



HAL
open science

Au fil des attelages : Hommes, chevaux et voitures à Lyon et dans la région lyonnaise (1880-1939) : Essai d'histoire sociale

Jean-Pierre Aguerre

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Aguerre. Au fil des attelages : Hommes, chevaux et voitures à Lyon et dans la région lyonnaise (1880-1939) : Essai d'histoire sociale. Histoire. Université de Lyon, 2018. Français. NNT : 2018LYSE2152 . tel-04167804

HAL Id: tel-04167804

<https://theses.hal.science/tel-04167804>

Submitted on 21 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



N° d'ordre NNT : 2018LYSE2152

THÈSE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON

Opérée au sein de

L'UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2

École Doctorale : ED 483

Sciences sociales

Discipline : Histoire

Soutenue publiquement le 5 mai 2018, par :

Jean-Pierre AGUERRE

Au fil des attelages : Hommes, chevaux et voitures à Lyon et dans la région lyonnaise (1880-1939).

Essai d'histoire sociale.

Devant le jury composé de :

Florence BOURILLON, Professeure des universités, Université Paris 12, Présidente

Claude-Isabelle BRELOT, Professeure émérite des universités, Université Lumière Lyon 2, Examinatrice

Jean-Claude CARON, Professeur émérite des universités, Université Clermont-Ferrand 2, Examineur

Louis HINCKER, Professeur des universités, Université Clermont-Ferrand 2, Examineur

Jean-Luc MAYAUD, Professeur des universités, Université Lumière Lyon 2, Directeur de thèse

Contrat de diffusion

Ce document est diffusé sous le contrat *Creative Commons* « [Paternité – pas d'utilisation commerciale - pas de modification](#) » : vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d'en mentionner le nom de l'auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ni l'utiliser à des fins commerciales.

AU FIL DES ATTELAGES hommes, chevaux et voitures à LYON

et dans la région lyonnaise (1880-1939)
Essai d'histoire sociale

Thèse soutenue publiquement le 5 mai 2018
par Jean Pierre AGUERRE

Composition du jury :

Florence Bourillon
Professeure d'Histoire, UPEC, Rapporteur
Claude Isabelle Brelot
Professeure émérite, Université de Lyon (Lyon 2)
Jean-Claude Caron
Professeur émérite, Université Clermont-Auvergne
Louis Hincker
Professeur d'Histoire, Université Clermont-Auvergne
Jean-Luc Mayaud,
Professeur d'Histoire, Université de Lyon (Lyon 2)
Daniel Roche
Collège de France, Rapporteur

VOL. 1



AU FIL DES ATTELAGES : HOMMES, CHEVAUX ET VOITURES A LYON ET DANS LA REGION LYONNAISE (1880 - 1939). ESSAI D'HISTOIRE SOCIALE 19

INTRODUCTION 19

I – Présentation de la démarche	19	
I – D'un monde à l'autre		19
II – Mise au point historiographique : de la rareté à l'abondance		21
III – Position de thèse		28
De la méthode		28
De la problématique aux problématiques		29
II - Les sources de l'histoire du cheval en histoire contemporaine. Données archivistiques et documentaires	37	
Section I Les sources manuscrites		37
I - Archives nationales		37
II – Archives de l'Armée de terre		39
1 – Série M : sous-série 4 M, Historiques manuscrits des régiments		39
A – Instruments de recherche :		39
B – Régiments		39
2 – Série N		39
3 – Série Y. Archives collectives et individuelles du personnel		39
A - Sous-série 5 Ye : dossiers d'officiers supérieurs et subalternes 1848-1926		40
B - Sous-série 6 Ye : dossiers d'officiers supérieurs et subalternes 1926- 1940		40
III– Archives départementales		40
1 – Série K : Lois, ordonnances et arrêtés		40
2 - Série J : archives privées		40
A – Ain		40
B – Rhône		41
3 – Série N		41
A - Ain		41
B - Isère		41
C – Rhône		42
D – Drôme		42
3 - Série M		42
A- Les statistiques agricoles annuelles et décennales (6M)		42
b – Les statistiques agricoles annuelles		43
c - Statistiques agricoles décennales		44
B – Concours hippiques : pouliches et poulinières, courses, sociétés hippiques (7M)		44
a – Ain		44
b – Isère		46
c – Rhône		47
B – Les dénombremets de population permettent d'accéder aux hommes du cheval		49
C – Les nuisances du clos d'équarrissage		50
D – La police des jeux		50
4 - Série P : finances de l'Etat au niveau départemental		50
A - La fiscalité d'Etat : la contribution sur les voitures et les chevaux et la contribution sur les chemins vicinaux (loi du 21 mai 1836)		51
a – La contribution sur les chevaux et les voitures		51
b - Des origines modestes : la loi du 2 juillet 1862		51
c - La loi du 28 juillet 1872 : la généralisation de la taxe		52
B – La contribution sur les chemins vicinaux		54
C - L'utilité des deux sources		55
a - Les sources conservées		55
b - La richesse des informations livrées		57
5 – Série Q. L'enregistrement		59

A - Les tables alphabétiques des successions et des absences	59
B - Les registres de mutations par décès	60
6 – Série S Travaux publics et transports	61
A – Archives départementales de l’Ain	63
B - Archives départementales de l’Isère	63
C - Archives départementales du Rhône	63
7 – Série U. Sous-série 6 U Tribunaux de commerce	64
IV – Les documents conservés aux archives municipales de Lyon et Villeurbanne	64
1 – Les séries statistiques	64
A – Statistique relative au classement des chevaux susceptibles d’être requis en vertu de la loi 3 juillet 1877	65
a - Présentation de la source	65
b – L’exploitation de la source	66
B - La fiscalité municipale : les taxes de remplacement de l’octroi	67
a - La loi du 28 juin 1901 : la refonte de la fiscalité locale lyonnaise	67
b - L’exploitation de la source	71
C – Les fichiers de l’inspection des voitures publiques	72
a - Le fichier des permis de conduire	72
b - Les dossiers nominatifs forment un autre ensemble documentaire de toute première importance	73
c - Autres pièces documentaires du service des voitures publiques	73
D - Statistiques relatives aux droits d’attache au marché des chevaux de Charabara	74
E – Autres séries statistiques actuellement non disponibles	75
a - Documents administratifs relatifs au service des voitures publiques	75
b - Documents relatifs à la confection des nouvelles plaques d’immatriculation des camions automobiles	75
c - Documents relatifs à la confection des rôles de la taxe municipale sur les chevaux	75
d - Statistiques relatives aux locaux des loueurs et des marchands de chevaux	76
2 – Autres sources conservées aux archives municipales	76
A – La voirie publique : vidanges et enlèvement des immondices	76
B – Tramways et omnibus urbains	77
C – Les omnibus d’hôtel	77
D – Boucherie chevaline	78
E – Le clos d’équarrissage	78
F – Service municipal des transports	78
G– Le bataillon de sapeurs-pompiers	78
H – Pompes funèbres	79
3 – Autres fonds d’archives communales de la périphérie	79
A – Archives communales de Craponne. Non classées	79
B – Archives communales de Meyzieu	79
C – Archives municipales de Villeurbanne	79
Section II - Les sources imprimées	80
I – Les publications périodiques officielles	80
1 – Nationales	80
A – Journal officiel	80
B – Publications ministérielles	80
2 – Départementales	80
II – La presse nationale	80
1 – Presse quotidienne nationale	80
2 – Presse spécialisée	80
A - Presse sportive	80
B - Presse agricole et revues vétérinaires	81
C – Presse militaire, remonte et haras	81
III – Presse et revues régionales hors région lyonnaise	81
1 - Presse quotidienne	81
2 – Presse spécialisée	81
IV - La presse régionale	82
1 - La presse quotidienne	82
A – Presse lyonnaise	82
B – Presse quotidienne / bi-hebdomadaire de la périphérie	84
a - Ain	84
b – Isère	84

2 - Hebdomadaires et mensuels	85
A - Les publications lyonnaises	85
a - Les revues généralistes	85
b - Les revues sportives	86
c - Les revues professionnelles et associatives	88
B - Les revues et hebdomadaires de la périphérie	89
a - Les revues professionnelles agricoles ou artisanales de l'Ain	89
b - Les revues professionnelles agricoles ou artisanales de l'Isère	89
3 - Annonces commerciales et publications judiciaires	89
II - Les annuaires	90
1 - Ain	90
2 - Isère	90
3 - Rhône	90
III - Les publications périodiques de la municipalité de Lyon	90
1 - Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon	90
2 - Le bulletin municipal officiel	91
Section III - Les sources iconographiques	91
I - Les plans	91
II - Cartes postales et photographies et dessins	91
1 - Les cartes postales	91
2 - Les plaques de verre photographiques	91
3 - Autres fonds municipaux, hors archives municipales : Le fonds Sylvestre de la Bibliothèque municipale de Lyon	92
III - Les publicités commerciales	92
1 - En-têtes de correspondances commerciales	92
2 - La documentation technique	92
Section IV Les sources orales	92
I - Les professionnels du cheval	92
1 - Les maréchaux-ferrants	92
2 - Les charrons	93
3 - Les bourreliers	93
4 - Les marchands de chevaux	93
II - Les activités par secteurs d'activité	93
III - Équitation et courses	94
IV - Les agriculteurs	94
III - Bibliographie	94
Section I - Les hommes et les chevaux : articles, ouvrages généraux et colloques	94
I - Méthodologie	94
II - Ouvrages généraux	95
III - Ouvrages collectifs	96
IV - Les colloques	97
Section II - Les hommes et les chevaux, articles et ouvrages régionaux	100
I - Ain	100
II - Isère	101
III - Rhône	102
Section III - Annuaires, bottins et dictionnaires	103
I - Ouvrages généraux	103
II - Les annuaires de courses	104
III - Ouvrages régionaux	105
1 - Ain	105
2 - Isère	105
3 - Rhône et Loire	105
Section IV - Élevage, cheptel	106
I - Ouvrages généraux	106
II - Les races de chevaux	108
III - Ouvrages régionaux	109
1 - Département de l'Ain	109
2 - Département de l'Isère	110
3 - Département de la Loire	111
4 - Département du Rhône	111

5 - Département de Saône-et-Loire	112
6 – Autres départements	112
IV – Autres animaux de trait	112
Section V – Agriculture, vie rurale	113
I – Ouvrages généraux	113
II – Ouvrages régionaux, monographies communales	115
1 – Ain	115
2 – Isère	116
C – Rhône	116
Section VI – Urbanisme, architecture, hygiène et services publics	118
I - Ouvrages généraux	118
II - Ouvrages régionaux	119
Section VII – Les transports	120
I - Ouvrages généraux	120
II - Ouvrages régionaux	122
1 – Ain	122
2 – Isère	122
3 - Rhône	122
Section VIII– Les secteurs d’activités : bourrellerie, charronnage et maréchalerie	123
I – Ouvrages généraux	123
II – Ouvrages régionaux	125
Section IX – Courses, concours hippiques, équitation et loisirs	126
I – Ouvrages généraux	126
II – Ouvrages régionaux	129
Section X - Le cheval de guerre	130
I – Le cheval puissance : protection et répression	130
II – Le sport, reflet de la puissance	132
III – La détermination du cheval de guerre	132
XI – Le cadre social	133
I – Ouvrages généraux	133
II – Ouvrages régionaux	136

1^{ERE} PARTIE LES CAVALERIES DE LA REGION LYONNAISE 137

CHAPITRE PREMIER LE CHEPTTEL ÉQUIN À LYON DE 1880 À 1939 139

Section I Présentation de la cavalerie urbaine	140
I – Les caractéristiques du cheptel urbain	141
II – Les différents types de chevaux	142
1 – Les chevaux de selle	142
2 – Les carrossiers	143
3 – Les chevaux de trait léger et de gros trait	144
III – Un cheptel relativement âgé	145
IV – L’onomastique équine	148
1 – Nommer ou ne pas nommer un cheval	148
2 – Les noms attribués au cheptel lyonnais	150
3 – L’onomastique équine apparaît comme un véritable révélateur des préoccupations sociales	152
Section II L’évolution des effectifs de 1880 à 1939	153
I – La cavalerie lyonnaise de 1880 à la veille de la Grande Guerre	153
1 – L’estimation des effectifs	153
2 – Types et localisation des cheptels urbains	157
A – La localisation du cheptel équin	157
B – Les types de cheptel	160
a – Le long déclin des chevaux de pleine taxe	160
b – La croissance régulière du cheptel de labour	164
II – La gestion de la cavalerie lyonnaise : externalisation et mutualisation de la fonction de trait	166
1 – L’externalisation du cheptel de pleine taxe : Le louage de grande remise, un secteur clé dans la mobilisation rationnelle de la fonction de trait	166
2 - La diffusion de l’externalisation de la fonction de trait : une gestion nouvelle de la cavalerie	169
III – L’utilisation du cheptel équin face à l’émergence des nouvelles forces de traction	174
1 – Cheptel équin et fonctions de trait dans les premières années du XX ^e siècle.	174

2- La concurrence du camion automobile	180
A - La création d'un véritable marché de l'utilitaire	180
B - L'avantage comparé des deux modes de traction	181
Section III 1920-1939 : cheval de trait contre cheval-vapeur, la mort du cheval urbain	183
I - La stabilité des années 20	183
1 - L'évolution générale	183
2 - La place du cheval de trait dans les entreprises urbaines	186
II - Le tournant brutal des années 30 (1927-1939)	189
1 - Les effectifs de 1927 à 1939	189
2 - La répartition des effectifs dans les différentes cavaleries	190
A - La répartition des différents groupe de cavalerie dans chaque arrondissement	191
B - Le poids des différents groupes de cavalerie d'arrondissement par rapport au cheptel total	193
C - Les contribuables.	195
a - L'évolution globale du nombre des contribuables	195
b - L'évolution du nombre des contribuables par arrondissement	197
c - Le rapport chevaux/contribuables	199
D - Synthèse générale sur l'évolution numérique de la cavalerie de 1880 à la veille de la Seconde guerre mondiale	201
CHAPITRE II LA ROTATION DU CHEPTEL ÉQUIN EN MILIEU URBAIN	205
Section I – Les professionnels de la rotation du cheptel : les marchands de chevaux	205
I - Les grandes maisons : la respectabilité des messieurs à cravate	205
II - Les artisans du négoce de chevaux	215
III- Les marchands occasionnels	220
Section II - L'entrée en milieu urbain	223
I - L'origine des grands courants d'importation	223
II - Le volume des entrées	226
1 – Le taux de réforme des cavaleries attelées à des voitures publiques	226
2 – Le taux de réforme des cavaleries industrielles et commerciales	228
III - Le redéploiement du cheptel : du cheval neuf au cheval d'occasion	231
1 - La préparation des ventes chez les professionnels : Chevaux neufs et reprises	231
2 - Les transactions réalisées par les administrations et les grandes entreprises	233
3 - Un lieu d'échanges : le marché aux chevaux de Charrabara	233
A - L'emplacement du marché	233
B - Volume et rythmes du marché de Charrabara	237
C - La diversité des transactions	239
Section III - La sortie du milieu urbain	244
I -L'abattoir chevalin de Corne de Cerf	244
1 - Le cadre administratif	245
2 - Le mouvement général des abattages	248
3 – La boucherie chevaline de Lyon	249
II - Le clos d'équarrissage	252
1 – L'indispensable nuisance du clos d'équarrissage	252
2 – L'industrie des cadavres	258
III - Le recyclage agricole du cheptel urbain	263
CHAPITRE III – LE CHEPTEL ÉQUIN DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON	265
Section I – La cavalerie de la ceinture chevaline de Lyon : le concept et sa validation	265
I – Qu'est-ce que la ceinture chevaline de Lyon ?	266
1 – Le détour par les cartes	267
2- La cavalerie, une force de trait parmi d'autres	269
II - La détermination des zones chevalines : critères et méthode	273
1 – Les trois critères distinctifs	273
2 – Observations méthodologiques	276
Section II – Quels chevaux pour la périphérie ?	279
I – De vieilles souches indigènes : utiles mais à « régénérer »	280
1 – Les chevaux de l'Ain : bressans et dombistes	280
2 – Les chevaux dauphinois	287
3 –Un régénérateur venu d'en haut : l'anglo-normand triomphant	293
II– Le cheval officiel et ses aléas	303
1 – Les chevaux de la discorde : la montée des tensions	303

2 – Le retour du « gros »	310
3 – Entre régénération et forces d’inertie : quel partage ?	322
A – L’ancienneté des races de l’Ain et de l’Isère	322
B – Une homogénéisation partielle des races depuis la fin du XIX ^e siècle	327
Section III – L’évolution des cavaleries de la ceinture chevaline de Lyon de 1892 à la veille de la Seconde Guerre mondiale	330
I – L’évolution de la ceinture chevaline de Lyon à la Belle Époque	330
1 – Vue cavalière cantonale de la périphérie lyonnaise en 1892-1893	330
2 – L’évolution des effectifs de 1892 à la veille de la Grande Guerre	332
3 – Les grandes caractéristiques du cheptel équin de la périphérie lyonnaise	334
A – La composition par sexes du cheptel de la ceinture chevaline	334
B – Le cheptel mulassier	339
II – L’évolution des cavaleries de la ceinture chevaline de Lyon dans l’entre-deux-guerres	343
1 – Les effectifs du début des années 1920 à la veille de la Seconde Guerre mondiale	343
A – La reprise de l’après-guerre	343
a – vue d’ensemble : les données numériques de la reprise	344
b – La puissance de la reprise	345
B – Les prémises d’un déclin au long cours	351
2 – Les évolutions contrastées des années 1930	352
III – Typologie des espaces équins de la ceinture chevaline de Lyon	355
1 – Observations méthodologiques	355
2 – Une typologie des espaces équins de la ceinture chevaline de Lyon	358
A – Les espaces équins dynamiques de la ceinture chevaline de Lyon	358
a – Les zones traditionnelles de l’élevage équin de la ceinture chevaline de Lyon	358
b – Le poids renforcé des cavaleries dans les terres d’élection bovine	359
c – La progression des cavaleries dans les cantons du « Beaujolais bâtard »	362
B – Les espaces équins en déclin ou en stagnation de la ceinture chevaline de Lyon	363
a – Les cantons de l’immédiate périphérie	363
c – Les zones de déclin aux marges de la ceinture chevaline : les cantons de Lagnieu, d’Ambérieu-en-Bugey et de Lamure-sur-Azergues	366
d- Les terrasses de Roussillon : le déclin mesuré d’une puissante cavalerie	367

CHAPITRE IV – CHEVAUX SUBVENTIONNÉS ET CHEVAUX GÉNÉRIQUES, LES DEUX LOGIQUES DE PRODUCTION DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Section I – Cadres et structures de la production et de l’élevage chevalin dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon	370
I – Les cadres administratifs	371
1 – Les haras départementaux	371
2 – Les haras nationaux	378
3 – La Société hippique de l’Ain	381
A – Une création fille de son temps	381
B – L’organisation institutionnelle	383
C – Les trois missions de la Société hippique départementale de l’Ain	386
II – Les politiques incitatives : concours hippiques	387
1 – Les concours hippiques de la ceinture chevaline de Lyon	388
A – La genèse des concours hippiques, des encouragements reconnus de longue date	388
B – Les concours hippiques, un révélateur de la ceinture chevaline de Lyon	390
C – L’impact des élus	397
2 – Pour un autre regard sur les concours hippiques, l’exemple de l’Isère	398
A – La réforme du 12 janvier 1904	400
B – l’impact des dispositions nouvelles de l’arrêté du 12 janvier 1904 sur les éleveurs du Bas-Dauphiné	407
Section II – Les différents types de concours de la ceinture chevaline de Lyon	414
I – Les concours de pouliches	414
1 – Le cadre général des concours de pouliches de la ceinture chevaline de Lyon	414
2 – Les concours de l’Ain	419
3 – Les concours de l’Isère	423
II – Les concours de juments poulinières	435
1 – Les concours de l’Ain	435
2 – Les concours de l’Isère	437
A – L’importance apparemment marginale des concours de l’Isère	438

B - La spécificité des concours de poulinières de la section dauphinoise de la ceinture chevaline	442
Section III- La résistance des campagnes	448
I – La loi d’airain de la petite exploitation	448
II – l’étalon rouleur, une réponse du fond des campagnes	450
1 – Le rouleur, « fléau de la race ou améliorateur » ?	451
2 – le rouleur, un étalon de proximité	454
Section IV – L’évolution divergente des concours et des productions au lendemain de la Première Guerre mondiale	460
I – Les productions de l’Ain	460
1 – Les concours de juments poulinières	461
2 – Les concours de pouliches	464
3 – La production des chevaux de trait	465
II – Les productions de l’Isère	469
1 – La baisse progressive de la production dans les cantons dauphinois de la ceinture chevaline de Lyon	470
2 – Les explications	472
A – Les évolutions nationales et européennes.	472
B – Le contexte local	474
3 – le déclin des concours de la section dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon	476
A – les concours de poulinières	477
B- Les concours de pouliches	478
CHAPITRE V – LE COMMERCE DES CHEVAUX DANS LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON	481
Section I – Des foires et des marchands	481
I – Le réseau des foires de la ceinture chevaline de Lyon	481
1 – Les foires chevalines de l’Ain	481
2- Les foires chevalines du Dauphiné	484
II – La diversité des transactions chevalines	494
1 – Le cheptel générique et promotion des produits de l’élevage de la ceinture chevaline	494
A – Les flux locaux	495
B – Les flux régionaux et nationaux	498
2 – Flux et modalités de commercialisation des chevaux de la ceinture chevaline à la veille de la Grande Guerre	501
A – Les concours de chevaux de selle de l’Ain	501
a – La genèse du concours de chevaux de selle de l’Ain	501
b – Les caractéristiques du concours	505
c – Les retombées commerciales du concours	508
d – L’évolution des concours de chevaux de selle dans l’après-guerre	509
B – Les écoles de dressage de l’Ain	512
Section II – L’activité cyclique des transactions chevalines	516
I – la chronologie des cycles de production	517
II – Une spéculation agricole comme une autre	520
1 – Météorologie et reproduction	520
2 – La production fourragère	522
III – Le cycle du mulet	524
1 – la production du mulet en France	525
2 – Le mulet, « cheval de guerre »	527
Conclusion de la première partie : le cheptel révélateur des dynamiques centre/périphérie dans le fonctionnement du pôle métropolitain lyonnais de 1880 à la veille de la Seconde Guerre mondiale	531
2^{EME} PARTIE : LES HOMMES DU CHEVAL DANS LA REGION LYONNAISE	535
CHAPITRE VI - LA MATRICE RURALE DES HOMMES DU CHEVAL	537
Section I – Réseau et trame des hommes du cheval dans la périphérie lyonnaise	538
I – Le nombre des fonds dans la ceinture chevaline de Lyon	538
1 – L’observation globale de la trame	538
A –Compter les artisans, compter les fonds	538
B – Caractériser les fonds	539
2 – L’agencement de la trame : la répartition des fonds dans l’espace	541

A – La confirmation d’une trame pléthorique	541
B- Polarisations et dynamiques spatiales	543
II – La structure de la trame	547
1 – La genèse de la trame	547
A – Le renouvellement endogène : la matrice artisanale	547
a - Les stratégies familiales	547
b – La famille, creuset professionnel des hommes du cheval	549
B - Le renouvellement exogène : la matrice paysanne	553
2 – La perpétuation de la trame	556
A – Les membres du ménage	557
a – L’artisan chef de ménage	557
b – Les autres membres du ménage	559
B – Les métiers du ménage	562
a - La forte emprise du monde agricole	563
b – l’autonomie du travail féminin dans les fonds de la trilogie du cheval	564
c – La complémentarité des forges rurales et des débits de boissons	567
Section II - Quelques exemples de mobilité professionnelle d’ouvriers bourelliers et maréchaux dans les campagnes de la région lyonnaise de la fin du XIX ^e au milieu du XX ^e siècle	568
I- Aux origines de la mobilité	569
II - La morphologie des migrations intra régionales	570
III - La sociabilité des migrations	573
IV - L’enracinement	575
V - Les professionnels de l’errance	578
Section III – Les productions des hommes du cheval	580
I – Les productions neuves spécifiques à chaque métier	580
1 - La forge du maréchal-ferrant : le fer dans tous ses états	580
A – La ferrure	580
2 – L’atelier du charron	582
A – L’art de la roue	582
B – Les différents types de véhicules	586
III– Les productions communes et l’entretien	590
III – Prix et modalités de paiement	595
1 - Les artisans, créanciers malgré eux	595
2 – Le troc.	598
Chapitre VII – LES HOMMES DU CHEVAL : L’AVENTURE URBAINE	603
Section I – De la périphérie rurale à la grande ville	603
I – La matrice rurale des hommes du cheval	603
II – Le mariage, un des éléments de l’encrage en milieu urbain	606
Section II – Le mode d’acquisition des fonds de commerce	615
I – L’acquisition d’un fonds existant : vendeurs et acheteurs	615
II – La succession et ses différentes modalités	617
1 – Le fils succède au père	617
2 - Le gendre succède au beau-père	620
3 – Le remariage des veuves	622
Section III – La main-d’œuvre ouvrière des ateliers de l’industrie chevaline	623
I – Les ouvriers des ateliers : des profils très différents	624
II – Un prolétariat urbain à l’existence rude	625
III – Les syndicats ouvriers des corporations de l’économie chevaline	630
1 – L’horizon étroit des corporations	631
2 – La défense des intérêts corporatifs	635
Section IV - La sortie du cycle productif	640
I - Les biens financiers	640
1 – Les comptes bancaires	641
2 – Les produits financiers : comptes à terme, rentes, obligations et actions	642
II – La constitution d’un capital immobilier	645
1 – Les modalités : propriété et location	645
A – L’achat de biens immobiliers	645
B – La construction sur terrain d’autrui	646
C – Les fonctions du patrimoine immobilier	647
2 – La constitution d’un patrimoine foncier	649

