

**Communication de  
Monsieur le Docteur Michel Hachet**



**Séance du 5 décembre 2008**



**Expression de gratitude d'un certain bipède  
qui se dit pensant à ses cousins quadrupèdes**

**La traction animale**

La brièveté de notre existence, qui pour certains d'entre nous, s'est légèrement accrue depuis quelques générations, du moins dans les pays qu'on désigne comme occidentalisés, nous donne l'illusion d'une longue durée lorsqu'on parle d'un millénaire. Quelle erreur ! ou plutôt quelle naïveté d'oublier de dire à quelle échelle on se réfère pour estimer ainsi le déroulement du temps. À l'échelle humaine un siècle c'est beaucoup et un millénaire apparaît interminable. Mais que sont un siècle ou un millénaire à l'échelle géologique ? Que sont-ils à l'échelle cosmique ?

Alors n'oublions pas que, pendant des centaines de milliers d'années, nos ancêtres humains étaient «chasseurs cueilleurs», qu'ils apportèrent d'incessants perfectionnements à la fabrication de leur outillage. Il est permis d'imaginer qu'ils progressèrent aussi dans ce que nous désignons dans notre langage comme étant «les sciences humaines». Mais, observons aussi qu'ils n'inventèrent l'agriculture et ne cherchèrent à se sédentariser que bien récemment, un peu plus d'une dizaine de milliers d'années.

Une datation précise, une ou plusieurs localisations importent peu à la réflexion que nous proposons.

La même imprécision demeure aussi sur les circonstances qui ont amené certains de nos ancêtres à apprivoiser puis à domestiquer divers mammifères qu'ils avaient, jusque-là, considérés comme un gibier parmi d'autres, n'ayant avec eux qu'une relation de mangeurs à mangés, même si accessoirement la dépouille de ce «gibier» pouvait fournir plus qu'un simple apport alimentaire par ses muscles et par sa graisse : la peau pour se vêtir, les tendons pour faire des liens, les os des outils, etc.

Qui nous dira si une autre motivation que ces considérations purement utilitaires ne serait pas intervenue dans cette décision d'apprivoisement puis de domestication ? Nous sommes tentés de croire que la notion d'«animal de compagnie» est récente et liée aux facilités apportées par une économie particulièrement opulente. Puisque nous savons depuis l'usage de la biologie moléculaire que nos chiens, malgré la diversité morphologique des nombreuses races actuellement répertoriées dont certaines sont sélectionnées et fixées, ne sont autres que des descendants du loup, il n'est pas interdit d'imaginer qu'un humain recueillant un louveteau orphelin ait éprouvé pour ce petit être une certaine sympathie avant de songer à l'utiliser, lorsqu'il serait adulte, comme auxiliaire de chasse.

Mais quel pouvait être le projet de celui ou de ceux qui avaient capturé de jeunes sujets, de moyens ou de gros herbivores, chevaux, onagres ou aurochs, avant de savoir qu'un mors pourrait permettre de maîtriser la conduite des équidés et un joug de s'emparer de la force des bovins ? Nous ne le saurons jamais.

Ces premiers «*captureurs*» d'herbivores étaient-ils pasteurs ou agriculteurs ? ou les deux à la fois ? Comment fut inventé le mors permettant de maîtriser et de conduire les chevaux. Tibulle prétend que cette découverte est postérieure à l'Âge d'Or. (*Nondum frenum ore momordit equus*).

Beaucoup d'incertitudes persistent et persisteront probablement longtemps sur ces innovations capitales aboutissant à la mise en œuvre et au développement d'un considérable et long usage de la traction animale. Mon propos est de rappeler ce que nos civilisations occidentales lui doivent.

En ce début du XXI<sup>ème</sup> siècle, nous sommes les derniers à pouvoir témoigner de cette dette envers l'innombrable troupeau des braves quadrupèdes dont nous avons encore pu voir de nos yeux en action, les ultimes échantillons. Nos petits-enfants, lorsqu'ils en entendront parler, les confondront chronologiquement avec les dinosaures et peineront à imaginer, puisqu'elle est désormais remplacée par d'autres sources d'énergie beaucoup plus efficaces, la place tenue, durant des siècles, par la force musculaire de certains animaux.

