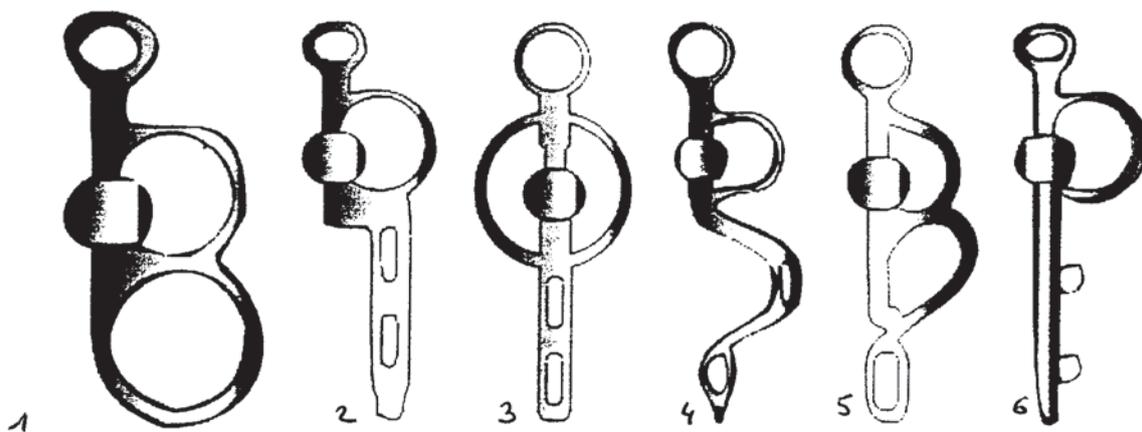
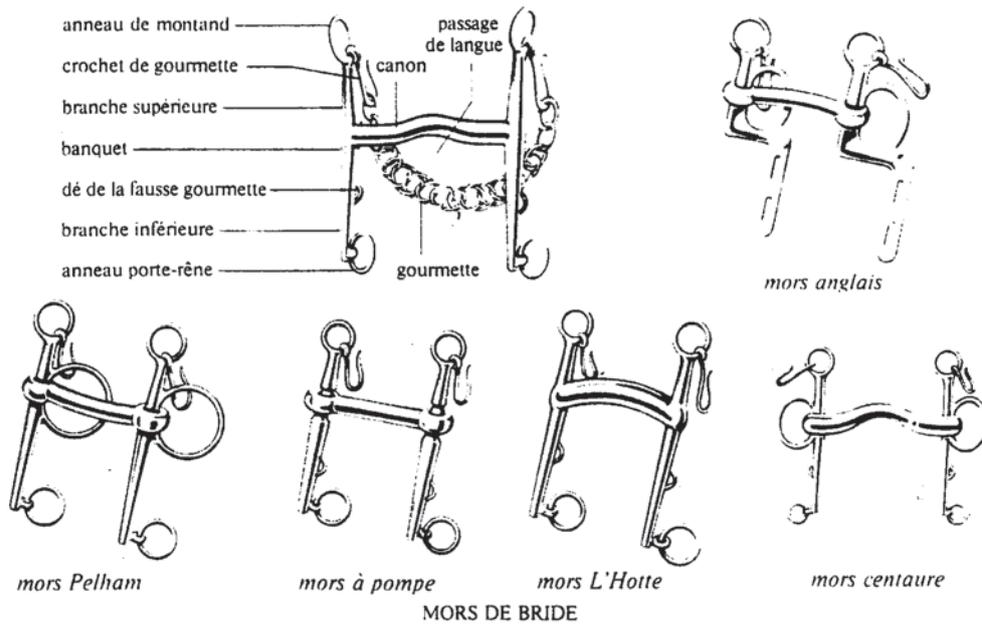
Ils se choisissent en fonction de différents critères : il faut dans un premier temps observer l'anatomie de la bouche du cheval (l'espacement entre commissures des lèvres et les molaires, l'épaisseur et l'aspect des lèvres, la largeur des barres, l'épaisseur de la langue, la largeur de l'auge, la profondeur et le largeur de la voûte du palais.). Ces observations permettent de déterminer la largeur du mors, la courbure de l'embouchure pour un mors brisé, et nous donne ainsi une idée de sa position dans la bouche du cheval.

L'étape suivante est de choisir l'embouchure en fonction de dressage du cheval. En pratique , on commence souvent par un mors à gros canon, parfois gainé ; petit à petit , on amincit les canons en fonction de l'apprentissage du cheval ce qui a pour but d'affiner la transmission des demandes du meneur (enfin tout dépend de la main de ce dernier...).

Enfin il faut choisir les branches du mors. La quasi-totalité des mors utilisés en attelages possèdent des branches (cf schéma).

Si les guides sont fixées au banquet le mors agit en releveur (comme en équitation montée), dans ce cas la longueur des branches et le réglage de la gourmette n'interviennent pas. Mais si on utilise une passe, le mors agit en abaisseur (comme en équitation montée pour le mors de bride) ; dans ce cas plus les branches sont longues et les guides fixées basses, plus le mors est sévère, attention alors à la position de la gourmette et de sa hauteur car un crochet fixé trop près du canon est très sévère !!

D'après « encyclopédie du cheval » - Larousse - 1985.



(1) coup de poing ; (2) mors anglais ; (3) liverpool ; (4) buxton ; (5) mors de poste ; (6) tilbury.

D'après (45).

- **Les éléments de traction**

Il existe deux systèmes qui permettent au cheval de tirer une voiture : le bricole et le collier.

La *bricole* est un élément qui permet la traction d'une voiture par l'intermédiaire des traits. Son avantage par rapport au collier est qu'elle est plus économique et plus réglable que ce dernier ; par contre confort de traction et efficacité sont moindres d'environ 25% avec une bricole.

La bricole se compose de deux parties :

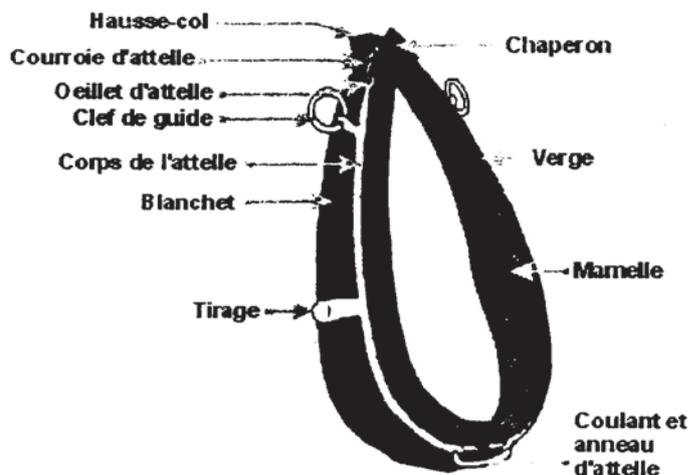
- le *blanchet*, large bande de cuir doublé, passant sur le poitrail du cheval, maintenu par le surcou et prolongé vers l'arrière par les traits,
- Le *surcou* qui passe sur l'encolure en avant du garrot, il se fixe à la bricole et comporte deux clefs ou anneaux dans lesquelles passent les guides.

En pratique , on règle une bricole en plaçant le blanchet horizontalement à environ 5 cm de la pointe de l'épaule ; trop haute une bricole générerait la respiration du cheval, trop basse elle risquerait de blesser l'articulation scapulo-humérale.

Le *collier* a le même rôle que la bricole ; il se compose de huit parties :

- la *matelassure*, en contact direct avec les épaules du cheval, elle est rembourrée avec du crin,
- la *verge* qui est un bourrelet avant empêchant les attelles de sortir de leur gorge,
- le *chapeau*, partie pointue à l'extrémité supérieur du collier, il maintient les attelles à leur place,
- le *coulant d'attelles*, réunit celles-ci dans leur partie inférieure,
- la *courroie d'attelles*, en cuir elle permet de resserrer les attelles sur le collier,
- le *tirant d'attelles*, tiges métalliques sur lesquelles viennent se fixer les traits,
- les *clefs de guides* , ce sont des anneaux au travers desquels passent les guides.

Pour régler un collier, il faut que celui-ci repose bien à plat en avant des scapulum, et on doit pouvoir passer une main à plat entre la base de l'encolure et la matelassure ; un collier trop large manque de fixité et provoque un échauffement de la peau ainsi que des blessures ; trop petit, il risque de gêner la respiration du cheval.



D'après (45).

- **Les éléments de support**

Il s'agit principalement de la *sellette* qui par l'intermédiaire de *bracelets* pour une voiture à deux roues, ou des *portes brancards* pour une voiture à quatre roues, permet au cheval de soutenir la voiture.

La sellette a une forme de selle très étroite (d'ou son nom).

Elle comporte deux éléments importants :

- les *clefs de sellette* qui sont des anneaux métalliques dans lesquels passent les guides,
- la *dossière* qui est une courroie solidement renforcée sur laquelle viennent se fixer les bracelets ou les portes brancards.

Elle doit être placée en arrière du garrot ; trop en avant, elle occasionnerait des blessures au garrot ; trop en arrière, la sangle ne serait pas au passage de sangle et la cheval serait trop éloigné de la traction.

Les bracelets de brancards sont utilisés pour la traction d'une voiture à deux roues. Ce sont des petits bracelets de cuir solide, assez ouverts fixés à la dossière et supportant les brancards. L'ouverture des bracelets permet un certain mouvement des brancards, et maintient la voiture en équilibre compte tenu des mouvements du terrain.

La place des bracelets est déterminée sur la dossière en fonction de la hauteur souhaitée des brancards. La fixation des sanglons de bracelets est déterminée de façon à ce que les brancards ne ballottent pas et ne pintent pas vers le ciel, par conséquent serrés mais sans exagération. Si les brancards sont trop serrés sur le cheval, ils risquent de le blesser. Si les brancards sont trop bas, la voiture pèse sur le dos du cheval.

Les portes brancards sont utilisés eux pour le soutien des voitures à quatre roues. Ce sont des pièces métalliques courbes recouvertes de cuir et prolongée par un sanglon, sur lequel repose les brancards et qui enserre ceux-ci d'une façon plus précise puisque la quatre-roues est équilibrée d'elle même (ayant quatre assises au sol).

- **Les éléments de retenue**

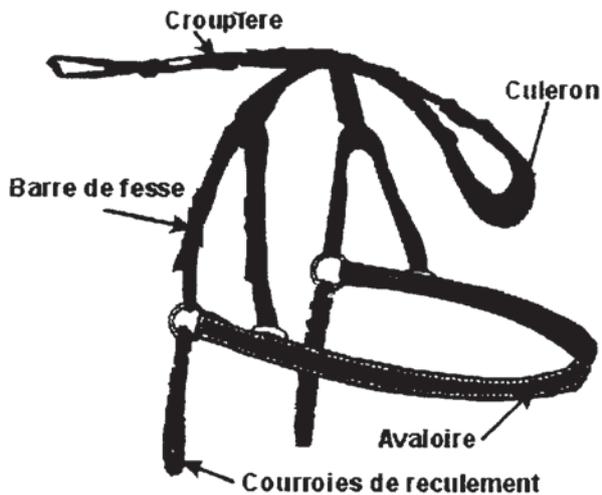
Le *reculement* est un élément du harnais qui permet de retenir la voiture dans une descente et au moment de l'arrêt.

Il se compose de trois parties importantes :

- l'*avaloire*, courroie de cuir doublée qui passe derrière les fesses du cheval et munie d'un anneau à chaque extrémité,
- la *barre de fesse*, courroie unique dédoublée en fourche à chaque extrémité distincte, ou deux courroies distinctes. Cette courroie, posée en arrière du dos du cheval, passe dans la croupière grâce à un passant prévu à cet effet, permettant ainsi de la maintenir en place,
- les *courroies de reculement*, longues courroies étroites qui sont fixées sur les anneaux de l'avaloire et permettant de régler celui-ci en les fixant sur les brancards.

La bonne place de l'avaloire se situe à environ 30 cm sous la pointe de la fesse, et doit toujours être horizontal sur les côtés, légèrement au dessus des grassets. Trop haut, il risque

de remonter jusque sous la queue et ainsi provoquer des ruades lorsqu'il entre en fonction ; trop bas, il risque de descendre sur la corde du jarret et gêner la locomotion.

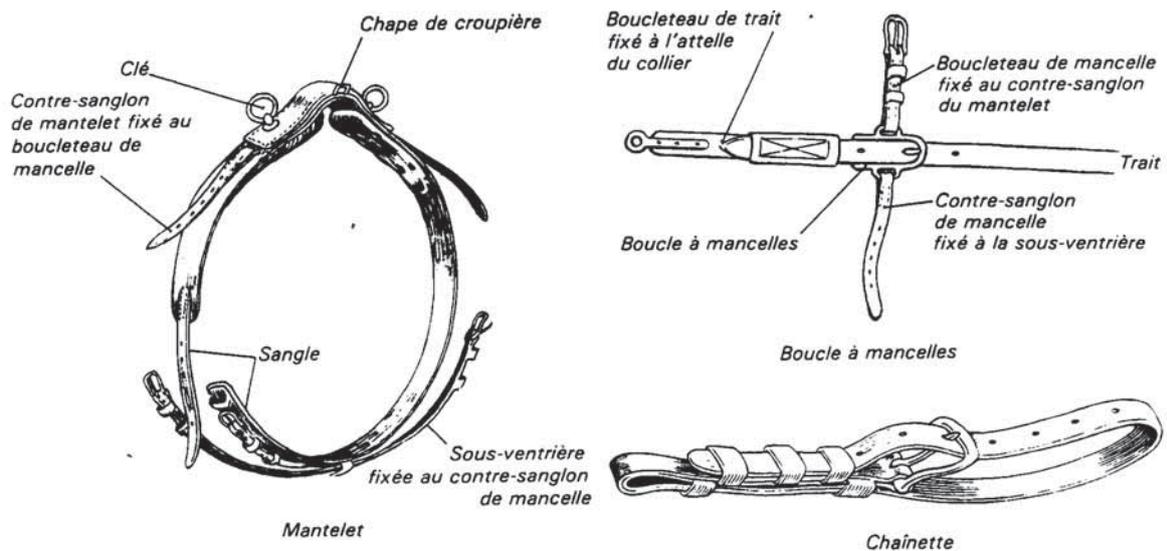


D'après (45) webattelage.

- **Atteler à plusieurs**

Tout ce matériel est le même quelque soit le nombre de chevaux que l'on attelle. Néanmoins, il existe quelques particularités quand le nombre de chevaux augmente.

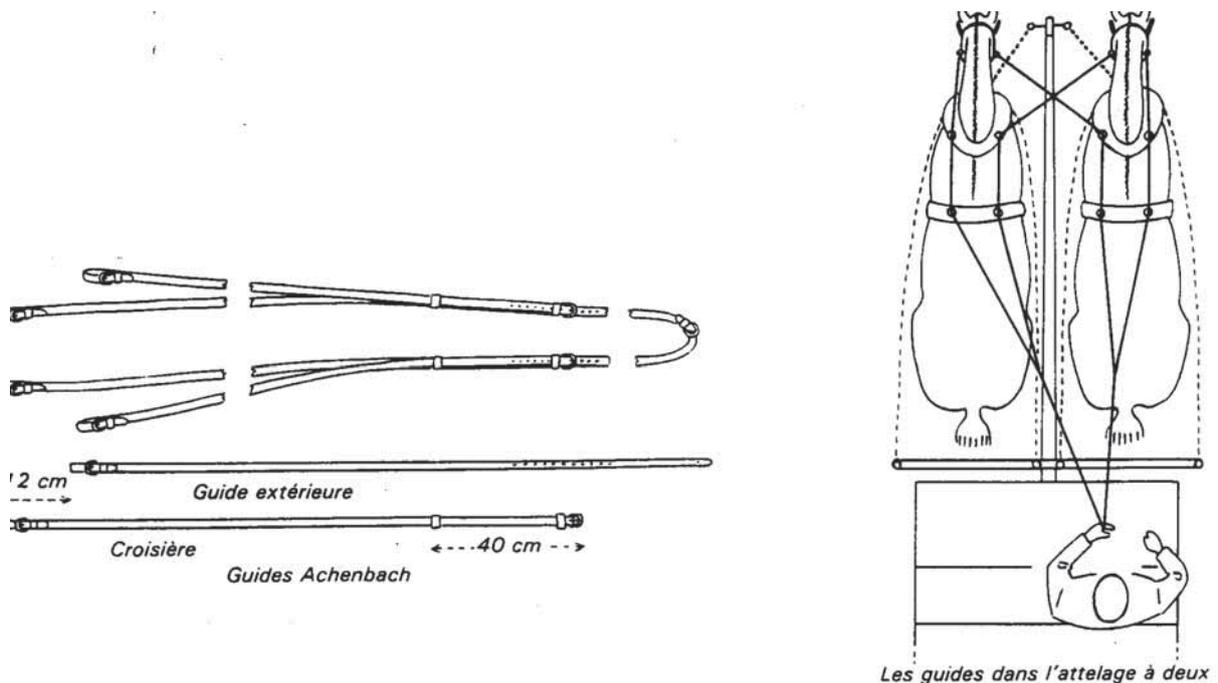
Le harnais en paire par exemple comporte des spécificités : la sellette est remplacée par un *mantelet*. Cette pièce reste un élément de support mais ne comporte pas de porte brancards (puisqu'il n'y a pas de voiture à supporter). Par contre il possède une boucle à mancelle qui permet de maintenir en place les traits et le reculement.



D'après (9) Lavauzelle.

Les guides elles aussi présentent de particularités. En fait malgré la présence de deux chevaux, le meneur n'a que deux guides en main, les deux guides droites dans la main droite et les deux guides gauches dans la main gauche. Les guides d'un même côté sont reliés entre elles par une boucle de réglage. (cf schéma). La branche externe va donc du côté gauche du cheval de gauche et la croisière du côté gauche du cheval de droite. La branche externe est percée de onze trous de réglage pour la croisière.

Il y a aussi les *chaînettes* qui sont deux pièces en cuir ou en chaîne métallique qui relient l'extrémité du timon (au niveau des anneaux du crapaud) aux anneaux d'attelles (avec un collier) ou dans l'anneau du blanchet (avec une bricole). Elles servent à diriger la voiture par l'intermédiaire du timon mais aussi (si les chevaux sont équipés de reculement) à la faire freiner et à la faire reculer.



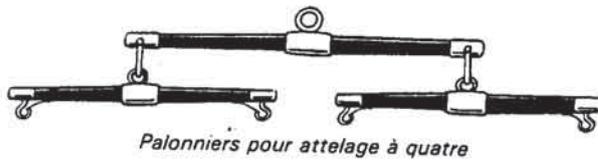
D'après (9) Lavauzelle.

De même le harnais pour un attelage à quatre comporte des spécificités bien que l'on puisse le rapprocher d'un double harnais de paire.

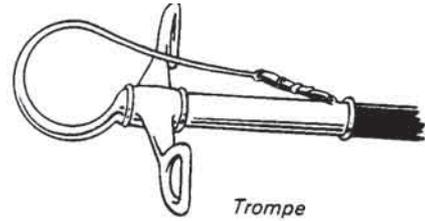
Les chevaux de devant dit chevaux de volée, sont équipés de guides dont la main (partie comprise entre la boucle de croisière et la main du meneur) mesure environ 4m80 (contre 1m50 pour une paire). Ils ne possèdent pas de reculement (puisqu'ils ne peuvent participer à la retenue de la voiture), par contre il est souhaitable de les équiper d'un porte traits. On peut également remplacer les chaînettes par une alliance afin d'empêcher les chevaux de s'écarter l'un de l'autre.

Les chevaux de derrière dit chevaux de timon ou timoniers ont sur leur bride du côté extérieur une *panurge* petit patte à anneau qui permet de maintenir les guides de volée. Le mantelet est équipé d'une clé fixée sur le crochet d'enrênement qui permet également de guider les guides de volée.

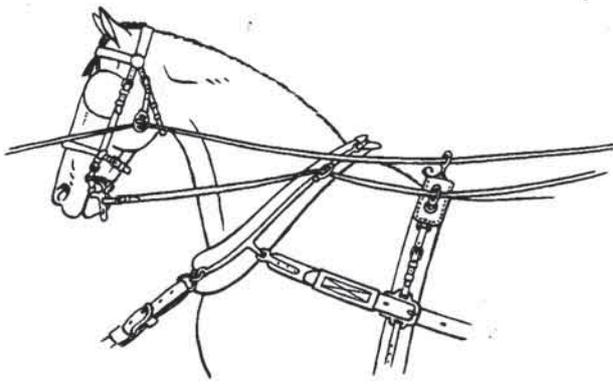
D'après (9) Lavauzelle.1987.



Palonniers pour attelage à quatre



Trompe



Panurge et clé centrale de mantelet

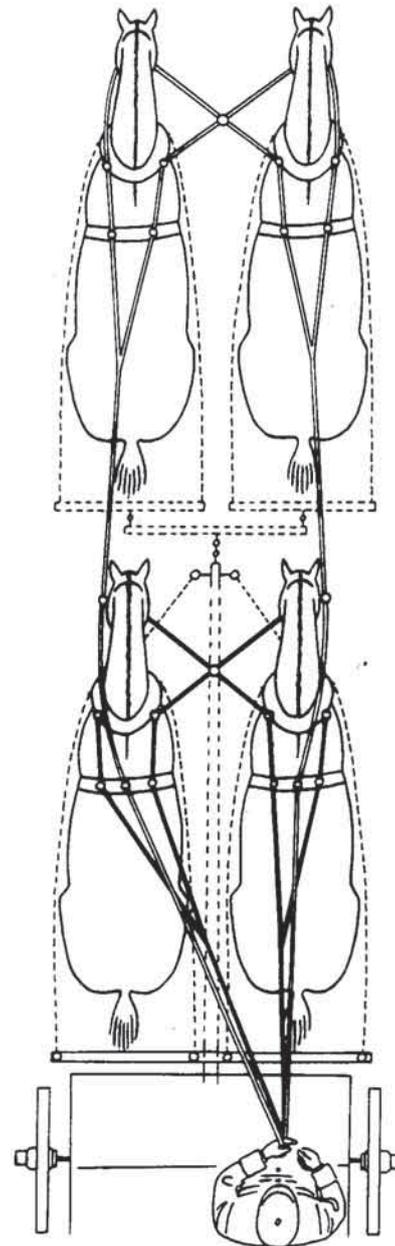


Schéma de l'attelage à quatre : en pointillé, le timon, les palonniers et les traits ; les guides de timon sont noirs, les guides de volée, blanches.

2- Les protections

En plus des harnais, on peut citer dans l'équipement du cheval, les protections qui ont elles aussi un rôle considérable.

Œillères, cloches, guêtres, protège boulet, bandes, protège queue...ces « outils » permettent aux chevaux de ne pas se blesser.

3- La ferrure du cheval d'attelage

Point très important en attelage, les « chaussures » des chevaux, comme dit le proverbe, « pas de pied, pas de cheval » ; il est d'autant plus vrai pour les chevaux d'attelage puisqu'on leur demande de tirer des charges sur des distances plus ou moins grandes.

La ferrure doit être suffisamment résistante pour durer mais doit aussi permettre au cheval de ne pas glisser lors du démarrage de la traction.

Tout fer mal broché peut blesser le cheval, voir même s'arracher au premier effort de traction.

En général plus lourde qu'une ferrure classique, la ferrure d'attelage doit être antidérapante ; le tungstène est très souvent utilisé.

Maintenant que nous connaissons tout le matériel utilisé en attelage et son importance, voyons comment dresser un cheval à cette discipline.

4- Dressage et entraînement du cheval d'attelage

Un équipage d'attelage ne peut exister sans une ou plusieurs montures parfaitement habituées à cette tâche qui nécessite un apprentissage particulier.

Même si la méthode de dressage d'un cheval varie un peu d'une personne à l'autre , les principes de progression et de base restent toujours les mêmes.

1- Dressage d'un cheval seul avec une voiture deux roues.

L'expérience du dresseur a une influence directe sur la durée du dressage d'un cheval à l'attelage.

Avant de commencer le dressage d'un cheval à l'attelage, il est préférable que ce dernier soit déjà débourré et habitué à être monté, cela facilite le travail mais n'est pas obligatoire. Si ce n'est pas le cas, il faudra simplement plus de temps, de patience, et de prudence.

Quoiqu'il en soit le cheval devra obligatoirement être habitué au travail à la longe, et savoir travaillé aux longues rênes, c'est en effet un excellent exercice d'entraînement pour les chevaux d'attelage.

Il est important que cet apprentissage se déroule dans un endroit calme, assez vaste ; et de disposer de deux ou trois personnes pour les premiers temps afin de mettre tous les atouts de son côté et d'agir plus efficacement .

ETAPE 1 :

Il faut garnir le cheval. Pour un cheval débourré, il faudra seulement se méfier lors de la pose de la croupière et du culeron qui passe sous la queue ; les œillères également peuvent gêner le cheval dans un premier temps surtout quand on lui demandera de se déplacer. Pour un cheval non débourré, il faudra se méfier lors de la pose de la sellette et lors du sanglage de celle-ci, bien que cela ressemble beaucoup à un surfaix (que l'on peut utiliser lors du travail en longe). Il est recommandé d'utiliser d'abord une bricole plutôt qu'un collier, ce système étant moins lourd pour le cheval. Les traits seront passés sur le dos du cheval et fixés à la croupière par un bout de ficelle afin qu'ils ne glissent pas et donc n'effraient pas le cheval.

Un fois ce parage terminé, il faudra attendre que le cheval redevienne calme pour lui mettre les guides et, se munissant d'un fouet, pour lui demander d'évoluer au pas puis progressivement au trot sur des cercles et des petites lignes droites, avec des arrêts et des départs ; se faire aider d'un aide qui tient le cheval à la tête est une bonne chose. Au moindre problème, il ne faut pas hésiter à repasser au pas, et à redemander l'ordre ultérieurement quand l'animal est calmé. Il faut faire très attention à garder une main moelleuse lors de cette étape car le cheval est équipé d'un mors d'attelage bien plus sévère que ceux utilisés habituellement en équitation montée sur les jeunes chevaux. De plus le fouet est à manier avec précaution, et il faut toujours être clair dans ses ordres vocaux, puisque le cheval muni de ses œillères ne voit pas son dresseur placé derrière lui, il ne fait que l'entendre.

ETAPE 2 :

C'est la leçon du tirage.

Pour ce faire un aide reprend le cheval à la tête avec une petite longe, les guides étant rassemblées sur la sellette, le dresseur libère les traits et fixe à l'extrémité de chacun une forte longe ; le dresseur se place derrière le cheval, assez loin, une longe dans chaque main et tire progressivement, l'aide fait avancer le cheval et le dresseur se laisse tirer. Cette traction devra être progressive mais très vite devenir forte (des aides pouvant venir s'arc-bouter sur les longes), l'aide demandent alors des arrêts et des départs au cheval.

Ce dernier est bien sûr récompensé si son travail est satisfaisant .

Certains dresseurs utilisent alors un petit traîneau avec des chaînes pour habituer le cheval au bruit (gros pneu par exemple relié aux traits avec des chaînes), ou bien encore une voiture à deux roues dont les brancards sont tournés vers l'arrière et tenus par un aide. Ces systèmes doivent être fixés aux traits avec des nœuds très faciles à défaire en cas de défense du cheval.

ETAPE 3 :

C'est la leçon des brancards. Il faut apprendre au cheval à être encadré par deux morceaux de bois.

Pour cela, le cheval est tenu par un aide à l'arrêt, et le dresseur abaisse très progressivement les brancards du véhicule sur le dos du cheval pendant que l'aide le caresse. Une fois les brancards à hauteur des bracelets de la sellette, le dresseur les agite latéralement tout en caressant le cheval. Celui ci s'habitue ainsi à tous les bruits et mouvements inhabituels. Les brancards sont ainsi relevés et rabaisés jusqu'à ce que le cheval ne manifeste plus aucune réaction de peur.