Chapitre VIII – LA DIVERSITÉ DES ENTREPRISES URBAINES DE L'INDUSTRIE CHEVALINE

653

Section I – Les producteurs	653
I – La carrosserie	653
1 – Les grandes maisons	653
A – La carrosserie Faurax	654
B- La carrosserie Roesch	658
2 – Les moyennes et les petites carrosseries	660
3 – Les techniques de production	665
II – Le charronnage	672
1 – Les grands charronnages	673
2 - La diversité des entreprises moyennes	677
3 – Les petites entreprises du secteur	681
III- Les bourreliers, harnacheurs et selliers	682
1 – La localisation des fonds de commerce	682
A – Les petits et moyens ateliers familiaux	682
B – Les grandes entreprises du secteur	684
C – La valeur d'achat des fonds de bourreliers, sellier et harnacheurs.	686
2 – La diversité des activités	687
A – La production	687
B – l'entretien des harnais	688
C – La commercialisation de produits connexes	691
Section II – Les prestataires de service	692
I – Les maréchaux-ferrants	692
1- Les maréchalleries dans le tissu urbain	692
2 – Les maréchalleries urbaines : l'organisation des fonds de commerce	695
A – La maréchallerie, unité de production	695
B - Le maréchal et le personnel des ateliers de maréchallerie	696
3 – Les modalités d'exercice de la profession	701
II – Les transporteurs.	704
1 – Les Petits maîtres	704
2 – Les loueurs de voitures de grande remise	710
Section III – La gestion des entreprises	720
I - La gestion comptable	721
II – clientèles et fournisseurs	722
1 – Les clientèles	722
2 – Les fournisseurs	726
III - Les stocks	729
1 - Les matières premières et semi-ouvrées	729
2 - Les produits manufacturés	731
IV - Les outils de production.	733
1 – Les entreprises de productions : les machines.	733
2 – Les entreprises de service : cheptel vif et matériel roulant	734

Conclusion : la matrice rurale des ateliers et des hommes du cheval à Lyon 735

3^{EME} PARTIE : LES USAGES DU CHEVAL A LYON ET DANS LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

737

CHAPITRE IX - L'EXPLOITATION DU CHEPTEL EN MILIEU URBAIN : LA DIVERSITÉ DU TRAIT URBAIN

739

Section I Le transport des personnes	740
I –Le transport privé des personnes : les chevaux de maître	740
1 – Les contours d'une élite de province	740
2 – Le cheptel urbain de la périphérie	742
II - Le transport public des voyageurs	744
1 – L'inspection des voitures publiques	744
A – Le cadre administratif général	744
B – La philosophie du service	749
C –La gestion des conflits	754

2 - Les voitures de place	757
III - Omnibus et tramways hippomobiles	762
1 - Deux systèmes complémentaires	764
2 - L'organisation du réseau.	768
3 - L'apogée de la traction hippomobile au milieu des années 1890	770
4 - L'électrification du réseau.	774
5 - Les hommes et les chevaux de l'OTL	782
A - Les personnels de l'OTL	784
B - La création du syndicat des cochers et conducteurs des tramways de Lyon et le tournant des années 1890	787
IV - Voyages et voyageurs dans les transports publics lyonnais à la Belle Epoque	788
1 - La spécificité sociale des modes de transport	789
2 - Le paiement de la prestation de transport	793
3 - L'usage du tramway hippomobile	798
Section II Les cavaleries de service public non affectées au transport des personnes	804
I - La cavalerie des services municipaux	804
1 - La constitution des cavaleries	805
A - La location des chevaux	805
B - La régie directe	806
C - Le coût respectif des deux systèmes	807
2 - La gestion des cavaleries municipales	810
A - le trinôme du feu : les hommes, les pompes et les chevaux	814
B - La cavalerie de tous les morts	820
a - Le transport des corps	821
b - La réforme du transport des corps	822
4 - Le peloton équestre de la police municipale	826
Section III Les cavaleries de l'artisanat, du commerce et de l'industrie	828
I - La diversité des utilisateurs	829
II- La gestion de la cavalerie	835
III - L'attelage humain : hommes de trait et voitures à bras	841
1 - L'omniprésence discrète des hommes de trait	841
2 - La voiture à bras dans le spectre énergétique	844
3 - la diversité des secteurs et des utilisations	845
CHAPITRE X - LA CAVALERIE ET LES DÉCHETS DE LA GRANDE VILLE	849
Section I - Scatophobie des villes, scatophilie des champs. Gestion et utilisation des fèces à Lyon à la fin du XIX ^e siècle	850
I - Les odeurs de Lyon	851
1 - Écouler ou enlever ?	851
2 - Le triumvirat des vidanges	856
II - La métamorphose d'un vieux système	860
1 - Nouveaux systèmes, nouvelles règles	860
2 - L'économie des vidanges	866
III - Les résistances de l'agriculture périurbaine	871
1 - La vidange, un engrais vital	871
2 - La fronde rurale	872
Section II - La gestion des immondices urbaines : ordures des villes, or des champs	877
I - L'organisation du système	878
II - Le fonctionnement du système	880
1 - Un système à part entière	880
2 - les acteurs du système	882
III - Deux problèmes spécifiques : le transport et l'incinération des immondices	885
1 - Le transport des immondices : les tombereaux hygiéniques	886
2 - L'incinération des immondices	890
CHAPITRE XI - LA PRÉSENCE DU CHEPTTEL ÉQUIN EN MILIEU URBAIN	895
Section I - Le cheval au quotidien	895
I - La rue chevaline	895
1 - Les données quantitatives de la circulation urbaine	896
2 - La diversité du trafic urbain	898
A - Le trafic	898

B – Les accidents	902
a – Les victimes	903
b – Les causes	908
II – Le miroir de la société	909
1 - Le héros	909
2 - le délinquant	910
3 - le spectacle de la rue : badauds et attroupements	912
A- le spectacle : une sociabilité du trottoir	912
B - L'engagement	913
Section II – Loger et soigner les chevaux	914
1 - Les écuries particulières	915
2 - Les écuries d'entreprises	919
A – La diversité des écuries d'entreprises privées	919
a – La multitude des petites écuries	919
b – Les écuries moyennes et grandes	920
B – Les différentes cavaleries municipales : service des transports, service des inhumations	923
3 – Le monde des écuries	925

Chapitre XII LES USAGES DU CHEVAL DANS LES CAMPAGNES DE LA RÉGION LYONNAISE

931

Section I – La fonction de trait dans la ceinture chevaline de Lyon	931
I – Les données structurantes qui déterminent les usages du cheval	932
1 – Les phénomènes de polarisation	932
2 – Les infrastructures	933
3 – Les voitures suspendues	934
A – Les avantages des voitures suspendues	934
B – Le parc des voitures suspendues de l'arrondissement de Lyon	935
II – Les mobilités en milieu rural	937
1 – La mobilité locale des populations rurales	938
A – Les voitures agricoles de demi-taxe	938
B - Les attelages de maître	942
a – La localisation spatiale des attelages de maître	942
b - Les caractéristiques sociales des possesseurs d'attelage	942
2 – Les activités patentées	945
A – Les caractéristiques générales de la cavalerie du commerce et de l'artisanat	945
A – Les cavaleries dans l'orbite de Lyon	946
C – Les cavaleries qui structurent la desserte locale des territoires	948
III - La résistance de la traction hippomobile dans les campagnes de la région lyonnaise : situation de l'avant-guerre à celle de l'entre-deux-guerres	951
1 – Une traction mécanique plus visible à la veille de la Grande Guerre, mais qui reste marginale	951
2 – La surprenante résistance de la traction hippomobile dans l'entre-deux-guerres	955
A – Les relations ville/campagne	955
B – Le trait rural	956
a – Voitures rurales de pleine taxe et de demi-taxe	956
b – Le trait hippomobile des artisans ruraux	959
Section II- Le monde des petits transporteurs : les relations ville/campagne	962
I – Le monde hétérogène des petits transporteurs	963
1- Une activité souvent complémentaire mais qui n'exclut pas tous les degrés d'engagement	963
2 – Comment fonctionne le système ?	964
A - Le principe général	964
B - Les zones de collecte	965
II –Diligences et omnibus de banlieue	966
1 – Les contours du réseau	967
A – La demande du monde rural	967
B – Le nombre des voitures en circulation	969
C – L'architecture du réseau	971
B - Les entrepreneurs de voitures publiques	974
III - Le fonds de commerce	979
1 – L'entrée dans la profession	979
2 - Les attelages : chevaux et voitures	981
3 - La gestion de l'entreprise	984

A – Le transport des passagers	984
B – Le transport des marchandises	986
C – La rentabilité d'une voiture publique	988
D – Le voyage en voiture publique	991
III – Les usages agricoles de la cavalerie de la ceinture chevaline de Lyon.	994
Conclusion : Les chevaux de Lyon et de sa périphérie : une présence de tous les instants	997
4^{EME} PARTIE LE CHEVAL SPECTACLE DES ELITES ET DES MASSES	1001
CHAPITRE XIII – LE CHEVAL DISTINCTIF DE L'EXCELLENCE ÉQUESTRE	1003
Section I – L'excellence équestre	1003
I – Les contours d'une élite de province : Lyon à cheval	1003
1 – Des horizons différents, une passion commune	1003
2 – Le Jockey-club, un cercle fédérateur	1007
II – Les pratiques hippiques de l'excellence équestre	1012
1 – Les réseaux du cheval de loisir : les prestataires de service	1012
2 – L'Association lyonnaise d'équitation	1020
A – La société anonyme	1020
a – À la confluence des élites du gotha équestre	1020
b – Le colonel Chaverondier, une caution de choix	1022
B – Les lieux	1023
a – Les bâtiments	1024
b – Un emplacement favorable à l'équitation d'extérieur	1025
C – La multifonctionnalité de l'Association lyonnaise d'équitation	1027
3 – L'équipage des drags de Lyon	1029
Section II – Le concours hippique, une version grand public de l'excellence équestre	1041
I – Le concours hippique	1041
1 – De la Société hippique française à la Société des concours hippiques du Sud-Est	1042
A – Une initiative parisienne	1042
B – La Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est	1053
2 – Lyon, une vitrine de l'élevage régional	1058
II – Le Charolais, arrière-pays équin de Lyon	1062
1 – Les acteurs	1063
2 – Les politiques	1066
III – Les épreuves du concours hippique	1072
1 – Une manifestation équestre particulière	1072
2 – La diversité des épreuves	1074
CHAPITRE XIV – LE CHEVAL SPECTACLE	1085
Section I – Le cirque Rancy, une institution lyonnaise	1086
I – Théodore Rancy et sa famille	1086
1 – Théodore Rancy, le fondateur (1818-1892)	1086
2 – La famille	1087
II – Une stratégie commerciale bien rodée	1088
1 – Le sens des relations sociales	1088
2 – Le sens des affaires	1090
III – La place des spectacles équestres au cirque	1091
1 – Une place longtemps prééminente	1091
2 – L'évolution des années 1890	1094
3 – La cavalerie des Rancy	1096
Section II – Les mises en scène classiques du cheval de guerre	1098
I – L'entrée solennelle du gouverneur militaire	1098
II – Revues et carrousels	1101
1 – Les revues	1101
2 – Les carrousels	1107
III – L'autorité de l'État	1111
1 – L'escorte officielle	1112
A – Les régiments de cuirassiers au cœur du protocole	1112
B – « Le risque professionnel »	1115

2 – Le maintien de l’ordre	1119
A – L’engagement de la 6 ^e division de cavalerie dans le chaudron méridional	1120
B – Les prolongements domestiques des violences languedociennes	1124
C – Le 7 ^e régiment de cuirassiers aux grèves de Saint-Étienne (22 février – 5 mars 1914)	1127
Section III – les pratiques sportives du cheval de guerre	1129
I – Le cadre mouvant des courses militaires	1129
1 – Les courses militaires dans les années 1880	1129
2 – Les raisons d’un succès grandissant	1132
A – La présence de l’armée justifie tout le système des courses	1132
B – Le rôle pédagogique des steeple-chases	1133
C – Le coût faible des épreuves militaires : c’est l’armée qui mobilise les hommes et les chevaux	1134
3 – Le cheval d’armes des officiers de cavalerie	1135
II – Une étroite élite équestre gyrovague, entre caste et vedettariat	1137
1 – Les maîtres d’écurie	1137
2 – Les cavaliers.	1140
III – Les compétitions militaires hors de l’hippodrome	1146
1 – La reconnaissance entre préparation militaire et discipline sportive	1147
2 – Les raids régionaux	1150
A – Préparation et gestion des épreuves	1151
B – La nature et la signification de l’épreuve.	1153
3 – La randonnée militaire de la Société sportive du Rhône	1155

CHAPITRE XV – LES COURSES : STRUCTURES ET INFRASTRUCTURES DE LA FÊTE HIPPIQUE POUR TOUS.

1159

Section I – Les sociétés de courses	1159
I – Les sociétés du Jockey-club	1159
1 – La Société des courses de Lyon	1160
2 – la Société hippique du Rhône et ses avatars	1164
A – La Société hippique du Rhône	1165
B – La Société hippique du Rhône : Bonneterre la bien née	1166
a – La fondation	1167
b – Semper fulgens inter pares	1171
c – Une fin abrupte	1176
III – La Société Sportive du Rhône	1181
1 – La fondation de la Société Sportive du Rhône	1181
A – Le Comité de la Société Sportive du Rhône	1182
B – Albert Aubier, l’incontournable secrétaire général de la SSR	1184
2 – Les missions du Comité	1188
Section II – Les supports de la fête hippique	1191
I – Les hippodromes	1192
1 – L’hippodrome du Grand-Camp	1192
A – Le choix raisonné d’une installation temporaire	1192
B – Le choix tardif d’installations permanentes	1196
2 – l’hippodrome de Villeurbanne	1197
II – Les journées de courses	1202
1 – Le classicisme de la Société des courses de Lyon	1202
2 – Les réunions de la Société Sportive du Rhône	1206
A – La promotion du trotting lyonnais	1206
B – Le succès dans la diversité	1209
Section II – Les effets d’entraînement de la constitution du centre hippique lyonnais	1211
I – Vue cavalière du champ de gravitation du centre hippique lyonnais	1211
1 – Les écuries régionales	1211
2 – La diversité des écuries régionales dans la mouvance du centre lyonnais	1218
II – Propriétaires, chevaux et écuries de course	1224
1 – L’écurie, les déclinaisons d’un mot	1224
A – La possession d’une écurie de courses	1224
2 – L’écurie et le haras associés	1227
A – L’approche théorique d’une spéculation rentable	1227
B – Du modèle théorique à la réalité	1229
III – Les sociétés périurbaines de Craponne et Sathonay-Rillieux	1233
1 – La valorisation du marché métropolitain	1233

2 – Une extension des normes hippiques de la métropole lyonnaise	1237
3 – Les univers contrastés des sociétés suburbaines	1243

CHAPITRE XVI – LES COURSES : DE LA CULTURE ET DES USAGES DE LA FÊTE HIPPIQUE POUR TOUS

1250

Section I – Les usages du champ de courses	1250
I – L’hippodrome un espace sous l’emprise de la loi	1250
1 – Les commissaires de courses	1251
2 – Le Starter	1252
II – Fragilités de l’offre hippique et contentieux des courses	1254
1 – Les pratiques et dispositions susceptibles d’affaiblir ou de porter atteinte au spectacle hippique	1255
2 – Le non-respect des conditions de la course	1259
3 – Les départs litigieux	1263
A – L’affaire Houé	1263
B – L’incident du military	1265
4 – Les litiges qui surgissent du fait de la course	1267
A – Une lente appropriation des us et coutumes du turf	1267
B – la permanence des fautes classiques	1269
Section II – Des paris au pari mutuel	1271
I – Les paris : les évolutions d’une pratique sociale	1271
1 – Les paris jusqu’à la loi Riotteau	1271
2 – les paris après la loi Riotteau	1274
A – De la lente éviction des bookmakers à la loi du 4 juin 1909	1274
B – Les paris hors des hippodromes : le jeu en ville	1279
II – Les pratiques du jeu	1283
1 – La puissante machinerie du pari mutuel	1283
2 – Paris et parieurs à Lyon au début du XX ^e siècle	1286
A – La mise et l’enjeu	1287
B – La fleur de la cote	1291
3 – Les illusions de l’expertise	1294
Section III- Les courses du Grand-Camp, une page de sociologie urbaine : voir et être vu	1298
I – Le flux unanime du chemin des courses	1299
II - La géographie sociale des lieux	1301
III – Le défilé : « la fête des yeux »	1307

CHAPITRE XVII – LA FÊTE ÉQUESTRE AUX CHAMPS : SOCIÉTÉS DE COURSES ET HIPPODROMES DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

1310

Section I – Création et gestion des sociétés hippiques de la ceinture chevaline de Lyon	1310
I – Des hippodromes plus nombreux dans un cadre juridique en évolution	1310
1 – Un puissant mouvement national de création de sociétés	1311
2 – De l’utilité des sociétés de courses	1314
II – Une géographie dynamique du rail	1317
1 – Mobilités et loisirs pré-hippiques	1318
2 – L’offre foisonnante des hippodromes de la périphérie	1320
Section II– Hippodromes et champs de courses de la ceinture chevaline de Lyon	1327
I – Les lieux de la fête hippique : les hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon	1327
II – La programmation sportive	1332
1 – Les objectifs de la programmation	1332
2 – La mise en œuvre de la programmation sportive	1335
3– Les moyens de la programmation : le prix des courses	1339
III – De l’usage aristocratique de la fête équestre à la pratique populaire du turf	1343

CHAPITRE XVIII – LA FÊTE ÉQUESTRE AUX CHAMPS : TYPOLOGIE DES SOCIÉTÉS DE COURSES DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

1352

Section I – La matrice : les courses de la Société hippique de l’Ain à Châtillon-sur-Chalaronne	1352
I – La Société hippique de l’Ain à Châtillon-sur-Chalaronne	1353
1 – La valeur heuristique de la Société hippique de l’Ain	1353
2- La nature spécifique des liens entre la Société hippique et la commune de Châtillon-sur-Chalaronne	1354
3 – De la Société hippique de l’Ain à la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne	1357
II – L’architecture des journées de course	1360

1 – Le rôle de la production locale dans les courses de la Société hippique départementale	1361
A – La place centrale des courses locales dans la valorisation de la production chevaline	1361
B – La mise en œuvre des courses locales	1362
a - Les premières courses locales	1363
b- Les épreuves de pouliches de 3 ans	1365
2 – Le spectacle hippique	1368
Section II – Les créations endogènes	1370
I – Les sociétés de courses de type aristocratique : la Société des courses de l'Isère à La Tour-du-Pin	1371
1 – Un projet au long cours	1371
2 – La promotion du « trotteur campagnard »	1373
3 – Les aléas de la souscription	1376
A – Une société, des souscripteurs	1377
B – Les années incertaines	1378
C – Le havre de l'entre-soi	1383
II – Les sociétés de type professionnel : la Société des courses de Chalamont	1384
1 – L'émergence d'une vieille région d'élevage	1385
A – Le potentiel du pays chalamontais	1385
B – Une matrice dense d'éleveurs	1387
2 – Les spécificités de la Société des courses de Chalamont	1390
A – La plus lyonnaise des sociétés campagnardes	1390
B – La promotion du cheval de selle de la Dombes	1394
Section III – Les créations exogènes	1401
I – La Société anonyme des courses de Bourg	1401
1 – Les contours d'une création tardive	1401
A – Le rôle central de la municipalité	1402
B – Les actionnaires de la Société anonyme des courses de Bourg	1404
a - La genèse de la Société anonyme des courses de Bourg	1404
b – Les actionnaires de la Société des courses de Bourg	1407
2 – Les courses support de l'activité touristique	1409
A – L'accessibilité de la capitale bressane	1409
a - La desserte routière	1409
b – La desserte ferroviaire.	1410
B – Les courses et l'attractivité de la capitale bressane	1412
3 – La programmation des journées de courses	1414
A – La nature des chevaux retenus dans la programmation de Bourg	1416
B – Les allocations de courses	1418
C – Les disciplines : du trot à l'expansion du galop	1422
II – Le cas particulier de la Société des courses de Vienne	1424
Conclusion de la 4^e partie : vers de nouvelles représentations collectives du cheval en milieu urbain	1428
CONCLUSION GENERALE	1430
I - Une certaine manière de voir ce qu'est une source : l'omniprésence du cheval	1430
II - Lyon et sa ceinture chevaline : les synergies d'un espace intégré	1432
III – de multiples perspectives de recherche	1438

j Se acabó!

REMERCIEMENTS

Rédiger cette thèse d'État a été un travail solitaire et au long cours, mais sur lequel s'est penché une ronde bienveillante de familiers, d'amis ou de collègues qui m'ont permis de naviguer dans le dédale des archives sans m'y perdre. Arrivant à bon port, je souhaite tous les remercier du fond du cœur.

Mes plus lointains remerciements vont à l'Université française. Arrivé d'Amérique latine au début des années 1970, j'ai découvert la Sorbonne (Paris IV) et ses professeurs : merci à Pierre Chaunu et à ses galions déchargeant leurs cargaisons à *La Casa de Contratación de Sevilla* ; à Jacques Heers et à ses banquiers génois du XV^e siècle et à Pierre Léon jonglant d'un monde à l'autre, du Dauphiné aux haciendas colombiennes en passant par les rudes chantiers de l'économie soviétique.

Toute mon amitié à Jean-Luc Mayaud, mon directeur de thèse, qui a bien voulu reprendre en 1999 la conduite d'un chantier commencé sous la direction de Gilbert Garrier, en 1983. Qu'il soit chaleureusement remercié de m'avoir autorisé et encouragé à produire mes premiers articles dans *Ruralia* et dans les *Cahiers d'histoire*. Je sais qu'il n'a jamais douté que ma recherche serait menée à son terme. Il me revient, à ce propos, un rapport d'inspection quadriennal du LER qui pointait, parmi les incongruités fâcheuses, une certaine thèse d'État, fossile d'un temps révolu, sans doute preuve à charge... et pourtant il a toujours fallu du temps pour consulter sérieusement des archives.

Merci aux participants des séminaires du samedi qui, au fil des interventions et des conversations, m'ont apporté des éclairages confortant mes intuitions, magie des échanges loin des tours d'ivoire. Un grand merci à ma fille Marie-Charlotte, fée du numérique, qui a su métamorphoser la couleur de mes cartes crayonnées en réalisations exemplaires ; à Dominique Simonet pour ses photos et ses traductions anglaises et à Didier Perceveaux pour la correction minutieuse des dix-huit chapitres de la thèse. Merci enfin à mes collègues qui ont eu la gentillesse de m'écouter tant de fois raconter mes découvertes d'archives.

En concluant ces années de travail, j'ai une pensée toute particulière pour Anne, ma femme, et mes trois enfants. Ils ont su me soutenir, pour la première, et grandir pour les seconds, avec cette entité toujours en chantier, jamais finie, « la thèse », qui a longtemps scandé le temps de la maison, immuable, comme le balancier de ces grosses horloges comtoises.

Lyon, février 2018

Au fil des attelages : hommes, chevaux et voitures à Lyon et dans la région lyonnaise (1880 - 1939). Essai d'histoire sociale

Introduction

I – Présentation de la démarche

La thèse qui est ici présentée s'intitule « Au fil des attelages : hommes, chevaux et voitures à Lyon et dans la région lyonnaise (1880- 1939) Essai d'histoire sociale ». Cette recherche se propose d'aborder les interactions des hommes et des chevaux dans un espace métropolitain de grande taille puisqu'il s'agit de la seconde agglomération de France sur une période qui excède un peu le demi-siècle. Cette introduction se compose de trois étapes nécessaires à la compréhension d'un travail au long cours mené entre 1983 et 2017.

I – D'un monde à l'autre

Terminer une longue recherche en rédigeant son introduction n'est pas une tâche aisée. Inscrite en 1983, la dernière année où il était possible de le faire, cette thèse d'État a été commencée crayon à papier à la main, dans le silence des archives au creux des vacances scolaires et un jour par semaine prélevé coûte que coûte sur les contingences de la vie quotidienne, professionnelle et privée. Elle s'achève 33 ans plus tard dans un autre siècle, au terme d'un décret qui la supprime définitivement. Entre ces deux dates, le crayon à papier et les gros fichiers en bois, meubles vénérables du savoir, ont été emportés par la révolution numérique qui rend tellement plus facile l'accès à la source, en particulier sa consultation à distance et sa conservation. Avec la photographie numérique, exemptée de la lourdeur administrative des photocopies qu'il fallait toujours sélectionner parmi d'autres, solliciter longtemps, le document source est devenu abondant et immédiatement disponible. Le fichier a été remplacé par les moteurs de recherche, dont la monstrueuse efficacité comble d'aise, sans même évoquer la recherche en plein texte dans les milliers de pages des quotidiens régionaux et nationaux, une extase aux saveurs puissantes. Chercher une épingle dans une meule de foin est devenu une routine déconcertante. Sans les révolutions successives du numérique et des logiciels qui le pilotent, à l'image des feuilles de calcul Excel, je n'aurais pu mener à bien ce travail. Il n'empêche que les lenteurs du siècle passé, les colonnes interminables de chiffres à recopier, celles des statistiques agricoles en particulier, permettaient de cerner les erreurs à la source, de retrouver l'origine des aberrations qui ont tellement nui à l'exploitation de cette source, l'intervention d'une colonne étant la plus fréquente et la plus calamiteuse en terme de précision statistique. Et que dire de la traque des faits et gestes du cheval à travers les chroniques locales du *Salut public de Lyon*, du début des années 1880 au début du siècle suivant ? Elles ont été recopiées des semaines durant et, chemin faisant, avec ou sans cheval, c'est l'histoire menue de la vie quotidienne d'une grande agglomération qui est ainsi apparue au chercheur, dans des milliers de rubriques de quelques lignes ou de quelques dizaines de lignes au plus. Plus d'une fois, le hasard des rencontres au détour d'une page, sans volonté préconçue, a permis de jeter des regards sur des réalités que ne livrent pas les documents classiques d'archives : la mort, les odeurs, la souffrance, la misère de l'homme et des animaux qui vivent dans son sillage, bref, le sel de la vie.