S'il est permis d'user du terme de «devoir de mémoire» pour d'autres vivants que les humains, glanons, puisque la moisson s'est achevée au cours du siècle passé, les dernières images dont nous avons eu le privilège de bénéficier de la place tenue par la traction animale dans l'histoire de nos civilisations.

Certaines cultures n'ont pas bénéficié ou n'ont pas découvert d'emblée toutes les possibilités qu'offrait la traction animale. Rappelons ces images : fresques ou bas-reliefs montrant dans L'Égypte antique des centaines d'hommes conjuguant leurs efforts de traction pour amener à sa place définitive une énorme statue monolithe. La source d'énergie mise en œuvre était celle du muscle humain. Une étape considérable fut franchie lorsqu'on s'appliqua à lui substituer celle du muscle animal pour certains travaux, mais il fallut inventer les moyens techniques de l'exploiter. Ils furent à l'origine très simples et se perfectionnèrent. Notre propos n'est absolument pas de les décrire non plus que d'en faire l'historique. De très habiles techniciens, de très érudits historiens s'en sont parfaitement acquittés et je me bornerai à les énumérer. Ce sont les diverses formes de jougs pour les bœufs et pour les chevaux, les bâtts, les colliers, les bricoles, les diverses sortes de mors, tous les harnais permettant d'exploiter au maximum la force des animaux sans blesser leurs téguments. Puisque ces animaux de trait, attelés ou bâtés, étaient appelés à accomplir leur fonction utilitaire sur un sol plus dur que celui de la prairie de leurs ancêtres sauvages, sur un sol empierré, pavé ou macadamisé, il fallut mettre au point progressivement une protection de la corne de leurs pieds. Après bien des essais, la ferrure à clous devint une technique confiée à un habile artisan : le maréchal-ferrant. La maréchalerie comme la bourrellerie étaient absolument indispensables à l'utilisation de la traction animale et bien des tâtonnements, des essais heureux ou malheureux furent nécessaires pour parvenir à leur perfection. Observons qu'au XIX<sup>ème</sup> et au XX<sup>ème</sup> siècle, lorsque cessait l'usage de l'énergie des muscles qu'on croyait irremplaçable, malgré la perfection des techniques qui permettaient de l'exploiter, elles devinrent obsolètes. Elles se virent concurrencées par d'autres sources d'énergie.

Résumons succinctement ce que nous pouvons savoir de la progressive maîtrise de la force musculaire des chevaux puis de celle des bovins. Sans reprendre le détail de ces évolutions, on peut rappeler la très mauvaise technique d'attelage des chevaux dans toute l'Antiquité classique avec les colliers souples comprimant les voies respiratoires et limitant considérablement l'usage du cheval à la traction de chars, certes rapides mais relativement légers, jusqu'à ce que ne se diffuse, au Haut Moyen-Âge, l'usage du collier rigide. Il convient, je pense, sans embarrasser notre discours d'un excès de détails techniques, de préciser que ce collier rigide, constitué d'une armature en bois pourvue latéralement d'anneaux permettant l'accrochage des chaînes ou des cordes reliées à l'engin

tracté, était solidement rembourré de coussinets de cuir garnis de crin s'appliquant non sur la partie inférieure de l'encolure du cheval mais sur son poitrail et ses épaules, régions anatomiques intégrées mécaniquement à la charpente osseuse de l'animal. Dès que son usage se répandit, son efficacité conféra au cheval une aptitude aux travaux agricoles jusque-là réalisés par les bovins. Ce collier rigide ne cessa de s'améliorer au cours des siècles et fut en usage jusqu'à la période contemporaine.