Cette étape doit être abordé avec doigté et prudence afin que tout se passe bien et que la cheval s'habitue le plus rapidement possible.

ETAPE 4 :

Pour agir en toute sécurité et ne pas brusquer le cheval, on ne fixe d'abord la voiture que par les brancards et les contre sanglons à la sous ventrière et rien d'autre.

L'aide reste à gauche du cheval, et tient avec sa main gauche la guide gauche, très prêt de la bouche du cheval, et avec sa main droite, le brancard gauche en avant du bracelet. Le dresseur fait de même, en sens inverse, de l'autre côté. Tous deux demandent alors à l'animal de faire quelques pas en avant, en tirant eux mêmes les brancards (un tierce personne peut aussi pousser la voiture par derrière). De cette façon, si le cheval prend peur, les deux personnes lâchent les brancards qui seront de suite libérés en glissant dans les bracelets. Au contraire si tout va bien, l'attelage avancera sur quelque mètres au pas entrecoupé d'arrêt pour féliciter l'animal.

ETAPE 5 :

A cette étape, la voiture est totalement fixée au cheval.

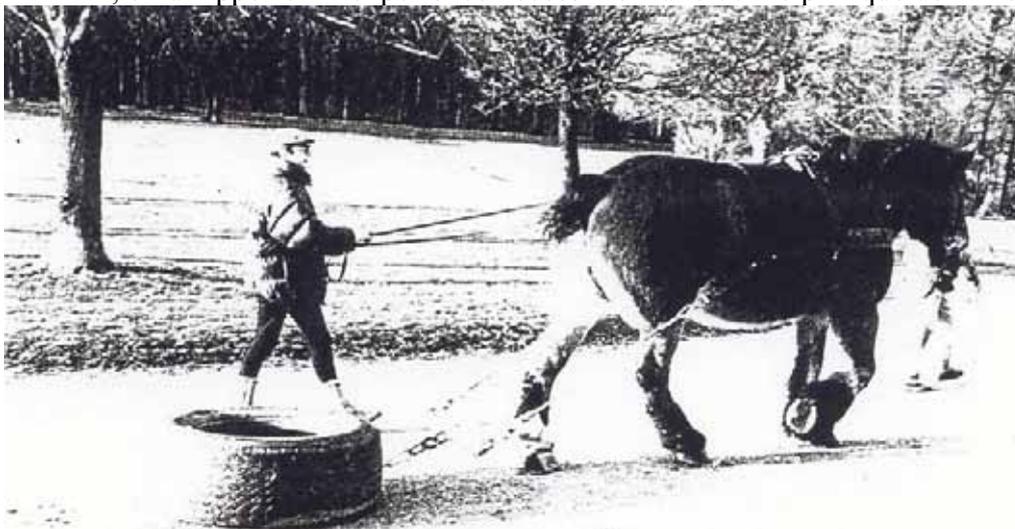
Deux aides tiennent le cheval à la tête, le dresseur prend les guides tout en restant à pied sur le côté.

Quand tout se passe bien, le dresseur demande au cheval quelques arrêts et redémarrages au pas, puis des tournants, l'aide côté virage aidant le cheval en tirant un peu sur sa longe, l'autre en poussant légèrement le brancard opposé.

En cas de défense du cheval, il ne faut pas lutter, mais l'aider en lui facilitant le travail à la main.

Lorsque l'animal arrive à évoluer tranquillement , le dresseur peut monter en voiture et conduire depuis le siège. Progressivement les aides allongeront les longes jusqu'à les détacher mais en restant aux côtés du cheval.

Il ne reste plus qu'à appliquer tout cela sur des petites routes tranquilles en alternant pas, petit trot et de fréquents arrêts pour habituer le cheval à rester immobile et à repartir tranquillement. Des séances courtes sur terrain plat sont préférables dans un premier temps afin de ne pas énerver la cheval, ni le blesser : c'est justement le temps qui musclera l'animal, et lui apportera l'expérience nécessaire à une bonne pratique de l'attelage.



« leçon du traîneau ».

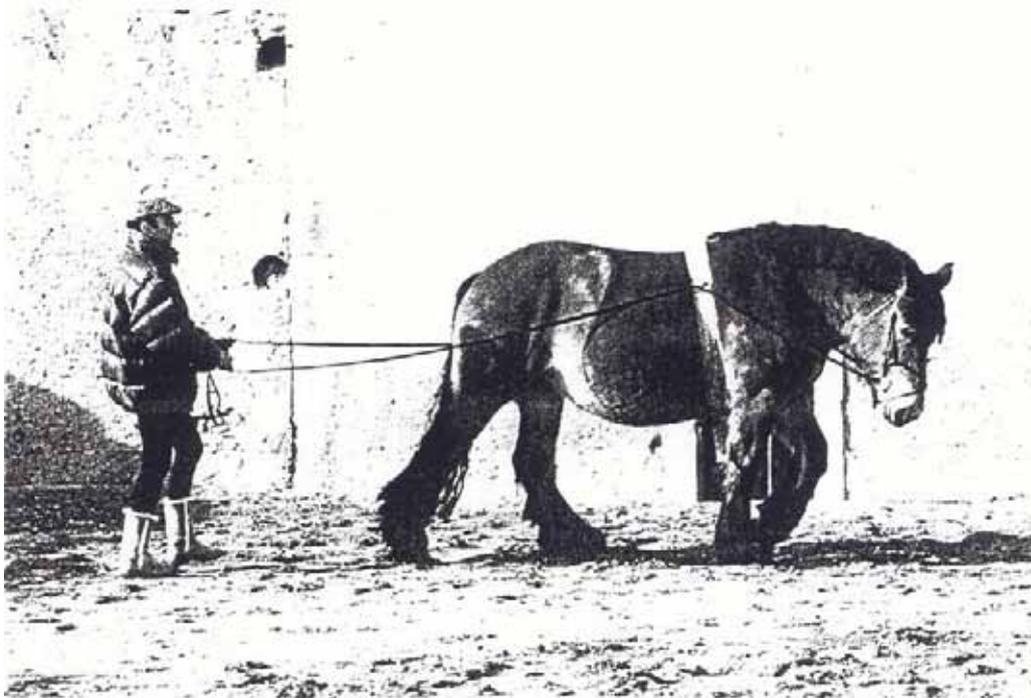
D'après (25) Piacentino J.

D'après (25) Piacentino.



Les promenades aux longues rênes s'avèrent extrêmement profitables.

Les longues rênes : une excellente transition entre la longe et la « traîne ».



-9

2- Dressage à deux avec un « maître d'école ».

Pour apprendre à un cheval à tirer à deux, le technique du maître d'école est très efficace et sécurisante.

Un maître d'école c'est un cheval sage expérimenté en attelage à deux qui fait face à toutes les situations sans s'énerver. Si le nouveau ne tire pas, c'est lui qui l'entraînera en tirant seul la voiture ; s'il veut aller trop vite, il freinera le mouvement, si l'attelage a tendance à partir en désordre, il régularisera la situation.

Le jeune cheval qui doit apprendre à être atteler à deux doit avant tout être habitué à être garni, doit savoir travailler à pied aux guides, doit avoir reçu une leçon de tirage.

Il faut faire attention car un leçon loupée peut compromettre l'avenir du cheval en attelage ; lorsqu'on attelle un cheval pour la première fois, il faut savoir agir vite mais très calmement.

Le maître d'école aura des traits un peu plus longs pour permettre une action plus directe des guides sur lui par rapport au jeune ; quand à ce dernier sa chaînette sera un peu plus tendue, et la guide intérieure sera plus courte afin de lui ramener la tête et de le serrer au le maître d'école. Les traits devront être assez courts pour éviter que l'arrière main flotte et que la croupe ait la possibilité de s'écarter du timon.

Le jeune cheval sera habitué au contact du timon, en le plaçant seul , à l'arrêt, contre le timon d'une voiture.

Un aide tiendra le jeune en longe, en se plaçant tout prêt afin d'empêcher tout mouvement désordonné. Le dresseur se place directement aux guides sur le siège de la voiture.

Le premier démarrage est le plus délicat, le jeune cheval ne comprenant pas toujours ce qui se passe, mais une fois le mouvement en avant obtenu tout se régularise et vite il comprend ce qu'on attend de lui.

Un dresseur habile peut tenir des guides auxiliaires ne contrôlant que le jeune cheval mais ceci demande beaucoup de doigté.

Il faut marcher le plus possible en ligne droite et n'aborder les virages que lorsque le nouveau est parfaitement calme ; il est recommander de négocier les premiers virages du côté du maître d'école, de façon à ce que ce dernier ait le rôle du pivot, et que l'élève n'est plus que le chemin à parcourir.

Le dressage d'un cheval dépend non seulement du dresseur mais aussi du cheval, pour certain l'apprentissage est rapide, pour d'autres il est nécessaire de s'attarder sur certaines étapes . Quoiqu'il en soit il faut savoir être patient et toujours aller dans le bon sens afin de ne pas bloquer le cheval. Il faut savoir prendre son temps, et ne pas passer à l'étape suivante si la précédente n'est pas correctement assimilée.

5-Les différentes disciplines

Ø De l'agriculture aux compétitions

Pour certains l'événement majeur du XXe siècle est la fin de la traction animale ; en effet, nos grands-parents ont bien connu le travail avec des chevaux. De nos jours, l'attelage n'a plus du tout la même connotation ; si on demande à des gens à quoi leur font penser le mot attelage, ils nous répondent : course de trot, carrosse des rois et des reines, roulottes....

Pourtant pendant très longtemps, l'attelage a été le moyen de transport principal de l'homme. Seul relique de ce temps révolu les nombreuses et diverses voitures d'attelage qui décore aujourd'hui nos musées.

On oublie facilement le rôle fondamental qu'a joué le cheval dans l'évolution de la société. Pourtant il est encore présent de nos jours puisque c'est par équivalence à sa puissance qu'est déterminée celle de nos véhicules motorisés (le cheval vapeur existe depuis 1784, puis est apparu le cheval fiscal) ; hommage implicite à l'animal qui fut un jour le moteur important de la société en tant qu'énergie exploitable.

L'attelage d'aujourd'hui est donc représenté par les courses de trot, les concours de traction, les défilés princiers, le tourisme en roulotte, quelques utilisations rurales, les fêtes folkloriques, et surtout la compétition.

Ø Historique de la compétition

- En 1974 , quelques mordus créent l'Association Française d'Attelage (AFA) afin de faire renaître la discipline de l'attelage en France. Le début des compétitions a lieu en 1979 où la France organise le championnat d'Europe d'attelage à 4 au Haras du Pin. La compétition se met petit à petit en place : les associations régionales organisent des stages et des compétitions.
- Le fonctionnement de l'AFA est financé par les cotisations et des subventions des haras nationaux ; depuis 1980 l'AFA organise les championnats de France. Les meneurs de l'AFA décidèrent en décembre 1986 de confier leur avenir à la Fédération Française d'Equitation : la fédération envoie alors des conseillers techniques ayant pour mission la mise en place de la discipline, la coordination de la compétition, le tracé des pistes, la formation des techniciens, et l'encadrement des meneurs à l'étranger.
- La compétition est organisée, en 1989, en deux séries distinctes sans possibilité de rencontre entre les deux groupes : le niveau entre les divers attelages , en particulier parmi les attelages à 2 et à 4, rend obligatoire cette catégorisation.
- A partir de 1990, les chevaux doivent être inscrits au SIRE (Système d'Identification Répertoire des Equidés). Les interligues reçoivent la discipline et des épreuves passerelles sont mises en place. L'attelage connaît alors un succès populaire très important. Août 1990, la France est quatrième en attelage à 4 aux jeux mondiaux de Stockholm. La discipline est alors classée discipline de haut niveau. Afin de donner plus de volume aux épreuves, les championnats des deux séries sont regroupés dans un même lieu, restant quand même distinctes sauf pour les attelages à 1 et à 4 (chevaux et poneys).

- Fin 1992, suite aux résultats obtenus par des lourds, les haras nationaux proposent la création d'épreuves pour les chevaux de traits ; celles-ci seront gérées par la fédération comme pour les chevaux de sport (cf partie III pour le détail de ces épreuves).
 - C'est en 1994-1995 que la compétition se transforme :
 - Les compétitions se déroulent sur une seule série avec deux niveaux d'épreuves : A et B.
 - La fédération crée un handicap pour les chevaux ayant acquis un certain nombre de gains et met en place des épreuves pour jeunes chevaux (gérées en collaboration avec la SHF).
 - La mise en place de mesure de sécurité tel le port obligatoire du casque, provoque quelques remous chez les meneurs à 4 et même la non participation des meilleurs attelages aux jeux mondiaux de La Haye. Les meneurs finissent tout de même par apprécier ces nouvelles mesures prises pour les compétitions et leur sécurité.
 - Début des épreuves de cinquième catégorie et nouvelle répartition des licences.
- Au championnat du monde de 1995, la France est championne par équipe en attelage en paire, médaille de bronze et 5^{ème} en individuel.
- Durant la saison 1996, l'attelage à 4 souffre d'individualités trop fortes, et surtout d'un manque de moyens pour les attelages montants.

→ Au cours de cette décennie, la discipline se développe tant dans le nombre de licenciés de compétition que par l'activité qui règne autour de cette pratique.

Malgré le manque évident de communication des médias modernes, les épreuves d'attelage semblent être appréciées par un public de plus en plus fervent et nombreux. Les épreuves du festival des chevaux de trait à Saumur ont été observées par plus de 15000 spectateurs ! !

Les résultats de haut niveau sont satisfaisants ; il manque cependant un plus pour que les sponsors accourent vers cette discipline qui allie : Tradition, Prestige, Précision, Patience, et Courage.

Les épreuves

Les compétitions officielles pour attelage sont des concours combinés qui comportent trois épreuves : une reprise de dressage, un marathon, et une épreuve de maniabilité.

- **La reprise de dressage**

Il s'agit d'effectuer une reprise de dressage avec figures imposées, comme on en effectue lors de dressage monté. Les juges cotent chaque figure, notent séparément le calme et la souplesse des chevaux, l'attitude du meneur etc....Le galop est proscrit.

- **Le marathon**

Réservé à des meneurs entraînés, c'est certainement la discipline la plus spectaculaire de l'attelage. C'est sous l'impulsion du prince Philippe (président de la fédération internationale d'équitation dans les années 1970) que cette discipline prend sa forme actuelle. Auparavant, le marathon était une épreuve d'endurance : 42 km sans obstacle à effectuer avec de grandes et lourdes voitures, le plus vite possible tout en économisant ses chevaux pour tenir jusqu'au bout. Seules deux haltes vétérinaires venaient ralentir un peu la cadence.

Cinq phases constituent aujourd'hui le marathon qui se déroule sur trois heures :

→ Au cours de la première période, l'équipage doit effectuer dix kilomètres maximum à une allure imposée. Un temps minimum et maximum sont ainsi définis pour une allure moyenne de 15 km/h = phase A.

→ La phase B se réalise au pas sur environ 1 000 mètres. Une moyenne de 7 km/h est exigée et des points de pénalités sont attribués en cas de dépassement de temps.

→ L'étape suivante est à réaliser au trot à une vitesse de 18 km/h sur une distance de 5 km maximum. Le temps imparti pour cette phase C est établi et les concurrents disposent d'une fourchette de deux minutes sans pénalités.

→ La phase D est identique à la B.

→ La dernière phase, la plus spectaculaire est précédée d'un contrôle vétérinaire qui peut conduire à éliminer certains équipages. Elle comporte huit obstacles au maximum. La vitesse moyenne sur ce parcours, qui n'excède jamais plus de dix kilomètres, est de 15 km/h. En revanche, le passage des obstacles, de la porte d'entrée à la porte de sortie, est à franchir le plus rapidement et le plus correctement possible. Les obstacles sont fixes et donc à aborder avec dextérité ; pour éviter que certains meneurs peu délicats se jettent en force sur les obstacles, les portes d'entrée et de sortie sont munies d'une sorte de petite barre accrochée par du velcro. L'équipage est pénalisé à chaque chute de l'une d'entre elles. Passage de gué, pont... sont réalisés de telle sorte qu'il existe deux options pour les franchir : une lente mais dont le passage est plus facile à négocier, une rapide et spectaculaire....

Ces différentes phases, comme pour l'épreuve de concours complet, permettent de mettre en condition les chevaux. Pendant les phases A, B, C et D, le rythme cardiaque et le rythme respiratoire s'accroissent ; la dernière phase peut être abordée de façon optimum.

A bord de la voiture attelée à 4, deux personnes appelées « singe » ont un rôle capital : l'une donne les temps à son meneur tout au long du parcours et l'autre aide à équilibrer la voiture. Un arbitre accompagne également chaque équipage.

Le marathon nécessite donc un entraînement long et rigoureux. Seuls des meneurs et des chevaux en parfaite condition physique peuvent pratiquer cette discipline. Le marathon est donc réservé à ceux qui ont la possibilité de s'entraîner régulièrement de façon correcte. Comme on dit dans le milieu « un concours se gagne l'hiver ».

C'est au cours du passage des obstacles de marathon que se voient les incidents les plus spectaculaires. De nombreux progrès ont été effectués dans cette discipline : les voitures, lourdes et fragiles au début, sont devenues bien plus robustes ; la largeur minimum entre les roues est de 125 cm, rare sont les meneurs qui excèdent de beaucoup cette largeur ; les harnais également ont évolué, ils sont devenus plus solides et efficaces.

• L'épreuve de maniabilité

Il s'agit d'un parcours entre des cônes surmontés de balles, parfois avec également des passages d'eau, ponts et buttes, mais en piste, le tout réaliser le plus vite possible sans faire tomber les balles.

Dans ces concours les équipages sont classés par catégorie : 4 chevaux, 4 poneys, tandem chevaux, tandem poneys, 2 chevaux, 2 poneys, 1 cheval, 1 poney.

Beaucoup de concours sont réservés aux attelages à 4, et les véhicules montés sur pneumatiques ne sont pas admis.

Le vainqueur est celui qui a la meilleure moyenne en ayant terminé classé dans chaque épreuve.

- **Les concours « jeunes chevaux »**

Ces concours existent dans toutes les disciplines.

Les compétitions jeunes chevaux en 1999

	Dressage	Complet	Saut d'obstacles Hunter	Attelage	TOTAL
Nombre d'épreuves	581	367	3 620	78	4 646
Nombre de partants	2 533	4 051	91 993	753	99 330
Nombre de chevaux différents ayant concouru	517	1 225	10 176	164	12 082
Nombre de départs par cheval	4,9	3,3	9,0	4,6	8,2

Source :SIRE (1999),d'après France galop

Les concours d'attelage « jeunes chevaux » font partie du cycle libre des épreuves d'élevage gérées par la Société Hippique Française. Ce cycle spécifique comporte deux catégories, ouvertes aux chevaux de selle et poneys de 4, 5 et 6 ans, ainsi qu'aux chevaux de trait de 3, 4 et 5 ans, attelés en simple.

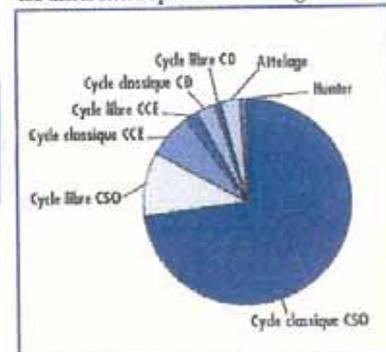
Les chevaux doivent être inscrits sur la liste des chevaux de sport et les meneurs être titulaires d'une licence « attelage » de compétition. En 1999, 753 chevaux ont pris part aux 78 épreuves d'attelage jeunes chevaux, ce qui est en nette progression par rapport aux années passées (+37%), et les primes attribuées ont également augmenté.

Les épreuves jeunes chevaux en attelage en 1999

	1ere année	2eme année	TOTAL
Nb épreuves	41	37	78
Nb partants	585	168	753
Sommes distribuées	326000	126500	452500

Source :SIRE (1999),d'après France galop

Répartition des sommes distribuées dans les différentes épreuves d'élevage en 1999



Source :SIRE (1999),d'après France galop

Chaque concours comporte une épreuve de dressage et une de maniabilité en attelage simple.
 →La première permet d'évaluer les capacités du jeune cheval à se déplacer, à travailler juste ; le total des notes est sur 180 points.
 →La seconde comporte de 16 à 24 portes et se déroule sur un tracé type à la vitesse de 220 m/min. Les points de pénalités sont déduits de ceux comptabilisés lors du dressage.
 Si la note globale est supérieure à 108 points, le jeune cheval a droit à une première prime ; si elle se situe entre 90 et 107 points, à une deuxième prime ; sinon rien.

Cf annexe 2 pour le tracé des reprises jeunes chevaux.

II- L'ATTELAGE : DU TRADITIONNEL LOURD AUX MODELES PLUS LEGERS

Une race n'est pas déclarée en voie de disparition à la légère. La mécanisation , dans un premier temps, et la baisse de consommation de la viande dans un second temps, sont à l'origine du déclin de nos Lourds.

La plupart de nos éleveurs sont âgés et pour beaucoup la relève n'est pas assurée. En 1994, on se heurtait au problème de consanguinité avec des effectifs qui ne cessaient de diminuer. Sans compter que pour produire des animaux de boucherie, la sélection s'est écartée du standard de la race (ce fut le cas pour les Percherons, si bien que les Haras ont fait appel à un étalon américain pour alléger le modèle et revenir au Percheron d'autrefois). Comble inverse pour les traits moyens comme le Cob, que l'on a essayé d'alléger pour le rendre plus performant en compétition.

Effectifs des chevaux de traits pour l'année 2000 :

Chevaux de trait	
Ardennais	757
Auxois	163
Boulonnais	357
Breton	2981
Cob normand	578
Comtois	3932
Percheron	1149
Poitevin	69
Trait du nord	183
Trait	7792
TOTAL	17 961

Source SIRE au 19/01/2001

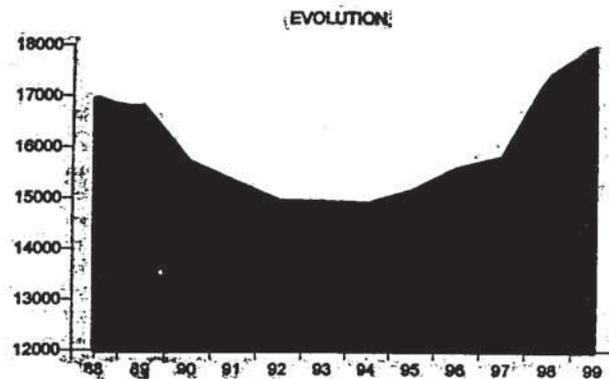
région	Chevaux de trait
Alsace	89
Aquitaine	2326
Auvergne	3096
Basse Normandie	703
Bourgogne	690
Bretagne	1566
Centre	378
Champagne-Ardenne	399
Franche comté	1424
Haute Normandie	84
Ile de France	21
Languedoc-Roussillon	599
Limousin	781
Lorraine	247

Midi-Pyrénées	2387
Nord - Pas de Calais	439
Pays de la Loire	1071
Picardie	126
Poitou-Charentes	336
Provence alpes cotes d'azur	46
Rhône-Alpes	1132
Etranger	21
TOTAL	17 961

Source SIRE au 19/01/2001.

Evolution des immatriculations sur les dix dernières années :

D'après (13) Haras Nationaux.



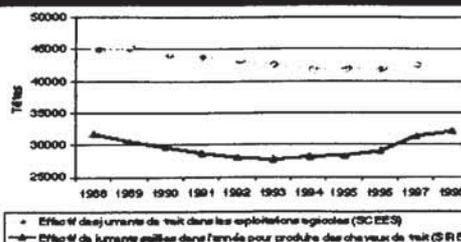
Selon les données enregistrées au SIRE à la date du 19/01/2001

Les achats d'étalons de trait et baudets nationaux en 1999

Race	Nombre	Budget alloué	Prix moyen
Trait Bretons	40	1 371 000	34 275
Percherons	10	360 000	36 000
Cob Normand	5	185 000	37 000
Trait Poitevin	3	101 000	33 667
Trait du Nord	1	32 000	32 000
TOTAL	96	3 228 000	33 625

Source : Les Haras nationaux, 2000

Evolution d'effectifs de chevaux de trait à l'élevage



1- LES NEUF RACES DE CHEVAUX DE TRAIT FRANCAIS

1. La famille des Ardennais

Trait du nord, Ardennais, Auxois constituent les rameaux d'une même race déclinée sur plusieurs régions et trois stud-books.

Tous descendent du cheval de Solutré qui vivait à l'ère quaternaire dans les bassins de la Meuse et de la Saône. Le type Ardennais est donc non seulement l'un des plus anciens, mais également celui dont l'aire géographique est la plus étendue. Ce cheval, à l'époque de petite taille (1,45 m) servira aux troupes de Jules César pendant la guerre des Gaules. Comme les autres races, il connaîtra « l'infusion » du sang oriental jusqu'au XVIII^e siècle. La Belgique, depuis de nombreuses décennies, constitue un réservoir important commun aux trois rameaux. Ces différents rameaux ont évolué en fonction de la qualité des terroirs.

Au nord, dans les riches limons de Brabant et les prairies du Hainaut, s'est développé, côté belge, un animal de stature importante, au cadre imposant (1,65 à 1,75 m), connu sous le nom de « Brabançon », mais dont l'appellation officielle est aujourd'hui cheval de trait belge. L'autre race belge, le cheval de trait ardennais, est l'héritier d'un cheval au format plus réduit (1,55 à 1,60 m), à la tête plus expressive, d'un tempérament généreux et aux membres plus secs, appelés autrefois « petit ardennais ». Entre les deux, les Ardennes du nord et la région du Condroz produisait un gabarit intermédiaire (1,60 à 1,70 m) connu sous le nom de « double Ardennais » ou « Belge moyen ».

De ce côté-ci de la frontière, le Hainaut constitue l'aire géographique de développement du Trait du Nord.

Outre l'influence du sang flamand (qui a grossi le modèle), le Trait du Nord a connu des croisements avec le Boulonnais qui ont apporté un influx nerveux et une certaine élégance. Dans cette riche plaine du Hainaut, céréaliers et betteraviers avaient besoin de gros traits attelés du matin au soir ; mais il fallait que ces gros lourds soient dociles et maniabiles. La sélection s'est opérée dans ce sens, c'est ce qui explique le tempérament agréable de ces chevaux.

Au sud, l'Auxois, autre rameau du type Ardennais, après avoir connu tout au long du XIX^e siècle des croisements avec des étalons Percheron et Boulonnais afin d'alourdir le modèle, bénéficie depuis d'apports Trait du Nord et de grand Ardennais. D'où son gabarit plus important et un modèle plus proche du Trait du Nord que de l'Ardennais.

Entre le Trait du Nord et l'Auxois, la zone d'élevage de l'Ardennais s'étend sur la Lorraine et l'Ardenne. C'est le rameau qui compte les effectifs les plus nombreux. La race a particulièrement souffert des deux conflits mondiaux, non seulement en raison des ponctions importantes mais également en raison de sa situation géographique qui la plaçait au cœur des opérations militaires.

Les éleveurs d'Auxois, d'Ardennais et de Traits du Nord peuvent inscrire les animaux de ces trois races à leur stud-book. Ainsi un éleveur d'Ardennais de la Meuse, qui achète un étalon Trait du Nord dans le Pas de Calais, peut le faire inscrire au livre généalogique Ardennais. Ces échanges, courants entre ces trois races, ont pour conséquence d'estomper les différences de modèle. Ainsi les beaux sujets mâles Trait du Nord dont la taille est inférieure à 1,63 m (donc trop petit par rapport au standard) « descendent » très souvent en Ardennais ou en Auxois où il font d'excellents étalons.