Cette thèse a été commencée sous la direction de Gilbert Garrier, titulaire de la chaire d'histoire rurale à l'Université Lyon II Lumière, qui a bien voulu accepter le sujet que je lui proposais. Le projet initial qui consistait à suivre la trace du cheval urbain a été vite abandonné en y annexant la périphérie immédiate et bientôt un espace encore plus vaste avec le redoutable écueil de ce choix : la périphérie de Lyon est à la jonction de trois départements et d'autant de dépôts d'archives. Dans l'inconscience des débuts, ce problème a paru sans

importance, tant la logique l'imposait, mais il a fallu s'acquitter du prix à la SNCF. Ces premières années de découverte des dépôts d'archives n'ont pas constitué le plus gros du travail. Il existait en effet des archives vivantes, dont il fallait sauvegarder le témoignage avant qu'il ne soit trop tard. La démarche ethnographique ouvre des horizons que les historiens ont pris l'habitude de scruter et qu'ils apprennent à maîtriser¹. Jamais cette source ne m'est parue aussi importante qu'en confrontant mon terrain de recherche à celui quasiment similaire de Bernadette Lizet dans *Le cheval au quotidien*. Qu'aurait-elle restitué de ce cheval-là, si elle n'avait pu compter sur la présence de ces informateurs à l'instar de Jean-Claude Perraguin ?

Il y a des rencontres qu'il faut faire, et tout particulièrement dans le monde du cheval. Glaner l'information là où elle se trouve, auprès des survivants du charronnage, de la maréchalerie, de la bourrellerie ou du commerce des chevaux. C'est à partir d'un vieil annuaire téléphonique de la fin des années 1950 qu'a été amorcé le cycle des entretiens. Contacter les gens d'un autre monde, s'inviter chez eux au soir de leur vie est une expérience particulière. Certains sont étonnés que l'on s'intéresse à leurs métiers qu'ils considéraient comme perdus depuis puisqu'ils n'avaient plus cours chez eux ; d'autres enfin, méfiants, claquaient la porte au nez. Les moments les plus fascinants de l'enquête de terrain sont, à la fin d'une explication compliquée, quand les mots ne suffisent plus, le détour par la forge. Le temps de l'allumer et de saisir un lopin adéquat dans un tas de ferraille et comme par magie, le geste et la parole de ces pédagogues de l'instant forge à voix haute en deux «chauffes» réglementaires, un beau fer à cheval. Et tandis qu'il suit la couleur changeante de son fer, le maréchal entre dans son passé et peuple la forge d'une cohorte défunte d'amis, de compagnons, et du bruit de la ronde des marteaux qui ébauche en plein hiver les fers de la saison qui vient. N'est-il pas plus facile de découvrir l'écuaneur devant une roue, assemblage subtil et coriace à l'épreuve des mauvais chemins ?² S'instruire, un peu, des métiers de la trilogie du cheval, le geste à l'appui, reste une belle expérience et une vivante leçon de choses. Leur technicité toute empirique, immémoriale donne le tournis. Ces hommes qui comptent encore tous à l'orée d'un nouveau siècle, en pieds, pouces et lignes, sans se soucier le moins du monde du système métrique, soulignent la lenteur des évolutions et la résilience de ces mondes rustiques dont les praticiens savent mieux que quiconque les secrets de la dilatation des métaux : les portails qu'ils ont forgés ouvrent par tous les temps et durent plusieurs vies.

Le détour par les campagnes du Rhône, de l'Ain et de l'Isère a eu l'inconvénient d'être chronophage, mais il donne accès aux archives privées, aux livrets d'ouvriers, aux photographies, aux livres de comptes surtout, qui retranscrivent en chiffres les tâches et les fonctions multiples que jouent ces artisans incontournables du monde rural. La reproduction de chaque registre ou presque, a été négociée avec tact requérant une présence régulière, des visites de courtoisie, une insistance toute diplomatique parce qu'ils recèlent les comptes exacts, les combines, les trocs, les non-valeurs d'une vie de labeur. Il subsiste une sorte d'intimité dans ces gros registres reliés où les enfants de l'atelier ont parfois appris à écrire, circonstances qui font que l'on n'accepte pas forcément de les livrer à autrui. Ces documents privés, collectés et croisés avec les entretiens et les documents d'archives publics permettent de recréer avec certitude des itinéraires, des comportements, des stratégies de vie qui, associés à la sous-série 3 E, donnent l'illusion d'être de plain-pied parmi les sujets que l'on étudie. Illusion dont il faut se garder³.

¹ Florence DESCAMPS, *L'historien, l'archiviste et le magnétophone, de la constitution de la source orale à son exploitation*, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 2005, 888 pages

² Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales : « Inclinaison des rayons d'une roue sur l'axe du moyeu pour augmenter la résistance du plan de roulement ».

³ Pierre BOURDIEU, « L'illusion biographique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, volume 62-63, pp. 69-72.

En 1999, au départ à la retraite de Gilbert Garrier, Jean-Luc Mayaud son successeur à la chaire d'histoire rurale, a accepté, lors du renouvellement quinquennal de l'inscription en thèse d'État, de prendre en charge le suivi de cette thèse paresseuse qui ne comptait que quelques dizaines de pages. Il m'a d'emblée suggéré de prendre date en rédigeant des articles, mettant en valeur les gisements documentaires que j'avais débusqués dans les campagnes de la périphérie de Lyon en travaillant sur les hommes de la trilogie du cheval⁴. Depuis cet article, et ceux qui ont suivi, la rédaction de la thèse a été poursuivie à un rythme d'une centaine de folios par an et bien davantage en comptant les annexes, notamment les tableaux statistiques, qu'il faut extraire des archives et saisir en vue de leur exploitation. Les rendez-vous réguliers de suivi et l'attention que m'a accordés Jean-Luc Mayaud, les conseils et les suggestions prodigués, m'ont permis de canaliser la mise en œuvre d'un travail dont les ramifications incessantes rendaient le maniement difficile. Qu'il en soit sincèrement remercié, je sais ce que je lui dois.

Les contacts avec Jean-Luc Mayaud ont été prolongés par les séminaires du samedi organisés dans le cadre du LER, le Laboratoire d'études rurales. La recherche est une quête personnelle, mais elle dépend grandement de la communauté scientifique dans laquelle elle s'insère. Les intervenants de tous les horizons, dans un esprit résolument pluridisciplinaire, m'ont conforté dans l'idée que les cloisons disciplinaires sont des œillères dont il faut se garder. Ethnologues, sociologues, agronomes, cinéastes, historiens et géographes forment ainsi un carrefour convivial où l'échange reste possible. S'il fallait citer quelques intervenants qui ont eu un prolongement sur ma manière de travailler je citerais volontiers, Paul-Henri Rosental et ses sentiers invisibles⁵. Les « sources pauvres » qu'il met en œuvre sont des sources tenaces inscrites dans les registres de l'état-civil, elles s'avèrent aussi pérennes que les chemins de campagne jadis évoqués par Gaston Roupnel⁶. Les sources imprimées les plus anodines, celles qui sont insignifiantes de prime abord et auxquelles on ne prête qu'une attention distraite, se révèlent la plupart du temps riches d'informations, à condition d'être convenablement collectées et traitées. Elles permettent presque toujours de distinguer des régularités qui fixent les pratiques de la vie sociale. Elles sont innombrables : gains de courses, droits d'attache sur les marchés publics, petites annonces, permis de conduire, accidents de la circulation, rubriques régulières des annuaires qui fixent par exemple les itinéraires des voituriers commissionnaires, les villages desservis, les horaires et la fréquence des dessertes qui irriguent les périphéries de la grande ville sont, pour n'en évoquer que quelques-unes, les sources pauvres, mais primordiales qui m'ont permis de suivre le sillage des attelages.

II – Mise au point historiographique : de la rareté à l'abondance

Comme sujet de thèse, *Le fil des attelages : hommes, chevaux et voitures à Lyon et dans la région lyonnaise (1880-1939) Essai d'histoire sociale*, s'inscrit dans un double contexte. Le premier, circonstanciel, est celui d'une lecture faite au hasard d'un livre de Bernadette Lizet, paru en 1982, *Le cheval dans la vie quotidienne*⁷. Il répondait en effet, très précisément, à des questions que suscitait de manière mécanique, la moindre évocation de la Belle Époque : comment le cheval de la fin du XIX^e et du XX^e siècles, dont l'omniprésence est attestée en ville et à la campagne par la photographie et les premiers documents

⁴ Jean-Pierre AGUERRE, « Mobilité professionnelle : ouvriers bourreliers et forgerons dans la région lyonnaise (fin XIX^e-XX^e siècles) », *Ruralia* [En ligne], 06 | 2000, mis en ligne le 22 janvier 2005, consulté le 13 août 2016. URL : <http://ruralia.revues.org/138>

⁵ Paul-André ROSENTAL, *Les sentiers invisibles. Espaces, familles et migrations dans la France du XIX^e siècle*. Paris, Éditions de l'E.H.E.S.S., 1999, 255 pages. « Recherches d'histoire et de sciences sociales ».

⁶ Gaston ROUPNEL, *Histoire de la campagne française*, Paris, Éditions Bernard Grasset, 1932, 432 pages.

⁷ Bernadette LIZET, *Le cheval dans la vie quotidienne. Techniques et représentations du cheval de travail dans l'Europe industrielle*, Paris, Berger-Levrault, 1982, 220 p.

cinématographiques, a-t-il pu aussi peu intéresser les historiens contemporanéistes? La présence passée du cheval en ville, et celle évanescence du cheval de labour dans les campagnes de France, constituaient une invite puissante à observer ce double mouvement d'éviction dans le détail de sa chronologie. Cette curiosité, restée inassouvie en 1983, à la lecture de l'*Histoire de la France urbaine*⁸, conforte le projet d'aller scruter cette énigme de plus près.

Cet intérêt très personnel s'insère dans un second contexte, historiographique celui-là, qui voit la résurgence du cheval dans le champ d'investigation des historiens après des décennies de léthargie. Ces deux contextes sont évidemment liés puisque l'intérêt personnel, purement spéculatif, s'insère dans un mouvement de fond qui est encore à peine perceptible, mais qui en la circonstance a fonctionné comme un signe de ralliement. La thèse inscrite à l'automne 1983 est un peu postérieure à celle de Ghislaine Bouchet, soutenue la même année, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*⁹ et qui est elle-même antérieure à celle de Yves Grange, *Le cheval oublié*, soutenue en 1981, métaphorique jusque dans son titre¹⁰. C'est l'époque où émerge une première réflexion sur l'histoire des animaux avec ou sans les hommes¹¹. Cette éclipse de l'histoire équine, totalement extravagante pour qui a en tête la littérature et les interrogations sociétales qu'elle suscite jusqu'en 1914, montre à quel point la recherche et la production historiennes sont immergées dans la société qui les englobe. S'agissant des livres d'histoire relatifs aux chevaux, Éric Baratay et Jean-Luc Mayaud notent dans « Un champ pour l'histoire : l'animal » un effondrement de presque moitié entre 1947 et 1975 passant de 42,8% pour la période précédente (1900-1946) à 23, 5% des publications consacrées à l'histoire des animaux¹². Cette tendance de fond se poursuit puisque pour la période allant de 1976 à 1997 les livres consacrés au cheval passent sous la barre des 20% avec 19,8 % du total. Rendant compte en 1985 dans la *Revue d'histoire moderne et contemporaine* du livre de Jacques Mulliez, *Les Chevaux du Royaume. Histoire de l'élevage du cheval et de la création des haras*, Jean Jacquart amplifie le propos puisqu'il écrit qu'on a peu disserté sur le cheval, à quelques exceptions près, depuis la thèse de René Musset parue en 1917 !¹³

Cet amoindrissement considérable du cheval comme objet d'étude a un sens. Même s'il reste le premier en importance, son recul relatif est contemporain de l'épanouissement d'une civilisation urbaine mécanique qui rejette la *walking city* dense des piétons et la ville animale telle que la décrit Sabine Barles¹⁴. Il importe en effet de constater que l'éloignement de la cohabitation immémoriale des hommes et des chevaux, en particulier en milieu urbain, a eu un effet dont les chiffres évoqués soulignent l'ampleur. Dans les campagnes du monde industrialisé, le maelström mécanique n'est pas en reste. Le tracteur devient comme l'automobile des masses, le symbole de la modernité. Les Trente glorieuses et la cohorte des historiens de ces temps d'abondance avaient d'autres priorités que d'observer cette éviction, somme toute nécessaire à la venue d'un monde en apparence meilleur. Il existe ainsi une

⁸ Georges Duby [dir.], *Histoire de la France urbaine*, tome IV *La ville de l'âge industriel*, Paris, Seuil, 1983, 665 p.

⁹ Ghislaine BOUCHET, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Mémoires et documents de l'École des Chartes, N°37, Genève/Paris, Librairie Droz, 1993, 410 pages.

¹⁰ Yves GRANGES, *Le cheval oublié*, thèse IEP Grenoble 1981.

¹¹ Robert DELORT, *Les animaux ont une histoire*, Paris, Seuil, 1984.

¹² Eric BARATAY et Jean-Luc MAYAUD, «Un champs pour l'histoire : l'animal», dans Eric Baratay et Jean-Luc Mayaud [dir.], *L'animal domestique, XVIe-XXe siècles – Cahiers d'histoire*, tome 42, N° 3-4, 1997, pp.409-442.

¹³ *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1985/10 (T32)-1985/12, pp. 681-682 ; Jacques MULLIEZ *Les Chevaux du Royaume. Histoire de l'élevage du cheval et de la création des haras*, Montalba, 1983, 398 pages.

¹⁴ Sabine BARLES, André GUILLERME, *La congestion urbaine en France, 1800-1970*, Paris 1978, 277 pages, rapport pour le compte du ministère de l'Équipement, Champs-sur-Marne, Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines / ARDU, Sabine BARLES "La ville animale", p. 17-137.

solution de continuité, une césure presque complète entre les années 1940 et les années 1980, dans la production scientifique qui fonde son objet de recherche sur les relations étroites qui unissent l'homme au cheval, cette « machine vivante », pour reprendre la belle expression de Clay McShane¹⁵. Face à cette situation inédite, la société qui a massivement renoué avec le cheval est singulièrement en avance sur les historiens dont la fonction est pourtant de renouveler les regards que les sociétés d'aujourd'hui posent sur les questions du passé. On ne peut qu'être interpellé par la dichotomie qui s'est ainsi installée entre la multiplication des médias sur le cheval comme les revues de diffusion nationale, sites et blogs internet, chaînes de télévision, salons spécialisés et la production des historiens¹⁶.

Le cheval privé de sa fonction de trait, chassé des villes et des campagnes subsiste discrètement à l'intersection de ces deux espaces avec d'autres fonctions. Dans cet entre-deux spatial, le cheval sort de son ghetto de riches au fur et à mesure que progresse la société des loisirs. Ce cheval de loisir intimement lié à la demande urbaine, vivant aux lisières de la ville prend de l'assurance avec l'émergence d'une filière équine dont le poids n'est pas négligeable¹⁷. Le cheptel équin dont les effectifs dépassent le million d'existences génère de nombreux emplois et consommations. La variété d'hier, faite de races constituées sur les potentialités des écosystèmes et des sociétés dans lesquels elles naissaient, a fait place à un produit de plus grande lisibilité, le selle français. Les races de trait elles-mêmes, destinées à la boucherie, reviennent sur le devant de la scène dans des rôles nouveaux. Les utilisations du cheptel de loisir se diversifient. La société redécouvre les vertus du cheval et du solipède en général. Il cesse d'exister à travers les seuls clubs d'équitation. Avec l'émergence des préoccupations écologistes et environnementales, le cheval, tout comme l'âne et le mulet, deviennent les vecteurs d'une nouvelle manière de vivre. Ils assurent la promotion d'une ruralité écolo-citadine. Gage d'authenticité, les équidés animent les fêtes du monde rural au plus fort de l'été ou procurent des sensations nouvelles : l'âne bâté avec lequel on chemine le long des GR est un clin d'œil à Stevenson. Pas seulement, car le rythme lent du marcheur marque aussi la volonté de rupture avec le quotidien. La roulotte attelée à un comtois, permet une découverte nonchalante du paysage, à travers les routes de campagne. Ambivalence encore et toujours, car ces utilisations nouvelles du cheptel équin sont aussi de véritables produits touristiques fournis clé en main. Ils préfigurent en partie les animations et les tâches futures du monde rural.

Cette résurgence du cheval à travers une culture des loisirs est associée à une demande sociale. Redevenue visible, la filière équine cesse d'être exclusivement liée à l'équitation et au PMU. Il existe de réelles potentialités d'expansion y compris une réaffectation sur des tâches révolues : le cheval refait ses premiers pas dans l'entretien des espaces verts tandis qu'une police montée indépendante de la gendarmerie est reconstituée ici ou là¹⁸. Ainsi, la filière

¹⁵ Clay McSHANE, *The Horse in the City, Living Machines in the Nineteenth Century*, The John Hopkins University Press, Baltimore, 242 pages, 2007.

¹⁶ Le mensuel Cheval magazine, le leader de la presse équine française a été fondé en 1971.

¹⁷ Chaque année l'IFCE publie la situation de la filière chevaline en France : *Annuaire ECUS, tableau économique, statistique et graphique du cheval en France, élevage commerce, utilisations, statistiques socio économiques*.

¹⁸ <http://www.leprogres.fr/rhone/2015/04/15/la-police-municipale-se-dote-d-une-unite-equestre> ; IFCE, colloque du cheval utilitaire, 7 et 8 mars 2015, à l'occasion du printemps de l'attelage au Haras national d'Uzès. L'exemple de la ville de Poitiers présenté par Vincent Pellerin est révélateur de cette présence nouvelle du cheval en ville : « La ville est passée en 10 ans de 0 à 12 activités utilisant le cheval, soit en 2014 3000h de travail pour 3 chevaux et 3 meneurs. Il s'agit là de la clé de la pérennité du cheval en ville car plus celui-ci est inséré dans de nombreuses activités, plus il sera polyvalent et plus il deviendra irremplaçable ».

équine s'engage dans une réflexion prospective¹⁹. Des établissements d'enseignement secondaire et d'enseignement supérieur forment des professionnels liés à ce secteur. Les collectivités réfléchissent à la valorisation de la richesse patrimoniale que représente le cheval et aux retombées qu'elle peut avoir sur l'attractivité et la visibilité des territoires²⁰. Le cheval, surtout s'il est ancré dans l'histoire régionale, devient un véritable outil de développement²¹. Dans cet environnement économique et social renouvelé, le cheval suscite à nouveau l'intérêt des historiens.

À partir des années 1980 donc, le cheval sort de l'ombre, les quelques historiens qui travaillent en éclaireurs sur le cheval comme Daniel Roche cessent d'être des exceptions. Au tournant du siècle la rareté se transforme alors en profusion, le cheval objet d'étude devient omniprésent dans les sciences sociales. Ce mouvement de fond touche toutes les disciplines et atteint son apogée dans le programme pluriannuel du Ministère de la culture et de la communication, « le cheval et ses patrimoines » qui lui donne une véritable existence institutionnelle²². Entre 2011 et 2014, trois colloques présentent la diversité des regards et des points de vue pour une histoire du cheval. L'inscription de l'équitation de tradition française au patrimoine culturel de l'UNESCO en novembre 2011 conforte cette dynamique d'ensemble²³. Ce phénomène est d'autant plus remarquable qu'il concerne toutes les disciplines et porte en lui une dimension transdisciplinaire²⁴ et européenne car c'est à cette échelle qu'il faut évidemment se situer pour appréhender véritablement ce champ considérable de recherche.

L'objet d'étude « cheval » a été très longtemps entre les mains des « sciences dures » : zoologues, anatomistes et vétérinaires ou plus prosaïquement entre celles des intendants, des militaires, des logisticiens ou des hommes des Haras. Ces derniers se sont souvent mués en historiens et en penseurs du social en s'extirpant des tâches administratives de leurs spécialités respectives puisqu'il existe mille et une manières d'appréhender le cheval²⁵. Les frontières étanches n'existent pas, les sciences exactes jouant le rôle d'auxiliaires dont l'aide est souvent incontournable²⁶. À côté du corpus scientifique qui prend corps autour des écoles

¹⁹ Christine JEZ, Bernard COUDURIER, Marion CRESSANT, Florence MÉA, Philippe PERRIER-CORNET, Emmanuel ROSSIER La filière équine française à l'horizon 2030, rapport du groupe de travail de la prospective équine, INRA-IFCE, Octobre 2012.

²⁰ Les chevaux : de l'imaginaire universel aux enjeux prospectifs pour les territoires, colloque du Centre culturel international de Cerisy, 17-22 mai 2014 ; colloque équi-meeting : « le cheval territorial, un nouveau modèle économique et social », le Lion d'Angers, 15-16 septembre 2016 colloque organisé **sous l'impulsion du Centre national de la fonction publique territoriale, l'Institut français du cheval et de l'équitation.**

²¹ Sylvine PICKEL-CHEVALIER et RHYS EVANS, *Cheval tourisme et société*, Espaces, 2015, 228 pages ; <http://www.univ-angers.fr/fr/acces-directs/facultes-et-instituts/esthua/actualites/patrimoine-europeen-de-cheval.html#>. Le cheval au cœur d'un projet de recherche international : « Emmené par l'Université d'Angers, un consortium de 14 universités, instituts et musée, représentant 11 pays, a décidé de répondre à l'appel à projets thématique lancé par l'Union européenne, sur « L'émergence et la transmission d'un patrimoine culturel européen ». « L'idée originale, c'est de partir du cheval et de son patrimoine pour aborder cette question », explique Sylvine Pickel-Chevalier, enseignante-chercheuse à l'Esthua, qui a pris les rênes du dossier ».

²² Bertrand-Pierre GALLEY, « Le cheval et ses patrimoines », *In Situ* [En ligne], 18 | 2012, mis en ligne le 02 août 2012, consulté le 13 août 2016. URL : <http://insitu.revues.org/9765> Pascal LIÉVAUX, « Le cheval et ses patrimoines (2^e partie) », *In Situ* [En ligne], 27 | 2015, mis en ligne le 04 novembre 2015, consulté le 13 août 2016. URL : <http://insitu.revues.org/12388>.

²³ Sylvie GRENET, « L'inscription de l'équitation de tradition française à l'UNESCO », *In Situ* [En ligne], 18 | 2012, mis en ligne le 31 juillet 2012, consulté le 18 août 2016. URL : <http://insitu.revues.org/9675> ; DOI : 10.4000/insitu.9675

²⁴ Jean Pierre DIGARD, « Qu'ont à voir les sciences sociales avec le cheval », *Le mouvement social*, N°229, avril 2009, pp. 3-11

²⁵ Éphrem HOÛEL, *Histoire du cheval chez tous les peuples de la terre depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours*, Paris, Bureau du Journal des haras, 1848, 606 pages.

²⁶ C.-A. PIÉTREMENT « Note sur le cheval de Solutré », *Bulletins de la Société d'anthropologie de Paris*, II^o Série. Tome 9, 1874. pp. 689-698.

vétérinaires et que diffuse une littérature spécialisée il existe une production issue des sciences sociales où l'objet d'étude « cheval » a une épaisseur évidente. Cette production se constitue au fil du temps et des questions que se posent les sociétés, créant des couches successives à la manière des strates géologiques. Leur analyse découvre le temps long, le temps pluriséculaire évoqué par Fernand Braudel, celui qui touche les structures et dont les régularités sont, au fond, ce que met en évidence la magistrale synthèse de Daniel Roche²⁷. Le cheval est perçu à travers les sociétés qui le produisent et le modèlent. Les angles d'approche sont aussi variés et divers que les sociétés qui lui servent de support. Les chevaux peuvent forger des sociétés comme souvent chez les nomades où ils sont l'objet de tous les soins, mais le plus souvent, c'est la société qui le façonne à ses besoins. Toutes les gradations sont perceptibles. Des indiens d'Amérique du Nord qui le reçoivent par effraction avec l'arrivée de l'homme blanc aux Bakhtiari d'Iran, l'objet d'étude cheval a focalisé l'attention des chercheurs²⁸. Dans cette production scientifique qui s'appuie de façon privilégiée sur le médium cheval, les sociologues, les ethnologues et les anthropologues ont joué et jouent encore un rôle considérable. Les travaux de Jean-Pierre Digard ou de Bernadette Lizet illustrent sans peine le propos. Archéologues et préhistoriens ne sont pas en reste et cela depuis longtemps, parce qu'ils travaillent sur des sociétés étroitement dépendantes de l'animal²⁹.

Les historiens de toutes les périodes se découvrent un appétit nouveau pour le cheval avec une antériorité logique pour les périodes les plus anciennes. Pour les historiens de l'Antiquité et du Moyen-Âge, le cheval est en effet resté un champ d'étude fécond, l'historiographie en témoigne. Le cheval se décline en d'innombrables thèmes et sujets d'étude qui abordent l'économie, les groupes sociaux, les arts, les mentalités ou les techniques, en prenant ou non appui sur l'archéologie et sur les sciences dures, pour faire parler les vestiges de la civilisation matérielle³⁰. Des synthèses déjà anciennes existent à la confluence de l'histoire et des études gréco-latines³¹. L'histoire médiévale produit aussi de façon continue autour du pôle que constitue l'université Paul Valéry de Montpellier³². Entre colloques et tentatives de synthèse, l'objet d'étude cheval n'est pas laissé en friche³³. D'Isidore à Calanda, toutes les requêtes

²⁷ Daniel ROCHE, *La culture équestre de l'Occident XVI-XIXe siècle*, tome 1^{er} *l'ombre du cheval, le cheval moteur*, Paris, Fayard, 479 pages; tome 2, *La gloire et la puissance, XVI-XIXe siècle*, 488 pages ; tome 3, *Connaissances et passions*, Paris, Fayard 2015, 496 pages.