La bricole, un autre type de harnais, fut aussi efficacement utilisée pour permettre au cheval de tirer de lourdes charges sans comprimer sa trachée. Il s'agit d'une large courroie convenablement rembourrée s'appuyant sur le poitrail du cheval, maintenue en place par diverses lanières passant au-dessus du garrot. Elle fut largement utilisée par les artilleurs pour tirer des objets pesants en terrain accidenté. Récupérée en Lorraine par les agriculteurs, elle connut un usage pacifique dans les années postérieures aux dernières guerres. L'étymologie du mot bricole mérite d'être évoquée car les avis des auteurs divergent et, à toutes les origines proposées il est possible d'en ajouter une probablement plus solide tirée d'une observation que j'ai pu faire personnellement en entendant, il y a un demi-siècle de cela, un agriculteur de Vannes-le-Châtel désigner cet objet, sinon en «patois lorrain» au moins en français dialectal : la «Ouarcoule ou warcoule» qui semblait bien décrire le mérite fonctionnel de ce harnais qui garde, épargne le col, le cou. Si cette hypothèse est valable, quelle louange pouvons-nous prodiguer à un idiome en voie d'extinction !

C'est certainement très tôt que la force musculaire des bovins fut exploitée. Ceux de nos régions résultent de la domestication de l'aurochs réalisée il y a un peu plus de dix mille ans. Les récents travaux des généticiens révèlent qu'elle fut initiée non pas à partir des aurochs d'Europe Occidentale mais plutôt de ceux du Moyen-Orient et qu'ils auraient été introduits dans nos régions lors de la migration des peuples qui en étaient originaires. Leur mode d'attelage tire parti de l'anatomie particulière de ces animaux dont la tête est pourvue de cornes et dont l'encolure relativement brève est puissamment musclée. C'est grâce à l'usage du joug dont il existe plusieurs sortes que la force musculaire des bovins a été exploitée mais celui sur lequel j'attirerai l'attention, le joug proprement dit est le joug de tête. Sa lointaine étymologie atteste l'ancienneté de son usage et nous suggère sa morphologie. Il est désigné en sanscrit par le mot *yga* formée à partir de la racine *yuj* qui signifie joindre et qui montre que, cet appareil fixé sur la nuque, deux bœufs placés parallèlement sont «conjugués». Il est intéressant de noter à ce propos que le mot *Yoga* est tiré de la même racine et exprime l'idée d'une discipline à laquelle on se soumet.

Le joug est donc une solide pièce de bois dont la forme est soigneusement modelée pour se poser en s'y adaptant sur la nuque des deux bœufs placés parallèlement avec ou sans coussinet et être fixée solidement aux cornes de l'animal à l'aide de lanières. Il existe également dans certains pays des jougs frontaux placés en avant des cornes, on utilise aussi des jougs de tête destinés à l'attelage d'un seul bovin (au plan linguistique la désignation de cet objet perd le sens étymologique exprimant l'idée de joindre l'effort de deux animaux). Pour mémoire, je citerai le joug de garrot qui se place en avant de cette région anatomique définie par les apophyses dorsales des premières vertèbres thoraciques. Le joug, quel qu'il soit, est solidarisé à un timon qui transmet la force de l'animal à l'engin tracté.

Mais de quels travaux furent chargés ces animaux ayant perdu leur liberté originelle pour subir le statut d'animaux domestiques ? Puisque les hommes qui les avaient capturés commençaient à se consacrer à l'agriculture, à se sédentariser, ce furent les travaux de labour réalisés initialement à la houe, après qu'on eut inventé ce rustique et efficace outil se substituant au « bâton fousseur » et également les travaux de transport des fardeaux réalisés, jusque-là, à dos d'homme qui reçurent l'aide de ces puissants quadrupèdes. Quels furent les tous premiers engins bénéficiant de la traction animale ? Ce furent l'araire et le travois. Ils sont extrêmement simples et leur morphologie est si élémentaire qu'on peut même s'interroger pour savoir si elle ne pouvait pas répondre alternativement aux deux usages en changeant simplement son sens de traction.