Hormis certaines différences de taille ou d'expression, on est en présence de chevaux semblables au même caractère qui a fait la force et la réputation de ces races : puissance, calme, docilité, tranquillité.

2. Le Boulonnais

Après les croisements avec le sang oriental (sang arabe et espagnol), l'introduction de Mecklembourg apportera au Boulonnais un supplément de poids, sans pour autant effacer le caractère racé et distingué de ce cheval (apporté par l'influence de l'Arabe) .Dès le XVIIe siècle, la race est connue sous l'appellation de Boulonnais.

Appelé souvent le « pur-sang » des chevaux de trait, sera-t-il victime de son succès ?

La demande est telle aujourd'hui en chevaux d'attelage dans cette race que non seulement elle se révèle impossible à satisfaire avec moins de 300 immatriculations par an, mais de plus, les chevaux vendus pour cette destination constituent autant de reproducteurs en moins pour l'élevage. Un élevage qui connaît une période critique en raison de ses effectifs particulièrement réduits : moins de 500 poulinières en activité. On ne dispose pas d'un réservoir génétique suffisant : la situation est donc préoccupante.

L'une des conséquences, c'est que le coefficient de consanguinité est en augmentation constante depuis 1970 (1% en 1970 pour 5 % en 1990 : d'où des problèmes d'avortement, de mortalité néonatale, poulains naissants aveugles ...). Pourquoi cette augmentation ? D'une part à cause de la réduction des effectifs de la population, d'autre part à cause des habitudes des éleveurs du Boulonnais.

Le livre généalogique du Boulonnais a été créé en 1886 ; aujourd'hui fermé pour les mâles, il est ouvert pour les femelles où l'inscription à titre initial peut-être effectuée si le père et le grand-père sont inscrits, et après passage devant une commission d'inscription.

On distingue aujourd'hui deux types de chevaux :

@ Le gros Boulonnais : de 1,65 m à 1,75 m pour un poids de 700 à 800 kg, il est l'héritier du grand et puissant cheval façonné au XIXe siècle par le travail des terres betteravières.

@ Le petit Boulonnais dit « Mareyeur » toisant autour de 1,60 m pour 600 kg, est l'héritier des juments mareyeuses très appréciées aux XVIIIe et XIXe siècles pour le transport rapide du poisson de Boulogne sur Mer vers Paris. L'ancre marine appliquées sur l'encolure des animaux inscrits, est un témoignage de cette époque.

La robe grise domine aujourd'hui à 90 %, alors qu'au XVIIIe les robes noire et bai étaient les plus fréquentes. Un siècle plus tard, en 1880, le gris est considéré par les haras nationaux comme un critère de pureté de la race. Les poulains uniformément alezan, évolue pour la plupart d'entre eux vers une robe grise. Le gris clair évolue vers le blanc avec l'âge.

Ce cheval au port de tête distingué trotte naturellement en équilibre, il est aussi énergique qu'endurant.

3. Le Percheron.

Née dans le région du Perche, cette race a dans ses origines des sang très différents, puisque provenant des croisements d'animaux autochtones avec des Orientaux. Dès le VIIe siècle, l'influence d'étalons arabes marque fortement les chevaux puissants de cette riche région d'élevage. Ce premier mélange fut amplifié par l'introduction, au temps des croisades, de reproducteurs arabes et espagnoles. Plus récemment encore (XVIIIe et XIXe siècles) le Haras Royal du Pin mit des étalons arabes à la disposition des éleveurs du Perche.

Le résultat est un « Arabe » grossi par le climat, la qualité du terrain et par la rusticité des services auxquels il est employé depuis des siècles.

De cheval de guerre au Moyen Age, le Percheron est devenu, avec la fin du régime féodale, cheval de culture. Trottant vite et tirant lourd, la race se développe pendant tout le XIXe siècle, répondant aux besoins de la traction agricole et des transports publics. C'est le Percheron qui desservait le service de la poste et des messageries, la fameuse compagnie des omnibus parisiens ou les brigades de sapeurs pompiers.

Vif et courageux, le Percheron actuel est tout de même plus placide que ses ancêtres orientaux. Très sociable, il est capable d'énormes efforts. Il est très apprécié à l'étranger pour ses qualités d'amélioration des races de trait et pour ses capacités en traction (course de traction au Japon) et ses présentations.

Le livre généalogique est créé en 1883, quelques semaines après la fondation de la société hippique percheronne. L'apogée de la race se situera dans l'entre deux guerres : dans les années trente, le haras du Pin entretenait jusqu'à 160 étalons Percherons ! Comme les autres races de chevaux de trait, le Percheron voit son effectif diminué depuis une trentaine d'années. Les chiffres vont remonter légèrement avec en 1966, le regroupement au sein de la société percheronne des races voisines jusqu'alors gérées de façon autonome : Trait du Maine, Trait augeron, Trait nivernais, Trait berrichon, Trait bourbonnais, Trait de la Loire, Trait de Saône et Loire. La zone d'élevage est alors étendue et le haras du Lion d'Angers vient s'ajouter aux haras du Pin et de Blois.

Le Percheron a l'avantage unique de posséder outre-Atlantique une race homologue dont les souches, développées en race pure, sont issues de son propre berceau ; en effet le stud-book américain a toujours été fermé.

4. Le Breton

Le Breton est le descendant du « bidet », cheval de petite taille provenant de croisements entre étalons arabes et juments autochtones. A la fin du moyen-âge, on note deux types de Breton : le « sommier » au nord, cheval de bât ou de culture et le « roussin » plus au sud de la Bretagne, cheval au modèle plus fin et au pied sûr. Au cours des siècles suivants de nombreux croisements ont eu lieu sans grand succès. A la fin du XIXème siècle, l'introduction de sang Norfolk (cheval anglais) et un peu de sang ardennais, a donné des résultats plus probants.

C'est le Norfolk qui est à l'origine du Postier Breton, élégant, expressif, grand trotteur. Le livre généalogique est créé en 1909 et le syndicat des éleveurs en 1920.

Au début du siècle, avec tous les croisements subis, le Breton est la race présentant la plus grande variété de types (5) :

- Le trait breton
- Le trait breton percheronnisé : disparu depuis les années cinquante
- Le petit trait breton de la montagne ou « centre montagne » : considéré comme se rapprochant le plus du bidet breton et donc inclus en 1990 parmi le Trait
- Le Postier du Léon
- Le Postier de Cornouaille.

Aujourd'hui seuls deux types subsistent : le Trait et le Postier ; mais de plus en plus les différences se réduisent au fur et à mesure que le gabarit augmente.

Le Postier s'est alourdi et se différencie moins sur le poids ou la taille que sur l'énergie et la qualité des allures (plus brillante chez le Postier), sur le tissu et sur la morphologie (le Trait a plus d'os). Le Postier a une croupe plus horizontale, une tête et une sortie d'encolure plus fières : il en quelque sorte plus « chic » que le Trait. La queue est rasée chez le Postier alors qu'elle est tressée chez le Trait.

Le livre est ouvert aux femelles possédant 75% de sang breton ; avec environ 600 inscriptions par an , le Breton est au premier rang des races de trait ; l'utilisation des étalons se fait de plus en plus hors berceau et souvent en croisement.

Le syndicat des éleveurs en collaboration avec les Haras Nationaux ont mis en place des techniques d'insémination, groupage des chaleurs, échographie...afin de s'orienter au mieux vers une production bouchère et permettre à la station de testage de Languidic de trier dès leur plus jeunes âges les étalons aux meilleures aptitudes bouchères et qualités d'élevage.

En dépit de cette orientation bouchère très accentuée, une tradition d'utilisation s'est maintenue en Bretagne : utilisation agricole dans les zones maraîchères du Tregor et du Léon, utilisation pour la pêche du goémon en pays bigoudin, utilisation festive lors des fêtes de pays où l'on est fier de sortir l'attelage traditionnel. La tradition demeure forte dans cette région. (cf partie III).

5. Le Cob

Le Cob est le dernier inscrit au rang des Lourds : seulement depuis 1976. C'est aussi le plus léger !

Le Cob est le descendant direct du carrossier normand du début du siècle qui a évolué en deux types : un modèle fin près du sang (destiné à l'époque à l'armée et à l'équitation) qui donne aujourd'hui le Selle Français, et un modèle plus lourd , plus cultural (destiné au petits travaux agricoles et aux déplacements attelés de ferme en ville à la foire ou au marché), auquel d'ailleurs on coupait la queue , le Cob.

C'est ce Cob que nous connaissons de nos jours, rustique, fort et brillant. Ces qualités (vigueur, résistance , vitesse), il les doit aux croisements successifs subis par le bidet du cotentin avec du sang oriental au moment des croisades, puis du sang des races du nord et enfin du sang de pur-sang anglais et de trotteur Norfolk. Il convenait parfaitement pour le service des diligences mais avec la disparition de ce mode de transport, l'élevage se réoriente vers la production bouchère.

La race malheureusement ne possède plus de stud-book depuis la fin des années cinquante.

La particularité de cette race est qu'un étalon Cob produit du Cob quelque soit la race de la mère.

La promotion de cette race ne tient qu'à des initiatives personnelles de quelques accroc de la race qui associe les Cobs à leur records (exemple : record du Monde de poste hongroise (conduite en équilibre chaque pied sur la croupe d'un cheval)en 1988 ; Saint-Lô / Paris en poste hongroise en 1991 avec 20 chevaux....).

Les allures du Cob en font un excellent cheval de compétition.

6. Le Comtois

Cheval de trait léger par excellence, apte à toutes les utilisations, ce « petit lutin des montagnes » est en effet la seule race à voir ses effectifs progressés depuis de nombreuses années. Alezan crins lavés, rustique, adroit (il le pied sûr en terrain accidenté), endurant, énergique, il est non seulement un bon cheval d'attelage, mais il est aussi très confortable sous la selle. Même en boucherie il est apprécié....

Sa rusticité lui permet une bonne adaptation en Montagne et une excellente valorisation des herbages (Auvergne, Alpes, Pyrénées).

Au sein du berceau de la race, persistent des éleveurs privés à côté des Haras ; ainsi les étalons de trois ans présentés au concours ont déjà fait la monte chez les éleveurs privés ce qui permet de se faire une bonne idée de cet étalon. De plus ils ont l'habitude d'être manipulés ce qui facilite le travail des agents des Haras .

Les comtois sont issus d'une variété germanique introduite par les Burgondes, qui était utilisée dans l'artillerie et la cavalerie, et a connu de nombreux apports de sang tous heureux. A partir de 1905, le croisement avec du petit Ardennais a fixé la race que nous connaissons actuellement. La majorité des chevaux du début du siècle étaient d'ailleurs rouans ou bais ; c'est dès 1945 que la race devient homogène. L'étalon qui a marqué la race se nommait Questeur (alezan né en 1937) petit-fils de Donck (Ardennais alezan crins lavés né en Belgique). En 1962 , sur les 83 étalons de la circonscription de Besançon, 34 avaient du sang de Questeur.

Le syndicat d'élevage du Comtois tient le livre généalogique depuis sa création en 1919 ; livre ouvert uniquement aux femelles. Pour les chevaux « trait », il existe une immatriculation « Comtois » si au moins trois géniteurs figurent au document d'origine.

7. Le Trait Mulassier

Depuis l'antiquité, le croisement entre âne et jument donne des mules et des mulets. L'« activité mulassière » serait apparue en France grâce aux invasions romaines.

Afin d'assainir le marais poitevin, à la fin du XVI^{ème} siècle, des chevaux brabançons sont importés et apportent leur marque à cet élevage particulier. Le stud-book de la race est ouvert en 1884. Mules et mulets sont stériles ; ce sont des Baudets élevés dans les régions de production (Poitou, Alpes, Pyrénées) qui sont utilisés pour réaliser les croisements avec les juments mulassières. Grandement menacés de disparition, les Baudets du Poitou ont connu un nouvel essor grâce à la création d'une asinerie nationale en Charente Maritime. Le but de cette asinerie est d'augmenter les effectifs des purs Baudets, de relancer l'activité mulassière ; elle a également un but pédagogique puisque plus de 1000 visiteurs s'y rendent chaque année. Leur force, leur résistance, leur endurance, leur facilité ont permis à cette race d'être très prisée pour le transport, le débardage, les travaux agricoles, le maraîchage et le travail à la vigne ; même l'armée les a utilisées comme animaux de bât.

Du XVIII^e au XIX^e siècle, la production mulassière occupait une grande place dans l'économie agricole de notre pays : plus de 18 000 mules /an voyaient le jour avant la première guerre mondiale ! Aujourd'hui seulement 10/an ont cette chance ! !

Il existait à l'époque trois types de mules :

- La grosse mule, 700 kg pour 1.60-1.70m, très prisée par les camionneurs de d'en temps.
- La mule dite espagnole, élevée dans les Pyrénées et les Alpes, elle est d'un modèle plus léger ;
- La mule de Brande, encore plus légère.

Comme tous les Lourds, le trait Mulassier a subi l'influence de la modernisation des travaux agricoles. Quelques éleveurs, aidés par le haras de Saintes, ont réussi à perpétuer la race ; race qui aujourd'hui s'exporte (Italie, Espagne, Afrique du nord, parfois Amérique du sud). Il est vrai que ces animaux font de merveilleux chevaux de bât, de bons chevaux de loisir... Réputés têtus, ils sont en fait très facile à manœuvrer !

Cf annexe 3 pour les standards et la répartition des différentes races sur notre territoire

B- AUTRES RACES LOURDES

Il n'y a pas qu'en France où les chevaux d'attelage sont menacés. Certaines races de nos voisins proches ont subi le même sort que nos lourds. Nous allons voir deux races autrefois très employées qui aujourd'hui ne persistent que grâce à des personnes soucieuses de leur patrimoine .

1- Le Frison.

Originaire de la Frise hollandaise, le Frison est l'une des plus anciennes races d'Europe ; produit d'un croisement entre l'ancien cheval continental lourd et le type celte plus léger, la race s'est enrichie en sang andalou (occupation espagnole en Hollande oblige).

Longtemps il demeura le cheval le plus apte à la guerre, puis très prisé par la noblesse aux XVIIe et XVIIIe siècle, il a failli disparaître au début du XXe (~ 1910) à cause de la modernisation des machines agricoles et la nécessité pour les paysans d'avoir des chevaux capables de tirer des charges très lourdes. L'abandon de l'attelage de prestige au profit de l'automobile y est aussi pour quelque chose.

Surnommé « handraver » (= bon trotteur), il participera à des courses de trot.

Le stud-book de la race est créé en 1879.

Leur sauvegarde est due à des passionnés hollandais et aux étalons Paulus et Prin qui furent les deux piliers de la race.

Vers les années 60-70, deuxième crise pour les Frisons car ils n'excellent pas en obstacle, grande discipline à la mode.

L'élevage en France est très réglementé et entièrement subordonné par le stud-book royal hollandais. N'est pas étalon qui veut : la sélection est draconienne ; d'où le coût élevé de ces chevaux. En 1992, on ne dénombrait en France que 533 Frisons contre 850 en 1996.

Le Frison connaît un phénomène de mode depuis les années 80 (depuis 1986, deux Frisons tirent la voiture de livraison du célèbre magasin londonien « Harrods »).

Ce cheval aux allures naturelles très élégantes, est très endurant et a une grande faculté de récupération ; son gros point faible = le galop.

En plus de ces aptitudes, il possède une étonnante faculté de compréhension qui en fait un allié de choix pour les présentations, l'attelage de prestige et de tradition...

C'est un parfait cheval de scène : il a le sens du jeu ce qui facilite le travail !

En revanche on le voit peu participer à des compétitions d'attelage pour la bonne et simple raison qu'au cours de la sélection, les éleveurs ont privilégié l'élégance à la force, la finesse espagnole au dépens de la robustesse du cheval de trait.

A la fois élégant, intelligent, docile, coopératif, majestueux, souple, cette « perle noire » à la crinière ondulée est aujourd'hui le chouchou des dresseurs et des attelers. (cf. Lucien Gruss, Bartabas..). C'est un magnifique cheval d'apparat (attelage de la reine Béatrix).

Petite anecdote : il figure même dans le livre Guinness des records puisque P J de Baer a attelé pas moins de 40 Frisons !

2- Le Shire

Les origines de ce cheval de trait britannique remontent très loin dans l'histoire.

Véritable cheval guerrier, grand, puissant, fort, il était capable de supporter le poids d'un cavalier en armure.

Du cheval guerrier, le Shire s'affine et devient plus polyvalent : cheval de labour, cheval de traction en transport. C'est au début du XXe siècle que le Shire prend sa place de cheval de prestige et de parade au sein de la société britannique.

Très maniable, d'une force herculéenne et d'une placidité à toutes épreuves, c'est le cheval idéal pour le débardage, la livraison des fûts de bières dans les grandes villes britanniques.

Comme ses congénères, il devra se battre face à la mécanisation, au modernisme. Surtout qu'en Angleterre, la population se refuse à consommer de la viande de cheval : il ne restait dans les années 50 qu'une centaine de représentants de la race. Heureusement, des éleveurs ont pris conscience du problème et ont intensifié les livraisons des fûts de bières en attelage, ainsi que les défilés de prestige, et les concours d'élevage. De nos jours la race est sauvée avec 10 000 inscrits au stud-book (créé en 1874). L'exportation vers les Etats-Unis continuent, les amateurs pouvant faire leur choix lors du rassemblement annuel des Shire à Peterborough, au nord de Londres le troisième samedi de Mars.

Depuis peu, le Shire fait son apparition en France avec la création de quelques élevages. Certes, on ne dénombre que 15 représentants sur notre territoire mais ils participent aux marathons de loisir français tel la route de vin, la route du poisson...

Certains éleveurs souhaitent même croiser des Shire avec des chevaux de sang afin de produire des chevaux spécialistes des épreuves de puissance (surtout en obstacle) comme cela se fait déjà en Angleterre.

Depuis deux ans maintenant il existe en France la « Société Française des Eleveurs et Meneurs de chevaux de race Shire » qui regroupe les propriétaires et amoureux de ces chevaux au physique impressionnant.

Cf fin annexe 3 pour les standards.

C- LES CHEVAUX LEGERS EN ATTELAGE.

Nous avons cité jusque là les Lourds utilisés en attelage, mais il ne faut pas oublier que tout cheval peut faire de l'attelage ; au grand malheur des « vrais » chevaux de trait.

Les modèles plus légers utilisés en attelage le sont surtout pour la compétition. En effet dans cette discipline, la force n'est pas primordiale, on recherche principalement des chevaux maniables, habiles et rapides.

De nombreuses races de chevaux légers participent à cette activité ; on peut citer les Lipizzans, les Selles Français, les Anglo-arabes, les Haflingers, les Fjords, les Mérens, et bien d'autres...

Leur utilisation de plus en plus accrue a peut-être participé à la chute d'effectif des Lourds mais tout ceci à cause de besoins particuliers pour devenir plus compétitif, plus performant sur les terrains.

Ccl

A ce jour les chiffres sont plutôt optimistes : les effectifs des neuf races de chevaux de trait français ne diminuent plus ! Au contraire certaines voient leur nombre de juments poulinières augmenté ce qui est signe d'une reprise de l'élevage. C'est le cas pour le Cob, le Boulonnais et le Trait du Nord.

Cette reprise reste néanmoins très fragile et il ne faut pas crier victoire trop rapidement. Certaines races comme le Trait Mulassier n'ont pas encore trouvé la vocation qui permettrait leur survie en dehors de l'Italie qui utilise les Mulets pour les transports.

« Il faut passer à la vitesse supérieure en confirmant les débouchés prospectés jusqu'à présent, en en trouvant d'autres et en structurant la profession. », paroles prononcées par Mr Pourchet, responsable de la filière trait aux Haras Nationaux.

Nous pouvons remercier les associations (Trait de génie, le Traits Volants...) et les Haras Nationaux sans qui nos gros pères ne seraient plus.

III- L'ATTELAGE : CES CHEVAUX DE TRAIT AUX MULTIPLES FACETTES

Nous venons de voir que les effectifs des différentes races de chevaux utilisées jadis en attelage sont des plus inquiétants surtout pour certaines d'entre elles. Que faire... ?

Trouver de nouveaux débouchés n'est pas un mince affaire, surtout quand pour bon nombre de personnes, l'utilisation des chevaux revient à faire un bon en arrière . Pourtant les chevaux de trait sont assez polyvalents et réservent bien des surprises.

1- COMPETITION

LES EPREUVES

- **Epreuves pour chevaux de trait**

Ce sont les mêmes épreuves de bases que pour toute compétition (cf partie I).

Le concours s'ouvre sur une épreuve de présentation, destinée à juger la qualité, la propreté, l'état général et l'impression d'ensemble de l'équipage ainsi que sa sécurité.

L'épreuve de dressage se déroule sur une carrière qui peut être réduite à 80 × 40 mètres. Il faudra affronter les reprises n° 1 bis ou 1 ter, dont les exigences principales sont : pas moyen et pas sur la main, trot moyen et trot de travail sur des voltes de 20 ou 40 mètres, et enfin, par deux fois, quelques foulées d'allongement sur la diagonale. Il faudra aussi savoir s'arrêter en X pour saluer ou pour marquer 15 secondes d'immobilité.

Pour le marathon, le parcours est divisé en deux phases : la première D parcourt 1,2 km au pas à une vitesse moyenne de 6 km/h ; la seconde E s'étend sur 8 km à parcourir au trot à une vitesse moyenne de 12 km/h. La phase E compte un maximum de cinq obstacles qui ne comprennent pas plus de 4 portes chacun.

Pour la maniabilité, il faut passer 16 portes, dont deux combinaisons, réparties sur une distance de 600 mètres à 200 m/min. (220 pour le barrage).

La catégorie chevaux de trait, en nationale 2, est ouverte aux attelages à 1 et 2 chevaux.

Pourront participer les chevaux de trait munis de papiers ; à savoir un document d'origine établi par les haras ou un document d'inscription à titre initial, qu'il est possible d'obtenir auprès du stud-book de la race auquel le cheval se rattache par son apparence. Il leur faudra aussi avoir au moins trois ans, ce qui est un an plus jeune que les chevaux de sang, mais les races de trait sont plus précoces et peuvent être mises à la reproduction à 2 ans.

Les épreuves sont ouvertes aux meneurs âgés de 12 ans minimum, détenteurs du premier degré d'attelage et munis d'une licence de 5^{ème} catégorie. Pour les meneurs détenteurs d'une licence de 4^{ème} catégorie et désirant prendre part aux épreuves « chevaux de trait », un handicap de 20 points leur sera imposé au départ. Le handicap sera porté à 30 points si le meneur est titulaire d'une licence de 3^{ème} catégorie. Les équipiers devront être titulaires d'une carte de cavalier.

Petit problème : certains équidés munis de papiers parfaitement en règle sont fort loin des critères de leur race ; il a donc fallu imposer une relation de poids et taille. Tout cheval mesurant 1 ,50 mètres devra avoir un poids minimal de 600 kg, ce poids minimal augmentera de 50 kg par tranche de 5 cm supplémentaire ; une dispense de 50 kg est accordée au sujet de moins de 4 ans chez qui la musculature n'est pas formée (il en va de même pour les Cobs).

• Autre épreuve : les marathons sur route

Ces épreuves mettent en valeur les qualités routières des chevaux de trait.

Ce ne sont pas à proprement parler des compétitions mais plutôt des activités militantes et collectives en faveur des chevaux de traits.

➤ La route du vin et des écluses se déroule de Pouilly en Auxois à Lyon ,donc 300km, sur deux jours au mois de Septembre. La composition des équipes se fait soit par race, soit par association ; 10 paires par équipes, chaque paire attelée effectuant soit 3 étapes, soit 2 étapes et une spéciale.

Le parcours est constitué de plusieurs étapes avec à certains relais des « spéciales » qui permettent au public d'apprécier encore mieux les qualités de nos lourds et au jury de départager les équipes. Pour cette route, les spéciales sont des épreuves de traction, de maniabilité, de traction de péniche, ou encore du débardage.

➤ La route du poisson a lieu toutes les années impaires depuis 1991 sur les pavés et chemin du nord de la France. Elle emprunte plus de 300km entre Boulogne sur Mer et Paris, ancien chemin des « Chasse-marée ». Depuis le moyen-âge jusqu'à la mise en place de la voie de chemin de fer entre Paris et Boulogne (en 1848), le poisson était transporté en « ballons », voiture d'attelage à deux roues qui pouvait contenir jusqu'à 4 tonnes de poisson . Les attelages tirés par des Boulonnais se relayaient tous les 30 à 40 km ce qui fait que la distance était parcourue en 16 heures.

Ce n'est que 140 ans plus tard que cette route devint une épreuve marathon : les 24 heures du cheval de trait !

Ce n'est pas une épreuve de vitesse mais une épreuve de régularité ; les équipages trop rapides sont pénalisés au même titre que ceux qui sont trop lents. L'équipe gagnante est celle qui a réalisée le maximum d'étapes dans le temps imparti. Parallèlement à la course se déroulent des « spéciales » dans certaines des villes relais : épreuve de traction, épreuve montée, épreuve de présentation, épreuve de maniabilité, trois relais chronométrés... L'itinéraire est jalonné de 22 étapes en moyenne .

Chaque équipe possède 10 paires de chevaux de trait, chaque paire ne pouvant effectuer que trois étapes maximum avec un temps de repos obligatoire de 6 heures entre chacune d'entre elles. Une caisse de poissons (symbole de la route) est chargée dans la voiture de chaque équipe et doit être amenée à bon port à Paris.

Cette course remporte un véritable succès auprès du public : près de 200 000 spectateurs ! !

➤Créés tout récemment par la DNTE, le TREC attelé (technique de randonnée équestre de compétition) vise à créer une amitié entre meneur afin que ceux-ci évoluent dans la maîtrise des techniques pour se faire plaisir en toute sécurité. Trois temps forts pour cette « compétition » : une présentation (chevaux, hommes, matériel sont inspectés) ; un parcours d'orientation et de régularité (maîtrise des boussoles, cartes IGN...) ; un parcours en terrain varié (passage de difficultés naturelles sans danger).



Deux chevaux bretons dans une prestation de halage, lors de la Route du vin et des écluses.

Les concours de tradition

Les concours de tradition sont organisés par l'AFA et se déroulent sur une seule journée. En 1999, à celui de Cuts, sept pays ont participé, plus d'une cinquantaine d'attelages étaient présents dont la moitié venue de l'étranger.

Trois épreuves composent ce concours.

La *présentation* qui a lieu à l'arrêt sur quelques minutes (~ 5min) face au jury qui juge alors harnais, véhicule, meneur, passagers, équipés .

Puis vient le *parcours routier*, sur une distance de 15 km que les chevaux (ou poneys) doivent effectuer en un temps limité différent pour chaque catégorie (chevaux, poneys, chevaux de trait, et shetlands). Cinq passages contrôlés sont prévus tout au long du parcours avec des originalités que doivent réaliser les équipages.

Enfin la troisième épreuve, qui a lieu l'après-midi, est une *épreuve de maniabilité* qui se calcule au point et au temps.

Les concours multi-classements c'est-à-dire toutes catégories confondues, proposés lors de ces épreuves, sont très entraînants pour les participants.

Malgré tout, les moyens restent limités pour l'organisation de ces concours de tradition en France (pas de prix, pas de remboursements de frais de déplacement...). Il y en a quand même une quarantaine par an qui font participés en tout environ 190 attelages.

Ces concours ont toutefois de l'avenir car ils constituent un très bon entraînement pour les compétitions autres, tout en alliant prestige, classe des équipages : c'est toute la Tradition de l'Attelage.

Les concours d'utilisation

Financés par les Haras, les concours d'utilisation sont ouverts à tous ceux qui désirent se perfectionner un peu et faciliter le dressage de leur chevaux.