²⁸ François-René PICON. « Le cheval dans le Nouveau Monde ». Autres temps, autres lieux [Histoires culturelles], Mathieu Arnoux et Gilles Postel-Vinay [Dir.] *Études rurales*, n°151-152, 1999. pp. 51-75 ; Jean-Pierre DIGARD, *Une épopée tribale en Iran. Les Bakthiyâri*, Paris, CNRS Éditions, coll. « Bibliothèque de l'anthropologue », 2015, 428 pages.

²⁹ Émilie BLAISE – *Économie animale et gestion des troupeaux au Néolithique final en Provence : approche archéozoologique et contribution des analyses isotopiques de l'émail dentaire*. Thèse de doctorat soutenue à l'université d'Aix-Marseille I université de Provence, UFR Civilisations et Humanités, 3 vol., 902 f°.

³⁰ Maxime L'HÉRITIER, Philippe DILLMANN, Paul BENOÎT. « Analyse métallographique de fers à cheval médiévaux ». Mise en forme et origine du métal, *Revue d'Archéométrie*, n°27, 2003. pp. 193-206 ; Équidés et bovidés de la Méditerranée antique, colloque d'Arles, 26, 27 et 28 avril 2012, organisé par Armelle GARDEISEN (Archéologie des Sociétés Méditerranéennes / UMR 5140), Christophe CHANDEZON (CRISES/EA 4424), l'Université Paul-Valéry de Montpellier, le CNRS et la Maison des Sciences de l'Homme de Montpellier ; Alexandre BLAINEAU, *Le cheval de guerre en Grèce ancienne*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, 352 pages.

³¹ Paul VIGNERON, *Le cheval dans l'antiquité gréco-romaine, des guerres médiques aux grandes invasions. Contribution à l'histoire des techniques*, Nancy, Berger-Levrault, 1968, 2 volumes.

³² AGUIRIANO, BEGONA et al. *Le cheval dans le monde médiéval*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2014, 588 pages.

³³ Robert Henri BAUTIER, Anne-Marie BAUTIER, *Contribution à l'histoire du cheval au Moyen-Âge*, Paris, Bibliothèque nationale, 1980, 75 pages ; Brigitte PRÉVOT, Bernard RIBÉMONT [dir], *Le cheval au Moyen-Âge*, Paris Paradigme, 1994, 552 pages ; *Le cheval dans les sociétés antiques et médiévales*, Actes des Journées d'étude internationales organisées par l'UMR 7044 (Étude des civilisations de l'Antiquité), Strasbourg, 6-7 novembre 2009. Philippe CONTAMINE, « Le cheval noble » aux XIVe-XVe siècles : une approche

« cheval » et « Moyen Âge » associées aux thèmes généraux ou à une référence spatio-temporelle, livrent de vastes brassées d'articles, de thèses, de comptes-rendus et de colloques.

Modernistes et contemporanéistes sont plus lents à démarrer. Les premières thèses ou les premières productions qui font du cheval leur objet d'étude au début des années 1980 et qui s'inscrivent dans la trame de l'histoire moderne ou contemporaine n'émanent pas d'historiens : Yves Grange (1981) est issu de l'IEP de Grenoble, Bernadette Lizet (1982) est anthropologue tout comme Jean-Pierre Digard, tandis que Jacques Mulliez (1983) vient de la faculté de droit, Ghislaine Bouchet (1983) de l'École des Chartes et Nicole de Blomac de l'EHESS (1991), historienne, a eu quant à elle, un parcours tout à fait atypique³⁴. L'observation a bien entendu comme seul propos de souligner la faible présence des historiens universitaires. La figure tutélaire de Denis Roche, sa contribution à tous les grands colloques, aux jurys de thèse ou ses articles et sa récente synthèse, ne peut cacher la faiblesse quantitative de la production universitaire relative à l'histoire du cheval. Quelques indices révèlent le retard : *Les sources de l'histoire du cheval dans les archives publiques françaises*, conçu comme un guide de recherches, n'est publié qu'en 1993³⁵. L'instrument de recherche est d'un intérêt relatif s'agissant de l'histoire contemporaine. En 1997, parallèlement à la montée en puissance de l'histoire du cheval, paraît un nouvel outil bibliographique dû à des chercheurs en histoire contemporaine, Éric Baratay et Jean-Luc Mayaud³⁶. De la recension des positions de thèse de l'École des Chartes aux articles qui commencent à être produits à la fin du XX^e siècle, il existe divers moyens pour observer les grands débuts de l'histoire du cheval, les colloques en sont un. Ils démarrent assez tôt.

À l'automne 1993, un colloque, le premier d'une longue série « Le Cheval en Normandie » a lieu du 21 au 24 octobre 1993 lors du 28^e Congrès des sociétés Historiques et Archéologiques de Normandie à Mortagne-au-Perche (Orne), terre de cheval s'il en est. La publication des actes du colloque permet de mesurer l'apport des contributions pour l'histoire du cheval s'agissant des sociétés de courses, des différents types de chevaux, des épreuves et des lieux qui génèrent, les hippodromes. L'année suivante un très gros colloque est organisé sous la direction scientifique de Daniel Roche « De Pégase à Jappeloup. Cheval et société » dans le cadre du festival d'histoire de Montbrison. C'est encore un colloque généraliste difficile à gérer qui « tire à hue et à dia »³⁷. Il faut toutefois se demander quel est l'effet d'entraînement de telles manifestations. Comment sont-elles reçues ? Un exemple parmi d'autres permet d'illustrer le propos. En 1995, Dans *L'avènement des loisirs*, ouvrage collectif dirigé par Alain Corbin, où le cheval devait à l'évidence occuper une place de choix, le silence est assourdissant³⁸. Monique Pinçon-Charlot dans le compte-rendu qu'elle fait de l'ouvrage, se réfère spontanément aux sports équestres et à la chasse pour étayer son propos sur l'activité de loisir des hautes classes alors qu'ils sont totalement absents du livre³⁹.

En 2003, un colloque plus spécialisé dans son objet, intitulé « Le cheval et les loisirs » est organisé à Paris les 24, 25 et 26 septembre 2003 par le Collège de France, la fondation Singer-Polignac et l'Association pour l'Académie d'art équestre de Versailles avec la participation des Haras nationaux et le soutien de la Société Hermès. Ce colloque marque, par le poids des

européenne », *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 152^e année, N. 4, 2008. pp. 1695-1726.

³⁴ Nicole de BLOMAC, *La gloire et le jeu. Des hommes et des chevaux, 1766-1866*, Fayard 1991, 391 pages.

³⁵ B. GALAND [Dir.], *Les sources de l'histoire du cheval dans les archives publiques françaises*, Paris Archives nationales, 1993, 184 pages.

³⁶ Eric BARATAY et Jean-Luc MAYAUD, «Un champs pour l'histoire : l'animal», ouvr. cit.

³⁷ Didier NOURRISSON, « De Pégase à Jappeloup. Cheval et société. Festival d'histoire de Montbrison, 24 septembre-2 octobre 1994, Montbrison, Festival d'histoire de Montbrison, 1995 », *Cahiers d'histoire* [En ligne], 41-3 | 1996, mis en ligne le 14 mai 2009, consulté le 14 août 2016. URL : <http://ch.revues.org/261>

³⁸ Alain CORBIN [dir.], *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995, 475 pages.

³⁹ Monique PINÇON-CHARLOT, *Politix*, vol. 9, n°34, Deuxième trimestre 1996. pp. 222-224.

acteurs institutionnels qui y participent, une borne importante dans l'insertion de l'histoire du cheval comme objet d'étude reconnu. Plus limité dans son programme, le colloque « Compiègne et le cheval » les 3 4 et 5 octobre 2008 propose des contributions en histoire contemporaine sur le cheval de travail, le cheval sportif et le patrimoine hippique. Après 2010, trois grands colloques déjà cités s'enchaînent. Le dernier tableau du triptyque, le colloque d'Alençon, en juin 2014, Le patrimoine du cheval au travail et les compléments qu'offrent le n° 27 *d'In Situ*, la revue numérique des patrimoines, montrent la diversité qui caractérise l'exploitation du moteur équin jusqu'à une période récente. Une grande partie des thèmes abordés révèlent les lieux de passage obligés de toute étude sur l'histoire du cheval : les institutions, les secteurs d'activité et les métiers.

Enfin, le colloque de Saint-Lô « Cheval et Normandie » les 4, 5 et 6 septembre 2014 organisé par la Société d'archéologie et d'histoire du département de la Manche, histoire patrimoine et héritages propose plus de deux décennies après Cheval en Normandie toute une série de communications intéressantes en histoire contemporaine. Le 24 mai 2016, un colloque organisé au château de Vincennes se consacre à une grande figure de l'équitation, le général L'Hotte, dont une biographie est publiée à cette occasion⁴⁰.

Ces colloques alternent avec des ouvrages collectifs plus centrés dans leur approche comme *Cheval Limousin, chevaux en Limousin* paru en 2006 sous la direction de Bernadette Barrière et de Nicole de Blomac. Un certain nombre d'articles installent le cheval dans la vie quotidienne⁴¹. L'année suivante en 2007, la *Revue historique des armées* fait paraître un numéro dédié au cheval dans l'histoire militaire dont quelques articles intéressent l'histoire hippique⁴². Ces colloques et ouvrages collectifs inspirent la recherche. Quelques thèses de l'École des Chartes soutenues au début des années 2000 intéressent tout particulièrement l'histoire contemporaine : celle d'Agnès Manneheut soutenue en 2002 sur l'élevage dans l'Orne ou celle d'Aurélien Conraux sur l'école de cavalerie de Saumur⁴³. Plus récemment en 2014, une autre thèse de l'École des Chartes, *L'œuvre des Haras, entre amélioration animale et création architecturale. L'implantation du dépôt d'étalons de Cluny (premier quart du XIXe siècle)* apporte des précisions sur l'un des deux dépôts nationaux d'étalons qui couvrent la région lyonnaise⁴⁴. Enfin, dans la lignée de la *Bête noire* de Bernadette Lizet⁴⁵, les historiens commencent à s'intéresser à la construction des races chevalines⁴⁶.

⁴⁰ Nicolas CHAUDUN, *Un centaure au Crépuscule, Alexis L'Hotte*, Arles, Actes Sud, 2016, 192 pages.

⁴¹ Bernadette BARRIÈRE, Nicole de BLOMAC [dir.], *Cheval limousin, chevaux en Limousin*, Limoges, Pulim, 2006, 375 pages.

⁴² Jean d'INDY, « Panorama de la contribution des militaires aux courses hippiques en France », *Revue historique des armées* [En ligne], 249 | 2007, mis en ligne le 15 juillet 2008, consulté le 15 août 2016. URL : <http://rha.revues.org/573>

⁴³ Agnès MANNEHEUX, *L'élevage des chevaux de travail dans l'Orne au XIXe siècle (1815-1900)*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe sous la direction de Dominique Barjot et Jean-Luc Mayaud, École nationale des chartes, Paris, 2 volumes, 479 f° + annexes, soutenue le 13 mars 2002, devant un jury constitué de Bruno Delmas, Henri Dubois (président) et Jean-Luc Mayaud ; Aurélien CONRAUX, *L'école de cavalerie de Saumur (1814-1914)*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe sous la direction de Jean-Michel Leniaud, École pratique des hautes études, 2004, Paris, 4 volumes, 587 f° + annexes, soutenue en 2004.

⁴⁴ Amandine SOUVRE, *L'œuvre des haras, entre amélioration animale et création architecturale : l'implantation du dépôt d'étalon de Cluny, premier quart du XIXe siècle*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe sous la direction de Jean-Michel Leniaud, École nationale des chartes, 2 volumes, 474 f°.

⁴⁵ Bernadette LIZET, *La bête noire : à la recherche du cheval parfait*, Paris, Édition de la Maison des Sciences de l'Homme, 1989, 340 pages.

⁴⁶ Alain TALON, *Le cheval en Normandie 1665-1965, du carrossier noir au selle français*, Bayeux, OREP, 2014, 192 pages.

III – Position de thèse

De la méthode

Le dictionnaire Robert donne du mot méthode la définition suivante : « ensemble des démarches raisonnées, suivies, pour parvenir à un but ». Il existe schématiquement deux manières de rédiger une thèse après en avoir arrêté le sujet et la problématique ou les problématiques. La première démarche consiste à explorer l'ensemble des sources pour déterminer dans quelle mesure sa rédaction est possible à partir du corpus rassemblé dans un premier temps et à infléchir le plan pour tenir compte des documents existants. La seconde consiste à rédiger un plan théorique assez détaillé répondant au sujet déterminé et entamer immédiatement sa mise en œuvre en attaquant les parties dans un ordre aléatoire en fonction de l'intérêt suscité par les documents et du temps disponible. C'est cette manière déductive que nous avons mise en œuvre, avançant sans ordre préconçu et sans savoir si le plan initialement choisi était ou non réalisable. Ce n'est jamais la source qui a fait le plan. L'honnêteté intellectuelle commande de dire que je n'ai pas su pendant longtemps si les grands axes déterminés avaient des sources documentaires en face d'eux et si tôt ou tard, une révision drastique du sujet n'aurait pas été nécessaire. Cette incertitude a aussi stimulé, mais en aval, la recherche de gisements documentaires. Cette démarche parfaitement libre, puisqu'elle n'a jamais eu aucune finalité professionnelle, explique le temps long de sa rédaction qui s'inscrit dans la nécessité d'avoir un autre horizon intellectuel, un loisir éclairé, lié au goût inexplicé de l'archive⁴⁷.

Cette manière d'envisager la recherche correspond sans doute à une tournure d'esprit qui m'est propre et surtout aux conditions de cette recherche : la thèse d'État donne une profondeur, une respiration que n'autorisaient pas l'ancienne thèse de 3^e cycle et la nouvelle thèse très fortement problématisées et campées sur des sujets précis. Seules des considérations professionnelles et privées ont contraint mes recherches en les adaptant au temps disponible : quatre séquences de dix jours dans l'année et une de 40 jours qui correspondent aux vacances scolaires auxquelles s'ajoute un jour par semaine en moyenne, soit environ 120 jours par an, fragmentés, ce qui en diminue l'efficacité. Ces trois durées de recherches disponibles ont débouché sur la méthode suivante : une phase de recherche documentaire autonome portant sur des séries longues : la lecture de toutes les chroniques locales du *Salut public* et celles d'autres quotidiens de manière moins systématique s'est étirée sur plusieurs années, il en a été de même pour la recherche des artisans du cheval dans les dénombremens de population, les déclarations de succession ou la saisie des statistiques agricoles annuelles et décennales.

Ces recherches au long cours ont été menées parallèlement à d'autres plus précises ayant comme objet une section de chapitre. La recherche a été centrée sur ces approches partielles et elle a donné lieu à une rédaction complète. Cette méthode a pour objectif d'exploiter les sources sélectionnées lorsqu'elles viennent d'être confrontées et mises en contact les unes avec les autres. C'est à ce moment que fonctionne l'intuition qui, en synergie avec les documents, permet de trouver ou d'éclaircir l'environnement proche de la recherche où il devient possible de replacer les documents dans le plan d'ensemble qui leur préexiste. Le ou les documents dégagent alors leur énergie propre et, pour en conserver la compréhension, la rédaction immédiate s'est imposée avant qu'une coupure jusqu'à la séquence de recherche suivante ne vienne les « refroidir ». La constitution méthodique d'un corpus documentaire servant à une rédaction ultérieure me laisse songeur et admiratif, mais mon approche des documents, les chaînes intuitives qu'elle met en action m'ont commandé de rester accroché à la méthode de la rédaction instantanée.

La méthode suivie a deux inconvénients : en premier lieu la rédaction des chapitres vient interférer ou nuancer ce qui a été trouvé et rédigé les années antérieures. Cette évolution

⁴⁷ Arlette FARGE, *Le goût de l'archive*, Paris, Le Seuil, 1989, 156 pages.

normale de la thèse en construction demande alors d'étoffer le plan, de dédoubler les chapitres et de recadrer le propos. Après coup, certains développements apparaissent comme trop synthétiques ou d'autres trop longs. Ainsi en second lieu, ces contingences débouchent sur la nécessité de réécrire partiellement ce qui a déjà été rédigé. Presque tous les chapitres hormis ceux de la dernière partie ont été profondément remaniés.

Dans cette production imaginée d'emblée de manière globale, mais réalisée de façon fragmentée par assemblage d'unités envisagées initialement de manière autonome se pose la question de la cohérence globale et de la problématique d'ensemble. C'est ce qu'il faut analyser ici.

De la problématique aux problématiques

L'absence déjà évoquée en histoire contemporaine de toute étude sur le cheval en milieu urbain est constitutive en soi d'une grande problématique générale : comment les hommes et les chevaux coexistent-ils dans ces vastes structures que sont les villes à l'âge industriel ? Jusqu'à l'étude de Ghislaine Bouchet aucune approche globale n'avait été envisagée. Cette question initiale peut être affinée : dans quelle mesure le cheval ne constitue-t-il pas dans la ville du XIX^e siècle et dans les espaces qui lui sont associés, un médium exceptionnel pour appréhender la société ? Le choix du cheval a été retenu parce que dans l'ordre de la vie quotidienne, de l'économie et dans l'ordre des représentations et des mentalités, le cheval reflète la société qui l'utilise comme aucun autre animal ne peut prétendre le faire⁴⁸. Ainsi, il s'agit de démontrer que le cheval – malgré l'absence quasi complète d'étude sur ce point – est un acteur majeur de la vie urbaine au XIX^e et au début du XX^e siècle. Cette question initiale reformulée impose une approche d'ensemble : le cheval animal social ne peut s'appréhender que de façon globale. Il se trouve en effet que dans le cheval objet d'étude, rien n'est à dédaigner, tout est à prendre parce que tout est associé et ainsi se constitue un premier ensemble prépondérant, l'attelage, c'est-à-dire l'équidé, la voiture et l'homme qui mène le tout. Cet ensemble, mouvant par définition, impose d'ouvrir le champ d'analyse : le cheval circule dans l'espace urbain et dans l'espace rural, il s'affranchit des spécialisations disciplinaires. À travers l'attelage, c'est-à-dire à travers le cheval et l'homme au travail, une multitude de problématiques secondaires apparaissent. Elles sont dans l'ordre des choses puisque ces thèmes n'ont pas (encore) de corpus universitaire constitué.

Une autre caractéristique plaide en faveur du cheval comme médium privilégié : c'est son exceptionnelle ambivalence : il a cette faculté en tous points remarquable d'approcher des réalités sociales ou économiques parfaitement antithétiques. Il provoque à l'occasion des proximités dont les contrastes sont saisissants. Ainsi, tour à tour, le cheval met en contact des groupes sociaux qui vivent en parallèle, c'est le cas des cochers de fiacre et leurs clients où le bourgeois négocie le prix du trajet, c'est le cas lors des défilés qui clôturent les journées de courses, sorte de charivari joué sans lassitude entre le commun qui regarde les puissants et les puissants qui s'exposent à leurs regards sur le chemin du retour ; dans les campagnes, la présence du cheval peut être un signe de modernité ou d'archaïsme. Cela souligne, concrètement, l'intérêt de l'utilisation du cheval pour cerner les sociétés étudiées.

La problématique générale dégagée, il convient de la mettre en perspective avec les deux seules recherches françaises en histoire contemporaine qui ont pris pour champ d'étude une ville – et quelle ville, puisqu'il s'agit de Paris ! La première est celle de Ghislaine Bouchet, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, thèse de l'École des chartes soutenue en 1983, publiée en 1993. La seconde, de Frédéric Jimeno et Dominique Massounié, portant le même titre, *Le*

^{48 48} « Histoire sociale de la culture équestre. Entretien avec Daniel Roche », *Sociétés & Représentations*, vol. 28, no. 2, 2009, pp. 239-252.

cheval à Paris, est parue en 2006, soit près d'un quart de siècle après la précédente⁴⁹. Cet ouvrage collectif coordonne les productions des meilleurs spécialistes de la civilisation chevaline de la capitale, élargit le sillon tracé par Ghislaine Bouchet qui participe par ailleurs à l'entreprise. Pour simplifier l'exposé je me référerai ici au seul ouvrage de G. Bouchet. La concomitance des projets a déjà été évoquée précédemment et je n'ai eu connaissance de cette publication qu'à une date tardive, à un moment où le chantier *Au fil des attelages : hommes, chevaux et voitures à Lyon et dans la région lyonnaise hommes* (1880-1939) était déjà pourvu d'un plan et de lignes directrices arrêtées. Le sujet lyonnais n'a été ni conçu ni élaboré par rapport à celui de Paris. Il est bâti dans une perspective très différente, même si sur certains points relatifs à l'étude urbaine, des convergences logiques, inhérentes à l'organisation de l'exposé, peuvent les rapprocher. Malgré cette réserve, en relevant les différences entre l'étude pionnière de G. Bouchet et le chantier lyonnais, il est plus aisé d'en montrer la spécificité.

En premier lieu, la taille de l'agglomération lyonnaise introduit une différence majeure. Les 460 000 habitants qui peuplent Lyon à la fin du XIX^e siècle n'emploient guère plus de 4500 chevaux. Cette cavalerie urbaine représente moins du 1/5^{ème} des seuls effectifs utilisés par les compagnies parisiennes de tramways et d'omnibus ! Des raisons fiscales, comme les limites de l'octroi ou la taille modeste de l'agglomération qui permet de remiser les chevaux dans la proche périphérie, accentuent vraisemblablement le décalage. Il n'en demeure pas moins que la cavalerie lyonnaise est vingt fois plus petite que celle de Paris. Qu'elle économise de moyens ! Comment les Lyonnais font-ils ? Sont-ils un peuple de portefaix obstinés ? En deuxième lieu, l'analyse du cheptel équin en milieu urbain n'est pas dissociée de l'espace rural environnant. Il existe de fait une osmose entre la ville et ses périphéries rurales. Une part du cheptel urbain est recyclée en milieu rural, mais à l'inverse une partie de la cavalerie suburbaine est mise au service de la ville. Ces échanges ville-campagne évoluent tout au long de la période de référence, en se modifiant insensiblement, ils n'en continuent pas moins d'exister. Les «hommes du cheval», bourreliers, maréchaux, charrons et bouchers chevalins connaissent, eux aussi, des itinéraires où alternent la ville et les profondeurs du monde rural. En troisième lieu, le choix de la chronologie permet de préciser un point très important : la thèse de Ghislaine Bouchet met en scène les riches heures de la civilisation chevaline et cette dernière conserve encore l'essentiel de ses atours en 1914. La thèse lyonnaise qui s'étire sur une tranche chronologique de durée comparable est décalée jusqu'à la Seconde Guerre mondiale de sorte qu'elle participe à la fois au dernier flux montant de l'économie chevaline et à son reflux capricieux qui résiste à céder d'un coup toute la place à la motorisation. Cette périodisation du sujet permet de sortir du tandem réducteur apogée/déclin et d'ouvrir d'autres perspectives en changeant de paradigme : l'apogée du transport hippomobile en milieu rural se situe très nettement après la Grande Guerre.

L'observation permet de souligner en même temps que quelques chantiers initialement prévus n'ont pas été inclus dans la thèse : le cheval de misère pour lequel des sources avaient été identifiées et qui auraient pu être exploitées dans le cadre d'un chapitre spécifique. Observation similaire pour le vaste champ des soins aux animaux et des professionnels qui leur sont associés⁵⁰. Lyon dispose en effet d'une école vétérinaire dont la bibliothèque est fort bien pourvue et d'une presse spécialisée. Les épizooties pour lesquelles il existe des données archivistiques assez fournies auraient dû également trouver une place dans cette approche globale que des considérations purement matérielles n'ont pas permis d'inclure. C'est un regret et une lacune que j'assume comme telle. Il en va de même de l'environnement sonore

⁴⁹ Frédéric JIMÉNO, Dominique MASSOUNIE [Dir.], *Le cheval à Paris*, Paris, Paris : action artistique de la ville de Paris, 2006, 214 pages.

⁵⁰ Ronald HUBSCHER, *Les maîtres des bêtes. Les vétérinaires dans la société française (XVIII-XX^e siècle)*, Paris Odile Jacob, 1999, 441 pages.

que laisse le cheval dans son sillage. Il existe sur ce point des données assez nombreuses notamment dans les dossiers des services de la voirie. Là encore, cette dimension n'a pas été exploitée par manque de temps. Il faut savoir terminer une thèse.

Au terme de cette première approche de la thèse dont la problématique générale a été explicitée par rapport à celle de Ghislaine Bouchet, il convient d'en reprendre le titre pour en saisir les tenants et les aboutissants, et pénétrer plus avant dans les thèmes mis en évidence et les questionnements qui les sous-tendent.

Le titre retenu, «*Les hommes et les chevaux à Lyon et dans la région lyonnaise (1880-1939)*», mérite quelques éclaircissements qui permettront de mieux cerner le travail entrepris. Et d'abord les premiers termes de son énoncé : «*Les hommes et les chevaux* ».