L'araire sert à ameublir la terre, à la labourer, c'est le lointain ancêtre de la charrue, mais elle est dépourvue de versoir, elle gratte la terre mais ne la retourne pas. Quelle est sa forme la plus simple ? Nous l'ignorons mais on peut imaginer qu'à l'origine, avant tous les perfectionnements dont elle a été l'objet, ce ne fut qu'une solide pièce de bois pointue, plantée obliquement dans le sol, et tirée vers l'avant par un lien situé au-dessus du niveau de ce sol. L'usage d'une pièce fourchue dut vite s'imposer pour mieux maîtriser la profondeur de la griffure infligée à la surface du champ. Et le travois, il est l'ancêtre de tous les véhicules, utilisé pour le transport bien longtemps avant l'invention de la roue et dont les Indiens, hôtes des grandes prairies d'Amérique du Nord, redécouvrirent l'usage lorsqu'ils eurent capturé des chevaux redevenus sauvages descendants de ceux que les Européens avaient importés sur le nouveau continent. Ce travois est constitué de deux pièces de bois parallèles solidarisés en région postérieure pour conserver leur écartement mais traînant obliquement sur le sol, tandis que les extrémités antérieures servant de brancards maintenus entre les flancs du cheval s'appuient aux deux extrémités d'une courroie placée sur le garrot et donnant insertion à une autre s'appuyant sur son poitrail. Certes le rendement d'un tel équipement tributaire d'un fâcheux frottement est dérisoire

mais il a le mérite de déléguer à l'animal l'effort de l'homme, c'est la forme la plus élémentaire de l'usage de la traction animale à laquelle l'humanité oublie qu'elle est redevable. Y songez-vous quelquefois, humains bénéficiaires de tant de confort et de facilités quotidiennes ? Vous serez tentés de dire que le temps de la traction animale est loin, révolu et qu'on s'en passe de plus en plus. Si les plus anciens d'entre nous ont encore le souvenir relativement proche de son usage quasi général en agriculture, ils ne connaissent plus, par observation directe, son large usage dans les transports de tous les matériaux indispensables à notre vie quotidienne et de ceux constituant notre cadre de vie. Parcourez les rues de la ville que nous habitons et regardez l'édifice qui nous abrite, les murs de pierre, les charpentes en bois, les tuiles des toitures. Qui les a véhiculés depuis les carrières ou les forêts dont on les a extraits ? Ce furent, durant des siècles, des milliers de chevaux et avant eux de bœufs. Ils ont aussi assumé le transport des pavés de nos chaussées et bien évidemment celui de toutes les denrées indispensables à nos prédécesseurs et tout d'abord leur banale alimentation, à la production desquelles ils épargnaient une partie de l'effort humain qui pouvait s'appliquer à d'autres travaux. L'intervention de la traction animale dans l'économie tenait une place considérable.

Tous ces animaux de trait exigeaient de grandes surfaces fourragères en foin, paille et avoine. Elles étaient aussi indispensables que ne le sont pour nous les hydrocarbures ou l'uranium. Une page s'est tournée et il n'est possible dans nos régions, de ne parler qu'au passé de la traction animale mais ce passé est si proche qu'il est encore possible d'en recueillir les souvenirs dans nos mémoires. La moisson certes est terminée mais en glanant nous ramassons les épis tombés. Roulant l'autre jour en voiture (automobile) sur un chemin rural que j'ai connu il y a plus d'un demi siècle j'ai retrouvé en ma mémoire l'image des profondes ornières qu'y traçaient les roues cerclées de fer des chariots des agriculteurs. Ces véhicules rustiques étaient fabriqués par d'habiles artisans locaux : les charrons et étaient devenus par perfectionnements successifs de remarquables engins et d'admirables réussites appliquées de la science mécanique. Seuls en subsistent le souvenir et quelques échantillons recueillis dans les musées d'arts et traditions populaires. Que de progrès avaient été réalisés depuis l'invention de la roue dont nous nous émerveillons encore ! Oui cette roue était déjà une précieuse découverte mais elle aurait été de bien peu de secours si elle n'avait été complétée de bien d'autres perfectionnements de la charrerie et de la mise en place d'un réseau de chemins et de routes conditionnant son efficacité.