Ils permettent de juger les aptitudes à la traction, et le dressage des participants. Tous les candidats doivent être munis d'un certificat d'origine.

Le contenu de ces concours varie légèrement d'une région à l'autre ; tous les chevaux subissent une épreuve de docilité (embarquement en camion, prise des quatre pieds, harnachement dans le calme...). Ils comprennent une épreuve attelée qui consiste en un parcours comprenant des portes et des figures à effectuées au pas et au trot avec des passages à l'arrêt obligatoire. Enfin, il y a une épreuve de traction soit avec un traîneau, soit avec un tronc d'arbre.

Le BIG JUMP

Peut être anecdotique mais qui a attiré un public monstre ; le Big Jump est un parcours de saut d'obstacles réservés au Lourds ! Organisé à l'improviste lors du Salon Porte de Versailles à Paris, ce spectacle a ravi non seulement le public mais aussi les cavaliers de concours d'obstacles qui se sont prêtés au jeu.

A quand la prochaine ???



D'après (5) C M n°291

2- TOURISME ET PATRIMOINE

- ***Le cheval de Trait en ville, découverte touristique***

En ville, les taches ne manquent pas pour les chevaux, ni l'enthousiasme qu'ils suscitent auprès du public ; à croire que la France redécouvre le cheval et son utilité après l'avoir mis au rancart au nom du modernisme. Nostalgie d'une vie où le rythme était plus « humain », et où les impératifs économiques n'étaient pas une priorité.

Créations de taches pour sauvegarder les races équinés, excentricités de quelques passionnés du cheval... toutes les raisons sont évoquées pour tenter d'expliquer ce phénomène.

Les hippomobiles ont un grand impact affectif sur le public : que ce soit les enfants, les personnes âgées qui retrouvent leur jeune temps, et surtout les touristes.

Beaucoup de villes proposent de nos jours des visites guidées en attelage. Quoi de plus agréable que de découvrir les richesses d'une ville au doux rythme du cheval, le cachet en est tout différent!

Exemple à Nantes, où uneoureuse de sa ville et des chevaux (Françoise Lepermetier) a fait renaître les « Omnibus de la Dame Blanche » après avoir sauver de la boucherie trois chevaux bretons.

Certains sites touristiques, de nombreuses villes (Montpellier, Poitiers , Annecy...) mais aussi des fermes proposent des promenades découvertes en voiture à cheval. C'est une autre manière de faire connaissance avec un lieu !

Au parc départemental de la Courneuve en Seine-Saint-Denis , des promenades hippomobiles ont été instaurées de Pâques à Septembre depuis 1994, grâce au concours de Luc Michelin (Association des Traits Volants)qui permet au public de découvrir le Parc dans un omnibus, copie conforme de l'omnibus parisien, tiré par trois chevaux parfaitement dressés et très calmes (5 Cob alezans et 1 Boulonnais font partie de l'équipe).

En hiver, certaines stations de sports d'hiver proposent des glisses romantiques dans des traîneaux tractés, promenades rythmées par le seul bruit des grelots. D'autres, non accessibles par route, emploient un moyen de transport original : la ville d'Avoriaz utilise près de 80 chevaux (dont une majorité de Cobs) afin que les vacanciers puissent atteindre leurs hôtels ou locations; et puis les chevaux sont plus discrets et polluent moins que les scooters des neige ! !

A Mégève, il fut un temps où dès que les voitures étaient bloquées par la neige abondante, c'étaient les calèches et les traîneaux qui transportaient tout le beau monde à leur hôtel ; quand le gel immobilisait les véhicules motorisés, les lourds approvisionnaient les chalets isolés, et transportaient le médecin au chevet de ses patients. Mais de nos jours avec les routes goudronnées bien plus facile à déneiger et les progrès de la mécanique, le problème ne se pose plus. Seul reste le charme de la promenade, doucement tracté dans des traîneaux qui rivalisent d'originalité et de couleurs. (De plus ces balades sont un excellent travail d'entraînement pour les chevaux !) (De nombreux cochers sont également agriculteurs et utilisent leur lourds pour le travail de leur terre : double utilité pour ces grands courageux).

- **Les randonnées en attelage**

La DNTE (Délégation Nationale au Tourisme Equestre) s'investit de plus en plus dans la promotion de l'attelage. Elle a mis en place partout en France des structures, relais.. pour aider les professionnels et les amateurs à pratiquer l'attelage dans un esprit de convivialité et de plaisir du tourisme.

A pied, à cheval, en attelage, les Français découvrent et apprécient de plus en plus le charme des randonnées dans un pays doté d'une richesse exceptionnelle tel que le notre. L'envie de découvrir une région autrement , de se retrouver en famille, de goûter à des plaisirs équestres différents et surtout de vivre à un autre rythme.

Différentes formules existent dans ce type de tourisme : le plus connue est la randonnée en roulotte. Inventée par les gens de voyage, elle est devenue aujourd'hui le « produit » idéal pour les vacances en famille. Pour les plus expérimentés, il existe le chariot bâché qui peut emprunter tous les sentiers.

Chevaux montés et attelés peuvent très bien faire route ensemble : l'automobile suiveuse n'est plus une nécessité !

L'attelage attire la sympathie, sachons la rendre.

- **Le ramassage des algues en Bretagne**

Peut-être anecdotique, mais faisant parti de notre patrimoine, les goémons existent toujours ! Malgré le ramassage mécanique des algues, chaque année a lieu la « fête des goémons » en Bretagne. Occasion de se replonger dans le passé, cette tradition survit grâce à des paysans soucieux de l'histoire de leur région.

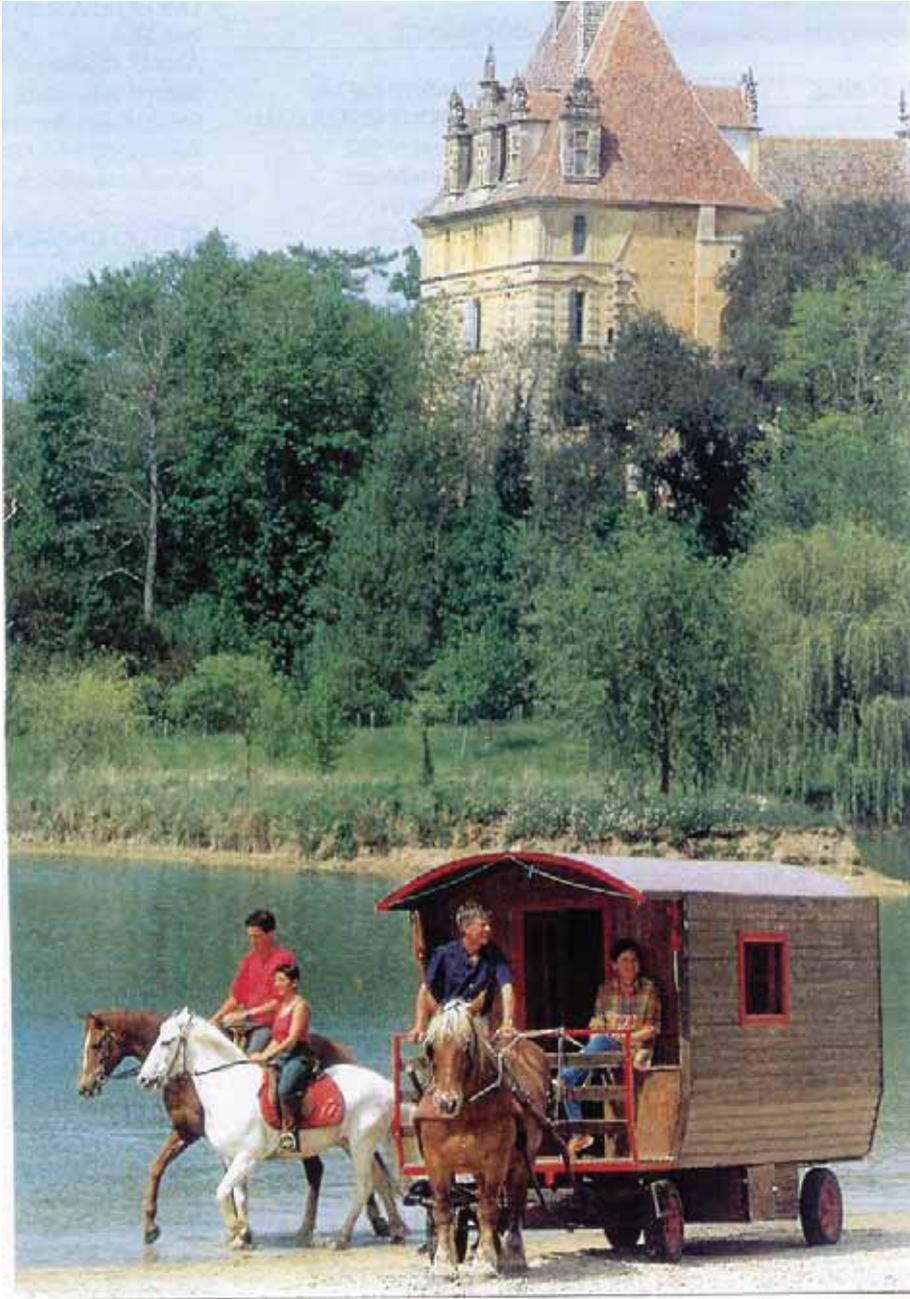
Pendant des décennies, les paysans ont collecté le goémon sur le littoral breton, aidés par les chevaux ; aujourd'hui en dehors de la fête des goémons, vous ne retrouverez qu'un goémonier dans le Finistère sud (ils n'en restaient déjà plus qu'une trentaine en 1940): Mr Lunven accompagné de sa fidèle Bobine, jument de trait de 12 ans.

Les fortes marées drainent le goémon sur les sables et les roches granitiques bretonnes ; le ramassage des goémons est une activité hivernale.

Le goémon servait d'engrais aux paysans ,ou encore était séché (afin d'en extraire l'iode) et vendu aux usines de la région qui l'utilisaient pour fabriquer des teintures ou des produits pharmaceutiques ; en 1936 la tonne se vendait 600Fr ! ! !

De nos jours ce ramassage avec les chevaux bretons est amené à disparaître, les bateaux et les séchages en usine étant bien plus efficace et rapide...





« découverte touristique à cheval »

D'après (2).

3- L'ATTELAGE DE TRAVAIL

En France, c'étaient surtout les bœufs et les vaches qui étaient utilisés en traction animale, puis au IXème et Xème siècle, l'apparition de la bricole et du collier d'épaule mettent en valeur les qualités d'adaptation et de vitesse du cheval.

Au début du XXème siècle, l'apparition de la mécanisation, la pénurie en main d'œuvre et en chevaux suite à la première guerre mondiale, font disparaître l'âge d'or du cheval.

- ***Le cheval au champ***

Il fut un temps dans nos campagnes où seuls les chevaux tractaient les lourdes machines agricoles.

Quel intérêt d'utiliser des chevaux de labour alors que le modernisme nous a apporté de « superbes » machines ? ? ?

Pour un jeune agriculteur, s'endetter devient hasardeux , or le matériel coûte cher ! En agriculture le cheval peut tout faire : labourer, semer, herser, faucher, transporter...

Certes on ne va pas revenir à la traction animale, mais dans certain cas le cheval représente une bonne éventualité. Une répartition ingénieuse avec le tracteur permet de le rentabiliser au mieux.

La traction agricole traditionnelle n'a pas disparu en France et connaît même un regain d'intérêt surtout de la part de certains types d'exploitation. Dans l'agriculture « bio », très à la mode , le cheval s'inscrit dans une dynamique et une logique qui dépasse le travail agricole.

Quelques éleveurs utilisent leur chevaux « aux champs » ce qui les met en condition pour les concours et les présentations.(exemple : J P Barré utilise ses Boulonnais pour ses travaux de culture, J L Cannelle ses Comtoises pour transporter le lait de ses Montbéliardes à la coopérative et tous deux ont de bons résultats en concours).

Pour des surfaces de moins d'un hectare le cheval s'impose naturellement : c'est le cas en Bretagne pour les cultures maraîchères de choux-fleurs et d'artichauts, dans le Nord pour les endivières, et en Touraine pour les asperges. En se promenant dans quelques vignes, on peut encore apercevoir un Percheron, un Ardennais, un Auxois, ou un Comtois entre les ceps.



Un semoir muni d'un avant-train est parfaitement opérationnel.

Derrière le semoir, la herse.



d'après (25).



Un épandeur d'engrais fabrication maison, chez Jean-Pierre Barré.

Vaillante de Germinies, Trait du Nord, appartenant à son naisseur René Dujardin, au travail sur l'exploitation légumière : la jument est conduite au cordeau.



- Le débardage

Débardeur : c'est un travail écologique qui permet d'extraire le bois des forêts sans détruire le milieu naturel ; c'est l'utilisation du cheval attelé pour déplacer et transporter le bois à extraire afin de rendre l'environnement plus sain ; c'est respecter la nature grâce à un travail attelé qui maintient le milieu de vie des animaux sauvages.

En France, une vingtaine de débardeurs professionnels travaillent régulièrement : ils sont beaucoup plus nombreux en Belgique et en Allemagne où gestion des forêts et préoccupation écologique tiennent une grande place.

Le cheval ne rivalise pas avec les engins mais les complète. En effet il passe sur les terrains accidentés, humides ou marécageux et dans les forêts à éclaircir là où les jeunes arbres sont trop serrés. Il a une adhérence presque parfaite sur tout type de sols alors qu'un tracteur peut perdre jusqu'à 70% de sa puissance. Certes il n'occasionne aucun dégâts aux arbres, ni au sol mais ses performances sont loin d'être aussi bonnes que celles des engins.

Le cheval a la capacité de doser ses efforts, cette souplesse dans sa puissance et donc dans sa dépense d'énergie est digne des « machines » les plus sophistiquées ! !

En France, les milieux forestiers sont encore réticents quand à l'utilisation des chevaux en débardage ne considérant qu'une vision à court terme : le coût du débardage à cheval est de 10 à 20% plus cher que celui avec des engins. Mais si on essaye de chiffrer les dégâts occasionnés par les engins et les conséquences pour l'avenir, le cheval devient concurrentiel. De nos jours dans notre pays, la solution est entre les mains des pouvoirs publics ou des collectivités locales mais rien n'est très initiatif.....

Pourtant les démonstrations organisées par l'ONF en Ile de France montre un intérêt croissant de la part du public. C'est d'autant plus dommage que le débardage est certainement la discipline dans laquelle le cheval de trait peut exprimer au mieux ses qualités : force, docilité, soumission, initiative, intelligence, adresse, le tout dans le calme.

Pourquoi un retour à cette technique ?

- *Avantage pour la forêt* : → pour faire passer des engins, on est obligé de faire tomber des arbres sains qui auraient pu être des arbres d'avenir ;
 - les engins peuvent causer des blessures aux troncs sur pied et entraînent donc une dépréciation du bois ;
 - les sols souffrent beaucoup moins du passage des chevaux que du passage des engins.

Terrain	Peuplement	Protection Accueil du public
<ul style="list-style-type: none"> • sol : tourbière, sol limoneux, plancher argileux • pente • rochers, fossés, talus • bord de rivière : prés humides, lit de rivière • sentier impossible au tracteur 	<ul style="list-style-type: none"> • peuplement dense : première éclaircie à faire, première éclaircie en retard ; • régénération à épargner • volume total à débarder inférieur au seuil de rentabilité du tracteur • arbres non ébranchés à amener vers une ébrancheuse. 	<ul style="list-style-type: none"> • ne pas abîmer les chemins • ne pas gêner les hommes qui viennent chercher un repos en forêt • espace où les moteurs sont interdits • zone protégée (quiétude de la flore et de la faune).

Contraintes d'exploitation de la forêt pouvant induire l'utilisation du cheval pour le débardage. (Thiry 1994).

- *Avantage pour le débardeur* : faiblesse des investissements et des frais de fonctionnement pour le débardage attelé ; le cheval peut être utilisé à d'autres fins, et permet un travail au calme où les erreurs d'inattention sont sans grandes conséquences par rapport au travail avec des engins ; de plus les Haras nationaux subventionnent l'utilisation des chevaux de trait sous forme de primes (~30% du prix du cheval).

Avec la tempête du mois de Décembre 1999, bon nombre de forêts ont subi d'importants dégâts. La machine et le cheval ont pu dans certaines régions mener le travail de front ce qui a facilité et accéléré le travail de débardage , surtout dans les zones peu accessibles.

Prenons l'exemple du Domaine national de Saint-Cloud qui a signé en 1996 une convention avec l'association Espaces (association, loi 1901 créée en 1994, sur le concept de l'insertion par l'écologie) pour l'entretien des 187 ha boisés du parc. Il s'agit en fait d'un chantier école annuel offrant une formation de bûcheron- élagueur à des jeunes précarisés (le cheval de trait, outil de réinsertion, cf plus bas) sur des contrats emploi- solidarité. Après mise à l'essai, le débardage à cheval a été intégré en 1998, la valorisation du site n'en a été que meilleure.

Ce chantier a plusieurs avantages :

- *entretien écologique des bois trop denses et donc menaçant pour la sécurité des visiteurs ;*
- *c'est un chantier école ;*
- *l'animal au travail représente un facteur de restauration paysagère et écologique, les démonstrations ont un grand impact sur le public .*

Vu le succès de cette démarche, les organisateurs prévoit d'organiser des promenades en calèches sur le parc.

Nous pouvons également nous intéresser au bois de Vincennes qui depuis le 16 Octobre 1998, possède au sein de son équipe de gestion forestière, deux Ardennais. Ces chevaux fournis par les Haras Nationaux ne chôment pas : hersage des pistes cavalières, débardage du bois de chauffage, enlèvement des feuilles accumulées contre les grilles des rivières, apport de copeaux de bois dans les cuvettes d'arrosage d'arbres, ramassage des ordures dans la zone pique-nique, arrosage des hautes tiges nouvellement plantées...

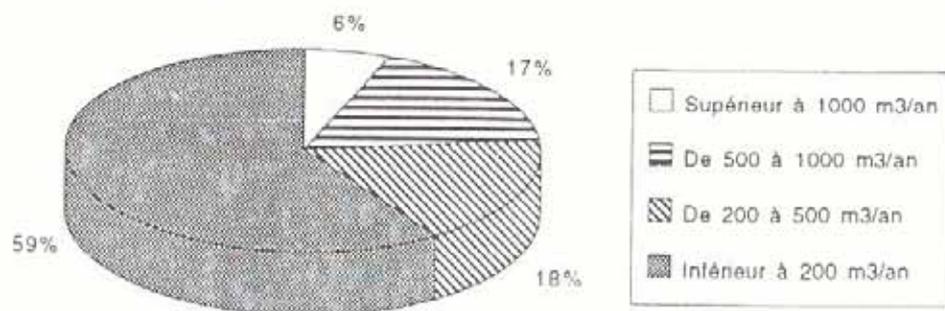
Pour ce projet, qui a tout de même mis 4 ans pour aboutir, trois conventions ont été signées, une avec les Haras (fournisseur des chevaux), une avec la garde républicaine (puisque c'est elle qui fournit les maréchaux ferrants), et une avec le zoo de Vincennes (il s'occupe des prestations vétérinaires avec si gros problème transfert sur l'école vétérinaire d'Alfort (ce fut le cas en décembre 1999 lorsque l'un des chevaux a été gravement blessé suite à la tempête)).

Ce projet nécessite une équipe polyvalente, et l'acquisition d'un troisième cheval est envisagé, en effet d'un point de vue écologique, pédagogique et pratique, il remporte un grand succès.

D'après (25).

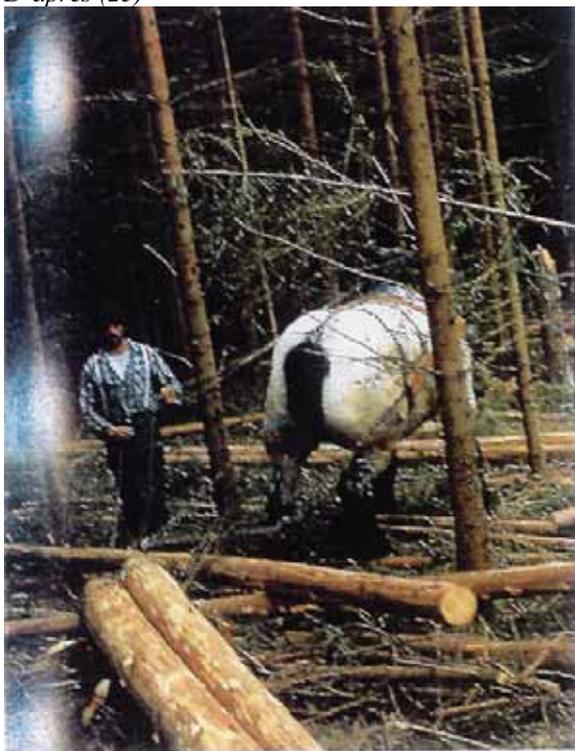


Deux des juments comtoises des services forestiers de la ville de Strasbourg.



Volume confié annuellement à des débardeurs travaillant avec des chevaux

D'après (33) Thiry 1994



Le cheval peut se faufiler aisément entre les arbres.

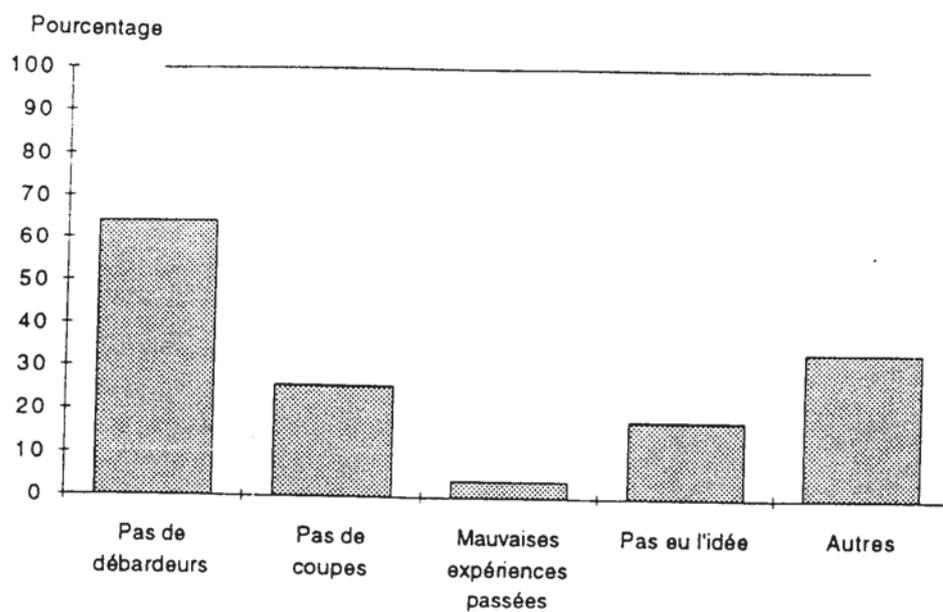


Démonstration de débardage en Haute-Marne dans le massif du Der.

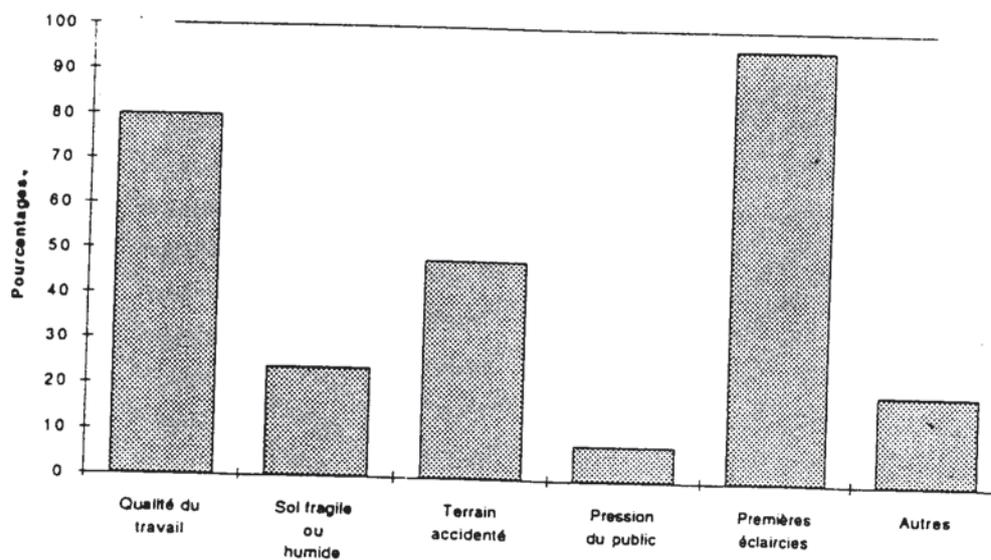
Le désencrouage : le cheval permet de déplacer l'arbre abattu, mis en équilibre précaire.



D'après (33) – Thiry 1994



Les raisons pour lesquelles les forestiers n'emploient pas de débardeurs à cheval



Les raisons pour lesquelles des forestiers ont fait appel au cheval

Le cheval peut être agent de développement rural ; en effet certaines régions connaissant aujourd'hui un phénomène de désertification, tentent de lutter en adoptant un plan de diversification, notamment vers le tourisme rural et la pluri-activité ; le débardage à cheval semble intéressant dans ce cadre : le débardage se fera en hiver et en été les chevaux participeront au tourisme et aux exploitations agricoles. Le débardage à cheval permet non seulement de conserver le patrimoine de nos races mais aussi à un rôle dans le développement rural. Une activité de ce genre permet également le maintien de certains corps de métiers tels maréchaux, bourreliers, dresseurs...

Les Haras nationaux dans leur mission de préservation des races d'équidés participent activement à toutes ces possibilités.

- **Le cheval, employé municipal**

Créations de taches pour sauvegarder les races équines, excentricités de quelques passionnés du cheval ? Les chevaux peuvent eux aussi travailler pour la ville.

En ce qui concerne nos Lourds, il faut aller à Saint-Pierre sur Dives dans le calvados, ou à Rambouillet dans les Yvelines pour voir des chevaux de trait employés municipaux.

Employés à la mairie, Uranie (Percheron ; à Saint-Pierre sur Dives), Bomynois et Dartagnan (Boulonnais ; à Rambouillet), Duchesse (Breton ; à Rennes) entretiennent les espaces verts et servent au nettoyage des villes : moins chers qu'un camion et moins bruyants, ces attelages ont su parfaitement s'intégrer à la ville moderne.

A Saint-Pierre sur Dives, ville d'une région imprégnée par le cheval, l'idée d'intégrer un cheval à l'équipe municipale a été lancée en 1993 par l'adjoint au maire, moment où l'environnement et le « tout patrimoine » sont de mises. Malgré le refus d'aide des Haras (Opération club hippique oblige), Uranie repérée lors du concours annuel de modèles et allures des Percherons à Lisieux, a pris son nouveau poste, développant un véritable engouement par les médias. Le technicien travaillant avec la jument s'est pris au jeu et est devenu meneur, éleveur et a adhéré au réseau local d'attelage de loisir et de petite compétition assurant par le biais des concours d'attelage, la promotion de la traction chevaline municipale.

En 1995, le projet a bien failli être abandonné lors du changement de municipalité mais la popularité et les remontées médiatiques ont été si fortes qu'Uranie est toujours là.

Néanmoins il faut être conscient que ce genre de démarche ne peut pas être valable dans toutes les villes. Le retour des Lourds en ville ne peut avoir lieu que dans des communes moyennes ou dans des agglomérations possédant d'importants espaces forestiers (comme Strasbourg) ; on imagine mal deux Lourds attelés, employés municipaux en plein Paris ! !