Existe-t-il une pertinence à associer les hommes et les chevaux, le titre n'est-il pas redondant ? De fait, on n'imagine pas les chevaux présentés *sui generis*, séparés des hommes au service desquels ils se trouvent. La thèse qui est ici présentée observe la ville et la périphérie à travers le prisme du cheval entre le moment où son influence atteint sa plus forte intensité en milieu urbain et celui où cette influence commence à décliner dans la périphérie rurale. Dans cette perspective le cheval est considéré comme un sujet d'histoire économique et sociale. Comment pourrait-il en être autrement si l'on songe que le cheval est longtemps resté la source d'énergie la plus souple et la plus avantageuse en milieu urbain. Si le cheval est le médium, l'homme reste le sujet puisque c'est lui qui commande l'organisation de l'espace urbain et qui décide d'utiliser le cheval ou de se passer de ses services. Cette perspective d'ensemble dit clairement que l'animal n'est pas abordé pour lui-même, ce regard renvoyant à d'autres champs de l'histoire multiforme de l'animal ou de la sociologie historique⁵¹.

En réalité, il ne s'agit pas simplement de présenter les différentes fonctions du cheptel équin en milieu urbain. Cette étape est partie intégrante de l'analyse entreprise, mais l'ambition est d'aller au-delà. Ainsi les interrelations les plus simples qui unissent ce tandem s'imposent d'évidence : il existe de fait un véritable parallélisme des destins qui donne au cheval la stature d'un médium exceptionnel. Les exemples abondent et permettent d'explicitier la démarche entreprise : quelle différence existe-t-il entre le cheval et les hommes innombrables traînant des voitures à bras ? Les deux transportent des marchandises en progressant entre des brancards. À Lyon les carrioleurs sont innombrables, ils transportent assurément un tonnage considérable⁵². Ils saturent l'espace public⁵³. C'est pourtant un secteur totalement ignoré parce qu'il n'y a pas de statistiques et parce que le regard de l'historien ne les accroche pas. Le regard croisé de l'homme vers l'animal astreint à la même tâche permet de prendre conscience de la singularité de la situation. Quelle hiérarchie s'établit entre l'homme et l'animal ? Quel est le prix de la course, quel est le prix de l'avoine ? Amorçées d'un seul regard, d'une seule posture les perspectives d'analyse s'ouvrent d'autant plus que ce petit monde de forçats n'est pas d'un seul tenant : à côté des carrioleurs il existe aussi les « pisteurs » qui sont des portefaix, qui se louent à la tâche au sortir des magasins ou offrent leur force musculaire au tout venant, particulier ou artisan. Un regard croisé et déjà se profile une échelle du prix de la force musculaire ! Tout est question de regard s'agissant de l'espace urbain et il faut être singulièrement dépourvu d'imagination pour ne pas descendre dans la rue en regardant une carte postale : une vie y est parfois arrangée et mise en scène par le photographe, et alors ? Cet arrangement à plus d'un siècle de distance oblitère-t-il tout ce que

⁵¹ Voir à cet égard les points de vue adoptés par Eric Baratay ou par Christophe Traïni.

⁵² À Lyon, le mot désigne ainsi communément - et contrairement à l'étymologie précise du mot - la personne qui tire une voiture à bras.

⁵³ Table des illustrations : chapitre IX L'exploitation du cheptel en milieu urbain : la diversité du trait urbain. Document N° voitures à bras.

la photographie peut apporter ? C'est en regardant les carrioleurs innombrables qui sillonnent la ville dans tous les sens qu'il nous est venu l'envie de les suivre⁵⁴.

Le déplacement des carrioleurs dans la ville à la force de leurs jarrets pose la question des déplacements en milieu urbain, de leur vitesse et de leur diversité. C'est en observant les zones de stationnement des fiacres dont certains existent toujours au même endroit, mais remplacés par des taxis, qu'il nous est venu l'idée de nous y installer et de suivre cet artisanat décrié, prêt à voler le client et lui chercher noise. C'est par le biais des permis de conduire des chauffeurs de taxis que nous sommes arrivés aux cochers : des milliers de destins rangés dans des boîtes. Le regard ayant permis d'accéder à une ressource documentaire, il faut lui donner sa vraie signification : que signifie pour un usager de la ville de la Belle Époque monter dans un fiacre ? C'est déjà ici une histoire des gestes de la vie ordinaire qui met en présence des gens que tout sépare : le cocher, l'utilisateur et le cheval qui sert de réactif : le cheval ne va jamais assez vite pour celui qui règle la course et bien trop vite pour celui qui veut ménager sa bête.

L'interaction peut être plus subtile : la présence du cheval peut tour à tour susciter l'enthousiasme ou la crainte parce que l'animal peut échapper à l'emprise de l'homme ou parce que les contraintes météorologiques peuvent paralyser les transports hippomobiles. La vitesse de développement liée à la force musculaire du cheval, le temps du déplacement peuvent façonner des comportements même indirectement, donner une relation spécifique au temps et à l'espace.

Dans cette perspective, notre approche tente de cerner les rétroactions successives qui s'établissent entre l'exploitation du cheval et l'usager qui en bénéficie. Ainsi, le tramway hippomobile met le cheval au service de la population mais, à son tour, il induit des manières de voyager, des gestes et des comportements qui résultent autant de l'architecture spécifique du tramway que de l'allure impulsée par le moteur vivant qu'est le cheval. En réalité, dans cette relation étroite qui unit les hommes et les chevaux, les échanges ne sont jamais univoques. Il y a selon le sexe, l'âge et le temps qu'il fait, mille et une manières d'entrer ou de sortir d'un tramway, de régler sa place sans ralentir l'évolution de cette arche qui doit évoluer entre 8 et 12 kilomètres à l'heure pour garder une supériorité sur le piéton.

Les manières de se déplacer dans une ville où la marche reste sans doute le mode de déplacement majoritaire posent la question du fiacre et du tramway, elles posent évidemment celle de l'automobile, le nouveau moteur face à l'ancien, le cheval. En ville, on découvre qu'entre la traction hippomobile et la traction mécanique, tout ne s'est pas joué du jour au lendemain. Voilà d'autres dimensions du sujet qu'il faut problématiser : le cheval quitte lentement la ville, mais ce départ ne relève qu'en partie d'une nécessité économique. Dès avant la Grande Guerre, le cheval, animal urbain, semble amorcer son retrait hors de la ville. C'est en partie une illusion statistique. Certes, il y a plus de camions automobiles et de voitures individuelles, mais si certains chevaux sont déjà plus rares dans les statistiques c'est parce que les Lyonnais les utilisent mieux grâce à l'externalisation de la force de traction hors des entreprises. En développant la location sous toutes ses formes moins de chevaux peuvent accomplir davantage de tâches. C'est là une belle performance. Compter les chevaux, s'interroger sur la baisse paradoxale des effectifs taxés par les contributions directes, ce que l'on appelle les chevaux de demi-taxe, permet après de longs détours de comprendre les mécanismes qui gèrent la présence des chevaux en ville. Ce n'est qu'à partir des années 1920 que le phénomène d'éviction s'accroît vraiment d'année en année. Cette problématique du

⁵⁴ Cela n'exclut nullement les précautions méthodologiques que rappelle Pierre Cornu à propos de la photographie : **Pierre Cornu**, « Jean-Luc MAYAUD, *Gens de la terre, la France rurale 1880-1940*, Paris, Éditions du Chêne, 2002, 311 p. », *Ruralia* [En ligne], 14 | 2004, mis en ligne le 23 janvier 2005, consulté le 02 septembre 2016. URL : <http://ruralia.revues.org/996>.

déclin avancée jusqu'ici sans démonstration est un des enjeux de cette réflexion sur la place du cheval en ville.

La seconde partie de l'énoncé précise : « à *Lyon et dans la région lyonnaise* ». On peut distinguer la métropole et sa périphérie pour les besoins de l'exposé, mais il va de soi que les deux espaces sont indissociables.

Avant d'aborder l'analyse de ces deux termes il faut justifier l'échelle retenue. Il a déjà été dit d'entrée de jeu la place que Lyon occupe dans l'économie nationale, mais il faut éclairer plus finement le choix retenu : nous avons la conviction que la connaissance d'une civilisation équestre de l'Occident doit se bâtir en priorité – pour les périodes qui nous occupent – à travers l'analyse couplée des grandes agglomérations et des espaces suburbains qu'elles polarisent. Dans l'absolu, l'analyse de ces métropoles devrait être menée à l'échelle européenne. C'est la plus pertinente parce que, les si les chevaux donnent lieu à une exploitation similaire, leur exploitation s'intègre dans des environnements différents. Il serait surprenant que l'étude des métropoles régionales à travers l'hexagone et l'Europe ne permette pas de dégager des régularités et des singularités dont l'analyse ne pourrait être que fructueuse. De fait, un réseau ferroviaire de plus en plus finement nervuré à travers l'Europe accélère la circulation des chevaux, les régions qui font naître ou qui élèvent sont étroitement liées aux zones de consommation. Dans l'Europe de la Belle Époque, il n'y a pas que les chevaux de course qui voyagent dans des wagons capitonnés. Les marchands de chevaux lyonnais n'hésitent pas à acheter des animaux en Angleterre, en Hollande, au Danemark ou dans le Mecklembourg. Le cheval de camionnage quant à lui entre en ville, la plupart du temps, par la voie ferrée. L'exploration à l'échelle métropolitaine est un préalable à toute synthèse sur l'histoire du cheval aux XIX^e et XX^e siècles. En ce qui concerne la France, des documents nombreux existent.

Après Paris et Lyon, il faudrait des travaux sur Marseille, Bordeaux, Lille, etc. Reste à surmonter le principal écueil de l'histoire du cheval, celui de la spécialisation des savoirs. Faut-il être maréchal, charron, écuyer de Saumur, vétérinaire pour aborder les pieds de Pégase, porter un regard sur une voiture hippomobile observer l'évolution d'un cavalier sur un parcours de steeple-chase ou avoir parfaitement le modèle d'un cheval dans l'œil ? La réponse est de notre point de vue négative, quoiqu'il soit évident que l'approche généraliste ne vaudra jamais celle d'un spécialiste, mais le spécialiste d'un domaine n'est pas forcément capable d'aborder les autres savoirs, ce qui l'isole dans son monde. Le gros problème de la recherche est aujourd'hui son morcellement en d'innombrables pièces d'un puzzle gigantesque qu'il faudrait pouvoir reconstituer. La trilogie de Daniel Roche est exceptionnelle de ce point de vue parce qu'elle parvient à donner une cohérence à un océan d'ouvrages, d'articles et de communications, mais elle est souvent astreinte à se servir des productions passées, à l'état brut, sans bénéficier du travail préalable de synthèses ou de travaux plus larges, et plus elle se rapproche des temps contemporains, plus l'entreprise est difficile voire impossible à mettre en œuvre.

Lyon, le premier terme spatial de la thèse est parfaitement délimité. La métropole constitue le centre de notre recherche. Lyon passe de 376613 habitants en 1881 à 570 622 en 1936 soit une croissance de plus de 51%. Une première couronne suburbaine immédiatement contiguë à Lyon a transformé les communes rurales en petites villes.

Dès les années 1880, Lyon apparaît comme une métropole régionale de taille suffisante pour satisfaire à toutes les conditions de la civilisation équestre telle qu'elle se manifeste jusqu'à la Grande Guerre. Ces conditions sont au nombre de trois. La première est de présenter toutes les facettes de ce que François Caron appelle « l'économie chevaline »⁵⁵. Cette notion renvoie à deux éléments distincts : il s'agit d'une part de l'existence d'une trame complète de professionnels du cheval. À la trilogie des hommes du cheval qui est présente

⁵⁵ Ghislaine BOUCHET, op. cit., préface de François Caron, pp.XIII-XV.

simultanément dans toutes les petites villes, il faut ajouter les spécialisations. Les gros entrepreneurs de charronnage coexistent avec d'autres professionnels d'envergure moindre. Apparaissent les carrossiers dont certains comme les Roesch ou les Faurax atteignent une renommée qui ne se cantonne pas à la seule ville de Lyon et auxquels il faut associer des menuisiers et des peintres en voiture, etc. Ces spécialisations intéressent aussi la bourrellerie qui suit le même chemin avec l'apparition de harnacheurs et de selliers. Enfin l'économie chevaline d'une métropole compte des grossistes en fourniture pour les différents professionnels chevalins de la ville et de la périphérie. À cet ensemble de professionnels, s'ajoutent des services spécialisés comme des courtiers en chevaux, des dresseurs et des entraîneurs. Il s'agit d'autre part d'un ensemble d'infrastructures qui permet d'aborder toutes les problématiques de la ville animale. Toute agglomération d'une certaine importance compte un réseau de transport hippomobile sur rail (tramways) ou sur chaussée (omnibus) comme les car-Ripert, des lignes de banlieue et des entreprises de transport comptant un nombre variable de fiacres. Au transport public et à ses dépendances, il faut ajouter la tuerie des chevaux, les clos d'équarrissage, un ou plusieurs marchés aux chevaux et un ou plusieurs hippodromes. Voilà pour la civilisation matérielle.

La seconde condition est de s'insérer ou de prendre place parmi les différents groupes qui fondent la société urbaine. Cette économie chevaline et ses infrastructures sont au service des différents groupes sociaux qui coexistent dans la ville. Les classes dirigeantes vivent en partie dans la proximité du cheval. Il se tisse dans leur sillage une sociabilité de clubs comme le Jockey-club qui a son tour organise des sociétés de courses, administre les hippodromes et gère les manifestations hippiques périodiques : journées de courses, concours hippiques parfois pris en charge par la Société hippique française. Manèges et écoles d'équitation confortent cette sociabilité des élites. Dans les agglomérations les plus riches et à condition d'être en véritable terre d'élection chevaline, une association de chasse à courre complète cette sociabilité. C'est le cas à Lyon. Cette sociabilité de l'élite est en partie associée à la population ordinaire : l'élite et le commun assistent au même spectacle des courses auquel les uns se rendent pour être vus et les autres pour voir les puissants dans leurs équipages.

Enfin, troisième et dernière condition, les métropoles régionales disposent d'unités plus ou moins grandes de cavalerie. Lyon siège d'un gouvernement militaire accueille dans l'immense quartier de cavalerie de la Part-Dieu un régiment de dragons et deux régiments de cuirassiers appartenant à la 6^e division de cavalerie indépendante encasernée dans la ville. Cette présence d'importantes unités de cavalerie permet d'alimenter la sociabilité des classes les plus distinguées, les *rallies papier* sont par exemple un moyen de mettre en relation les élites locales et les officiers de cavalerie dont une part significative est issue de l'aristocratie. La présence des militaires constitue également une pièce de la politique de maintien de l'ordre. Les agglomérations où il existe un prolétariat important d'ouvriers d'usine sont dotées d'unités de cavalerie et en particulier de cuirassiers. Cette relation en général peu évoquée par l'historiographie est semble-t-il une piste intéressante de recherches futures.

Le second terme géographique *la région lyonnaise* est plus difficile à cerner. Lyon est située à l'intersection de trois ensembles naturels très différents qui constituent son prolongement. À l'Ouest de l'Axe séquano-rhodanien apparaissent très vite le plateau lyonnais qui s'étire vers Mornant, puis le relief des Monts du Lyonnais ; à l'Ouest de cet axe et séparé par la vaste inflexion du Rhône qui délimite l'Ain de l'Isère, s'étend au Nord le plateau de la Dombes dont les rebords forment les côtières de la Saône et de l'Ain ; au sud, la plaine de Lyon et les plateaux du Bas-Dauphiné dont les sols légers de cailloux roulés s'achèvent aux portes mêmes de la métropole. Cet espace d'environ 5 000 km², constitué de 561 communes réparties sur 43 cantons et 3 départements affecte la forme d'un rectangle de 50 km par 30 dont l'axe longitudinal est orienté Nord-Ouest/Sud-Est. Lyon, la métropole régionale, légèrement décalée vers le Nord-ouest n'occupe pas tout à fait le centre de cet espace. La périphérie ainsi délimitée constitue la zone de référence dans laquelle prend place

la ceinture chevaline de Lyon. Cet espace est marqué par la puissante attraction qu'exerce la métropole et par la diversité des ensembles qui le composent. En 2011, le colloque de Lyon sur les marges de la ville souligne si nécessaire tout l'intérêt qu'il y a à porter le regard sur ces espaces⁵⁶. C'est autour de ces deux traits qu'est abordée l'étude de la périphérie.

Le premier objectif recherché a été de mesurer l'importance des cavaleries suburbaines, conséquence de l'attraction exercée par Lyon. L'attraction se matérialisant forcément par des flux empruntant soit les différentes composantes du réseau ferroviaire soit la route. Cette hypothèse de travail s'est avérée intéressante parce qu'il existe en effet autour de Lyon une « ceinture chevaline » qui évolue en fonction de la place que la métropole accorde au cheval comme source énergétique. Elle a été calculée à partir d'un indice composite permettant de situer dans chaque commune l'importance de la cavalerie par rapport aux bovins de travail et par rapport aux habitants. L'influence maximale correspond à la suprématie du cheval dans les trois critères qui viennent d'être esquissés. Les communes dont la cavalerie est marquée par deux ou trois critères, à condition d'être sans solution de continuité les unes par rapport aux autres, forment la ceinture chevaline. Elle s'épanouit sur les zones de sols légers et le long des axes de communication qui convergent vers Lyon, ce qui explique sa forme digitée. La délimitation de la ceinture chevaline permet également une première approche des relations complexes qui expliquent le choix des animaux de trait. Pour saisir les évolutions de cette ceinture chevaline entre 1892 et 1938, 5 cartes ont été réalisées : 1892-93, 1910, 1921-22, 1929-31 et 1938. Elles permettent de suivre les évolutions de la ceinture chevaline, influence de la métropole sur les effectifs de la périphérie et l'impact de la motorisation des campagnes.

La périphérie ainsi délimitée est parcourue par des flux qui la mettent en relation avec le centre ou différents secteurs de la périphérie entre eux. L'objectif recherché a été de cerner le réservoir des hommes de la trilogie du cheval qui prennent en charge la cavalerie lyonnaise. L'ensemble des bourrelleries, des charronnages et des maréchalleries a été inventorié en prenant appui sur le dénombrement de population de 1896 et partiellement sur ceux de 1891 et 1901 aux fins de vérification. La saisie de cette trame commune par commune a constitué un travail considérable de collecte, mais elle offre en retour le nombre et la répartition des fonds dans la zone de référence. Plus de 2000 fonds ont été ainsi mis en évidence et une étude des actifs par ménage d'artisan a été mise en œuvre : conjointe, enfants et employés. Le tableau qui en résulte explique l'impérieuse nécessité de migrer vers la métropole. L'analyse assez fine des hommes du cheval menée en ville n'a pas été renouvelée ici. Ce sont les grandes masses qui ont été exploitées. Puis de manière plus modeste un certain nombre d'itinéraires d'ouvriers et d'apprentis ont été saisis pour souligner que la métropole n'est pas toujours leur point de fixation.

Le concept centre/périphérie s'incarne par des flux humains et par des flux de marchandises qui vont de l'un à l'autre. Il a semblé intéressant de mettre en lumière, les flux extrêmement divers dirigés vers la périphérie. Le centre exporte des produits manufacturés qui par l'intermédiaire des commissionnaires sont distribués dans les communes de la périphérie. Ce système s'appuie sur un véritable réseau d'artisans qui unit le pôle à la périphérie, disposant de dépôts relais en ville et dans les profondeurs du monde rural. L'organisation de ce secteur que des sources pauvres comme les annuaires permettent de reconstituer est remarquable par la sobriété et l'efficacité des moyens mis en œuvre. Dans ses modalités de collecte il est très proche des dépôts que les grandes entreprises de vente à distance ont aujourd'hui imaginé pour quadriller le territoire national. Les possibilités commerciales ouvertes par l'internet qui métamorphosent une partie des échanges contemporains s'appuient sur des solutions déjà mises en œuvre au temps du transport hippomobile. Cette observation nous amène à insister sur l'existence de systèmes informels

⁵⁶ Sophie BOUFFIER, Claude-Isabelle BRELOT, Denis MENJOT, *Aux marges de la ville. Paysage, sociétés, représentations*, Paris L'Harmattan, 2015, 336 pages.

qui prennent eux aussi en charge les flux de la périphérie : les horticulteurs qui vendent leurs légumes sur les marchés des quais ne reviennent pas à vide dans leurs communes. Ils viennent ainsi doubler le système des commissionnaires. Il n'y a pas de spécialisation : un horticulteur n'est pas un artisan ou un commerçant utilisant un attelage soumis à des taxes. Même les commissionnaires, pourtant véritables entrepreneurs de transport, n'apparaissent sur les rôles de la taxe sur les chevaux et les voitures que comme de simples agriculteurs qui paient comme tout le monde la demi-taxe pour le cheval et la voiture suspendue qu'ils utilisent.

Ces flux pendulaires de la périphérie qui sont entre les mains d'acteurs situés dans les profondeurs du monde rural ne relèvent pas tous de systèmes simples. La ville du XIX^e siècle qui étouffe vite sous ses déchets élabore des systèmes juridiques qui associent entrepreneurs urbains et agriculteurs de la périphérie en vue de les exporter. Ces associations mobilisent des attelages très nombreux chargés d'exporter le contenu des fosses d'aisance de la ville. Dans ce monde étonnant que révèle la série U des archives départementales, se donne à voir un exemple achevé de synergie entre le centre et la périphérie que l'on pourrait qualifier de symbiotique. Jusque dans la défécation urbaine les hommes et les chevaux cheminent de conserve.

Les flux centre/périphérie peuvent être approchés en mesurant le stock des hommes susceptibles d'entreprendre le voyage vers la ville et par les associations liées aux vidanges. Il faut encore en mesurer l'intensité et la régularité. Il existe des sources comme les comptages de colliers effectués sur les routes nationales, mais ces enquêtes lourdes à mener sont souvent ponctuelles et il est très difficile de trouver des correspondances d'un fond d'archives à l'autre. Aussi, d'autres biais ont été utilisés pour mesurer la périodicité de ces phénomènes pendulaires de desserte ville/campagne : les annuaires, source pauvre s'il en est, donnent des informations qui prennent du sens lorsqu'elles sont mobilisées en masse. Elles ont la capacité d'établir la zone d'influence des villes et de révéler l'intensité des liens que nouent les communes de la périphérie avec le centre.

Le second trait de la périphérie est sa diversité. Il n'y a rien de moins uniforme que l'évolution économique et sociale des communes et des cantons qui forment la ceinture chevaline de Lyon. Le propos a été ici de saisir ces différences en exploitant toutes les possibilités qu'offrait l'analyse comparée du cheptel équin et bovin et de relever toutes les incidences dues à l'arrivée de la traction mécanique. L'enjeu de cette recherche est de cerner au niveau cantonal ce que révèle la mutation des cheptels. Elle n'est pertinente qu'en ayant en arrière-fond la spécialisation agricole de ces espaces et l'attraction qu'exerce le centre sur la périphérie. Cette attraction se manifeste sur les populations locales par les incitations à migrer vers la métropole ou à profiter de la diffusion de l'industrie textile de Lyon dans les campagnes, notamment dans celles du Bas-Dauphiné. La métropole impose ses préférences par les produits agricoles qu'elle réclame à la périphérie. À cet égard, les maraîchages des zones proches ou la constitution d'un bassin laitier lyonnais de plus en plus exigeant oriente la production des campagnes et fait sentir son influence jusque dans les contreforts du Bugey. Ces aspects économiques ont été bien analysés par les géographes d'avant-guerre et les études publiées dans la *Revue de géographie alpine*, les *Études rhodaniennes* ou le *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique* se sont muées en documents historiques de toute première importance.

Deux aspects révélateurs de la diversité des campagnes périphériques ont attiré notre attention parmi d'autres aspects : le premier aspect porte sur la production des chevaux dans l'Ain et dans l'Isère, qui a été examinée à travers les concours hippiques. Cette production n'est pas négligeable mais elle n'apparaît pratiquement pas dans les statistiques

départementales⁵⁷. Les sources permettent de comparer les stratégies mises en place, la résistance des éleveurs aux choix proposés par l'administration des haras et la recherche de compromis. La Dombes, pays naisseur, devient aussi un pays d'élevage confirmé qui parvient à donner corps progressivement à un demi-sang morphologiquement proche du demi-sang de Charolles. Le Bas-Dauphiné aux traditions moins affirmées est resté davantage un pays naisseur produisant un cheval indigène rustique décrié, mais qui s'exporte assez bien. Les cantons des arrondissements de La Tour-du-pin et de Vienne produisent selon l'offre et la demande des laitons ou des mulets.

Le second aspect insiste sur la capacité de la périphérie à entrer dans la grande vague du cheval de loisir et à s'organiser de manière autonome. Les élites locales créent des sociétés de courses qui relèvent de stratégies extrêmement différentes. Si les finalités politiques ne sont pas absentes, d'autres préoccupations apparaissent : dans l'Ain, les finalités économiques ne sont jamais étrangères à leur création tandis qu'en Isère elles incorporent une forte dimension symbolique comme à la Société hippique de l'Isère. La diversité des voies suivies par la périphérie permet d'établir une véritable typologie qui renseigne sur l'autonomie des élites locales et sur leurs projets.

II - Les sources de l'histoire du cheval en histoire contemporaine. Données archivistiques et documentaires

Les sources mobilisables pour l'histoire du cheval en milieu urbain sont dispersées dans un certain nombre de série des archives départementales et municipales. Il nous a semblé utile de présenter les plus intéressantes et les méthodes d'exploitation mises en œuvre. Ces documents, produits par les services de l'État sont conservés aux archives départementales de l'Ain, de l'Isère et du Rhône et aux archives municipales de Lyon. Un certain nombre de sources imprimées sont particulièrement utiles et méritent également d'être signalées.