Pendant bien longtemps, les transports de marchandises réservés, sur d'assez longues distances comme on peut l'imaginer, à des denrées précieuses telles que le sel ou l'outillage lithique de qualité ou des meules à grains en roche volcanique, furent réalisés, outre en usant des voies fluviales grâce aux pirogues,

par des porteurs humains ou par des bêtes bâchées circulant sur des sentiers ou des chemins raboteux, jalonnés d'obstacles, probablement mal adaptés à l'usage des voitures. Les vestiges des plus anciens véhicules à roues dont les archéologues ont pu, dans nos régions, récupérer des éléments ne semblent avoir été conçus et réalisés que pour des usages de prestige. Ce sont ceux que l'on trouve dans les tumulus recouvrant des sépultures à chars d'aristocrates de l'âge du fer qu'on se plaît à qualifier de princes ou de princesses. Ils n'étaient pas destinés à parcourir de longues distances mais le bref itinéraire reliant l'habitation au tombeau du personnage qui était inhumé reposant sur ce véhicule. Il n'est pas certain d'ailleurs que ces véhicules aient été tirés par des chevaux ou d'autres animaux. L'absence des restes osseux de chevaux dans ou au voisinage de beaucoup de «sépultures à chars» peut donner argument à un doute, ainsi que, sur certains chars, de celle de restes d'un timon ou d'une pièce pouvant en tenir lieu. Il n'est pas interdit d'imaginer que la propulsion de certains de ces véhicules ait été confiée à des bras humains.

C'est à juste titre que nous nous émerveillons de l'invention de la roue mais nous ne devons pas oublier qu'elle dut, pour prodiguer tout le bénéfice dont elle était porteuse, se compléter d'un réseau de chemins et de routes dont la mise en place exigea beaucoup de temps. Il ne cessa de se perfectionner au cours du temps, la conquête romaine modernisa celui que les légions avaient emprunté lors de la Guerre des Gaules et jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle il assuma grâce à la traction animale le déplacement des voyageurs et le transport des denrées.

Les cours d'eau, depuis des temps très lointains, ont été utilisés comme itinéraires de déplacements et de transports. A l'origine, ce ne furent que de modestes embarcations comme la pirogue monoxyle que nous conservons au Musée d'Art et d'Histoire de Toul qui les empruntaient, mais les dimensions des bateaux ne cessèrent de s'accroître au cours des siècles et le halage en était assumé par des chevaux ou des mulets jusqu'au XX<sup>ème</sup> siècle.

Avant de conclure cette rapide rétrospective de l'usage de la traction animale, il est, je pense, sage d'observer que sa quasi disparition, dans une notable partie de notre planète, a entraîné une profonde modification de l'économie. Comparée à d'autres sources d'énergie son rendement est dérisoire. Rappelons que, pour labourer un champ d'une superficie d'un hectare avec une charrue attelée de chevaux, (quatre de ces animaux en Lorraine où le sol est souvent argilo-calcaire) il fallait parcourir trente kilomètres, ce travail exigeait habituellement trois jours, alors qu'il se réalise avec un tracteur tirant cinq socs en deux ou trois heures. Cette simple comparaison explique la profonde et rapide évolution de l'économie rurale réalisée en un demi-siècle. Il n'est pas dans mon propos d'en définir le détail mais simplement de constater le considérable accroissement des surfaces d'exploitations agricoles.

Le bien sommaire rappel de l'aide apportée par la traction animale à l'humanité, la soulageant de bien des efforts au cours des siècles, nous invite, me semble-t-il, à une pensée de gratitude envers l'innombrable troupeau de quadrupèdes qui, sans qu'ils l'aient souhaité, l'ont permis. Mais cette humanité en a-t-elle profité pour consacrer ses efforts aux activités auxquelles l'appelle sa vocation exceptionnelle d'être doué de la pensée ? C'est sans doute partiellement vrai, mais vous conviendrez avec moi qu'il y a encore beaucoup à faire en ce domaine.

Pour conclure, je vous rappellerai qu'il est parfois arrivé que les humains expriment leur gratitude envers les quadrupèdes utilisés pour leur force musculaire : des bucranes ornent la cathédrale de Laon en souvenir des charrois de pierre gravissant la colline où elle est bâtie, un monument aux mulets au Palais Pitti à Florence garde le souvenir de ceux qui furent employés à sa construction, un monument commémore à Neuville-lès-Vaucouleurs les services rendus aux combattants de Verdun par les ânes, et si le village d'Allain s'est longtemps appelé «Allain-aux-Boeufs» c'est parce qu'une sculpture de cet auxiliaire de transport des matériaux de sa construction ornaît, dit-on, en façade l'ancienne église.