Les municipalités manquent tout de même de volonté pour réintégrer les chevaux en tant que cantonniers. Pour les quelques exemples cités, il a fallu toute la conviction de maires amoureux des chevaux pour que les assemblées acceptent ces projets. En effet, certains élus considèrent l'utilisation du cheval de trait comme un retour en arrière, comme une gêne à la marche en avant du progrès, et puis quelle nuisance que de trouver du crottin sur le bitume citadin ou de rouler à 20 km/h ! !

D- LOISIRS

- *Le cheval de trait, cheval de club hippique.*

Le cheval de trait a toute sa place dans un centre équestre. Véritablement polyvalent, il peut être à la fois cheval de voltige, d'attelage, de promenade, d'initiation... Plus placide qu'un autre, il s'attirera la sympathie des jeunes cavaliers ; franc, docile et fiable, le Lourd est un très bon cheval de reprise qui met en confiance. Il deviendra vite la mascotte du club.

De plus il peut remplacer avantageusement le tracteur pour sortir le fumier, transporter la paille, le foin, herser la carrière et le manège....Qui dit mieux pour un seul et même cheval !!

Afin de promouvoir le cheval de trait en France, les Haras Nationaux ont lancés en 1993 l'opération « un cheval de trait par centre équestre » . Ce projet qui paraissait pourtant prometteur n'a pas eu le succès attendu. En effet , dans la majorité des cas les clubs ont préféré utiliser leur subventions pour renouveler leur cavalerie, et puis rare sont les moniteurs qui ont une formation en attelage.

D'après (25).



- *Les spectacles*

Les parcs d'attraction

A Disneyland Paris, l'attelage est de mise. Dans la « pony farm », 14 traits sont attelés régulièrement (11 Percherons et 3 Comtois).

Le travail des Percherons, c'est le tramway et la parade : ils passent dans Mainstreet tous les jours, voir même trois fois par jour en pleine saison , sous le regard ébloui du public. Chacun travaille environ 2 h 30 par semaine et peut tirer jusqu'à trois tonnes et demies quand le tramway est plein. Force, habileté, et docilité du Percheron en font la race idéale pour ce métier au cœur de la foule. Ils sont pour cela bien préparés non seulement à cause du bruit mais aussi pour leur déplacement au milieu des rails à des allures calmes et aux nombreux arrêts qu'ils doivent effectuer.

Les juments comtoises ont leur propre spectacle où elles tractent un traîneau.

Le cheval a une grande importance au sein de ce parc : pour le ranch « Davy Crocket », pour le tramway, pour les parades, pour la diligence du « Buffalo Bill's show ».....

Nos lourds attirent encore du public, et c'est tant mieux !

Et il en est de même au parc Astérix, où des Lourds tirent les chars de César....

Les tournages cinématographiques

Lors du tournage d'un film d'époque, il est de mise d'accorder certes les acteurs mais aussi les décors et accessoires à l'époque où est censé se dérouler le film. Que ce soit dans les champs ou devant une calèche, nos Lourds retrouvent leur rôle du passé pour le temps d'un film. Si nous ne prenons pas soin de notre patrimoine, comment pourrons nous allier de nouveau pour un film, force et tradition, travail et prestige.

On peut citer et remercier les réalisateurs du film «Le Comte de Monté-Cristo » pour les magnifiques attelages qui ont été utilisés dans ce film.

Nous avons pu apprécier sur nos écrans, un film spécialement tourné sur l'attelage (« Cavalcade ») et qui nous a plongé dans le monde des compétitions d'attelage : une façon détournée de faire découvrir l'attelage ? ?

Les animations équestres

Les chevaux de trait sont des animaux très dociles, même si leur corpulence ne leur permet pas de participer à des concours de dressage, rien ne les empêche après un débouillage adapté de pratiquer des figures de dressage ! Quoi que de plus surprenant de voir évoluer un Percheron sur une carrière de dressage en rênes longues, monté, et même en liberté guidé simplement par un foulard. C'est un des exploits que réalise Roland Brossard lors de ses représentations.

Comme quoi les chevaux d'attelage peuvent en faire des choses !!

Il peuvent être de très bons chevaux de cirque aussi bien dans des numéros qu'en voltige ou ils excellent.

Beaucoup plus proche de leur domaine, des professionnels proposent également des calèches, des fiacres, et autres voitures pour les festivités locales, pour les kermesses, pour les mariages....Une autre façon de faire revivre les chevaux d'attelage : le cheval de trait doit se partager avec le plus grand nombre pour faire perdurer notre histoire, notre culture !



Lucien Gruss montre combien un « lourd » peut être léger !

D'après (25).

- **Le cheval de trait, cheval de réinsertion**

Il est reconnu que dans certains cas, le cheval représente un excellent outil de communication ; il est en quelque sorte un médiateur entre des personnes en difficulté et des adultes.

L'animal n'a en effet aucun préjugé par rapport à un individu, mais il répond face à une situation donnée, c'est lui qui impose les règles. Avec un cheval, on ne triche pas ; si on ne respecte pas les règles, on se met dans une situation périlleuse.

Le cheval est donc un animal qui permet de se discipliner.

De plus c'est un peu un miroir du comportement : il ne devient méchant que si on est agressif envers lui, et au contraire il sera câlin, si on s'occupe affectueusement de lui. Le cheval peut répondre à un besoin affectif car un lien se crée entre lui et son cavalier.

C'est pourquoi le cheval, animal mythique qui fascine beaucoup et qui impose naturellement le respect, peut permettre à des jeunes en difficultés de se réinsérer dans la société.

C'est en tout cas l'action menée par les « Attelages du Londel » sur la colline aux oiseaux près de Caen.

Créé en 1995, grâce à un éducateur passionné d'attelage (Michel Bisson), les « attelages du Londel » constituent un dispositif d'insertion mis en place par le centre horticole du Londel ; ils ont obtenu en 1999 le statut de plate forme d'insertion permanente dans l'agglomération caennaise.

Ces attelages sont une unité de travail liés à la protection de l'environnement, à la conservation du patrimoine et à sa valorisation où il s'agit d'effectuer des tâches liées aux emplois verts.

Chaque année, les attelages accueillent 12 personnes (en difficulté) ayant un contrat de 12 mois ; du débroussaillage des chemins aux nettoyages des plages tout est bon à prendre. Ils organisent durant l'été, des visites du parc de la colline aux oiseaux, ancienne décharge métamorphosée en grand jardin. Pour Mr Bisson , « ce qu'il l'intéresse ici est de voir ces jeunes aider les vieilles dames à monter sur la calèche plutôt que de les dépouiller de leur sacs ; ils sont responsables des gens qui sont sur la calèche, ils ont quelque chose à transmettre : un savoir oublié par les gens qu'ils chargent, et qu'eux ont retrouvé ». De plus, face à la jument perchonne de 8 ans que les Attelages possèdent, la force n'est pas de rigueur : « un cheval de 900kg, ça ne peut que marcher, c'est un support affectif énorme...Le rapport à la violence et à la force : j'ai quelqu'un de plus fort en face de moi, je dois me maîtriser pour l'utiliser ».

Quand la jument fait n'importe quoi, les éducateurs savent qu'il y a une tension au sein du groupe ; il faut alors la reprendre en main, et remettre les choses à leur place.

Cette jument qui fait de l'éducatif, est l'exemple même d'une aide à repérer les limites à ne pas franchir.

5- BOUCHERIE.

Alors que les effectifs nationaux de nos « Gros Pères » diminuaient, une des solutions rapides pour promouvoir l'élevage de nos lourds a été la « viande de cheval ».

Le débouché « boucherie » a permis une reprise active de l'élevage des races de trait menacées d'extinction : quelle anecdote, nous avons sauvé nos Lourds en en faisant des biftecks !!!

Néanmoins nous avons dénaturé les races originales ; la sélection a fait que les modèles se sont alourdis. Aujourd'hui que ce soit côté travail ou côté santé, nos lourds pâtissent de leur obésité.

Le cheval a une image d'animal du terroir : point positif.

Il faut quand même noter que l'élevage chevalin (surtout les chevaux de trait) participe à l'occupation de l'espace rural et à la mise en valeur de zones herbagées à faible valeur agronomique menacées de défrichement ou de déprise.

Cette viande est très appréciée non seulement pour ses qualités gustatives mais aussi pour ses propriétés car elle est naturellement riche en protéines et en fer, et pauvre en lipides avec toutefois une proportion importante d'acides gras insaturés. Les médecins nutritionnistes la conseillent dans certains types de régimes alimentaires pour les personnes diabétiques, les cas d'hypercholestérolémie, ou encore en cas d'obésité.

Cette viande doit se consommer très fraîche en raison de sa maturation rapide(dès le deuxième jour d'abattage) ; il est donc important de ne pas conserver un morceau de viande de cheval plus de quelques jours dans son réfrigérateur ; même cuit il faut suivre la même consigne !

• Qui sont les consommateurs de viande de cheval ?

Le cheval est une viande « d'habitué » ; lorsqu'on demande à ces personnes « pourquoi mangez-vous du cheval ? », elles répondent le plus souvent :

- parce qu'elle est bonne pour la santé
- parce qu'elle a un goût agréable
- parce qu'elle est tendre
- parce qu'elle permet de varier les menus
- parce qu'elle n'est pas grasse
- parce qu'elle est bonne pour les enfants
- parce qu'elle est naturelle
- parce que son prix est abordable
- parce que c'est une habitude
- parce qu'elle laisse peu de déchets....

Dans la plupart des cas, les consommateurs préfère la viande rouge, viande qui provient des carcasses de chevaux de sang, la chair des chevaux lourds étant plus pale, elle attire moins le consommateur.

Une carcasse de cheval fournit davantage de morceaux « nobles » car elle offre plus de muscles tendres. Quoi de mieux qu'un bon cheval « rembourré » pour trouver de beaux morceaux à déguster !

Une des causes principales de non consommation de cette viande est l'affectivité que l'on porte à ces animaux nobles que représentent les chevaux. D'autres vous dirons que tous les

goûts sont dans la nature, d'autre qu'elle est trop chère, qu'elle se conserve mal, , qu'il n'y a pas de boucherie chevaline à proximité, qu'elle expose à des risques d'intoxication, ou tout simplement qu'ils ne savent pas la cuisiner... En effet , il y a un certain manque d'information envers la viande de cheval. De plus cette viande est proscrite dans les restaurants collectifs, les enfants n'ont donc pas l'occasion de la découvrir.

- **La filière chevaline en France**

Depuis longtemps le cheval est gibier puisqu'il est représenté sur les tableaux de chasse des parois des grottes de Lascaux, pourtant , en France seulement 40% des français mangent de la viande de cheval.

De longue date, la viande chevaline est la moins consommée en France ; sa position n'a cessé de chuter ces dernières années ,néanmoins son image a tout de même remonté un peu ces derniers temps avec les soucis qu'on subi les autres filières.

Espèces	1988	1993	1998	1998/1998	Conso 98 per capita*	Prix moyen de vente en 1998
Gros bovins	1369	1336	1304	-4.7%	21.7	60.0F/kg
Veaux	326	308	292	-10.4%	4.8	72.4F/kg
Ovins	287	317	295	+2.8%	4.9	56.9F/kg
Porcins	2013	2076	2185	+8.5%	36.2	33.9F/kg
Equidés	60	42	34	-43.3%	0.6	73.1F/kg
Total	4055	4079	4110	+1%	68.2	51.9F/kg
Volailles	1087	1235	1430	+31.6%	24.2	33.9F/kg

La consommation des viandes en France 1988-1998.

(OFIVAL)

Chiffres exprimés en 1000tec pour la consommation globale.

* en kg/carc

La viande de cheval, non consommée en restauration, handicapée par son coût élevé, et par les réticences culturelles, ne représente aujourd'hui que 2% des achats de viande (hors volailles) des ménages, avec cependant une stabilisation sur la période 1996-1998 grâce à un léger sursaut dû à la crise de l'ESB.

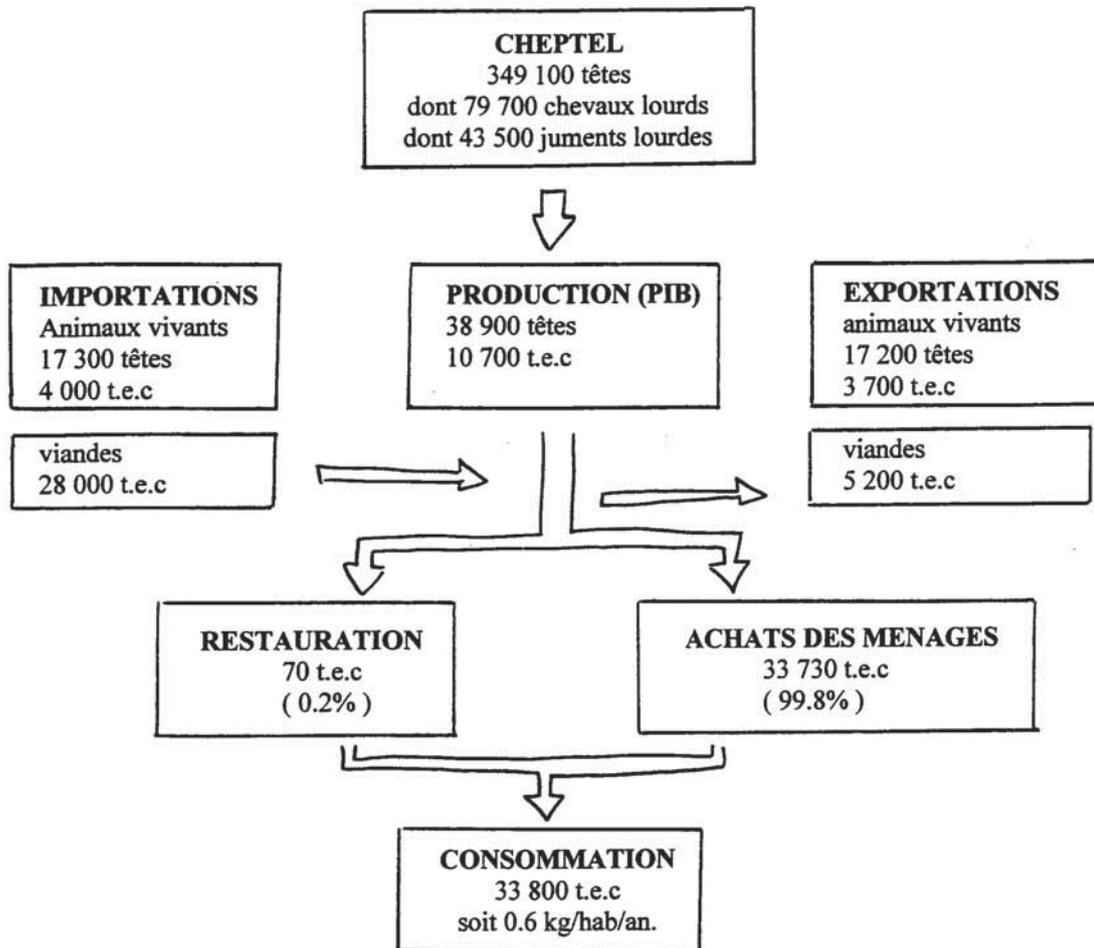
La filière française est scindée en deux : les importations et la production qui cohabitent mais qui s'ignorent !

La filière importation assure 90% de la consommation des français ; elle a pris le relais d'une production française issue principalement des chevaux de trait condamnés par la motorisation (1^{er} débouché de survie des lourds).

La filière de production française (chevaux de trait et chevaux de réforme) s'est orientée vers les exportations en vif depuis 15 ans, ne conservant que 10% du marché français (que pour les bouchers chevalins).

L'abandon du marché français par la production française a renforcé l'image du « cheval = viande rouge », la totalité des importations provenant de chevaux de selle, et rendant ainsi une réintroduction des poulains issues des races lourdes plus difficile sur notre marché.

LA FILIERE FRANCAISE DE VIANDE DE CHEVAL.



Données estimées pour 2000
t.e.c = tonne équivalent carcasse
PIB = production indigène totale
CIB = consommation indigène totale.

D'après OFIVAL 2001.

La production :

A partir d'un cheptel estimé à 349 100 têtes dont 79 700 chevaux lourds, la production française est stabilisée.

Le soutien apporté aux races de chevaux de trait ne s'est pas accompagné d'une relance effective de la production, car celle ci souffre de plusieurs handicaps : le patrimoine hétérogène de nos races, dont sont issus des produits inadaptés au marché français (en fournissant les Italiens, la production française a perdu de vue son propre marché) ; les élevages sont dispersés, et de faible taille ; la saisonnalité n'est pas suffisante ce qui nécessite une repousse (stockage sur pied ou méthode d'engraissement des poulains pour la boucherie). Or l'engraissement des poulains n'est plus rentable malgré les aides à la repousse et à l'allotement (500 à 600/tête).

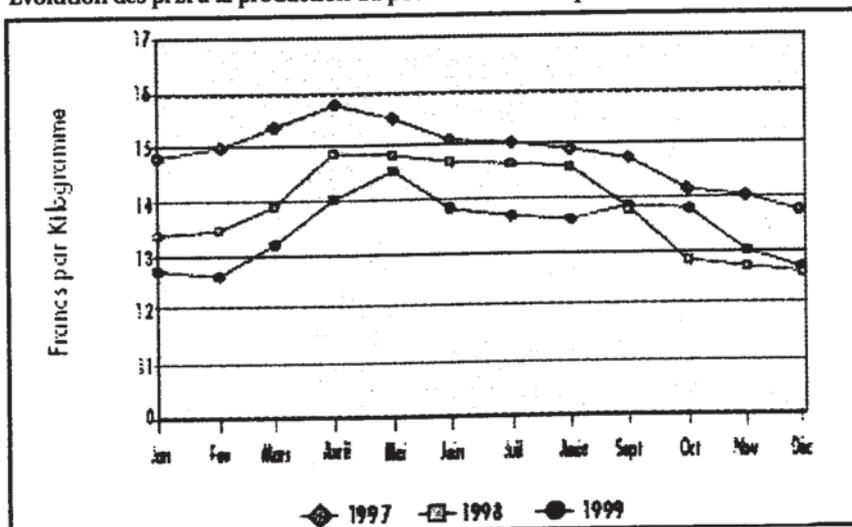
En 1998, le marché français était approvisionné à 80% par l'importation de viande et à 20% par l'abattage français. Cet abattage est très dispersé sur notre territoire.

37500 chevaux ont été abattu en France en 1998 ; les prix moyens du kilo de cheval à la production (entrée d'abattoir) sont les suivants :

Année	Animaux jeunes			Chevaux d'âge	
	Laitons	Poulains lourds		Races lourdes	Races légères
	Extra	Extra	Bon	Extra	Extra
1996	19.38	17.07	15.15	13.35	18.17
1997	18.17	16.79	14.78	13.13	18.05
1998	15.89	15.67	13.81	11.72	15.96
1999	16.60	15.18	13.45	11.20	16.45
% 99/98	+ 4.5	- 3.1	-2.6	-4.4	+3.1
45 prem sem 99	17.78	15.40	13.59	11.35	16.68
45 prem sem 00	18.05	15.77	13.69	10.63	16.23
% 00/99	+1.5	+2.4	+0.8	-6.3	-2.7

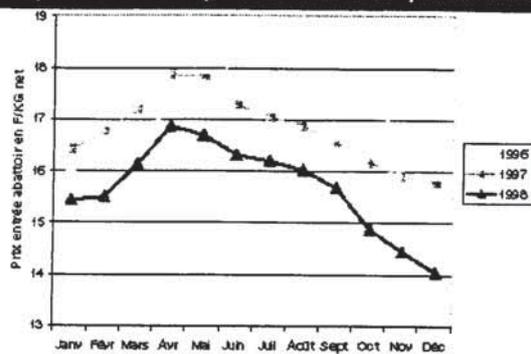
Prix à la production. Source OFIVAL. Mars 2001.

Evolution des prix à la production du poulain de bonne quaute

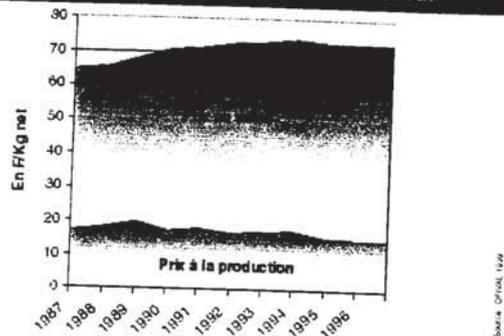


Source : Douanes, 1999

Evolution des prix à la production du poulain lourd de qualité bonne



Evolution comparée des prix à la production et au détail de la viande de cheval



D'après (13) H.N.

Les importations :

Les chevaux vivants proviennent essentiellement de Pologne, puis d'Allemagne, et de Belgique ; 73% des viandes proviennent des pays tiers (Etats-Unis, Argentine, Canada étant les plus importants).

Les exportations :

Les exportations qui se montaient à 4606 tonnes en 1998, sont à 93.5% destinées aux pays de l'union Européenne (valeur de 115.1 millions de francs) ; le prix des chevaux à l'export se situaient entre 5.57 et 6.76 Fr/kg pour les chevaux de trait de réforme et entre 8.25 et 9.44 Fr/kg pour les poulains (source OFIVAL).

La distribution :

La distribution de la viande chevaline se fait à 50/50 entre les boucheries chevalines et les GMS (1500 points de vente). Ce secteur artisanal est concentré sur deux régions en particulier, la région parisienne et la région Nord/ Picardie mais la profession vieillit. Les GMS, confrontée à l'interdiction de viande de cheval hachée préparée à l'avance, ont opté pour un approvisionnement à 95% en muscles sous vide d'importation.

Le prix moyen en boucherie s'élevait à 79 F/kg et en grande surface à 67 F/kg en 1998, il s'élève à 81.70F/Kg chez les bouchers, à 68.60F/kg dans les supermarchés et à 70.60 F/kg dans les hypermarchés en 2000

L'indice des prix à la consommation était en progression de + 1.4 % entre 1997 et 1998 (contre + 0.8% pour celui des viandes de boucherie en général). Début 2000 le panel SECODIP a constaté une légère augmentation du prix moyen d'achat des ménages pour la viande chevaline +1.8% mais moins élevée que celle des autres viandes (bœuf +2.2% ; ovin +3.5% ; poulet +4.4% ; dinde +5.9% ; porc +8.8%).

La consommation intérieure contrôlée de viande chevaline s'élevait en 1998 à 0.6 kg/an / habitant contre 26.4 Kg/ an / habitant pour le viande de bœuf.

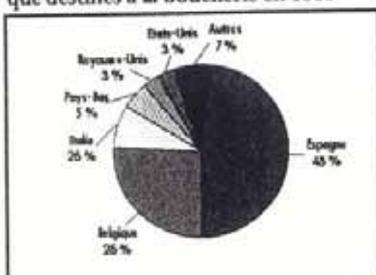
La consommation de viande chevaline est donc nettement supérieur à la production en France ; Le taux d'autoapprovisionnement n'était que de 28% en 1998 ; les importations sont fonction de la consommation, et la France exporte (principalement sur le marché italien,) une viande blanche peu appréciée des français, tandis qu'elle importe de la viande rouge.

Les chiffres du commerce extérieur français d'équidés en 1999

	Importations	Exportations	Balance commerciale
Viandes (en tonnes)	26342	4803	-21539
Viandes fraîches, réfrigérées ou congelées	26313	4781	-21532
Autres viandes	29	22	-7
Animaux vivants (en têtes)	16093	14746	-1347
Animaux vivants destinés à la boucherie	7 489	1 754	-5735
Autres animaux vivants	8 604	12992	4 388
Valeur des échanges (en milliers de F)	1 286 132 F	836 204 F	- 449 928 F
Viandes	629 833 F	131 442 F	- 498 391 F
Animaux vivants destinés à la boucherie	325 29 F	8028 F	- 24501 F
Autres animaux vivants	623 770 F	696 734 F	72964 F

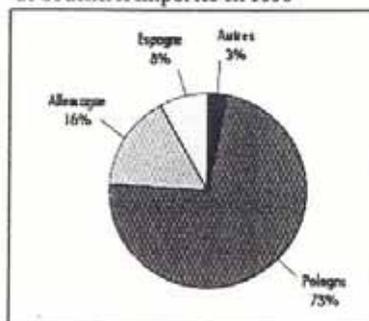
Source : Douanes, 2000

Importations d'animaux vivants autres que destinés à la boucherie en 1999



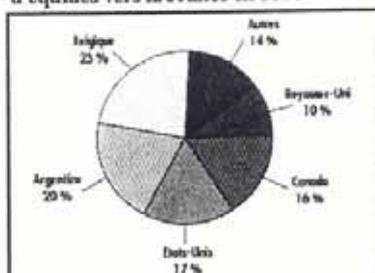
Source : Douanes, 2000.

Origine des chevaux vivants de boucherie importés en 1999



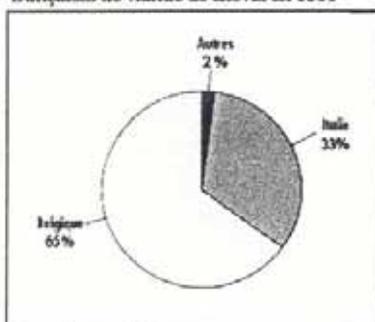
Source : Douanes, 1999

Principaux pays exportateurs de viandes d'équidés vers la France en 1999



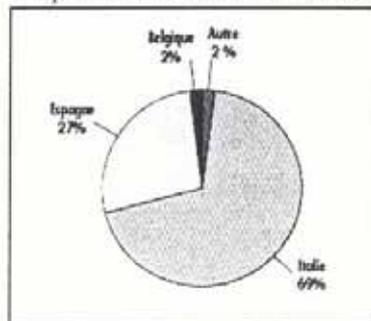
Source : Douanes, 2000.

Pays destinataires des exportations françaises de viande de cheval en 1999



Source : Douanes, 1999

Pays destinataires des exportations françaises de chevaux de boucherie en 1999



Source : Douanes, 1999

D'après (13) Haras Nationaux.

LA PRODUCTION TOTALE (PIB) CHEVALINE DANS L'UNION EUROPEENNE

1 000 t.e.c	1990	1995	2000	% 00/90
Belgique – Luxembourg	1.0	2.1	3.6	+260.0
Danemark	1.0	1.0	0.7	-30.0
Allemagne	4.0	3.4	4.5	+12.5
Grèce	0.2	0.1	0.0	*
Espagne	6.9	7.0	7.3	+5.8
France	10.2	9.2	10.7	+4.9
Irlande	0.0	0.0	0.2	*
Italie	15.0	22.2	17.5	+16.7
Pays bas	3.0	1.8	1.9	-36.7
Portugal	1.0	0.6	0.4	-36.7
Royaume-Uni	0.0	0.7	0.6	*
Total UE à 12	42.3	48.1	47.4	+12.1
Total UE à 15			51.2	

PIB = production indigène brute

source OFIVAL 2001

LA CONSOMMATION TOTALE (CIB) CHEVALINE DANS L'UNION EUROPEENNE

1000 t.e.c	1990	1995	2000	%00/90
Belgique – Luxembourg	30.0	17.2	16.7	-44.3
Danemark	1.0	1.0	0.0	*
Allemagne	4.5	5.5	5.0	-11.1
Grèce	0.0	0.0	0.0	*
Espagne	7.0	7.0	6.6	-5.7
France	57.7	33.9	38.8	-41.4
Irlande	0.0	0.0	0.0	=
Italie	76.0	73.0	70.8	-6.8
Pays-Bas	21.0	13.0	10.6	-49.5
Portugal	1.0	1.0	0.4	-60.0
Royaume-Uni	0.0	0.0	0.0	=
Total UE à 12	198.2	151.4	143.9	-27.4
Total UE à 15			147.7	

CIB = consommation indigène brute

source OFIVAL 2001

Il pourrait être bon qu'une campagne d'information soit mise en place pour faire connaître aux français notre production , à savoir le laiton, jeune animal non sevré, élevé en plein air sous la mère, abattu entre cinq et huit mois, et, le poulain, animal ayant reçu une alimentation à base d'herbe pâturée et d'une complémentation ,commercialisé entre 10 et 18 mois.