Section I Les sources manuscrites

I - Archives nationales

Instrument de recherche : ARCHIVES NATIONALES PARIS Haras, élevage hippique (XVII^e-milieu XX^e siècle) Sous-série F/10 (Agriculture). Répertoire numérique sélectif des articles. Établi par G. Bourgin, R. Marichal, Ph. Du Verdier, M. Claudel et A. Labat, révisé et mis en forme par Chr. Demeulenaere-Douyère conservateur général du patrimoine, 2008.

F/10/23* à 89*, 101* à 104*, 201 à 204, 206, 207, 209/B, 211, 214, 219, 253, 255/A, 278, 282, 295, 324, 363-365, 449, 618 à 1193, 1751 à 1761/B et 5815 à 5837.

Les ressources des archives nationales concernant les hommes et les chevaux dans la région lyonnaise de 1880 à 1939 sont relativement peu nombreuses, mais les apports de quelques documents ont été particulièrement intéressants dans leur confrontation avec les données collectées dans les différents dépôts d'archives départementaux. Les données sont réparties sur les deux sites de Fontainebleau et du CARAN.

1 - Le site de Fontainebleau.

Le versement N°19850377 est le seul versement exploitable.

Parmi les 139 articles du versement N° 19850377, peu intéressent le cadre chronologique de la période retenue.

A - Les articles 1 à 28. Législation et réglementation des sociétés des courses et du pari mutuel offrent quelques données.

⁵⁷ Voir à cet égard l'*Atlas de statistique agricole : résultats généraux des statistiques agricoles décennales de 1882 et 1892*, Paris, Imprimerie nationale, 1897, 8 pages – XX planches, planche XVI Rapport à 100 hectares du territoire total des têtes des espèces chevaline, assine et mulassière.

Article 1 (9 HA 1). Résumé des rapports des inspecteurs généraux des haras sur les sociétés de courses existantes. Quelques lignes caractérisent chaque société de courses en 1891 dans la perspective de la loi sur le pari mutuel ; rapport de l'inspecteur des finances La Manière au ministre de l'agriculture sur l'organisation du pari mutuel dans les différentes sociétés de courses à Paris, 5 octobre 1891. Pétition de l'élevage et des sociétés de course de France à la Chambre des Députés relative à la loi du 28 février 1891.

Article 18 (9 HA 18) Répression de l'industrie des bookmakers et des agences clandestines : correspondances avec les préfets et les sociétés de courses et correspondance diverse, 1876-1890. Enquête sur les champs de course demandée aux préfets par le ministre de l'agriculture après l'arrêt de la Cour de cassation du 18 juin 1875. Réponses des préfets de L'Ain, de l'Isère et du Rhône.

Article 28 (9 HA 28). Correspondance avec la direction des haras sur diverses autorisations à donner aux sociétés de courses, 1801-1903. Rapport du directeur des haras au ministre de l'agriculture relatif à l'élevage et ses rapports avec le pari mutuel, 16 mars 1894.

B - Les articles 29 à 78. Les sociétés de courses : contrôle financier, sociétés de Paris et de province, la fédération nationale des sociétés de course : budgets et comptes, PV de réunions, statuts. Classement des sociétés par département (1864-1983). Ces 49 dossiers ont été purgés des pièces antérieures à 1930 et versées « aux archives ». Ce versement de 1930 a disparu sans laisser aucune trace. La période 1864 – 1930 au cœur de nos recherches est donc inaccessible, mais selon les départements, les dossiers des sociétés comportent, outre les statuts des sociétés, quelques pièces administratives rescapées du grand désastre de 1930.

Article 54 (9 HA 54). Société des courses de Bourg, 1888-1940 ; Société des courses de Rillieux-Sathonay, 1912-1957.

Article 63 (9 HA 63) Société sportive de Grenoble, 1910 ; Société des courses de l'Isère à la Tour du Pin, 1907 – 1942 ; Société des courses de Vienne, 1896-1933.

Article 74 (9 HA 74) Société des courses de Charolles, 1912-1957.

2 - Site du C.A.R.A.N.

Deux types de documents ont été particulièrement exploités : les dossiers relatifs aux rapports d'inspection des dépôts d'étalons et la correspondance administrative relative aux sociétés d'élevage.

A - Les rapports des inspections générales livrent des informations très précieuses sur la situation hippique de l'arrondissement. Certains rapports, admirablement rédigés constituent de véritables mines de renseignements qu'il est difficile de trouver ailleurs.

F 10 /1753. Direction des haras, Inspection générale, dépôt national d'étalons d'Annecy, rapports sur les inspections générales passées par MM. Plazen et Portales, successivement chargés de l'inspection général du 2^e arrondissement :

Inspecteur Plazen :

Année 1888

Inspecteur Portales :

Année 1890.

Année 1891.

Année 1892.

F 10 / 1754. Direction des haras, Inspection générale, dépôt national d'étalons de Cluny, rapports sur les inspections générales passées par MM. Plazen Inspecteur général du 1^{er} arrondissement :

Année : 1888.

Année : 1889.

Année : 1890.

Année : 1891.

Année : 1892.

Même cote. Direction des haras, inspection générale, dépôt national d'étalons de Besançon. Rapport de l'inspection générale passée en 1892 par M. de Cossigny, Inspecteur général du 6^e arrondissement.

B – Correspondance administrative aux sociétés d'élevage. 10 F / 5834. Sociétés et syndicats d'élevage hippique classés par départements de A à N. L'article comporte pour le département de l'Ain trois entités dédiées à l'élevage du cheval de labour. Ces trois syndicats militent tous pour le croisement de la population chevaline locale avec l'étalon ardennais :

Syndicat d'élevage du cheval de trait de la Bresse, siège social à Bourg-en-Bresse,

Syndicat du cheval de trait de la Dombes, siège social à Chatillon s/Chalaronne, approuvé par le Ministère de l'agriculture en février 1931.

Syndicat d'élevage hippique du Pays de Gex, approuvé par le Ministère de l'agriculture en octobre 1928.

10 F / 5835. Sociétés et syndicats d'élevage hippique, classés par départements de O à V. Ni le Rhône ni la Saône-et-Loire ne sont représentés dans cet article en revanche, les départements du nord-est comme le Bas-Rhin et le Haut-Rhin confirment le choix du reproducteur ardennais.

II – Archives de l'Armée de terre

Les recherches sommaires effectuées sur les sources militaires sont présentées pour mémoire. Le coût d'accès pour qui n'est pas domicilié en région parisienne et les formalités d'accès de ces sources nous ont dissuadé de poursuivre dans cette voie. L'approche des unités de cavalleries, la consultation de journaux de marche apportent des informations importantes relativement au maintien de l'ordre public. Cela constitue un sujet de thèse potentiel. La source est par ailleurs importante pour suivre les officiers engagés dans le monde hippique. Ils forment assurément une sorte de groupe de militaires gyrovagues dont l'étude pourrait aisément faire, là aussi, l'objet d'une thèse à part. La recherche présentée a exceptionnellement eu recours à ces sources, mais n'en sous-estime pas l'importance.

Jean-Claude DEVOS, Marie-Anne CORVISIER de VILLÈLE [Dir.], *Guide des archives et de la Bibliothèque de l'armée de terre*, 2^{ème} édition : Thierry SARMANT, Samuel GIBIAT [Dir.] Paris, Château de Vincennes, Ministère de la Défense, service historique, 2001, 679 pages. Disponible sur le Web.

1 – Série M : sous-série 4 M, Historiques manuscrits des régiments

A – Instruments de recherche :

Cpt. Jean Hanoteau, Émile BONNOT, *Bibliographie des historiques des régiments français*. Julien DUVAUX, Gilles GONTHIER, Tristan GRATESAC, *Répertoire numérique dactylographié*.

B – Régiments

2 – Série N

Sous-série 22 N : Unités de la Première Guerre mondiale sous-séries 21-26 N

22 N 2490 - 2569 : 1^{er} et 3^{ème} corps de cavalerie.

25 N 552 - 615 : régiments de cavalerie.

26 N 876 - 904 : cavalerie, journaux de marches et opérations.

3 – Série Y. Archives collectives et individuelles du personnel

A - Sous-série 5 Ye : dossiers d'officiers supérieurs et subalternes 1848-1926

B - Sous-série 6 Ye : dossiers d'officiers supérieurs et subalternes 1926- 1940

III- Archives départementales

Une part importante des documents relatifs aux chevaux et aux hommes du cheval se présentent sous forme de recueils de données numériques qui sont collectées à des fins administratives par les agents de l'État et/ou par des personnes légalement habilitées. Il s'agit d'informations destinées à évaluer l'importance des populations et leurs caractéristiques, de déterminer la matière imposable et d'en confectionner les articles, de connaître des productions et des cheptels. L'ensemble de ces données collectées méthodiquement dans des registres, des formulaires ou des cahiers est désigné sous le terme de séries statistiques. Ces séries peuvent être périodiques avec en général une fréquence annuelle ou n'être que ponctuelle lorsqu'il s'agit d'une enquête. Cet ensemble documentaire s'oppose à la production administrative ou à la correspondance établie entre les particuliers et l'administration.

Pour cette étude doctorale les dépôts d'archives de six départements ont été prospectés : ceux de l'Ain, de la Drôme, de l'Isère, de la Loire, du Rhône et de Haute-Savoie. Ce dernier dépôt aurait dû occuper une place importante dans l'étude de l'élevage en Dombes et dans le Bas-Dauphiné. Au milieu des années 1980, nous avons été surpris par l'absence presque complète de sources relatives au dépôt d'étalons d'Annecy qui se résumaient alors à quelques plans et factures de la construction du haras.

Le fonds du dépôt national d'étalons d'Annecy aux archives départementales de Haute-Savoie constitue un véritable angle mort documentaire de cette recherche doctorale. Les péripéties du sauvetage des archives du haras d'Annecy ont été évoquées avec suffisamment de vigueur par Yves Kinossian pour qu'il ne soit pas nécessaire d'insister⁵⁸. Dans les conditions difficiles de ce sauvetage, des dizaines de mètres linéaires d'archives ont été tardivement et incomplètement mises à la disposition des chercheurs. Pour des raisons éminemment pratiques d'avancement des travaux à partir des archives départementales de l'Isère et parce que 2018 constitue une date butoir pour cette thèse d'État, le fonds n'a pas été exploité. L'échéance limite de soutenance du 1^{er} septembre 2018, arrivée sans crier gare, ne nous a pas permis d'aménager la reprise d'un certain nombre de sections, ce que nous avions prévu de faire. Ce n'est que partie remise : cette source sera le premier prolongement post-doctoral de cette thèse.

1 – Série K : Lois, ordonnances et arrêtés

2 - Série J : archives privées

A – Ain

Archives de la Société hippique de Bourg :

J 1	Registre de délibérations	1920-1926
J 2	Correspondance	1920-1937
J 3-19	Comptabilité, factures	1920
J 20	Personnel d'encadrement	
J 21-22	Documents iconographiques. Récépissé, coupon de mandat	

⁵⁸ Yves KINOSSIAN « Les Haras dans la ville à Annecy : hier, aujourd'hui, demain (XIX^e-XX^e siècles) », *In situ, revue des patrimoines* N°18 (<http://insitu.revues.org/9542>), 2012.

de lettre, correspondance, reçus, souscriptions aux actions nouvelles, dîner, détail des divers payés, ordre de service, consigne concernant les receveurs, café, boulangerie-pâtisserie, union économique de Bourg, photographie, projet urbain, gouvernement, contributions indirectes, volaille, charcuterie, faïence, porcelaine, boissons, personnel, représentant, abonnement, fournitures diverses, cartes vendues.

J 23-37 Prix, personnel, bons, extraits de journaux, affiches, 1921-1947
inventaire des tribunes, etc.

B – Rhône

Fonds Ferdinand FRÉCON indispensable pour qui veut comprendre les liens qui unissent entre eux les familles du gotha lyonnais qui renvoient souvent aux cercles de l'excellence équestre.

Dossiers rouges : familles consulaires.

Dossiers bleus : familles non consulaires.

3 – Série N

La série N, administration et comptabilité départementales, est au cœur de la politique de soutien que mènent les départements qui composent la ceinture chevaline de Lyon. C'est en son sein que l'on retrouve les pièces documentaires qui ordonnent les débats relatifs, les comptes-rendus relatifs aux subventions accordées aux concours hippiques. C'est en effet avec le département et souvent de conserve avec l'État que sont financées les structures en charge de l'élevage comme la Société hippique de l'Ain ou le haras départemental de l'Isère. Si le Rhône n'accorde qu'une attention distraite à l'industrie chevaline, les deux autres départements montrent un engagement soutenu et un véritable intérêt pour les questions chevalines. La politique en faveur du cheval, les discussions qu'elle provoque et les décisions politiques qui en émergent sont contenues dans les Rapports et délibérations. Chaque année le directeur de la Société hippique de l'Ain puis, à partir de 1895, le directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy, produisent un rapport souvent détaillé sur la politique menée. Les rapports rédigés par M. de Chavigné particulièrement instructifs sont chaque années attendus et commentés par les Conseils généraux de l'Ain et de l'Isère. Comme il s'agit d'une source périodique éditée, son classement a été selon les dépôts d'archives soit gardé en série N 1 soit placé en PER qui regroupe les publications nationales et locales.

A - Ain

Classé en série N. Rapports et délibérations. Département de l'Ain conseil général.

Une partie des rapports annuels qui intéressent notre étude sont en ligne sur Gallica

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34434833c/date>

jusqu'en 1913 : 1871- 1913 sauf 1899-1907 ;

depuis 1914 : 1938-1940.

B - Isère

Classé en série PER, PER 56

Une partie des rapports annuels sont disponibles sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34521829c/date>

jusqu'en 1913 : 1840-1888 sauf 1870, 1889-1913 ;

depuis 1914 : aucune année disponible.

C – Rhône

La source n'a été utilisée que de manière très secondaire.

La quasi totalité des années est disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb345215433/date>

jusqu'en 1913 : 1836-1913 sauf 1870 ;

depuis 1914 : 1914-1939 sauf 1940.

D – Drôme

Classé en série N 1

La source n'est pas disponible sur Gallica.

1880 : 1 N 75 – 1910 : 1 N 105

Années consultées pour l'analyse de l'industrie mulassière dans le département.

3 - Série M

Cette série regroupe la production administrative des services de l'État au niveau départemental. Elle pourrait être déclinée dans la quasi-totalité de ses sous-séries. Nous n'aborderons ici que les contributions les plus importantes à notre travail de recherche.

A- Les statistiques agricoles annuelles et décennales (6M)

a – Une source imparfaite mais exploitable

Les premières produites depuis 1881 ont mauvaise réputation. Dans la région lyonnaise ou ailleurs il est de bon ton d'en critiquer le contenu. Au début du XX^e siècle, J. Corcelle enseignant au lycée et à l'école d'enseignement supérieur de Chambéry, auteur d'une Géographie de l'Ain, écrivait à propos de la statistique annuelle qu'il était contraint d'utiliser faute d'une autre source :

« Nous allons indiquer, d'après les documents officiels, c'est-à-dire les statistiques publiées par le ministère de l'agriculture, les produits principaux donnés par la terre cultivée ou livrée à elle-même. Observons que malgré leur caractère officiel, ces statistiques sont loin d'être l'expression de la vérité absolue. Elles sont au contraire remplies d'erreurs, de non-sens : les chiffres qu'elles renferment demanderaient à être révisés avec soin. Ceux qui sont chargés de réunir les premiers éléments de ces travaux n'ont pas toujours la compétence voulue, et à plus forte raison sont privés de tout esprit scientifique. On se borne souvent, pour établir lesdites statistiques, à recopier d'anciens tableaux, on omet de les mettre à jour. De l'avis des hommes compétents, il résulte que toutes ces statistiques et leurs colonnes de chiffres ne doivent être acceptées qu'avec défiance ».

Malheureusement, à cause des difficultés de contrôle, on est obligé de les utiliser malgré leurs imperfections connues, et de les regarder comme véridiques, au moins dans leurs lignes générales : si l'instrument est imparfait nous devons nous en servir puisque c'est le seul dont nous disposons »⁶⁰

La critique ne manque pas de fondement, mais elle est excessive parce qu'elle systématise les faiblesses de cet outil. Il existe souvent des états communaux et des états cantonaux qui permettent de corriger des erreurs matérielles qui peuvent produire des aberrations. Ainsi, la confusion de la colonne chevaux de – de 3ans et celle de plus de + de 3ans transforme le total cantonal, et comme la vérification n'est pas refaite de manière minutieuse l'erreur est répercutée en aval. Il est facile de surmonter ces difficultés lorsqu'il existe les deux états. Même observation s'agissant de l'incompétence des membres chargés de collecter

⁶⁰ J. CORCELLE, « Géographie du département de l'Ain », dans *Bulletin de la société de géographie de l'Ain*, Imprimerie du Courrier de l'Ain, 1901, tome XX, pp. 101-102.

l'information : Les notables locaux et les instituteurs que l'on y trouve fréquemment ne sont pas des illettrés. L'observation attentive des états communaux montre qu'ils sont souvent corrigés à l'encre rouge, c'est particulièrement vrai pour les statistiques décennales. En ce qui concerne le cheptel équin, les données sont vraisemblablement fiables parce qu'elles sont puisées dans les listes dressées par les commissions militaires de classement conservées dans les mairies. Michel Augé-Laribé dans un article de 1945 fait un constat moyen qui semble plus juste qu'une condamnation sans appel :

« Cet outillage d'information est, cela va sans dire, très loin de la perfection, même de ce qu'on pourrait appeler de la bonne qualité. On le sait. On le dit trop. (...) il ne serait pas moins maladroit de rejeter toute l'information des statistiques agricoles en les déclarant sans valeur. Ce sont des outils grossiers dont il faut se servir avec précaution et qu'il est nécessaire de perfectionner. Les statistiques agricoles françaises ne sont pas les meilleures ; elles ne sont pas non plus parmi les plus mauvaises »⁶¹.

Entre la résignation du premier et la lucidité critique du second, il est raisonnable de suivre le second⁶². Toute recherche sur une période allant des années 1870 à la Seconde Guerre mondiale aurait intérêt à s'appuyer sur les statistiques décennales de 1872, 1892 et 1929. Elles fournissent, s'agissant du cheptel équin, un ensemble d'informations relatives aux différents types de chevaux : chevaux entiers, destinés ou non à la reproduction, hongres, juments classées juments poulinières, juments de travail et poulinières, juments de travail non destinées à la reproduction. La statistique distingue le nombre de poulains et de pouliches âgés de moins d'un an et de plus d'un an, etc. C'est une source extrêmement intéressante. D'une manière générale, les données statistiques ont été considérées comme des ordres de grandeur et la meilleure illustration est que nous n'avons pas considéré comme rédhibitoire le fait d'utiliser des années proches aux fins de comparaison lorsqu'il n'existait pas de concordance chronologique exacte.

Ces statistiques annuelles et décennales sont essentielles parce qu'elles permettent de cerner les cheptels équin et bovin, leur évolution spécifique ; elle permettent, couplées à d'autres séries statistiques comme les dénombremments de population, d'imaginer d'autres manières d'organiser l'approche des hommes et des chevaux à l'instar des critères qui délimitent la ceinture chevaline de Lyon

La statistique décennale prend en compte d'autres données comme la trilogie des hommes du cheval qui y est répertoriée avec d'autres artisans des communes rurales ou le niveau d'équipement des campagnes, notamment les tracteurs et les véhicules automobiles agricoles, données importantes lorsqu'il faut évaluer à partir des années 1920 la présence réelle de la motorisation et son incidence dans les campagnes.

b – Les statistiques agricoles annuelles

Ain	1893	M 23
	1903	M 161
	1910	M 176
	1922	M 560 -561
	1931	M 847

⁶¹ Michel AUGÉ-LARIBÉ, *Annales de géographie*, année 1945, vol. 45 N°294, pp. 81-92.

⁶² Cette posture était déjà celle de Gayot au milieu du XIXe siècle dans l'introduction de *l'Atlas statistique de la production des chevaux en France* : « L'opinion accueillie en général avec une extrême réserve les publications statistiques. Elle s'est particulièrement tenue en défiance contre les recensements opérés sur l'espèce du cheval. Elle en a nié, on ne sait pourquoi, les résultats les plus consciencieux. On n'oppose pas d'autres chiffres aux chiffres officiels, mais on ne croit pas à leur exactitude. On détruit le fait pour produire le vide. Il n'y a pourtant qu'une manière d'établir une statistique, c'est de compter toutes les existences et de placer les nombres rigoureux au-dessous les uns des autres pour les totaliser et en connaître la masse. Quelle serait donc l'utilité d'opérations semblables si l'on ne devait leur accorder un certain degré de certitude » ?

	1938	M 1307	
Isère	1892	137 M 32 – 137 M 33	
	1903	137 M 48	
	1910	137 M 57 Arrondissement de La Tour-du-Pin	
		137 M 58 Arrondissement de Vienne	
	1921	137 M 69	
	1930	137 M 78	
	1938	137 M 87	
Rhône	1892	Arrondissement de Lyon	6 MP 1186
		Arrondissement de Villefranche	6 MP 1192
	1903	6 MP 1270	
	1910	6 MP 1276	
	1921	6 MP 5/23 – 6 MP 5/24	
	1929	4261W	
	1938	6 MP 5/34	

c - Statistiques agricoles décennales

Statistiques décennales de 1892

Ain : n'existe pas. Apparaît par bribes dans l'année 1892.

Isère : 137 M 32 ; 137 M 33 ; 137 M 34 ; 137 M 35.

Rhône :

Arrondissement de Lyon, 6 MP 1186 ;

Arrondissement de Villefranche, 6 MP 1192.

Statistiques décennales de 1929

Ain : n'existe pas.

Rhône : 4261 W 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 17, 18, 19, 21, 22. Il manque le canton de Neuville-sur-Saône.

Isère : une partie du questionnaire B relatif aux équidés n'a malheureusement pas été retrouvée. Restent les questionnaires relatifs aux professions de la trilogie du cheval et l'équipement agricole.

d – Autres enquêtes et statistiques équinés

Ain : 7 M 136 : Réglementation, organisation et résultats de l'enquête de février 1896 du service hippique sur les juments poulinières : instructions préfectorales, avis de nomination à la commission cantonale, liste nominative des membres des commissions, états statistiques communaux et récapitulatifs par arrondissement et pour le département, rapports, correspondance.

Isère : 150 M 5 Enquête sur l'espèce chevaline dans le département, 1873.

B – Concours hippiques : pouliches et poulinières, courses, sociétés hippiques (7M)

a – Ain

Concours hippiques

Concours hippique 1879

Concours de pouliches et poulinières 1888

41 M 7 : Concours hippiques de 1879. Concours de poulinières et pouliches de 1888, courses de Châtillon-sur-Chalaronne de 1881-1882, concours de mai et août 1882.

41 M 12 : concours de poulinières, épreuves de pouliches. Courses de Châtillon-sur-Chalaronne.

41 M 15 : Courses et concours hippiques 1889-1890.

41 M 18 : 1892-1894

41 M 20 : courses 1895-1900

41 M 22 : 1896-1900

M 184 : concours de chevaux de selle 1901-1904

M 186 : concours de chevaux de selle 1905-1906

M 187 : concours de chevaux de selle 1907-1908

M 188 : courses 1909-1911

M 328 : concours de chevaux de selle, pouliches et poulinières : 1910-1914

M 422 : concours hippiques 1917-1918

M 558 : concours hippiques 1919-1920

M 572 : concours hippiques 1921-1922

M 742 : concours hippiques 1923-1924

M 833 : concours de juments poulinières 1915-1916-1928-1929

M 834 : Société hippique de Chalamont. Concours et épreuves. Concours de chevaux de selle et du cheval de trait léger 1916-1920-1928-1929.

M 883 :

Concours de pouliches et poulinières : procès-verbaux des concours, état de répartition des primes de l'État et du département.

Belley :

Bourg :

1897-

Chalamont :

Châtillon-sur-Chalaronne :

Nantua :

Concours de pouliches et poulinières : procès-verbaux des concours, état de répartition des primes de l'État et du département.

Bourg

1920-1925

Saint-André-de-Corcy

1920-1925

Châtillon-sur-Chalaronne

1920-1925

Chalamont

1920-1925

Concours de chevaux de chevaux de selle 1920-1925

Concours de chevaux de selle de Chalamont

29 mai 1920

Concours de chevaux de selle de Bourg

28 mai 1921

Concours de chevaux de selle de Châtillon-sur-Chalaronne

1^{er} juin 1922

Concours de chevaux de selle de Saint-Trivier-sur-Moignans

5 juin 1923

Concours de chevaux de selle de Villars-les-Dombes

31 mai 1924

Concours de chevaux de selle de Thoissey

26 mai 1925

pari mutuel 1887-1909 ;

procès-verbaux des réunions de la commission hippique 1896-1929

M 1929 : concours d'épreuves de chevaux de selle de Villars 1933-1939

Sociétés hippiques, sociétés de courses :

7 M 41	Société hippique de l'Ain, fonctionnement, activité et financement	1864-1896
7 M 42	Société de courses de Bourg, création, activité et financement	1886-1939
7 M 43	Société de courses de Chalamont, création, activité et financement.	1884-1939
7 M 44	Société de de courses de Châtillon-sur-Chalaronne, création, activité et financement.	1897-1940
7 M 45	Société de Rillieux-Sathonay, création et activité.	1911-1939
7 M 46	Société de courses de Thoissey, création, activité et financement.	1902-1939

Haras :

7 M 158	Haras départemental, travaux du Conseil général pour l'administration des étalons départementaux : registre des procès-verbaux de séance du Conseil général	1818-1861
7 M 159	Haras départemental, travaux du Conseil général pour la gestion des haras.	1875-1884
7 M 161	Service hippique, travaux de la commission hippique : registre des procès-verbaux de réunion.	1896-1929
7 M 162	Stations d'étalons, projets, création, installation : rapports du Préfet, rocès-verbaux de délibération du Conseil général, de conseil municipal, plans, états statistiques de la monte	1884-1923

b – Isère

Concours hippiques :

140 M 30 : Concours et épreuves de pouliches et de poulinières, réglementation : arrêtés du ministre de l'Agriculture, correspondance (1880-1925)

140 M 31 : Concours de pouliches et poulinières : états de répartition des primes. 1861 1892.

140 M 32-40 : Concours de pouliches et poulinières : procès-verbaux des concours, état de répartition des primes de l'État et du département.