6 – Lait de jument et transfert d'embryons.

- **La filière lait de jument en France.**

Peu gras, riche en vitamine C , riche en lactose, le lait de jument est relativement proche du lait maternel dans sa constitution biochimique. Les personnes qui le connaissent le définissent comme un produit biologique et naturel.

	Vache	Chèvre	Jument	Femme
Matière sèche g/l	127	114	100	130
Matière grasse g/l	40	32	20	38
Matière azotée g/l	33.5	30	25	12
Lactose g/l	48	43	60	70
Cendres g/kg de MS	57	71	40	18
Energie brute kcal/kg	750	580	500	710
Caséine g/kg	27.9		9.79	
Protéines solubles g/kg	6.33		4.51	
NaCl g/l	1.86		0.55	
Potassium g/kg	1.56		0.55	
Sodium g/kg	0.35		0.11	
Calcium g/kg	1.24		0.84	
Magnésium g/kg	0.10		0.06	

Quatre fois plus riche en vitamine C que le lait de femme et huit fois plus que celui de vache, avec un rapport phosphocalcique de deux, ce lait permet une assimilation optimale du Ca. Riche en acides gras polyinsaturés (qui activent le métabolisme du cholestérol et favorise la synthèse de prostaglandines), il est recommandé dans les pays de l'est pour les prématurés, les périodes postopératoires, les régimes basses calories, les problèmes de peau et de cheveux. Il est également utilisé en cas de tuberculose, de typhoïde, de paratyphoïde et d'hépatite.

Les débouchés possibles pour le lait de jument en France sont :

- les substituts au lait maternel
- les produits cosmétiques
- les produits alimentaires fermentés
- les produits à usage thérapeutiques
- les produits à usage diététiques.

Le lait de jument est un produit inconnu du public français et les préparations à base de lait de jument telles que les Koumys (lait fermenté), les yaourts ou autres, provoquent la méfiance des consommateurs français.

La production de lait de jument est une tradition ancestrale dans les pays de l'est ; c'est dans ces pays que l'on trouve des Koumys, riches en vitamines B, C, A, ayant une fraction protéique riche en acides aminés essentiels, et des fractions lipidique et glucidique très assimilables.

Le lait de jument en tant que substitut au lait maternel était une idée intéressante surtout que le lait maternel vient fréquemment à manquer. Néanmoins les nutritionnistes ne sont pas sûrs de la valeur réelle du lait de jument comme lait de remplacement.

Les laits actuellement élaborés à base de lait de vache, sont issus de recherches poussées et sont parfaitement bien tolérés avec un coût qui demeure cinq fois moins cher que le lait de jument.

Les produits à base de lait de jument deviennent de plus en plus à la mode dans les magasins de diététique et les pharmacies. La seule voie d'avenir possible en France est la cosmétologie et l'extraction des composants.

C'est une perspective intéressante pour les juments de trait qui produisent de 2 à 3.5 kg de lait pour 100 kg de poids (plus que les juments de sang) et qui sont facilement manipulable par rapport aux juments de sang. Selon sa race, une jument peut produire de 1500 à 3000 litres de lait pendant les 5 à 6 mois de sécrétion.

La mamelle ayant une faible capacité de stockage, le rythme des traites est particulier, et la production dépend beaucoup de celui ci : toutes les deux heures pendant les trois premiers mois puis toutes les trois heures entre le troisième et le cinquième mois.

La production est élevée dès la première semaine et atteint son maximum entre le premier et le troisième mois (= 10% de la production initiale).

Une traite mécanique donne en général de meilleurs résultats qu'une traite manuelle à condition que la jument soit correctement stimulée (massage, proximité du poulain, ration dans la salle de traite, 1 trayon laissé au poulain...).

Cette filière bien qu'intéressante a un avenir compromis en France à cause de son coût de revient conséquent et de la méfiance des français face à un produit nouveau.

- **Les transferts d'embryons.**

Depuis quelques années, les juments de trait peuvent servir à exploiter le potentiel génétique des races de valeur comme les pur-sang.

En effet, une jument de trait peut, grâce aux progrès médicaux de ces dernières années, être inséminée avec le produit d'une jument de sang, et donc, servir de « mère porteuse ».

L'avantage d'un tel système est que non seulement la véritable mère peut continuer sa carrière, mais aussi qu'elle peut alors donner plus de produits.

Cette technique est pratiquée au Haras de Montier en Der. C'est en 1988 que la transplantation embryonnaire a été mise sur le marché mais à la base elle n'était autorisée que pour les femelles de même race, le cheval de trait n'était donc pas concerné dans un premier temps. Cette restriction a finalement été levée ce qui a permis aux juments lourdes de trouver un débouché et d'être mise en valeur dans cette technique de pointe.

Cette technique nécessite la synchronisation des deux juments. Donneuse et receveuse subissent un suivi échographique : la durée qui sépare l'ovulation entre donneuse et receveuse ne doit pas excéder 48h, si on souhaite réussir le transfert.

Une fois la donneuse inséminée, on injecte 2000UI d'HCG à la receveuse pour que l'ovulation se produise dans les 36 à 48 heures. Le moment optimal pour la récolte de l'embryon se situe au septième jour.

En 1996, 53% des porteuses étaient des juments lourdes.

Cette méthode est amenée à prendre de l'importance mais les contraintes scientifiques et législatives sont énormes et risquent d'en limiter l'expansion.

BILAN

Nous avons pu constater que les chevaux de trait étaient polyvalents.

Depuis 1980, les éleveurs se sont attelés à la tâche pour trouver de nouveaux débouchés à leur compagnons en voie de disparition. La chute des effectifs suite à la motorisation n'a toutefois pas eu raison de nos gros pères. Il faut dire que le débouché de la boucherie est venu à point pour stopper cette dégringolade. Il faudra l'arrivée sur le marché de la viande américaine pour tout remettre en question.

Heureusement, au début des années 80, l'équitation de loisir est en plein essor. Les premières sorties des Lourds dans les foires, les fêtes folkloriques.... remportent un véritable succès auprès du public.

Cheval de trait agricole, cheval de trait débardeur, cheval de trait débroussailleur, cheval de trait d'attelage et de loisir, cheval de trait de sport, cheval de trait de spectacle et d'animation, cheval de trait dans la ville, cheval de trait reproducteur, jument de trait productrice de lait, jument de trait porteuse d'embryons que d'activités pour nos Lourds ; il serait vraiment dommage qu'ils disparaissent avec toutes ces possibilités.

CONCLUSION

L'attelage : discipline équestre où les règles sont strictes si l'on souhaite la pratiquer en toute sécurité, discipline passionnante de par sa diversité d'utilisation : loisir, compétition, transport..., discipline liée étroitement à notre patrimoine si l'on suit l'histoire, bref discipline du passé toujours bien présente.

« ...L'attelage est la plus belle des disciplines équestres au monde actuellement, la plus complète et la plus difficile. Elle ne sera jamais discipline olympique... » dixit Félix Brasseur, l'un des meilleurs meneurs internationaux en 4 chevaux.

Le cheval d'attelage : nous avons vu que celui-ci devait posséder des qualités de force, de résistance, de docilité, de calme, et que les chevaux d'attelage de d'antan ne sont plus les mêmes qu'aujourd'hui ; il a fallu trouver aux chevaux de trait de nouveaux débouchés auxquels du reste ils se sont fort bien adaptés. Le cheval quitte la sphère agricole pour devenir patrimoine qu'il faut sauvegarder.

Néanmoins tout n'est pas gagné pour ces chevaux ; sans les aides de différentes associations (telles les haras, trait de génie, hippotèse...ETC...) et la passion de quelques motivés, les neuf races de chevaux de trait français ne seraient peut-être plus neuf.

« Nous voulons réhabiliter le cheval de trait et tous les aspects de son utilisation.... Permettre aux gens de se former à l'utilisation des chevaux de traits que ce soit pour les travaux agricoles, en forêt ou en ville... » dixit Jean-Louis Cannelle, éleveur et créateur de l'association Hippotèse

Le cheval de trait de ce siècle débutant représente bien les terroirs mais uniquement sur un plan culturel. Le cheval d'attelage est en fait devenu un cheval de travail multi-fonctionnel et un cheval de loisir.

« ...il y a une véritable culture populaire à entretenir autour du cheval de trait. Les gens retrouvent leurs racines... » dixit Yves Decavèle, meneur à deux traits.

« ...il faut tout miser sur la carte attelage pour avoir des débouchés durables. » dixit Jean Lou Danvy, ancien cavalier de CSO reconverti à l'attelage.

Les chevaux d'attelage en France ont donc un avenir ; Cheval travail, cheval passion, espérons qu'au siècle prochain nos descendants parleront toujours d'eux.

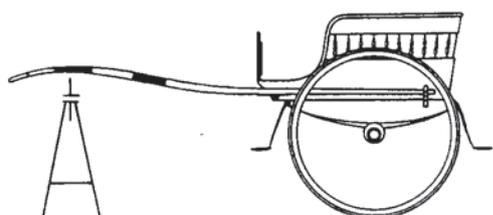
ANNEXES

Annexe 1

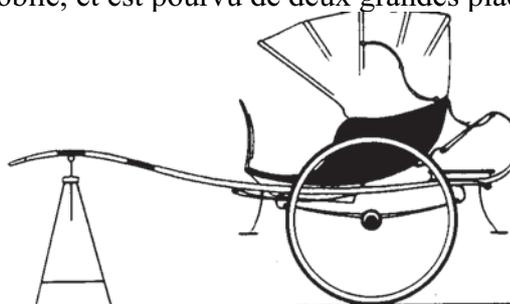
LES VOITURES D'ATTELAGE

Les modèles à deux roues :

- la plus courante est la *charrette anglaise*, de style plus ou moins campagnarde elle possède des roues de grand diamètre.
- Le *cabriolet* possède une capote mobile, et est pourvu de deux grandes places.



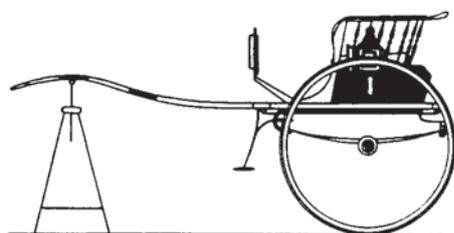
Charrette anglaise



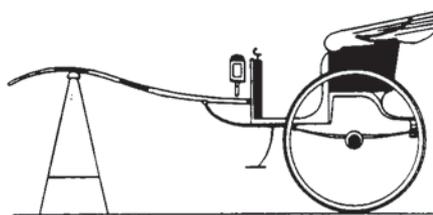
Cabriolet

D'après (9).

- Le *tilbury*, voiture élégante, possède des brancards totalement solidaires de la caisse ; courte, elle ne laisse aucune place possible pour des bagages.
- Le *buggy* a la particularité de posséder des brancards longs et minces fixés sur une lame flexible transversale, supprimant ainsi les oscillations dues à l'allure du cheval.



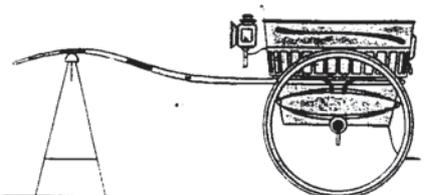
Tilbury



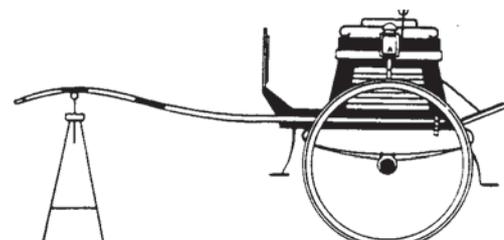
Buggy

D'après (9).

- Le *tonneau*, assez bas sur roues, il est fermé sur les côtés permettant une montée en voiture par l'arrière de quatre passagers ; le meneur s'installe sur le siège de droite un peu de travers...
- Le *dog-cart* sert à transporter des chiens de chasse d'où son nom, quatre passagers peuvent y monter par l'arrière comme la voiture précédente.



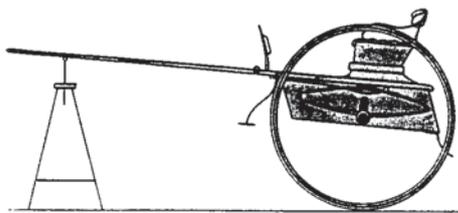
Tonneau



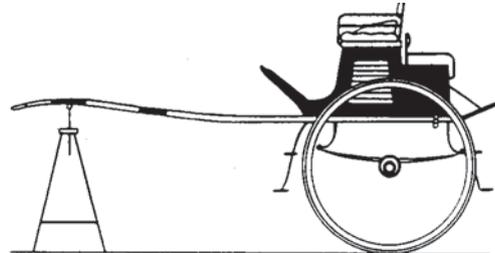
Dog-cart

D'après (9).

- La *dresseuse* (ou *trotteuse*) est une voiture légère et solide qui convient parfaitement pour le dressage des chevaux mais aussi pour les promenades ; l'essieu est souvent rabaisé, et elle ne possède pas de mécanique ; le plancher est latté à claire-voie.
- Le *pill-box* est une voiture à caisse basse donc stable mais il est nécessaire d'enjamber les brancards pour y monter.
- Le *tandem-cart* à l'opposé de la précédente est une voiture haute destinée à atteler deux chevaux en tandem c'est à dire l'un derrière l'autre.



Pill-box



Tandem-cart

D'après (9).

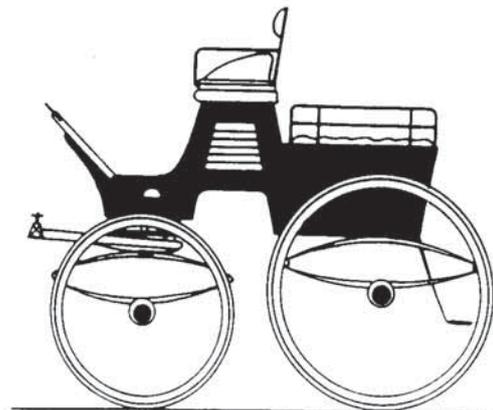
Les modèles à quatre roues :

Les voitures de sport ou de promenades :

- Le *break* est une voiture ouverte dont le siège du meneur est surélevé à l'avant ; il permet de transporter de deux à plus de six personnes selon la disposition des banquettes arrières.
- Le *phaéton*, très utilisé au siècle précédent, permet de transporter quatre personnes ; il possède un passage de roue accentué à l'avant et il est possible sur certains modèles de voie une capote sur le siège avant.

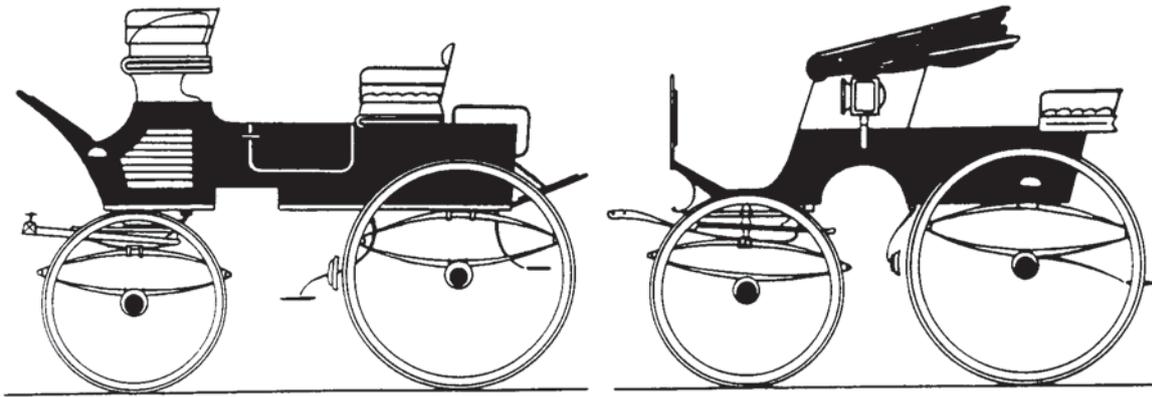


Spider phaëton



Derby-break

D'après (9).

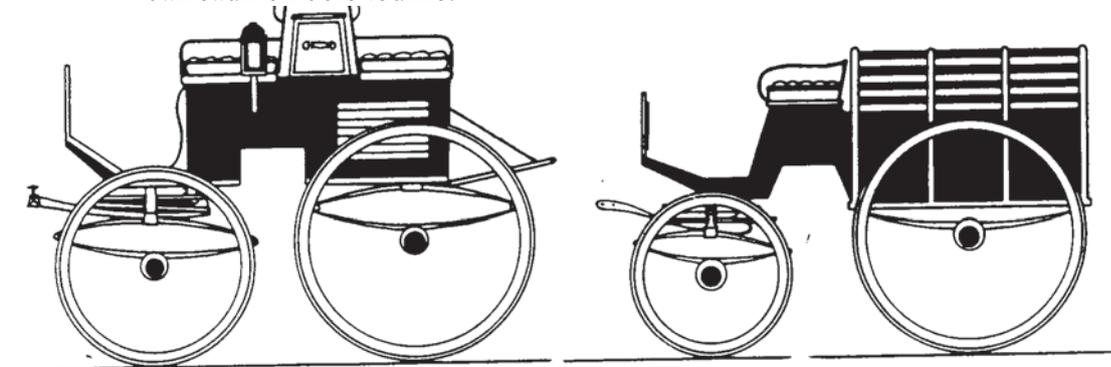


Petit-Break

Phaëton

D'après (9).

- Le dog-cart, idem que le modèle à deux roues mais en plus grand.
- La jardinière est une voiture utilitaire servant autrefois à transporter les fruits et légumes des agriculteurs, elle possède une caisse plate et des ridelles avec des barreaux en bois tourné.



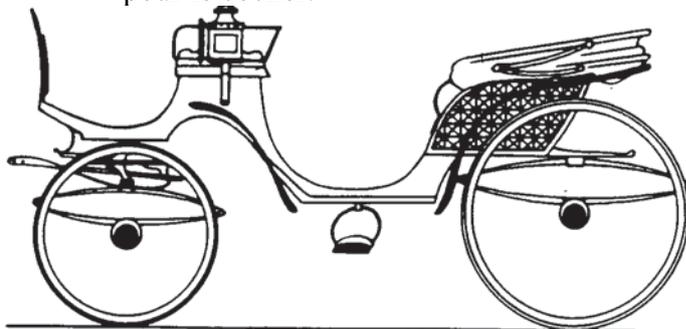
Dog-cart

Jardinière

D'après (9).

Les voitures de maître sans portières

- Le *mylord* et la *victoria* assez semblables sont des voitures élégantes à deux places pouvant être protégées par une capote avec un siège surélevé à l'avant pour le cocher.
- Le *duc* lui ne possède pas de siège fixe pour le cocher mais un siège mobile. C'est le propriétaire qui mène du siège arrière, par contre il y a un siège derrière la caisse pour un groom.
- Le *sociable* comporte quatre places se faisant face deux à deux avec un siège avant pour le cocher.

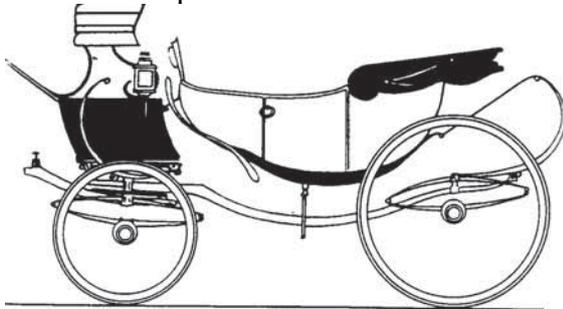


Mylord

D'après (9).

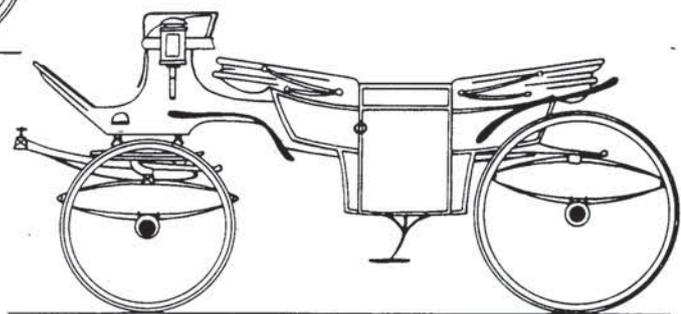
Les voitures de maître à capote et avec portières :

- La *calèche*, voiture élégante de quatre places, possède une capote à soufflet, deux portières latérales et le siège du cocher est suspendu.
- Le *landau*, possède une double capote, pouvant complètement fermée ; les landaus sont de forme bateau ou carré ou ronde.
- Le *landaulet* est un coupé transformable en voiture découverte avec une seule capote.



Calèche à 8 ressorts

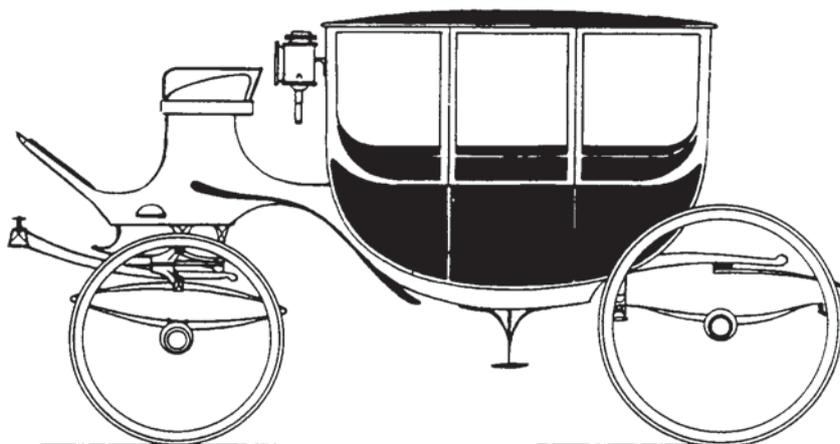
D'après (9).



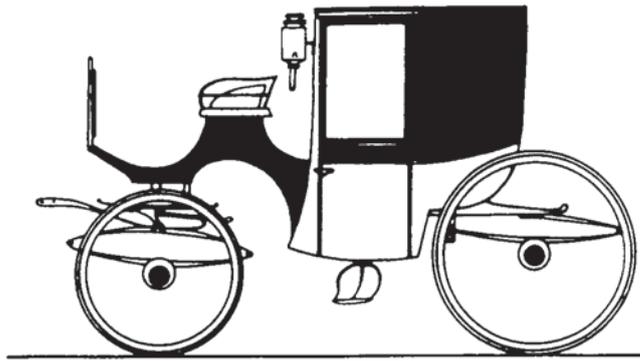
Les voitures de maître fermées :

- La *berline* est une voiture à quatre places intérieures avec deux portières vitrées et un siège avant pour le cocher; destinée au voyage, elle s'attelle à deux ou quatre chevaux.
- Le *coupé* ne comporte que deux places, c'est en fait une « berline coupée au tiers » avec deux portières vitrées, et un siège avant pour le cocher. C'était une voiture très courante que l'on utilisait comme fiacre.

D'après (9).



Berline



Coupé

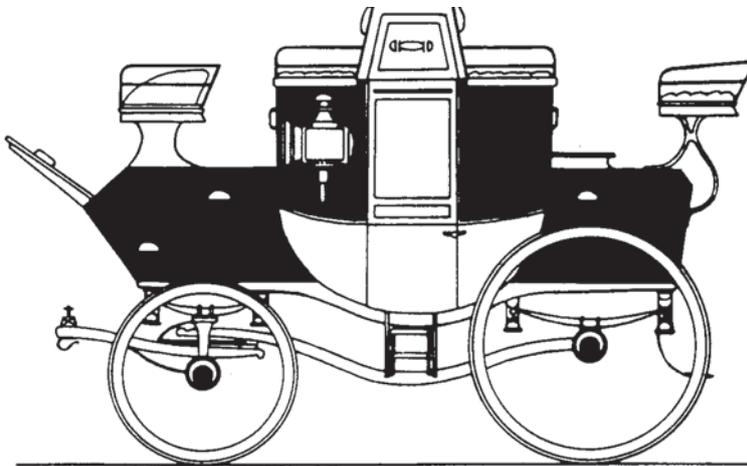
D'après (9).

Les coaches :

Le *mail-coach* servait au siècle dernier au transport de passagers et du courrier. C'est en fait une grande berline à laquelle on a ajouté plusieurs rangs de banquettes extérieures devant et derrière le toit et à sa hauteur ainsi que des coffres. Voiture lourdes elle était toujours tirées par au moins quatre chevaux.

Existe aussi le *stage-coach* qui lui ne transportait que passagers et bagages, identique au précédent il était peint en général de couleurs plus vives.

Il y a aussi le *park-coach* (ou *drag*), modèle plus léger et mieux fini utilisé par des propriétaires en tant que véhicule de sport ou de promenade.

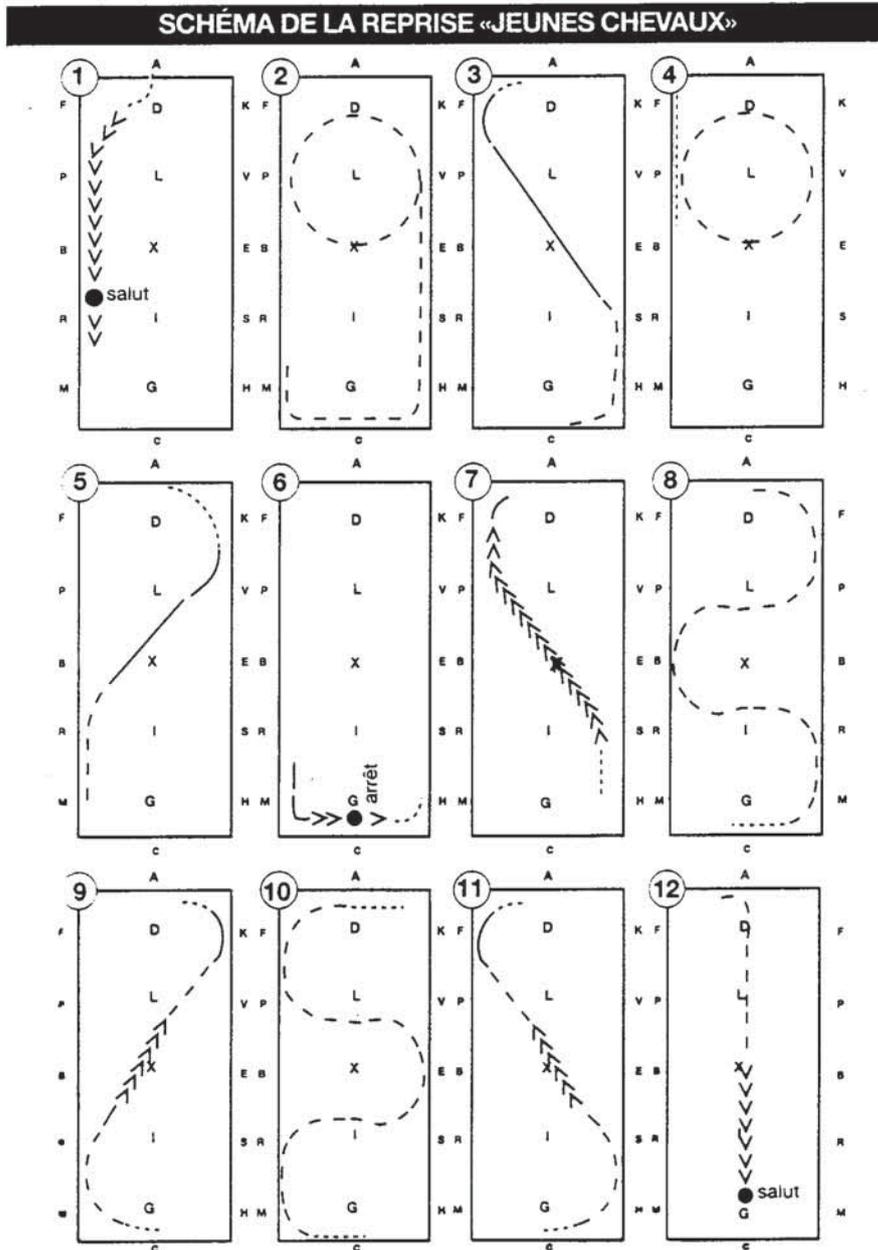


Mail-coach ~

D'après (9).