140 M 32 : 1897-1898

140 M 33 : 1899-1900

140 M 34 : 1901-1902

140 M 35 : 1903-1904

140 M 36 : 1905-1906

140 M 37 : 1907-1908

140 M 38 : 1909-1910

140 M 39 : 1911-1912

140 M 40 : 1913-1914

140 M 43 : état de répartition des primes 1919-1925

140 M 44-46 : Concours de pouliches et poulinières : procès-verbaux des concours, état de répartition des primes de l'État et du département.

140 M 44 : 1932-1933

140 M 45 : 1934-1935

140 M 46 : 1936-1940

Sociétés hippiques, sociétés de courses :

151 M 1 Courses de chevaux, organisation : circulaires (1812-1842) Concours

- hippiques : invitations reçues par le préfet (1923-1924)
- 151 M 2-3 Société de courses de La Tour-du-Pin, organisation de courses : demande de subvention, comptes-rendus, programmes.
2 : 1877-1900
3 : 1901-1910
- 151 M 4-5 Sociétés de courses de Vienne, organisation de courses : demande de subvention, comptes-rendus, programmes, documents financiers, correspondances (1889-1925).
4 : 1889-1900
5 : 1901-1910
- 151 M 6 Courses de chevaux et paris mutuels : instructions, correspondance (1891-1926). Police des jeux aux courses de chevaux : circulaire, correspondance (1887-1888). Société de courses de Beaurepaire, Grenoble, La Tour-du-Pin, Vienne, autorisation : statuts, correspondance (1876-1910)
- 151 M 7 Société de courses de Beaurepaire, de Bourgoin, de Grenoble, fonctionnement : programme, demande d'autorisation de courses, correspondance (1883-1933).
- 151 M 8 Sociétés de courses de La Tour-du-Pin et Vienne, organisation de courses : avis d'attribution de subvention, correspondance (1929-1951).
- Haras :
- 150 M 4 Amélioration de la race chevaline : circulaires, rapports, arrêtés préfectoraux, cahier des charges, traité, compte-rendu de réunion, correspondance, affiches (1811-1889)
- 150 M 6 Amélioration de l'espèce chevaline : brochure, instructions, rapports au conseil général (1839-1882)
- 150 M 8-14 Monte. Espèce chevaline et mulassière : circulaires, instructions, arrêtés préfectoraux, états nominatifs des étalons, affiches correspondances (1867-1922).
- 150 M 15-16 Stations de monte, suppressions, rattachement : délibération, correspondance (1925-1942)
15 : 1925-1934
16 : 1935-1942

c – Rhône

Concours hippiques :

- 7 M 568-571 Société hippique française
- 568 Fonctionnement-crédation : circulaire, correspondance (1866). 1866, 1869
Organisation : circulaires, brochure Société hippique française, correspondance
- 569-571 Concours, dossiers annuels, 1867-1887
- 569 1867
- 570 1876-1881
- 571 1882-1887
- 7 M 572 Société hippique du Rhône organisation du concours : liste des prix décernés 1877
- 573 Fonctionnement. Personnels : brochure sur les statuts des membres (1879-1887). Budget accord de subvention : correspondance (1938). Publication, dépôts de pièces : actes notarié (1905) 1879-1938

7 M 585-588	Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est Les dossiers peuvent contenir des bulletins de règlement et du programme, le catalogue, des extraits de journaux, des extraits de procès-verbal du Conseil général du Rhône, des télégrammes et de la correspondance sur l'envoi et la réception de médailles, les avis de subventions et la nomination du jury	1889-1920
586		1890-1894
587		1895-1899
588		1908-1914
7 M 598-599	Société des courses et concours de Lyon-Charbonnières	1926-1939
598	Hippodrome, ouverture : arrêté, correspondance,	1937-1939
599	Courses et concours, dossiers annuels, 1926-1939	
7 M 600	Société hippique rurale	1935-1939
7 M 604-607	Concours hippique régional de Lyon	1897-1899
604	Organisation	1897-1899
605	Inscriptions	1898
606	Déclaration (classement par catégorie : tableau fiche de déclaration, correspondance	1898
7 M 610-613	Juments poulinières. Concours hippique de Villefranche-sur-Saône, dossiers annuels	1896-1939
610		1896-1908
611		1909-1919
612		1920-1925
613		1926-1939
7 M 614	Pouliches. Concours hippique de Villefranche-sur-Saône, dossiers annuels : arrêté, tableau des procès verbaux de distribution de primes, état des primes de reproduction, note, correspondance	1926-1940
7 M 615-617	Chevaux hongres et pouliches	
Sociétés de courses :		
574	Hippodrome du Grand Camp, création : règlement, rapport de l'ingénieur adjoint ; demande d'ouverture : arrêtés, programme des courses, correspondance (1937-1939), 1866-1939	
575-580	Concours et courses, dossiers annuels. Les dossiers peuvent contenir des arrêtés, des programmes, des affiches, des extraits du registre des délibérations municipales de Lyon, la nomination des commissaires, des avis de subventions et de correspondance	1867-1935
575		1867-1877
576		1878-1885
577		1886-1892
578		1893-1899
579		1908-1912
580		1920-1935
7 M 581-584	Société des courses hippiques du Rhône	1868-1935
581	Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval	

	français, demande de collaboration : correspondance	1868 1886-1893
582	Budget, demande de subvention : correspondance,	1935
583-584	Courses, dossiers annuels Les dossiers peuvent contenir des demandes de subvention, les nominations des commissaires, des brochures sur les programmes et les statuts des membres de la société et la correspondance	
583		1886-1889
584		1890-1893
7 M 589-592	Société Sportive du Rhône	1900-1939
589	Fonctionnement-création : extrait de journal, correspondance (1900). Personnel : brochure sur les statuts des membres, correspondance, (1901-1903, 1938)	1900-1938
590	Hippodrome de Villeurbanne, ouverture : arrêtés, programme, correspondance	1937-1939
591-592	Courses, dossiers annuels	1907-1935
7 M 593	Société hippique de Villefranche, demande de subvention : correspondance	1900
7 M 594-596	Société des courses de Craponne	1907-1950
594	Fonctionnement-organisation : rapport (1907-1908). Budget, demande de subvention : correspondance 1907-1908, 1934-1938) Dissolution : correspondance (1921,1950),	1907-1950
595	Hippodrome, ouverture : arrêté, programme des courses, correspondance	1937-1939
596	Courses, préparation : programme, correspondance	1908-1936

B – Les dénombrements de population permettent d’accéder aux hommes du cheval

Les recensements de population qui relèvent comme la statistique agricole de la même sous-série 6 M ont été utilisés pour constituer le corpus des hommes de la trilogie du cheval, à savoir les bourreliers, les charrons et les maréchaux-ferrants dans l’Ain, Isère et le Rhône. Le recensement quinquennal de population a sans doute des imperfections importantes qui tiennent – comme pour la statistique agricole - à la collecte de l’information extrêmement variable d’une commune à l’autre et même   l’intérieur des communes elles-mêmes. Outre la mauvaise volonté ou la méconnaissance des consignes de recensement, la confusion fréquente sur les prénoms ou sur l’âge des recensés introduit de regrettables imprécisions lorsqu’il s’agit de suivre la succession des générations sur un même fonds⁶³. Dépourvu de la précision des données de l’état-civil, le recensement de population reste néanmoins opérationnel lorsqu’il s’agit de déterminer la nature des activités professionnelles du ménage, sa composition et les liens de parenté qui unissent ses membres.

La collecte des informations utilisées a été répertoriée dans trois tableaux, un par département. Les données y apparaissent classées alphabétiquement par canton et par commune. Les données ont été ensuite synthétisées dans des tableaux plus restreints permettant un comptage global grâce aux feuilles de calcul. La tâche fastidieuse de recherche des fonds a été menée sur plusieurs années entre 2009 et l’été 2015. Elle a commencée avant même la numérisation des sources en ce qui concerne l’Isère qui est pour l’instant le maillon

⁶³ Abel CHATELAIN, « La valeur des recensements de la population française au XIX  siècle », *Revue de géographie de Lyon*, 1954, volume 29, N  29/4, pp. 273-280.

faible de l'ensemble étudié puisque seuls sont disponibles en ligne les recensements de 1896, 1901 et 1906. La qualité variable des vues, la répétition de la requête explique que la liste des fonds recensés ne sont sans doute pas complète. Pour éviter des oublis deux passages ont été réalisés, mais l'expérience montre que ce n'est pas une garantie infaillible d'exhaustivité. Lorsque des communes apparaissent comme relativement peu dotées en maréchaux, charrons ou bourreliers, un troisième passage a été effectué.

Dans chaque tableau départemental, la notice nominative de chaque artisan de la trilogie du cheval présente les données suivantes : le nom, le prénom, l'âge, la profession, la profession de la conjointe, le nombre des enfants, leur sexe, leur âge et leur profession. Les autres membres du ménage notamment les ascendants ont été signalés ainsi que leur lien de parenté avec le chef de ménage. La collecte comporte de manière irrégulière le n° de la vue et mention de la localisation de l'artisan recensé (chef-lieu de commune ou écarts). Enfin, pour être en mesure de lier métier et existence effective du fonds de commerce, il faut lorsque les sources le permettent, affiner la recherche en utilisant les deux recensements qui encadrent celui de 1896, c'est-à-dire ceux de 1891 et de 1901. Cette démarche d'appui mise en œuvre dans l'Ain et dans le Rhône n'est pas possible en Isère puisque le premier recensement disponible est celui de 1896.

C – Les nuisances du clos d'équarrissage

La sous-série 5 M comporte les rapports du Conseil d'hygiène publique et de salubrité qui éclairent sur un pan important de l'économie chevaline : l'abattage des chevaux qui ne peuvent pas faire l'objet d'une consommation ou les cadavres de ceux qui sont amenés au clos d'équarrissage. La cote 5 M 137 offre des rapports particulièrement intéressants notamment celui sur l'établissement d'équarrissage et engrais Laracine à Lyon La Mouche, quartier des Rivières. Les pétitions au maire contre les nuisances du clos d'équarrissage peuvent être consultées aux archives municipales de Lyon⁶⁴.

D – La police des jeux

Instrument de recherche :

Georges CUER, Marc du POUGET, Philippe PAILLARD et publié sous la direction de Philippe Rosset conservateur général directeur des Archives départementales du Rhône, Série M Administration générale et économie 1800-1940 sous-séries 1 M à 1M 4, Conseil général du Rhône, 1995, 336 pages.

4M475

4M476

4M477

Partie modifiée du répertoire de 1978 : 4 M 606, Courses hippiques 1898-1937.

La sous-série 4 M, fonds de la préfecture a été exploitée pour les quelques dossiers qu'elle comporte sur la police administrative des courses, des jeux et notamment des paris clandestins dans et hors des hippodromes. La correspondance engendrée par les enquêtes qui sont diligentées dans le cadre général de leur répression apporte quelques éclairages sur ces pratiques.

4 - Série P : finances de l'Etat au niveau départemental

La série P présente deux sources exceptionnelles : la contribution sur les voitures et les chevaux et la contribution sur les chemins vicinaux. Tout inventaire préliminaire de recherche devrait évaluer la matérialité de ces deux sources dont il est difficile de faire l'économie. À

⁶⁴ Arch. mun. Lyon, 1108 WP 18.

elles deux, elles permettent, lorsqu'elles sont disponibles, une approche remarquable du fait équin dans la vie économique et sociale ou, pour reprendre l'expression de Daniel Roche, de cerner la civilisation équestre.

A - La fiscalité d'Etat : la contribution sur les voitures et les chevaux et la contribution sur les chemins vicinaux (loi du 21 mai 1836)

D'une manière générale, le terme de contribution désigne la quote-part de chaque citoyen dans les dépenses nécessaires au bon fonctionnement des services publics de l'Etat. La contribution sur les voitures et les chevaux et la prestation relative aux chemins vicinaux peuvent se définir de la manière suivante : 1° ce sont des taxes assimilées aux contributions directes. Assimilées car elles ne font pas partie *stricto sensu* des contributions classiques (patentes, portes et fenêtres, foncières et personnelle mobilière). Elles ont été créées ultérieurement comme toute une série de taxes (poids et mesures, cercles, sociétés et lieux de réunion, etc.). Directes, parce qu'elles atteignent la personne même du contribuable. 2° ces taxes sont des impôts de quotité parce qu'elles sont fondées sur des tarifs uniformes applicables à la matière imposable dont le produit ne peut pas être connu à l'avance.

a - La contribution sur les chevaux et les voitures

L'analyse du cheptel équin à Lyon et dans la ceinture chevaline de Lyon est en partie rendue possible par l'existence aux archives départementales du Rhône et de l'Isère de l'état du montant des rôles et des rôles nominatifs communaux des contributions sur les chevaux et les voitures ainsi que les états du montant des rôles de la contribution sur les chemins vicinaux dans le département de l'Isère.

Parmi les contributions directes figurent les taxes assimilées dont l'une d'elles porte sur les voitures et les chevaux. On dispose également, mais de façon beaucoup plus fragmentaire, des rôles nominatifs de cette taxe assimilée dressés au niveau communal. Tous les versements effectués par les perceptions du département n'ont pas été conservés. Cependant le hasard a bien voulu épargner une part non négligeable de ceux réalisés dans l'arrondissement de Lyon. C'est une source d'autant plus précieuse qu'elle n'existe plus pour les départements voisins que de manière très fragmentaire.

Cette source peut être appréhendée dans le cadre de deux sous-parties. La première retrace les circonstances de sa création et son évolution. Dans la seconde est présentée l'exploitation de cette source fondamentale.

La taxe sur les chevaux et les voitures peut être abordée par le biais de trois textes législatifs qui l'organisent : la première loi, celle de 1862, l'a instituée, puis les lois de 1872 et 1879 la transforment et la rendent opérationnelle.

b - Des origines modestes : la loi du 2 juillet 1862

La loi constitutive de cette taxe assimilée aux contributions directes a été votée le 2 juillet 1862 et promulguée par l'empereur le 22 juillet de la même année à Paris⁶⁵. Elle paraît le lendemain au journal officiel de l'Empire français, le *Moniteur universel*.

Cette loi portant fixation du budget ordinaire des dépenses et des recettes de l'exercice 1863 consacre quatre articles au sujet qui nous intéresse : l'article 4 stipule qu'«à partir du 1^{er}

⁶⁵ CHAUCHEAU Adolphe, *Impôts sur les voitures et chevaux* (loi du 2 juillet 1862), J.Lemer, Paris 1863, 95 pages ; Nicolas Pierre Félix LAMBERT et H.M. DESLIGNIERES, *Veillées d'un vieux répartiteur de campagne, ou Petit code rural des contributions directes*, A Sagnier, Paris 1868, 270 pages, pp.111-120. les auteurs soulignent quelques difficultés initiales relatives à la détermination de la matière imposable.

janvier 1863 il sera perçu, une contribution annuelle par chaque voiture et par chaque cheval affecté au service personnel du propriétaire ou au service de sa famille» ; l'article 6 précise que «les voitures et les chevaux qui seront employés en partie pour le service du propriétaire ou de sa famille, et en partie pour le service de l'agriculture ou d'une profession quelconque donnant lieu à l'imposition d'une patente ne seront point passibles de la taxe». D'autres exemptions sont prévues par l'article 7 :

«Ne donnent pas lieu au payement de la taxe:

1° Les chevaux et voitures possédés en conformité des règlements du service militaire ou administratifs, et par les ministres des différents cultes;

2° Les juments et étalons exclusivement consacrés à la reproduction ;

3° Les chevaux et voitures exclusivement employés aux travaux de l'agriculture ou d'une profession quelconque donnant lieu à l'application de la patente».

Cette loi de 1862 ne s'appliquait en fait qu'aux chevaux de maître, et encore partiellement, puisque dans la plus grande partie du monde rural il était loisible d'échapper à l'imposition en arguant que le cheptel servait aussi à l'agriculture. Il semble bien que ce soit l'article 6, trop largement conçu, qui ait favorisé l'évasion massive de la matière imposable. Son rendement reste médiocre jusqu'à la loi du 28 juillet 1872 qui la réforme.

c - La loi du 28 juillet 1872 : la généralisation de la taxe

En 1872, dans le cadre de la discussion budgétaire, le gouvernement propose d'aménager en profondeur la taxe sur les voitures et les chevaux. La contribution remaniée dans ses fondements mêmes devient désormais un instrument intéressant pour le chercheur car elle retient dans ses mailles une part non négligeable du cheptel.

La grande innovation de la loi du 28 juillet 1872 réside dans l'extension de la matière imposable. En effet, la loi distingue très nettement deux cheptels taxés de façon différente : d'une part le cheptel de pleine taxe qui est institué par l'article 5, reprise de l'article 5 de la loi de 1862. Deux types de chevaux sont imposés à la pleine taxe : les chevaux servant à atteler une voiture suspendue destinée au transport des personnes et les chevaux de selle. Par ailleurs, le cheptel de demi-taxe. Il s'agit des chevaux employés au service de l'agriculture ou d'une profession quelconque donnant lieu à l'imposition de droits de patente lorsqu'ils sont attelés à des voitures imposables c'est-à-dire suspendues (article 6).

Ainsi, n'échappent au fisc que les chevaux servant au transport des personnes s'ils ne sont pas attelés à une voiture suspendue et à condition de ne pas servir de chevaux de selle. Ce cas de figure n'a pu être qu'exceptionnel. De même, ne sont pas imposés les chevaux employés au service de l'agriculture ou d'une profession payant des droits de patente s'ils ne sont pas attelés à une voiture imposable. Là, la situation est moins claire et une part du cheptel chevalin nous échappe pour deux raisons: d'abord parce que le cheptel attelé à « tout ce qui est charrettes, chariots et, en général toutes les voitures non suspendues employées à l'agriculture » n'est pas concerné. Cette précision est faite par le rapporteur Gouin devant l'indignation du baron Chaurand qui demande si la loi discutée vise à « frapper d'un impôt tous les chevaux employés à l'agriculture ». Il est vrai que la formule employée dans l'article 6 induisait en erreur : « la taxe est réduite de moitié pour les voitures et les chevaux imposables » ; ensuite parce que le cheptel taxé est directement lié à la voiture imposable. Là encore, la précision s'est révélée nécessaire pour entraîner le vote des parlementaires ruraux : « *Quand un agriculteur aura dans son écurie quatre chevaux et un cabriolet, il attellera un des chevaux à son cabriolet et que tous les autres chevaux seront employés à l'agriculture, il payera seulement le droit sur un seul cheval ; les trois autres chevaux seront considérés comme n'étant pas destinés à être attelés à une voiture suspendue* ».

Dans la moitié septentrionale de l'hexagone où s'est développée une importante civilisation du cheval -en particulier dans l'Ouest aux innombrables effectifs chevalins- cette taxe ne peut vraisemblablement pas servir de base sérieuse. En ce qui concerne la région lyonnaise, la faiblesse du cheptel chevalin et la suprématie des bovins, en fait au contraire un instrument d'investigation inespéré. C'est donc vraiment à partir de 1872 qu'il devient possible de cerner les effectifs chevalins dans le Rhône. Cette taxe permet de connaître de manière précise la répartition du cheptel commune par commune. Surtout, elle nous éclaire sur le cheptel départemental avec bien plus de précision que la série des statistiques agricoles annuelles conservée pour le XIX^e siècle. En proposant deux types de cheptel et quatre types de voitures, la taxe contribue à affiner la perception de la réalité. Enfin, du point de vue méthodologique, il n'existe pas de meilleure source que la source fiscale : on est très loin du flou ou des approximations qui entourent parfois la statistique agricole annuelle.⁶⁶

Cette loi de 1872 se double, sur le terrain, d'une volonté certaine d'augmenter rapidement le rendement de la taxe⁶⁷. Ainsi pour le département du Rhône, la direction des contributions directes dresse le 9 octobre 1872 un état assez précis du nombre des voitures et des chevaux exemptés bien qu'ils soient employés au moins en partie au service personnel du possesseur ou de sa famille. Les résultats sont assez impressionnants : à Lyon, d'après les premières estimations, 527 chevaux échappent à l'imposition. Le total départemental quant à lui se monte à 1946 existences dans 246 communes. Au cours des années suivantes, l'administration des contributions directes qui se compose en 1874 d'un directeur, de 10 contrôleurs principaux et de 4 contrôleurs recense inlassablement la matière imposable. À Lyon, le cheptel imposé croît de manière spectaculaire : 599 existences en 1873, 886 en 1874 et 1633 en 1875 soit un accroissement supérieur à 63% entre 1873 et 1875. Cette activité intense est retracée dans un rapport particulièrement instructif rédigé par le directeur des contributions directes du Rhône en février 1876. On apprend ainsi qu'outre le recensement de plus en plus précis entrepris à l'intérieur des divisions de contrôle, ce sont les instructions précises (circulaire 532) sur la définition de la voiture suspendue qui permettent l'augmentation importante du rendement de la taxe. Ainsi, les voitures dites "jardinières" primitivement considérées comme exemptes et qui circulent en grand nombre dans toute la banlieue sont taxées. Au regard des chiffres pour la période 1872-1875, on a l'impression que les fraudeurs recensés, chaque année plus nombreux, éprouvent des difficultés sans cesse croissantes à éviter l'imposition. En 1880, date de départ de notre analyse, nous pouvons estimer que la contribution sur les voitures et les chevaux fonctionne bien et autorise dans ses résultats une utilisation à des fins statistiques.

d - De la taxe chevaline à la taxe équine : la loi du 22 décembre 1879.

Le 22 décembre 1879, le Sénat et la Chambre des députés adoptent une loi qui complète celles de juillet 1862 et 1872. Désormais sont taxés dans les mêmes conditions les chevaux, les mules et les mulets : «*Article 2. Les mules et les mulets de selle ainsi que les mules et les mulets servant à atteler les voitures imposables à la contribution sur les voitures et les chevaux, sont passibles de cette contribution d'après le même tarif et suivant les mêmes règles que les chevaux.*»⁶⁸

Cette extension de la contribution à l'espèce mulassière débouche sur des modifications importantes dans les régions où elle est bien représentée. S'agissant de la région lyonnaise,

⁶⁶ Gilbert Garrier, *Les enquêtes agricoles du XIX^e siècle : une source contestée*, dans Richard Gascon et Pierre Léon [dir.], *Rencontres franco-suisses d'histoire économique et sociale. – Cahiers d'histoire, tome 12, N° 1-2, 1967*, pp. 14-22.

⁶⁷ Les données présentées ci-dessous proviennent du dossier 1871-1875 de l'état du montant des rôles ADR série P Contributions directes Fonds non classé.

⁶⁸ J.O. Mardi 23 décembre 1879.

elle n'a qu'une incidence marginale. Ainsi d'après le compte-rendu de l'application de la loi du 22 décembre 1879, présenté par l'administration des contributions directes en mai 1880, on dénombre 128 mules et mulets taxés dans le Rhône. Ce sont tous des animaux de demi-taxe. Le cheptel mulassier ne représente que 1% du cheptel chevalin taxé (11727 existences en 1880). Sur les 128 mules et mulets taxés, 102 vivent dans des communes qui n'excèdent pas 5000 habitants. À Lyon, il n'y a que 5 bêtes taxées alors que la ville en 1880 compte 1836 chevaux soumis à la contribution⁶⁹.

Par souci de précision nous pourrions utiliser le terme de cheptel équin ou de taxe sur les chevaux, mules et mulets, mais compte tenu de l'extrême faiblesse de ces derniers, nous utiliserons de la même façon le terme de cheptel chevalin. Notons enfin qu'une partie plus importante du cheptel équin, l'espèce asine, échappe à notre regard : les ânes, les chevaux des pauvres, ne sont pas taxés. Ils le sont en revanche dans la source suivante.

B – La contribution sur les chemins vicinaux⁷⁰

La loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux qui modifie la loi du 28 juillet 1824 représente une source de connaissance absolument remarquable sur l'origine de la force de traction en milieu rural. La contribution impose en effet aux habitants de chaque commune le paiement d'une contribution en nature ou en espèces pour l'entretien des chemins vicinaux à raison des animaux et des voitures possédés par chacun d'entre eux. La loi prend en compte l'essentiel du réseau viaire local et sa gestion⁷¹. En distinguant précisément la nature de la force musculaire d'origine animale au service des hommes, la contribution permet de déterminer de façon très précise dans quel scénario énergétique se situe chaque commune de France et quels sont les usages des différents cheptels recensés dans la commune. La contribution permet également de déterminer le nombre de voitures, suspendues ou non, mises en œuvre dans chaque commune de France. La source recèle des potentialités qui dépassent très largement le cadre des recherches entreprises ici. Les dispositions de la loi sont les suivantes :

Article 1^{er} Les chemins vicinaux légalement reconnus sont à la charge des communes, sauf les dispositions de l'article 7 ci-après.

2^o En cas d'insuffisance des ressources ordinaires des communes, il sera pourvu à l'entretien des chemins vicinaux à l'aide soit de prestations en nature dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit de centimes spéciaux en addition au principal des quatre contributions directes et dont le maximum est fixé à cinq.

Le conseil municipal pourra voter l'une ou l'autre de ces ressources, ou toutes les deux concurremment.

Le concours des plus imposés ne sera pas nécessaire dans les délibérations prises pour l'exécution du présent article.