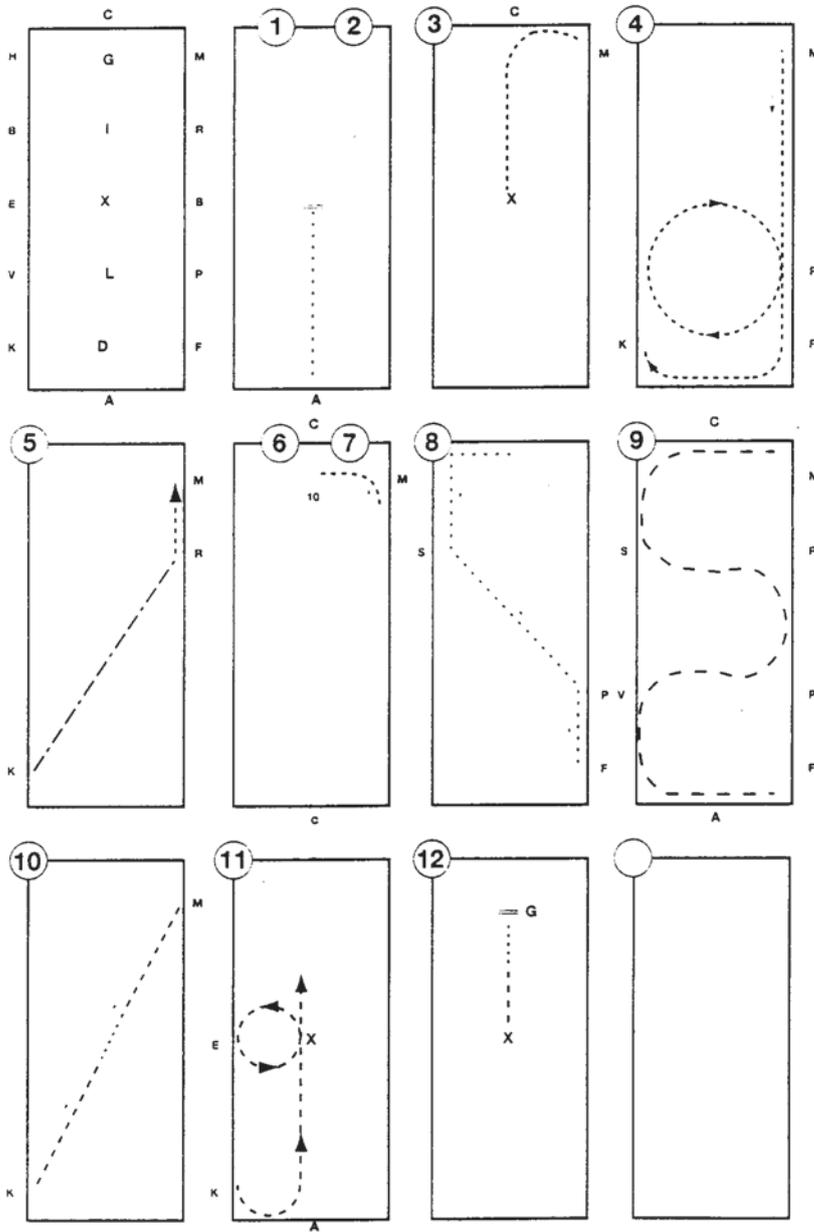
Annexe 2

Schéma des reprises pour jeunes chevaux en attelage



D'après « Attelages magazine » (1).

SCHÉMA DE LA REPRISE «JEUNES CHEVAUX» 2E ANNÉE



D'après « attelages Magazine » (1).

Annexe 3

Les races de chevaux de trait

LE TRAIT DU NORD.

Aire d'origine : plaine du Hainaut et une zone s'étendant de Lille à Maubeuge, Cambrai, Arras.

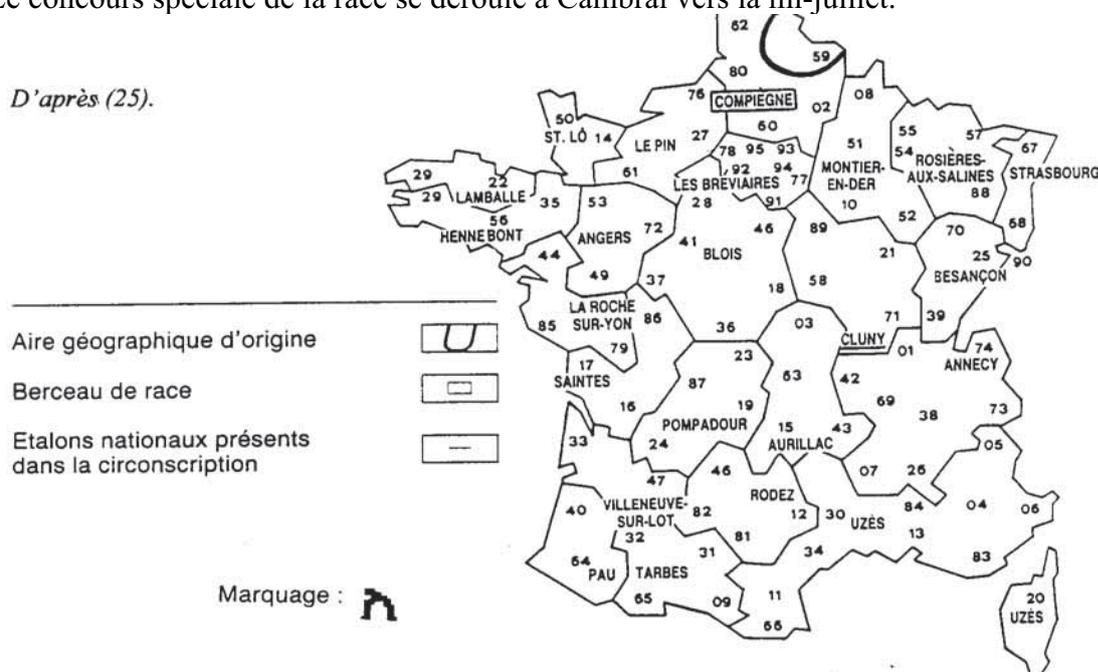
Berceau de race : circonscription de Compiègne.

Marquage : un « n » stylisé.

Standard : animal bréviligne, à la tête expressive petite par rapport à la masse, avec une encolure puissante, une bonne ligne du dessus, une poitrine ouverte et profonde, un rein court épais et large, une croupe massive et double, des membres osseux avec des articulations sèches. Taille : de 1,60 à 1,65 m pour les juments et de 1,63 à 1,70 m pour les étalons. Poids : de 600 à 800 kg (voir même 850 pour les femelles et 1 000 pour les mâles). Robe : bai, rouanne, alezane, aubère.

Le concours spéciale de la race se déroule à Cambrai vers la mi-juillet.

D'après (25).



Albatros Touque par Sosthème et Querelleuse. Etalon national du haras de Compiègne.



L'ARDENNAIS.

Aire d'origine : Ardennes, Lorraine.

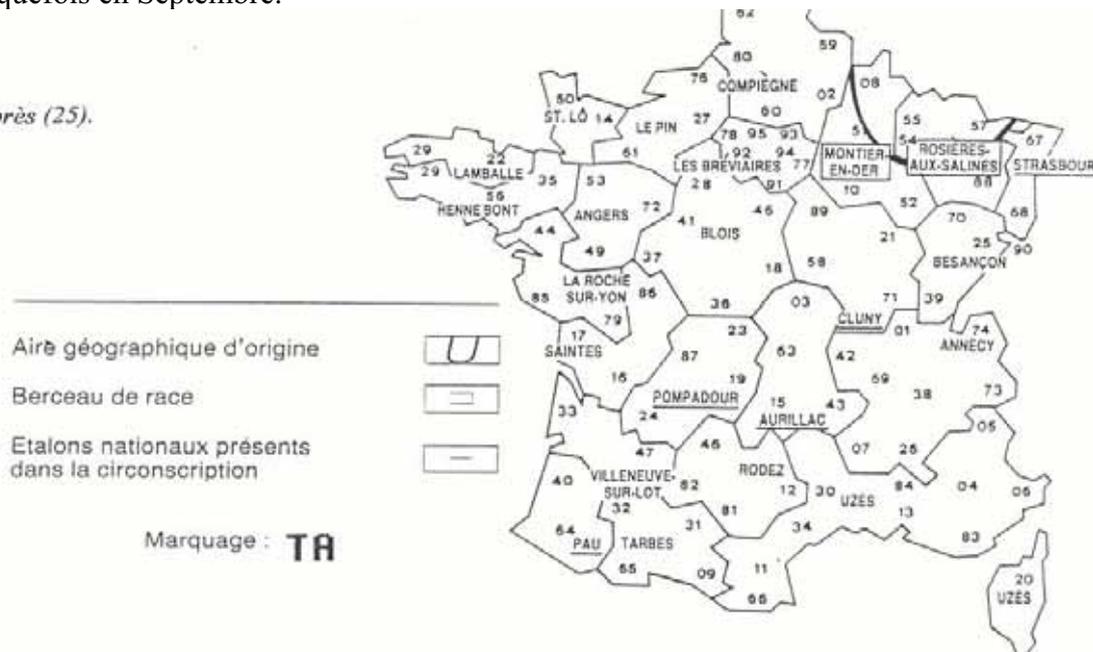
Berceau de race : circonscription de Montier en Der et de Rosières aux Salines.

Marquage : TA apposé à gauche sur l'encolure.

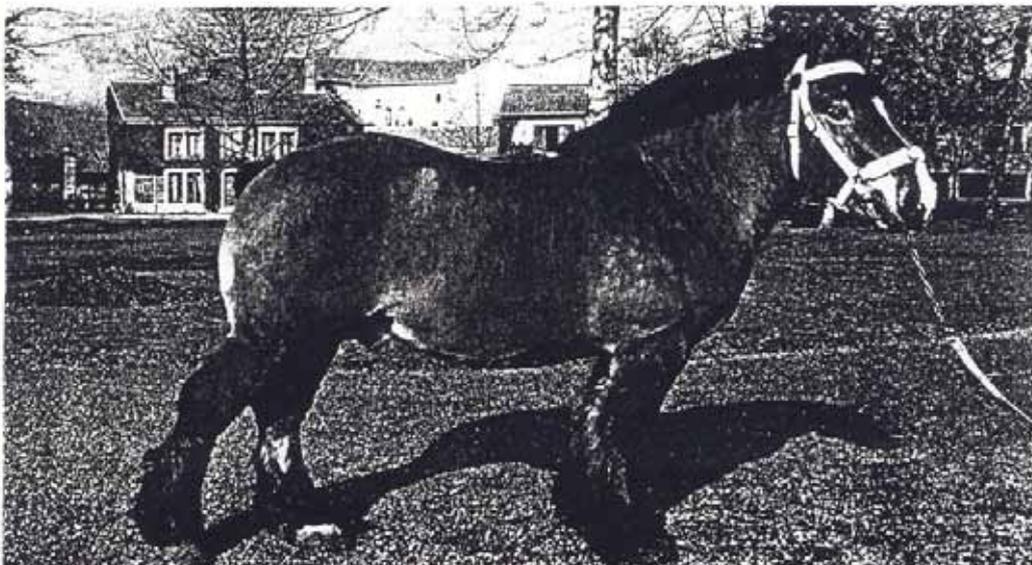
Standard : animal bréviligne, à la tête expressive, avec une encolure bien greffée souvent rouée chez les mâles, une poitrine ample et profonde, un dos et un rein puissants et bien soutenus, des hanches larges, une arrière-main longue et très musclée, des membres musclés aux articulations larges, basses et bien affirmées. Taille : de 1,60 à 1,65 m pour les mâles, et de 1,58 à 1,62 m pour les femelles. Poids : de 600 à 800 kg. Robe : bai ou rouanne de préférence mais aussi alezane, gris fer, aubère, avec une tolérance pour le bai brun très foncé et l'isabelle.

Le concours spécial de la race a lieu à Vittel, normalement le dernier week-end d'août, quelquefois en Septembre.

D'après (25).



As de Chap par Gribouille et Sereine. Etalon national du haras de Rosières-aux-Salines.



L'AUXOIS.

Aire d'origine : Sud-ouest de la Côte d'or, Yonne, Saône et Loire.

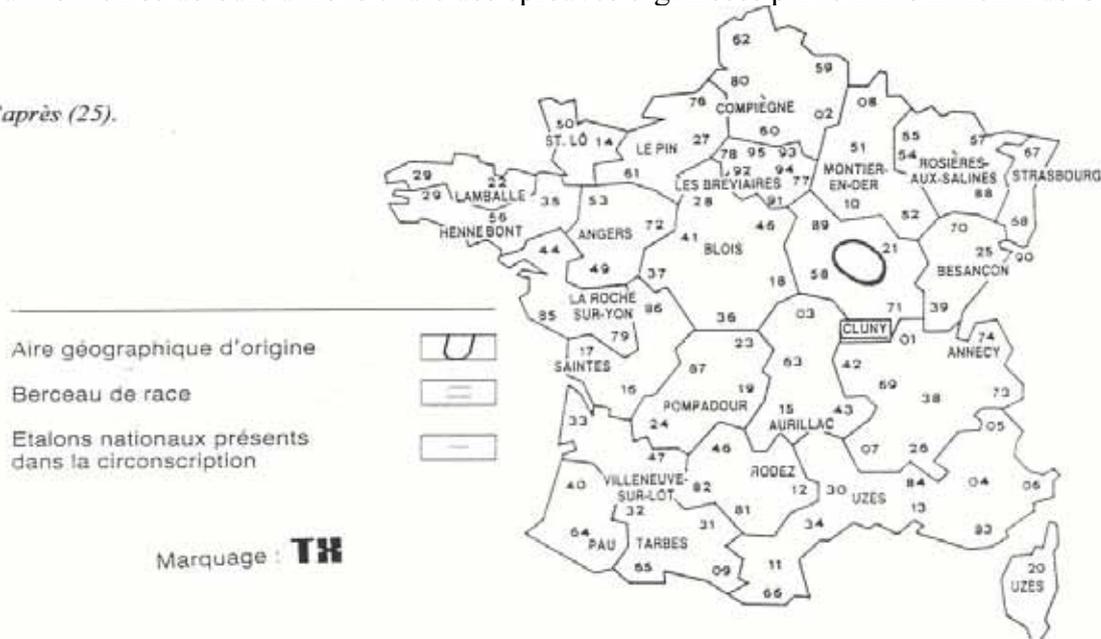
Berceau de race : circonscription de Cluny.

Marquage : TX.

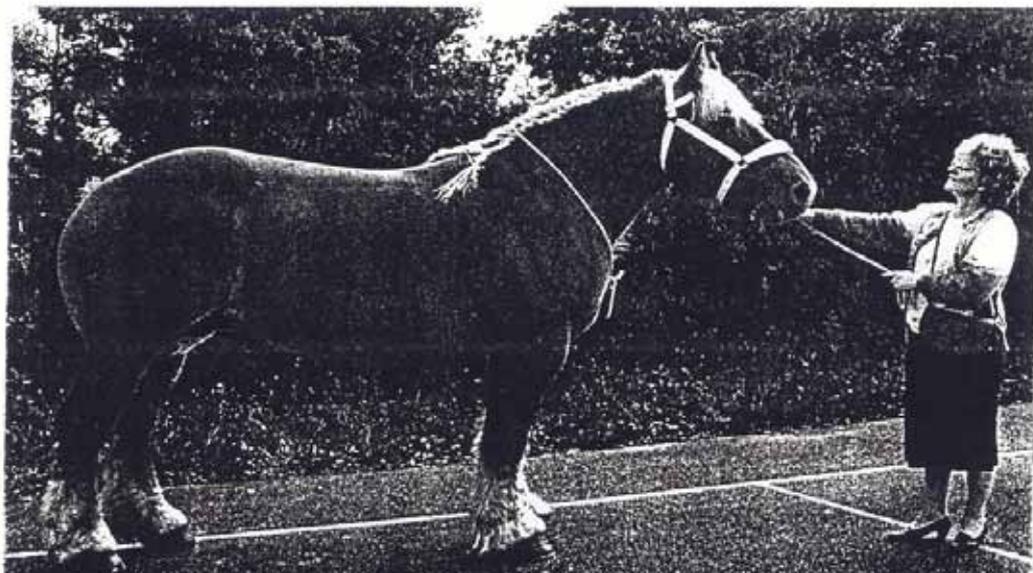
Standard : fortement apparenté à la race Ardennais, le corps est massif, la tête courte au front large, l'encolure brève, bien sortie et musclée, le poitrail est large, dos et rein sont larges et courts, bras et avant-bras sont musclés, genoux et jarrets sont larges et puissants, les canons sont courts. Taille : de 1,63 à 1,68 m pour les mâles et de 1,60 à 1,65 m pour les femelles. Le poids moyen est de 850 kg. Robe : bai, rouan, éventuellement alezane ou aubère.

Le concours spécial de la race a lieu à la mi-septembre à Semur en Auxois. Le concours d'utilisation se déroule dans le cadre des épreuves organisées par le haras national de Cluny.

D'après (25).



Vénus d'Oosthof présentée par son naisseur et propriétaire, Mme Zwaenepoel de Raveau, dans la Nièvre.



LE BOULONNAIS

Aire d'origine : les secteurs de Marquise, Desvres, Hucqueliers.

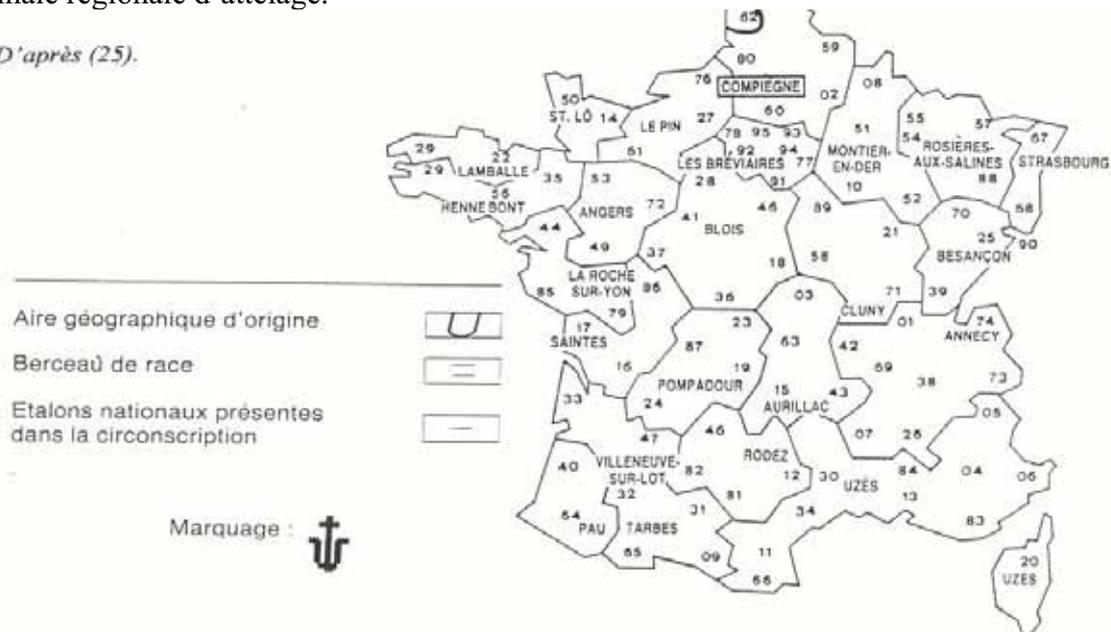
Berceau de la race : circonscription de Compiègne.

Marquage : une ancre marine en haut de l'encolure du côté gauche.

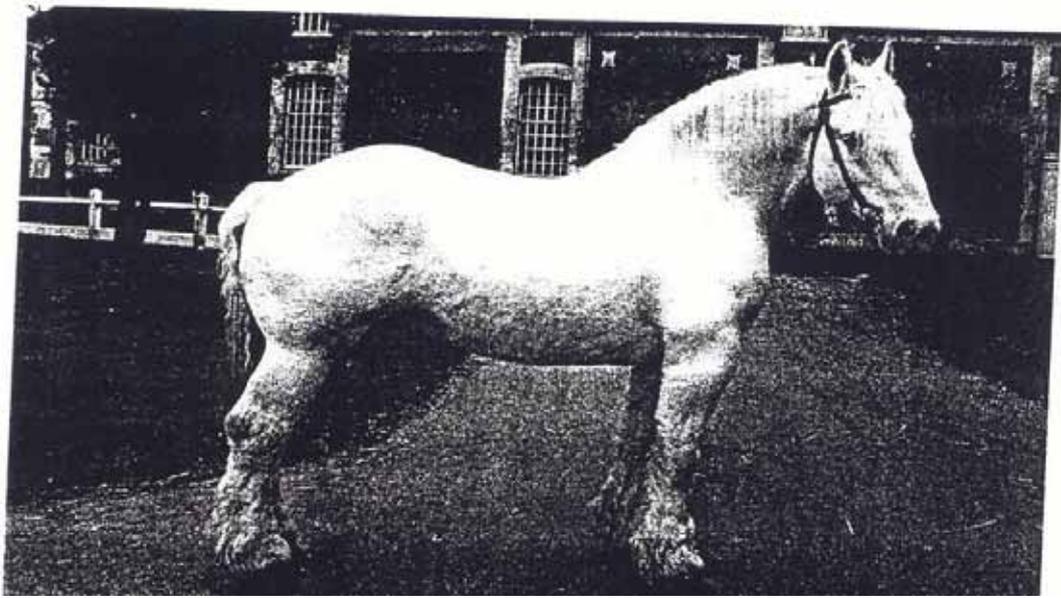
Standard : animal musclé aux allures actives et brillantes, à la tête courte et élégante montée sur une encolure épaisse avec une crinière double, touffue et pas très longue, la poitrine est large, le garrot bien placé souvent noyé dans la musculature, le dos est droit et les membres forts et musclés. Taille : de 1,60 à 1,75 m pour un poids de 650 à 900 kg. Robe : gris de très clair à pommelé très foncé, plus rarement alezane.

Le concours de la race a lieu en été à Wiremeux dans le Pas de Calais, en même temps que la finale régionale d'attelage.

D'après (25).



Prince par Beausire et Dina. Etalon national du haras de Compiègne.



LE PERCHERON

Aire d'origine : le sud de la Normandie aux confins des départements de l'Orne, de l'Eure et Loir, du Loir et Cher et de la Sarthe.

Berceau de race : haras du Pin, haras de Blois, haras du Lion d'Angers.

Marquage : SP (Société Percheronne).

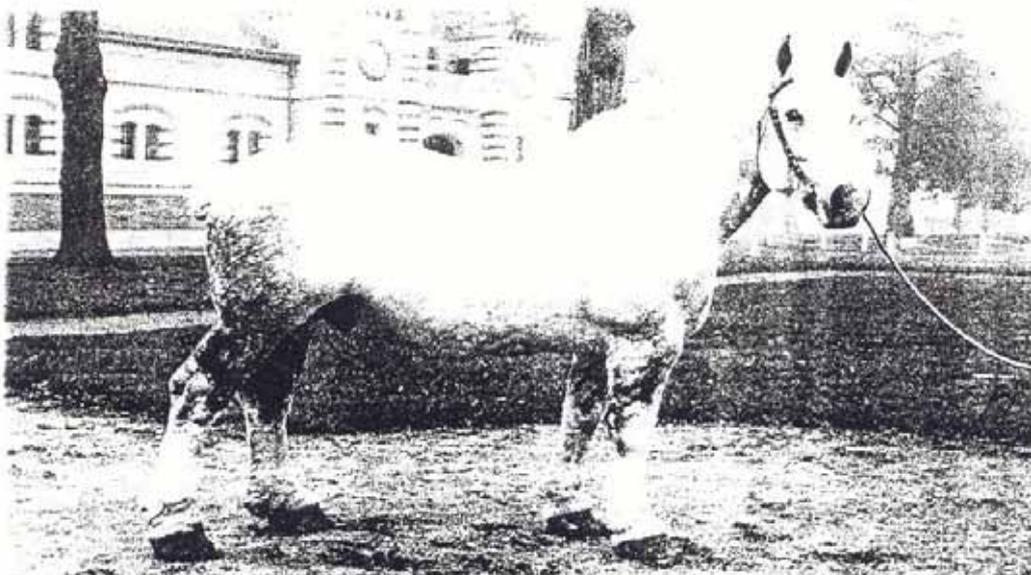
Standard : animal possédant une tête fine au front large et carré, à l'œil vif, aux naseaux larges et très ouverts, et dont le chanfrein est droit et plat. L'encolure est longue et racée et porte une crinière bien fournie. Le garrot est bien sorti ; la poitrine est large et profonde ; dos et reins sont droits et courts, le passage de sangle est très descendu ; la croupe longue et droite est légèrement fendue. Taille : petites tailles de 1,55 à 1,65 m et grandes tailles de 1,66 à 1,75 m pour un poids moyen de 900 kg..

Le concours spécial de la race se déroule au haras du Pin au mois de septembre.

D'après (25).



Quentin par Horace et Idéale. Etalon national au haras de Blois.



LE COB

Aire d'origine : le département de la Manche.

Berceau de la race : la circonscription de Saint-Lô.

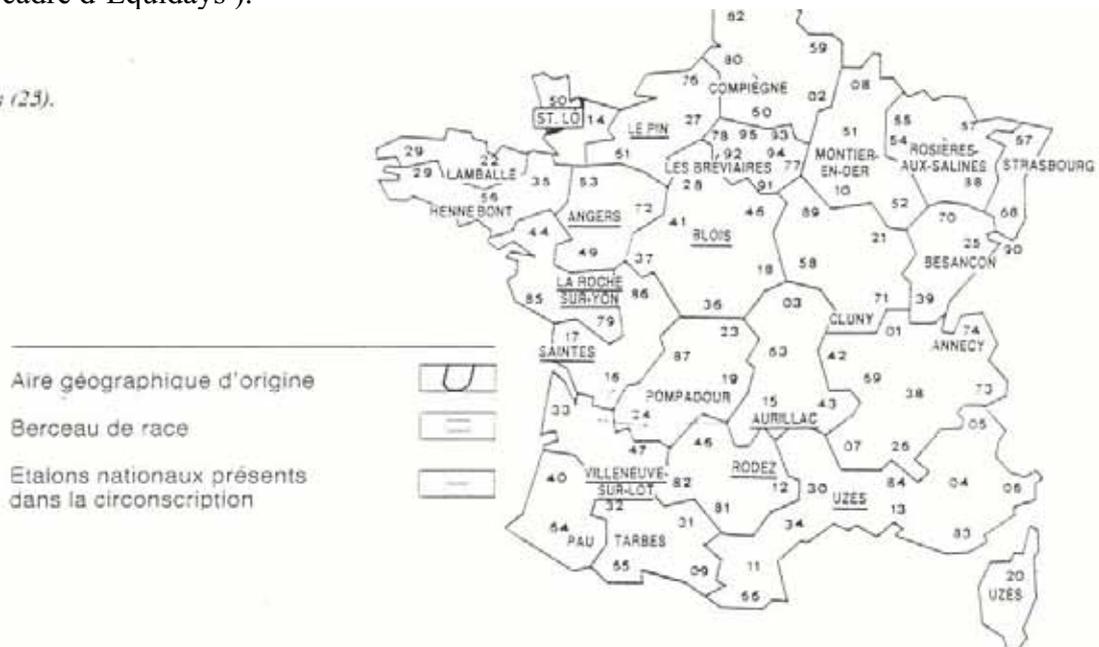
Marquage : absent.

Standard : De robe alezane, baie parfois aubère, sa tête distinguée, fixée sur une encolure forte et bien greffée, possède un œil vif et un chanfrein droit(parfois busqué) ; son dos large et court donne un rein droit et soutenu avec des hanches larges et double croupe. Taille de 1.60m à 1.70m pour un poids de 550 à 800 kg.

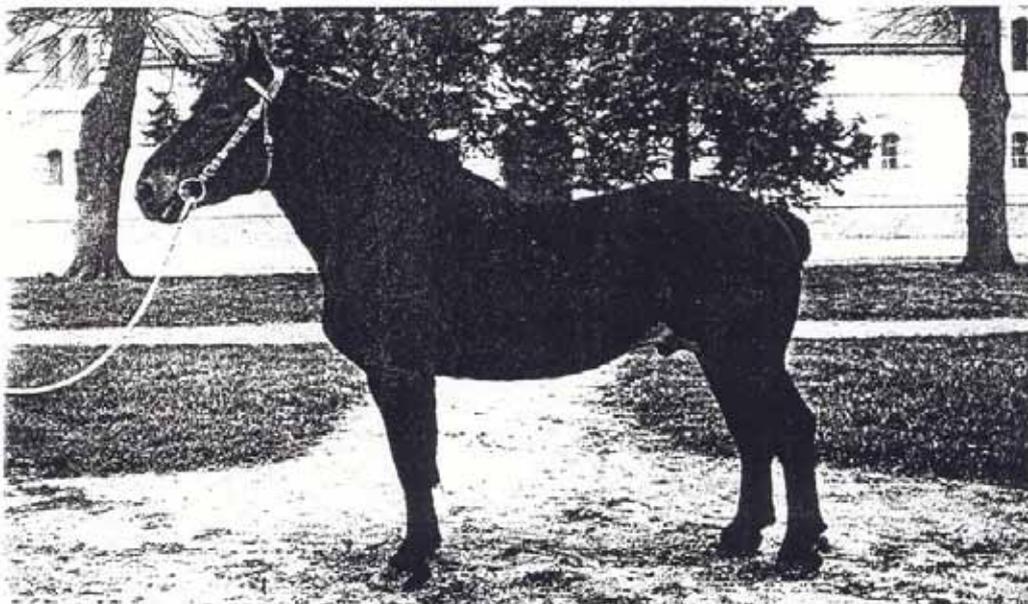
Le concours régional de la race (mâles et femelles) se déroule à Caen à la mi-mai. Fin septembre à Saint-Lô, se déroule le concours des étalons (concours et achats).

Il n'y a pas de concours spécifique de la race dont les représentants participent aux épreuves organisées par l'association de relance du cheval lourd en Normandie (à Vire , mi-octobre, dans le cadre d'Equidays).

D'après (25).



Rebel par Bas Bleu et Mission. Etalon national du haras de Blois.



LE COMTOIS

Aire d'origine : « La Montagne du Doubs » ; les cantons de Maïche, du Russey.

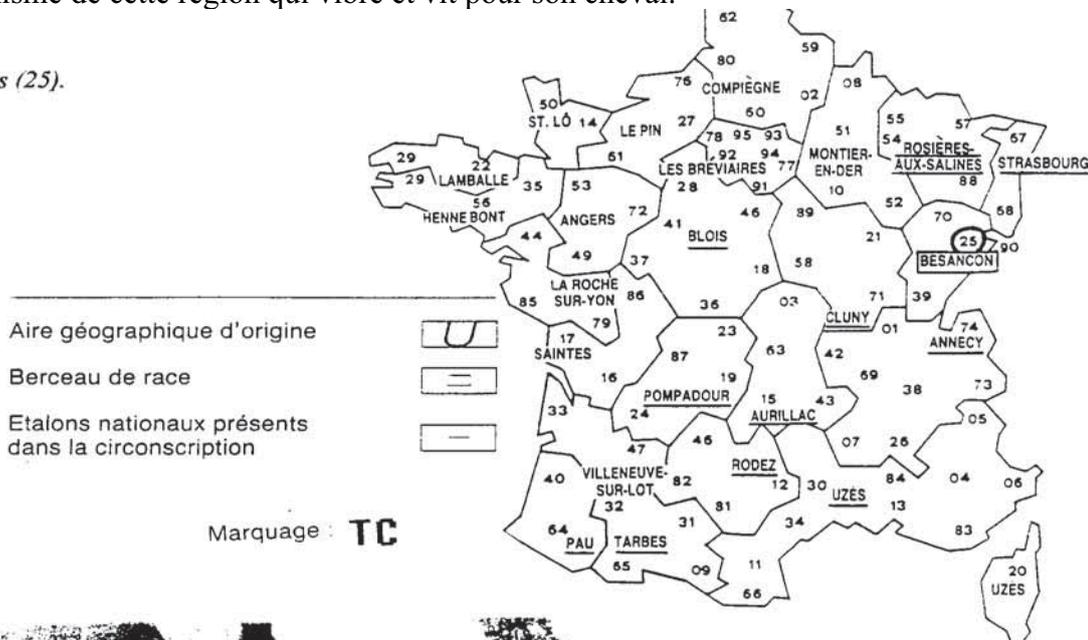
Berceau de la race : circonscription de Besançon.

Marquage : TC apposé à gauche sur le plat de l'encolure, un peu en avant de l'emplacement du collier, à l'âge de deux ans.

Standard : De robe baie ou alezane très souvent crins lavés, sa tête est expressive, l'œil vif, les oreilles petites très mobiles, sur une encolure droite forte musclée au garrot bien sorti ; l'épaule est parfaitement inclinée, avec un poitrail large et profond ; le dos large et court donne un rein bien attaché et soutenu, ainsi qu'une croupe large ; les membres sont secs bien trempés et possèdent des articulations fortes. Taille : de 1.50 à 1.60m pour un poids de 500 à 800 kg. Par rapport au standard d'origine, le format a quelque peu augmenté, et la robe alezane est celle qui prédomine.

Le concours spécial de la race a lieu chaque année à Maïche, mi-septembre sur trois jours : les femelles le vendredi, les mâles le samedi, et le concours d'utilisation le dimanche. L'ambiance unique qui règne au cours de ces trois jours donne une très bonne image du dynamisme de cette région qui vibre et vit pour son cheval.

D'après (25).



LE TRAIT MULASSIER

Aire d'origine : La région de Melle dans les Deux-Sèvres.

Berceau de la race : circonscription de Saintes et La Roche-sur-Yon.

Marquage : absent

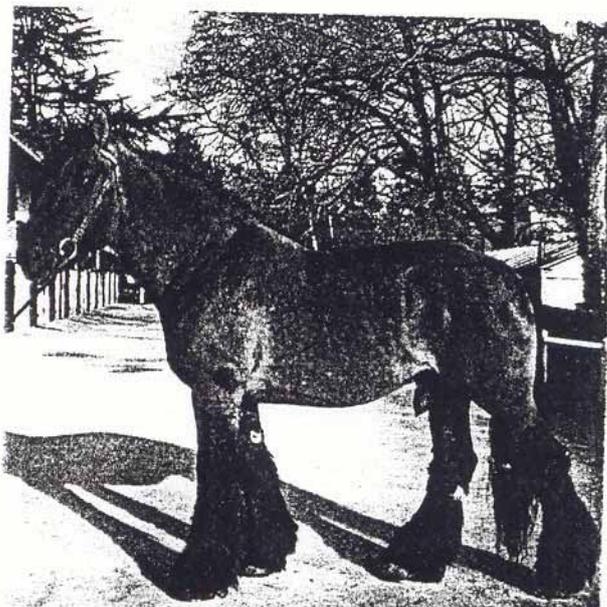
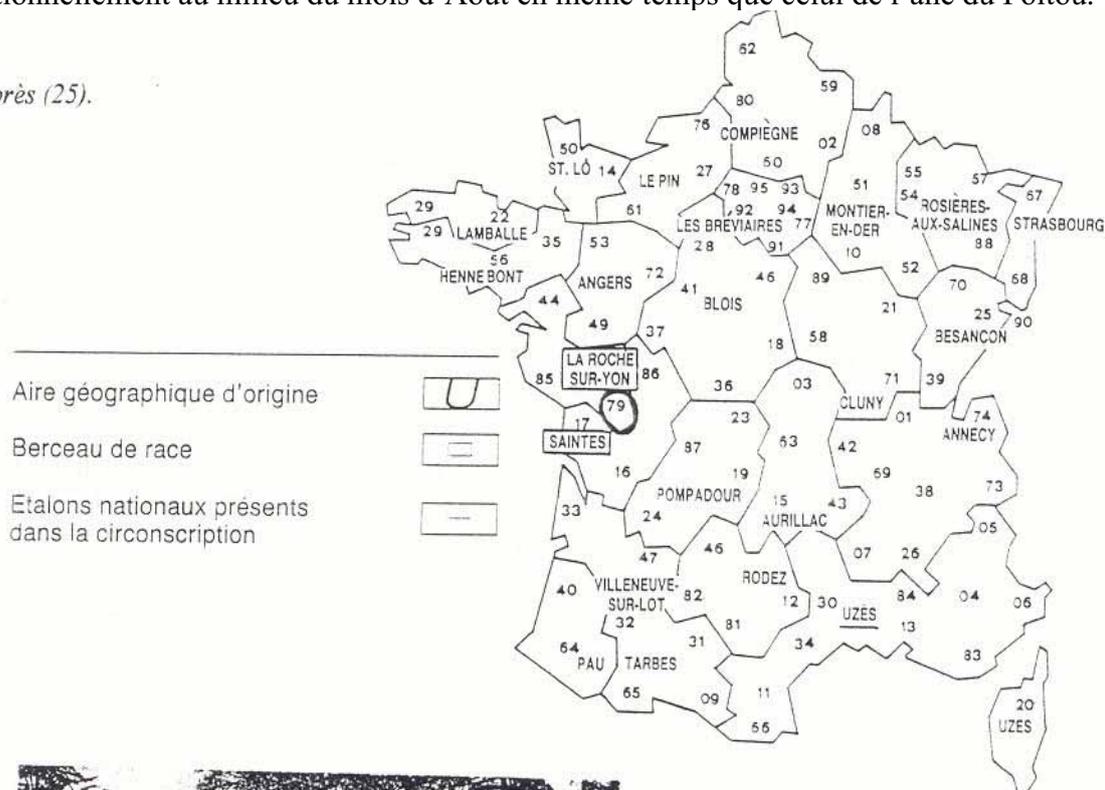
Standard : Quelque soit la robe, sa tête est forte plutôt longue, au profil droit, aux ganaches écartées, et surmontée d'oreilles longues. L'encolure est chargée d'une abondante crinière. Une poitrine large et profonde ; un dos large, bien attaché sur le rein ; une croupe large parfois avalée ; sont portés par des membres puissants aux sabots larges et très fournis en poils.

Taille de 1.365 à 1.70 m pour les mâles et de 1.55 à 1.65 m pour les femelles.

Poids moyen de 850kg.

Le concours spécial de la race est itinérant au sein du berceau de la race, et a lieu traditionnellement au milieu du mois d'Août en même temps que celui de l'âne du Poitou.

D'après (25).



LE FRISON

Berceau de la race : La Hollande

Standard : De robe noire ébène (seule une petite étoile blanche est tolérée pour les juments, pas pour les mâles), sa tête au regard expressif est portée haut placée sur une encolure puissante et racée. Sa poitrine large, son dos fort, sa croupe oblique, ses membres aux articulations et aux pieds solides (recouverts sur les fanons), lui donnent une impression de puissance majestueuse, malgré sa petite taille (1.50 m en moyenne).

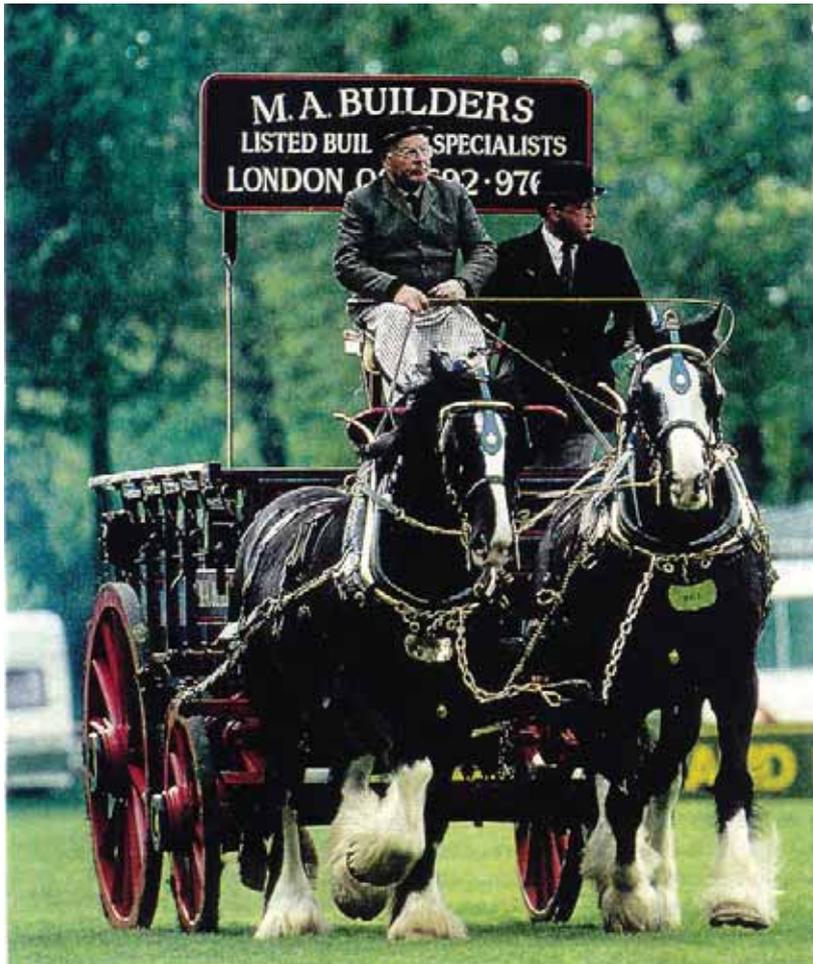
LE SHIRE

Standard : Profil convexe et extrémités fortes, ce « géant à la force tranquille » toise les 1.70 à 1.90M au garrot pour un poids de 915 à 1115 kg ! De robe noire, brune, baie ou grise, ses pieds et jambes sont recouverts de longs poils blancs.



Frison, d'après (5) CM n°291.

D'après (5) CM n°262



Pour les besoins de la présentation, les shires ont une queue courte. Mais attention, il s'agit là d'un artifice ! La caudectomie est interdite en Grande-Bretagne.

D'après (5) CM n°262

BIBLIOGRAPHIE

- 1 -**ATTELAGES MAGAZINE**. Numéros 1 à 7- Octobre 1998 à Juin 2000.
- 2 - **ATTELAGES MAGAZINE**. « *Guide de l'attelage*. » - hors-série – 2000 –130p.
- 3 **BAUDOIN N.** « *Les races de chevaux et de poneys en France*. » - CEREOPA – 1991 – 126p.
- 4 **BILGER D.** « *Renouveau de l'attelage par les concours ; l'exemple alsacien*. » - Thèse Alfort 1982 – 66p.
- 5 **CHEVAL MAGAZINE**.
 - # « L'avenir sportif du cheval de trait » - n°234 – 1991 – 190p.
 - # « Percheron... le retour » - n°244- 1992 – 164p.
 - # « Les Lourds au bois » - n°247 – 1992 – 170p
 - # « Débardage : percée en IDF » - n°242 – 1992 – 150p.
 - # « La route du vin et des écluses. » - n° 253 – 1992- 206p.
 - # « Un Lourd au club » - n°259 – 1993 – 158p.
 - # « Un hercule au grand cœur. » - n°262 – 1993 – 150p.
 - # « Sa majesté le Frison. » - n°260 – 1993 – 150p.
 - # « Les races menacées en France » _ n°274 – 1994 – 150p.
 - # « Les principaux attelages. » - n°275- 1994 – 158p.
 - # « Les chevaux de trait , un retour en force » - n°280 – 1995 – 166p.
 - # « Le Boulonnais, un pur-sang en péril » - n°298 – 1996 – 142p.
 - # « Le trait du Nord, la puissance à l'état pur. » - n°294 – 1996 – 166p.
 - # « Les lourds au champs. » - n°290 – 1996 – 142p.
 - # « Le Big Jump. » ; « Le Frison, un trotteur né. » -n°291 – 1996 – 142p.
 - # « Haras nationaux, le tour de France. » - n°297 – 1996 –142p.
 - # « Les sabots sur la chaussée, quand les chevaux reviennent dans la ville » - n°308 – 1997 – 144p.
 - # « Les chevaux lourds malades de leur obésité. » - n°306 - 1997 – 158p.
 - # « Chevaux de trait :la tentation du modèle allégé. » - n°310 – 1997 – 142p.
 - # « Chevaux de trait, sont-ils tirés d'affaire ? » - n°307 – 1997 – 158p.
 - # « Flipot dans les rues de Rodez » ; « L'attelage des voitures et des chevaux tout terrain. » ; « Le Breton, une relance fragile. » - n°311 – 1997 - 142p.
 - # « Les spectacles équestres de l'été » - n°319- 1998 – 158p.
 - # « Le Comtois, premier de la classe ! » ; « Quel poney pour l'attelage. » - n°314 – 1998 – 142p.
 - # « Wasa ou l'histoire d'une drôle de boulangerie ambulante. » - n°330 –1999 – 150p.
 - # « Les cavaliers pêcheurs de la Mer du Nord. » - n°338 – 2000 –142p.
 - #« Une employée municipale pas comme les autres. », « Consommation de viande de cheval. » - n°340 – 2000 - 158p.
 - # « Le Percheron. Force, grâce et sérénité. » - n°342 – 2000 – 158p.
 - # « La débardeuse et ses Ardennais. » - n°352 – 2001 – 159p.
 - # « Le dernier des goémoniers. » - n°354 – 2001 – 158p.

- 6 - **CHEVAUX DE TRAIT, ANES ET MULETS.** « L'office national des forêts et la Haras de Compiègne expérimentent le débardage à cheval. » - revue n°10 – 1998 – p4-5.
- 7 **DNTE.** « *Tourisme et loisirs équestres en France.* » - Hors-série 1999 – 176p.
- 8 **EGO H.** « *Nouveaux visages du cheval de trait.* » - Thèse Lyon 1998 – 81p.
- 9 **FEDERATION EQUESTRE FRANCAISE.** « Manuel d'attelage. » - Ed Lavauzelle – 1987 – 56p.
- 10 **FERRERO GIACOMINETTO S.** « *Le cheval de trait Percheron : conditions d'existence d'une race de cheval de trait en France de nos jours.* » - Thèse Alfort 1999 – 104p.
- 11 **GAY R.** « Sacy le Grand, musée des chevaux de trait. » - Cheval Pratique n°101 – 1998 – p34-36.
- 12 **GOUVION C./ KRUMM P./ ROCHER P.** « *Chevaux de trait.* » - Editions du Rouergue – 1998 – 234p.
- 13 **HARAS NATIONAUX.** « *La viande de cheval en France.* » - observatoire économique et social du cheval – 1999 – 2p.
- 14 **HARAS NATIONAUX.** « *Bilan 1999 des statistiques françaises de la filière cheval.* » - Observatoire économique et social du cheval – 2000 – 48p.
- 15 **HARAS NATIONAUX** – « *Le cheval en France* » - 2000.
- 16 **HERNU P.** « *Le trait ardennais de l'Auxois. Conditions d'existence d'une race de chevaux lourds en France de nos jours.* » - Thèse Toulouse 1985 – 199p.
- 17 **INTERNATIONAL SEMINAR ON WORKING HORSES.** « *Use of horses in forestry and agriculture.* » - congrès – 1999- 18p.
- 18 **LASSALAS P.** « *L'utilisation des juments de race lourde dans la production de chevaux de sport après transfert d'embryon* » - Thèse Toulouse 1989- 160p.
- 19 **LIZET B.** « Champ de blé, champ de course : nouveaux usages du cheval de trait en Europe. » - Ed Jean Michel Place – 1996 – 320p.
- 20 **LIZET B.** « Champ de blé, champ de course , le cheval d trait aujourd'hui bilan et perspectives européennes. » - CNRS , APSONAT ; Muséum, service des Haras – 1995 – 291p.
- 21 **MAVRE M.** « Le cheval de trait de l'an 2000, du cheval de travail au cheval de loisir. » - Ed Lavauzelle – 1993 – 75p.
- 22 **NGUYEN F.** « Le cheval d'attelage : choix, dressage et implications budgétaires. » - Thèse vétérinaire - 1991.
- 23 **PARC NATUREL DU MORVAN.** – « *Le cheval qui cache la forêt, étude de faisabilité d'entreprises d'exploitation forestière utilisant les chevaux.* » - Fédération des Parcs Naturels, Les Attelages du Morvan – 1990 – 129p.
- 24 **PARPINEL V.** « *La viande de cheval en France, un atout délaissé.* » - Thèse Toulouse 1991 – 60p.
- 25 **PIACENTINO J.** « *Bien connaître les chevaux de trait.* » - Editions de Vecchi – 1994 – 154p.
- 26 **RAVAILLE C.** « *Le marché de la viande chevaline. Etude expérimentale de rentabilité de promotion et de distribution du laiton en région Midi-Pyrénées.* » - Thèse Toulouse 1990 – 89p.
- 27 **RAVENEAU A.** « *Le Monde des chevaux de trait .* » - Editions Rustica – 1998 – 135p.
- 28 **ROSSIER E.** « *Les races françaises de chevaux lourds.* » - CEREOPA – 1985 – 87p.
- 29 **ROSSIER E.** « *La variabilité, facteur d'adaptation. Le maintien en activité économique des races concernées : cas du cheval lourd.* » - Colloque sur la gestion

des ressources génétiques des espèces animales domestiques ; Paris 18-19 Avril 1989 – 12p.

- 30 **ROSSIER E./ JEGO Y.** « Note sur l'utilisation de la traction chevaline en France. Premiers résultats d'enquêtes. » - CEREOPA – 1985 – 29p.
- 31 **ROSSIER E./ PICHON B./ BAUMET M.** « *Situation, marché, et perspectives de développement des chevaux Lourds en France.* » - Foire agricole de Libramont, colloque sur « les chevaux lourds en Europe », 27 Juillet 1992 – 14p.
- 32 **SALMONT P.E.** « Le cheval de trait , énergie nouvelle. » - INRA, ESITPA Le Vaudreuil, mémoire de fin d'études – 1983 – 73p.
- 33 **THIRY A.** « Le débardage avec un cheval en France. » - Institut du cheval – 1994 – 137p.

SITES INTERNET :

- 34 [-www.haras.nationaux.fr](http://www.haras.nationaux.fr)
- 35 Trait.Génie@wanadoo.fr
- 36 www.handicheval.fr
- 37 www.France-a-cheval.com
- 38 www.inapg.inra.fr
- 39 www.lesmetiersducheval.com
- 40 www.multimania.com/webattelage
- 41 www.perso.club-internet.fr/draymond/bellov.html
- 42 www.chevalunic.fr
- 43 www.multimania.com/cheval
- 44 www.multimania.com/debardagecheval/
- 45 www.attelage.fr
- 46 www.perso.libertysurf.fr/hippotese/lizet.sit/
- 47 www.percheron-France.org
- 48 www.perso.wanadoo.fr/anne.saint-girons
- 49 www.cheval.fr
- 50 www.lodace.com/histoire/objet/cheval.htm
- 51 www.ofival.fr
- 52 www.members.aol.com/chevboul/
- 53 www.mhr-viandes.com
- 54 www.chevalinsertion.free.fr

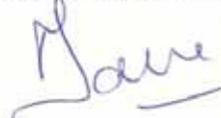
AGREMENT ADMINISTRATIF

Je soussigné, M. BONNES, Directeur par intérim de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse, certifie que
Mlle BOUILLOT Sandrine, Nathalie
a été admis(e) sur concours en : 1995
a obtenu son certificat de fin de scolarité le : 8 juillet 1999
n'a plus aucun stage, ni enseignement optionnel à valider.

AGREMENT SCIENTIFIQUE

Je soussigné, R. DARRE, Professeur de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse,
déclare que j'ai lu la thèse de :
Mlle BOUILLOT Sandrine, Nathalie
intitulée :
" Le cheval d'attelage en France : situation actuelle et développement "
et que je prends la responsabilité de l'impression.

**Le Professeur
de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse**



Professeur Roland DARRE

**Vu :
Le Directeur par intérim
de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse**



Professeur Gilbert BONNES

**Vu :
Le Président de la thèse :**

**Vu le : 14 décembre 2001
Le Président
de l'Université Paul Sabatier**

Professeur Raymond BASTIDE

**Professeur Gérard CAMPISTRON
Professeur G.H. CAMPISTRON**
SERVICE DE PHYSIOLOGIE
Faculté des Sciences pharmaceutiques
36, chemin des Maraichers
31062 TOULOUSE CEDEX
Tél. 02 20 00 10 FAX 02 26 26 33

23, chemin des Capelles - 31076 Toulouse Cedex 3 - France - Tél. (+33) 561 193 802 - Fax (+33) 561 193 993 - E-mail : direction@envt.fr



Toulouse, 2002.

NOM : BOUILLOT

PRENOMS : SANDRINE NATHALIE

TITRE : LE CHEVAL D'ATTELAGE EN FRANCE : situation actuelle et développement.

RESUME :

L'attelage est une discipline équestre en plein expansion : autrefois agriculture, transport, aujourd'hui tourisme, compétition... Discipline très vaste de par les différents domaines où elle apparaît, elle nécessite des connaissances et du matériel très adapté.

Les races de chevaux utilisées en attelage ont évoluées : le cheval d'attelage autrefois lourd, rustique, endurant, allie aujourd'hui élégance, force, maniabilité et rapidité.

Les races de chevaux de trait ont vu leurs effectifs diminués ; ils n'occupent plus une très grande place en attelage pur mais ont été dirigés vers de nouveaux débouchés (travail, tourisme, boucherie, loisir...), débouchés qui ont permis grâce aux éleveurs, aux Haras Nationaux et autres associations de maintenir leurs effectifs et ainsi de préserver notre patrimoine.

MOTS CLES :

Attelage ; dressage du cheval d'attelage ; race ; cheval de trait ; compétition ; tourisme ; travail ; boucherie.

ENGLISH TITLE : The harnessing horse in France : present situation and development.

ABSTRACT :

The harnessing is an expanding equestrian disciplin : in the past farming, transport ; today tourism, competition...

This vast disciplin require some knowledge and very adapted equipment.

The draught horse's race used in harnessing are changed : in the past this horse was heavy, rustic, and resistant ; now it's an elegant, strong, tractable and fast horse.

The number of draught horse are reduced : they are not only used in harnessing but also they are guiding towards news career prospects. This ends are allowed thanks to horse breeders and National Haras, to keep theirs numbers and to, preserve our heritage.

KEY WORDS :

Harnessing ; taming ; race ; draught horse ; competition ; tourism ; work ; butchery.