⁶⁹ Le compte-rendu figure dans l'état du montant des rôles de la contribution sur les voitures et les chevaux de l'année 1880.

⁷⁰ Philippe de BOSREDON, « les chemins vicinaux en France », *La revue des Deux Mondes*, Tome 89, année 1870, pp. 119-134.

⁷¹ Archives départementales de la Corrèze, <http://www.archives.cg19.fr/recherche/serie/id/201>, archives en ligne, présentation de la sous-série 3 O Voirie vicinale : « La loi sur les chemins vicinaux du 21 mai 1836 marque la naissance de l'organisation vicinale. Une distinction apparaît entre les chemins vicinaux de grande communication, reliant plusieurs communes, et les chemins vicinaux de moindre importance qui vont prendre le nom de chemins vicinaux ordinaires. Le texte évoque le cas particulier de chemins qui, sans être aussi importants que ceux classés en grande communication, servent cependant à plusieurs communes. Ceux-ci sont dénommés chemins d'intérêt collectif, puis, à partir de 1847, chemins d'intérêt commun. La loi prévoit les modalités réglementaires d'organisation et de financement. Les réparations et l'entretien des chemins vicinaux sont à la charge des communes ».

3. Tout habitant, chef de famille ou d'établissement, à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon paritaire, porté au rôle de contributions directes, pourra être appelé à fournir, chaque année, une prestation de trois jours :

1° Pour sa personne et pour chaque individu mâle, valide, âgé de dix-huit ans au moins et de soixante ans au plus, membre ou serviteur de la famille et résidant dans la commune ;

2° Pour chacune des charettes ou voitures attelées, et, en outre, pour chaque bête de somme, de trait, de selle, au service de la famille ou de l'établissement dans la commune ;

3° La prestation sera appréciée en argent conformément à la valeur qui aura été attribuée annuellement pour la commune à chaque espèce de journée par le conseil général, sur les propositions des conseils d'arrondissement.

4° La prestation pourra être acquittée en nature ou en argent, au gré du contribuable. Toutes les fois que le contribuable n'aura pas opté dans les délais prescrits, la prestation sera de droit exigible en argent.

La prestation non rachetée en argent pourra être convertie en tâches, d'après les bases et évaluations de travaux préalablement fixés par le conseil municipal.

5° Si le conseil municipal, mis en demeure, n'a pas voté, dans la session désignée à cet effet, les prestations et centimes nécessaires, ou si la commune n'en a pas fait emploi dans les délais prescrits, le préfet pourra d'office, soit imposer la commune dans les limites du maximum, soit faire exécuter les travaux.

Chaque année le préfet communiquera au conseil général l'état des impositions établies d'office en vertu du présent article.

6° Lorsqu'un chemin vicinal intéressera plusieurs communes, le préfet, sur l'avis des conseils municipaux, désignera les communes qui devront concourir à sa construction ou à son entretien, et fixera la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribuera⁷².

L'état du montant des rôles de la contribution est disponible pour le département de l'Isère de 1858 à 1944 avec les mêmes lacunes que celles qui ont été précisées pour l'état du montant des rôles de la contribution sur les chevaux et des voitures dans le même département et sous les mêmes cotes.

C - L'utilité des deux sources

On peut aborder cet aspect en présentant d'une part l'inventaire des sources conservées dans les différents dépôts d'archives de la région lyonnaise et d'autre part, en dressant la liste des informations exploitables.

a - Les sources conservées

La contribution sur les voitures, chevaux, mules et mulets peut être exploitée dans le cadre de deux types de documents de l'administration fiscale.

Il existe d'une part, un document général qui présente pour le département l'ensemble de la matière imposable pour l'année fiscale. Il s'agit de l'état du montant des rôles. Ce document se compose d'un rôle primitif où apparaissent, classées par communes, les bases de cotisation. C'est un rôle général qui récapitule l'ensemble des rôles communaux. Il est accompagné de plusieurs rôles supplémentaires qui tiennent compte de la croissance de la matière imposable en cours d'année : quatre rôles supplémentaires sont confectionnés par l'administration des contributions directes. Leur conservation ne semble pas parfaite, aussi est-il difficile de les

⁷² J. B. DUVERGIER, *Collection complète des Lois, décrets, ordonnances et règlement et avis du Conseil d'État* (de 1788 à 1824 inclusivement, par ordre chronologique), publiée sur les éditions officielles, continuées depuis 1824, et formant un volume chaque année ; contenant : Les actes insérés au Bulletin des Lois ; l'analyse des Débats parlementaires sur chaque loi, des notes indiquant des lois analogues ; les instructions ministérielles, les Rapports au Roi, et divers documents inédits, Guyot et Scribe, Paris 1837, 645 pages.

considérer comme une source supplémentaire d'information. Cette mauvaise conservation des rôles supplémentaires est fâcheuse car elle livre l'évolution du cheptel d'une année sur l'autre de façon plus nette que les informations fournies par la simple observation des fluctuations d'une année à l'autre. En effet, les rôles complémentaires livrent les inscriptions de chevaux alors que les fluctuations d'une année sur l'autre incluent, sans qu'il soit possible de les repérer, les décès d'animaux et les transactions (achats et ventes). Ces rôles supplémentaires sont exploités chaque fois que cela est possible.

L'état du montant des rôles est une source rhodanienne et iséroise.

Les archives départementales du Rhône conservant ces états couvrent la période 1880-1899. Malgré une longue recherche dans l'océan des dossiers entassés en vrac - cette annexe de la série P aux archives départementales du Rhône n'a été longtemps qu'un vaste chantier - nous n'avons malheureusement pas retrouvé de données plus récentes.

Aux archives départementales de l'Isère, les données conservées forment une belle série de 1879 au début des années 1940 avec toutefois un certain nombre de lacunes. Cette source est remarquable pour l'étude de l'évolution du matériel roulant et en particulier pour ce qui est de la transition entre la traction hippomobile et la traction automobile.

Seul l'Ain n'a pas livré pour l'instant de données immédiatement exploitables, mais il serait surprenant que cette source soit totalement manquante. Quoi qu'il en soit, cette situation est regrettable dans la mesure où l'agglomération lyonnaise est immédiatement limitrophe du département.

D'autre part, un second type de document est parfois disponible : les rôles nominatifs communaux. Ces rôles nominatifs communaux sont regroupés par perceptions. Comme pour l'état du montant des rôles, il existe un rôle primitif et des rôles supplémentaires qui sont généralement bien conservés. L'intérêt majeur de cette source est double : elle livre l'identité des contribuables, permettant de la sorte une vision beaucoup plus claire du cheptel et de son utilisation ; elle s'étend au-delà de 1899.

En revanche les rôles nominatifs sont entachés de deux défauts : ils ont été décimés. Les rôles qui subsistent concernent les années 1890, 1900, 1910, 1920 et 1930 mais ils sont incomplètement conservés. L'arrondissement de Lyon présente une physionomie satisfaisante bien qu'il manque les cantons les plus occidentaux comme Tarare, Amplepuis et Thizy. Les rôles de la contribution sur les voitures et les chevaux n'ont pas été conservés pour l'arrondissement de Villefranche. Ainsi, toute la moitié nord du département reste dans l'ombre. Ici encore, le hasard a bien fait les choses puisque cette partie nord du Rhône est aussi celle qui est la plus bovine. Le cheptel chevalin y a toujours été fort modeste comme le prouvent les enquêtes agricoles décennales.

Cette source existe de façon plus fragmentaire aux archives départementales de l'Isère. Dans la série 3P figurent les états matrices quinquennaux des taxes assimilées aux contributions directes. Les documents conservés couvrent pour le Bas Dauphiné (perceptions de Bourgoin, La Tour-du-Pin, Vienne et La Verpillière) la période 1912-1928. La période disponible est particulièrement intéressante puisqu'il s'agit d'une période de transition d'une force de traction à l'autre. Cette source n'a pas encore été repérée aux archives départementales de l'Ain.

L'état du montant des rôles de la contribution sur les chemins vicinaux est conservé pour la totalité du département de l'Isère. L'état de conservation de la source pour le département de l'Isère est remarquable, mais elle ne peut être utilisée dans une perspective comparative au regard de l'état peu avancé des classements de la série P aux archives départementales du Rhône et de l'Ain. L'inachèvement des classements permet toutefois de penser que ces documents, en l'état non accessibles aux chercheurs, existent néanmoins au moins partiellement. Aux archives départementales de l'Isère, les états départementaux sont conservés dans la série 3 P 8 dans le même registre annuel que les contributions directes et les taxes assimilées, comme celle sur les chevaux et les voitures. L'état du montant des rôles

se présente physiquement comme un cahier qui est relié dans un volume annuel avec les cahiers des autres contributions et taxes assimilées. La taxe est disponible depuis 1858. Elle est théoriquement présente dans chaque registre annuel conservé : 1858, 1860 – 1898, 1903-1904, 1909, 1913, 1918-1944.

b - La richesse des informations livrées

Les informations sont de nature différente pour les deux sources présentées ci-dessus.

L'état du montant des rôles livre les informations suivantes pour toutes les communes du département : d'abord en ce qui concerne le cheptel équin on distingue le cheptel de pleine taxe, le cheptel de demi-taxe. On dispose également d'une rubrique concernant les chevaux non déclarés (négligence ou fraude) imposés à la taxe double. Ensuite, s'agissant des voitures taxées, l'état du montant des rôles distingue : les voitures à deux roues, les voitures à quatre roues. Les voitures sont classées, comme pour le cheptel, en deux groupes : voitures déclarées et non déclarées. Les voitures automobiles apparaissent sur l'état du montant des rôles en 1899. Enfin dans ce document, figure la population de chaque commune du Rhône, puisque le montant de l'imposition varie en fonction de son importance démographique.

Les informations sont disponibles de 1871 à 1899 pour le Rhône. Elles sont classées chronologiquement dans 7 liasses : 1871-1875 ; 1876-1880 ; 1881-1885 ; 1886-1890 ; 1891-1894 ; 1895-1897 ; 1898-1899. L'Isère présente la plus belle série : 1879-1940. années manquantes : 1899-1902, 1905-1908, 1910-1912.

Les rôles nominatifs communaux. Les informations livrées par les bases de cotisation sont les mêmes que pour l'état du montant des rôles puisqu'il s'agit de la même contribution. Par contre, les rôles nominatifs comme leur nom l'indique présentent le contribuable : nom et prénom ; adresse ; profession ; nombre d'articles imposés. Ce renseignement est essentiel puisqu'il permet d'affiner l'analyse : nombre d'équins par contribuable, fonction du cheptel, répartition moyenne de celui-ci chez les contribuables, etc.

Perceptions dont les versements ont été conservés aux archives départementales du Rhône :

Perceptions	1890	1900	1910	1920
L'Arbresle	◆	◆	◆	
Beaujeu			◆	
Brignais	◆	◆	◆	◆
Bully	◆	◆	◆	◆
Chasselay	◆	◆	◆	
Duerne	◆	◆	◆	◆
Ecully	◆	◆	◆	
Fontaines/Saône	◆	◆	◆	
Givors	◆	◆	◆	
Lyon				
Bourse	◆	◆		
Guillotière A			◆	
Hôtel Dieu	◆	◆	◆	
Hotêl de ville	◆		◆	
Jardin des plantes	◆	◆		
Perrache	◆	◆	◆	◆
Saint Clair	◆	◆	◆	◆

Neuville s/Saône	◆	◆	◆	◆
Mornant	◆	◆	◆	◆
Montrottier	◆	◆	◆	◆
Oullins	◆	◆	◆	◆
Saint Andéol le Château	◆	◆	◆	◆
Sain-Bel	◆	◆	◆	◆
Sainte Colombe	◆	◆	◆	◆
Saint Cyr-au-Mont-d'Or	◆	◆	◆	
Saint Genis Laval	◆	◆		
Saint Laurent de Chamousset	◆	◆	◆	◆
Saint Maurice s/Dargoire	◆		◆	◆
Saint Symphorien s/Coise	◆	◆	◆	◆
Tassin la Demi Lune	◆	◆		◆
Vaugneray	◆	◆	◆	◆
Villeurbanne	◆	◆	◆	◆

L'état du montant des rôles de la contribution sur les chemins vicinaux comporte les indications suivantes pour chaque commune :

1° Les bases d'impositions.

- Le nombre d'hommes imposables ;

- Le nombre de chevaux, de bœufs, de vaches et d'ânes. Les animaux comptabilisés sont exclusivement ceux qui ont une fonction de trait. Cette distinction est essentielle car elle permet en parallèle avec la statistique agricole annuelle de déterminer le % des bovins de travail, bœufs et vaches fournisseurs d'énergie musculaire. Pour les ânes qui, sauf exception ne sont pas abordés dans cette étude, c'est l'une des rares statistiques officielles qui permettent d'en mesurer l'utilité dans l'économie de la production énergétique ;

- Le nombre de voitures. L'état du montant des rôles comptabilise la totalité des voitures en service dans la commune. Suspendue ou non, chaque voiture est recensée. L'étude du parc des véhicules, abordée en parallèle avec le comptage de la taxe sur les chevaux et les voitures, permet de déterminer avec précision la répartition des véhicules disponibles dans chaque commune ;

- Le nombre d'automobiles apparaît à la fin du XIX^e siècle. Le nombre de véhicules y est signalé ainsi que le total de la puissance des moteurs exprimée en CV. Il est inutile d'insister sur l'importance de cette source dans l'étude de la diffusion de la traction mécanique dans le milieu rural ;

Ces données collectées pour une année déterminée peuvent être comparées dans le temps, ce qui permet d'observer les évolutions à l'échelle assez grande des communes et les glissements qui se produisent dans l'utilisation des différents cheptels.

2° Le nombre de journées de travail qui sert de multiplicateur aux articles énumérés ci-dessus ;

3° Le montant en argent des différents articles taxés ;

4° La récapitulation en argent des articles taxés.

Les données de la contribution sur les chemins vicinaux offrent de surcroît des informations très proches des critères retenus pour la définition de la ceinture chevaline de Lyon à partir des données issues des statistiques agricoles. L'état du montant des rôles de la prestation sur les chemins vicinaux propose en effet les informations précises sur l'exploitation de la force musculaire des différents cheptels et cette profusion de données permet de hiérarchiser le recours aux différents cheptels. Les données retenues sont les suivantes :

1° La répartition des différents cheptels fournisseurs de la force de traction ou au contraire la fourniture exclusive de la force de traction par un des cheptels taxés. Les situations d'exclusivité n'ont été observées que pour le cheptel équin.

2° communes dans lesquelles le cheval est le 1^{er} fournisseur de la force de traction. Cette primauté du cheptel équin est un des critères retenus pour déterminer la qualité de commune chevaline ; par extension cette répartition des cheptels permet de vérifier si le cheval est plus employé que les bœufs de travail, deuxième critère d'appartenance d'une commune à la ceinture chevaline de Lyon.

3° communes dans lesquelles le cheval est le 2^e fournisseur de la force de traction.

4° communes dans lesquelles la cavalerie est égale ou supérieure au tiers du cheptel des vaches critère considéré comme significatif de l'emploi et de la présence des chevaux dans le cadre communal.

5° enfin à la veille de la guerre, le document précise le nombre de véhicules automobiles dans les communes.

Les années exploitées aux Archives départementales de l'Isère sont les suivantes :

1860 : 3 P 8/2.

1869 : 3 P 8/11.

1879 : 3 P 8/21.

1890 : 3 P 8/32.

1909 : 3 P 8/37.

1913 : 3 P 8/45.

5 – Série Q. L'enregistrement

La série Q propose deux types de documents essentiels en vue d'une analyse sociale de l'économie chevaline.

A - Les tables alphabétiques des successions et des absences

Ces registres répertorient toutes les personnes décédées dans le ressort des différents bureaux de succession qui quadrillent la ville de Lyon. Elles fournissent les données élémentaires de l'état-civil comme le nom, le prénom, la profession, l'âge, l'adresse, lorsque le défunt n'avait pas de logement la mention « sans domicile » est portée sur le registre, la date du décès et le lieu s'il diffère du domicile, les décès dans les hôpitaux sont signalés ; l'état-civil, s'il est marié ou veuf, le nom et le prénom du conjoint prédécédé ou survivant est précisé. Lorsque le patrimoine impose une déclaration, la date de la déclaration et son numéro dans le registre de mutation par décès du bureau correspondant sont relevés. Lorsque le patrimoine est trop faible, une vérification auprès de la mairie permet d'émettre un certificat de non-imposition. Lorsqu'il existe des biens immobiliers hors du ressort du bureau de déclaration, une rubrique note le renvoi vers le bureau correspondant. C'est pratiquement la seule source qui permette d'approcher les ouvriers de l'industrie chevaline et d'étoffer un peu l'absence de données qui entoure ceux qui n'ont pas de patrimoine. L'émission d'un certificat est la signature d'une absence totale de patrimoine. Tous les registres ne sont pas disponibles : certains ont été perdus, d'autres ne sont pas communicables. Ont été consultés les registres des 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e arrondissements couvrant la période 1885 – 1895.

Arrondissements	Cote	Date
2 ^e	80 Q 44 A - H	Janvier 1884 – décembre 1885
2 ^e	80 Q 45 I - Z	Janvier 1884 – décembre 1885
2 ^e	80 Q 47 I - Z	Janvier 1886 – décembre 1887
2 ^e	80 Q 48 A - H	Janvier 1888 – décembre 1889
2 ^e	80 Q 49 I - Z	Janvier 1888 – décembre 1889

2 ^e	80 Q 50	Janvier 1890 – décembre 1891
2 ^e	80 Q 51	Janvier 1891 – décembre 1892
2 ^e	80 Q 52	Janvier 1893 – décembre 1894
3 ^e	476 Q 8	Janvier 1883 – décembre 1884
3 ^e	476 Q 9	Janvier 1885 – décembre 1886
3 ^e	476 Q 10	Janvier 1887 – décembre 1888
5 ^e	478 Q 7	1884 - 1885
5 ^e	478 Q 8	1886 - 1887
5 ^e	478 Q 9	1887 - 1888
5 ^e	476 Q 11	1888
5 ^e	476 Q 12	1889
5 ^e	476 Q 13	1890
5 ^e	476 Q 14	1891
5 ^e	476 Q 15	1892
5 ^e	476 Q 16	1893
5 ^e	476 Q 17	1894
5 ^e	476 Q 18	1895
6 ^e	479 Q 5	1882 - 1884
6 ^e	479 Q 6	1885 - 1887
6 ^e	479 Q 7	1888
3 ^e et 6 ^e	477 Q 7	1889
3 ^e et 6 ^e	477 Q 8	1890
3 ^e et 6 ^e	477 Q 9	1891
3 ^e et 6 ^e	477 Q 10	1892
3 ^e et 6 ^e	477 Q 11	1893
3 ^e et 6 ^e	477 Q 12	1895

B - Les registres de mutations par décès

Les arrondissements de Lyon dépendent d'un certain nombre de bureaux de l'enregistrement qui reçoivent les déclarations de patrimoine dans un délai légal qui ne peut excéder six mois après le décès de son titulaire. Les registres des 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e arrondissements ont été consultés de 1885 aux premières années du XX^e siècle. Ces arrondissements correspondent aux lieux de concentration des plus grosses cavaleries et partant, de la présence des professionnels de l'industrie chevaline. La recherche de toutes les successions relevant des professions de l'industrie chevaline comme les marchands de chevaux, les bourreliers, selliers, harnacheurs, maréchaux-ferrants, carrossiers et charrons, transporteurs et cochers, a été menée directement à partir de cette source et non des tables alphabétiques. Le choix de cette voie longue, car elle suppose en effet la consultation de très nombreux registres, a été déterminé par l'impossibilité de cerner autrement les successions des femmes d'artisans déclarées sous leur nom de jeune fille. Or, le régime matrimonial de la communauté réduite aux acquêts inclut dans la très grande majorité des cas le fonds de commerce comme bien commun. Il est soigneusement décrit dans ses différents éléments constitutifs : la valeur du fonds, la clientèle et le droit au bail, l'achalandage, le matériel d'exploitation, les marchandises et les stocks. Lorsque l'épouse d'un artisan est la prémourante du couple, les inventaires après décès permettent d'observer les ateliers en pleine activité, comme s'il agissait d'une photographie. Les autres éléments du patrimoine acquis par la communauté, les acquêts ou conquêts de communautés, sont également signalés.

La source est extrêmement importante parce qu'elle livre en général toute une série d'informations cruciales :

Le régime matrimonial. Il détermine les reprises du conjoint survivant si un contrat a été signé. La communauté réduite aux acquêts, qui est de loin le régime matrimonial le plus usité permet de distinguer les apports de chacun des conjoints. La date du contrat, le nom du notaire et la localisation de l'étude notariale sont signalés. Il est en effet conservé au rang des minutes du notaire.

La déclaration de succession comporte très souvent la synthèse de l'inventaire après décès, la date de l'acte et le nom du notaire qui l'a dressé. Lorsqu'il s'agit de commerçants, les créances actives ou passives sont énumérées. En l'absence d'indications sur le notaire en charge de la succession, la déclaration donne un minimum d'informations qui permettent de cerner le patrimoine du *de cuius*.

L'apport fondamental des registres de mutations par décès est de fournir le nom du notaire qui traite la succession. En somme, c'est le document qui ouvre la porte à la sous-série 3^E, les archives notariales, sans lesquelles aucune étude sociale n'est vraiment possible.

Les 219 registres de mutations par décès ont été exploités, à quelques exceptions près, de 1885 aux premières années du XX^e siècle.

Arrondissements	Cote du 1 ^{er} registre	Cote du dernier registre
2 ^e	53 Q 102	53 Q 179
3 ^e	443 Q 15	443 Q 23
4 ^e et 5 ^e	445 Q 32	445 Q 90
6 ^e	446 Q 25	446 Q 36
3 ^e 6 ^e 7 ^e	446 Q 37	446 Q 97

2 – Série R. Administration militaire départementale : Le tableau du classement et de la réquisition des chevaux, juments, mulets et mules. Loi du 3 juillet 1877.

En théorie, la production administrative qui découle de la loi du 3 juillet 1877 constitue le passage obligé pour toute description du cheptel équin. C'est une donnée statistique à rechercher en priorité pour établir le portrait fidèle d'une cavalerie. Les informations collectées sont à la fois nombreuses et précises⁷³. La production administrative est en général contenue, selon les aléas de leur conservation, soit dans la série R aux archives départementales soit dans les archives communales.

R 610 : États cantonaux, relevés numériques des chevaux, juments et mulets et mules existant dans le département du Rhône au

15 janvier 1895

15 janvier 1896

15 janvier 1897

15 janvier 1898

R 614 : correspondance administrative relative à la nomination des membres des commissions de classement.

R 622 : états cantonaux numériques des chevaux, juments et mulets et mules existant dans le département du Rhône au 15 janvier 1891.

R 623 : états cantonaux, relevés numériques annuels des chevaux, juments, mules et mulets existant à Lyon 1899 - 1908

6 – Série S Travaux publics et transports

⁷³ MORGAND Henri, *Les Réquisitions militaires, commentaire de la loi du 3 juillet 1877 et du règlement administratif du 2 août 1877*, Berger-Levrault, Paris 1896, VII-642 pages. Les annexes des formulaires administratifs (N° 8 à 27) donnent un éclairage précis sur l'importance et la précision des sources collectées.

Les données de la série S dont l'utilisation est la plus profitable émanent d'une part des autorités en charge de la police du roulage et de la surveillance du transport public des passagers, et d'autre part de l'activité de l'administration des Ponts et Chaussées pour le compte de l'État ou des départements.

A – Les autorisations de circulation :

Elles donnent lieu à la production de documents assez variés.

En ce qui concerne l'activité administrative relative à la surveillance du transport des voyageurs, la qualité des sources conservées est très variable d'un dépôt d'archives à l'autre. Les données les plus intéressantes concernent les autorisations de circulation des voitures publiques. Les dossiers des différentes lignes autorisées par les préfets en application de la loi du 30 mai 1851 permettent de suivre les différents entrepreneurs qui les exploitent. Les formulaires collectés par l'administration donnent des informations très précises sur les routes, les horaires, les places offertes. Les autorisations sont assorties d'expertises du vétérinaire et du carrossier expert mandatés par l'autorité publique. À titre d'exemple, voici comment est libellée l'expertise du 25 octobre 1888 demandée par la mairie de Mornant (Rhône) pour la voiture de Jean-Baptiste Crozier destinée à la ligne Lyon-Mornant :

« La voiture consiste en un omnibus monté sur train peint en jaune avec filets noirs. La voiture est rouge et les panneaux sont peints en jaune. Elle est attelée de 3 chevaux. Elle peut contenir six places à l'intérieur, trois dans le coupé et deux sur le siège auprès du cocher. Elle a une impériale pouvant supporter 400 kilogrammes de bagages et une banquette pouvant contenir quatre voyageurs ;

Les freins paraissent suffisants et la voiture en général a été trouvée en bon état de fonctionnement »⁷⁴.

L'emploi des chevaux affectés aux différentes lignes donne souvent lieu à une présentation aussi minutieuse. Les chevaux d'André Doriel, qui reprend en septembre 1879 la ligne Lyon Saint-Laurent-de-Mure (Isère) jusque-là exploitée par veuve Triévoz, sont inspectés par le vétérinaire Lagarrigue du service des voitures publiques de Lyon :

« 4 juments.

8 ans : 1,54 m, gris légèrement moucheté aux lèvres.

13 ans : 1,56 m, bai marron en tête ladre entre le museau, balzanes postérieures.

13 ans : 1,58 m, blanche mouchetée tache aux lèvres.

7 ans : 1,54 m, gris pommelé, crins mélangés »⁷⁵.

D'autres informations viennent enrichir l'historique des lignes : les entrepreneurs qui sollicitent une autorisation exposent aux préfets l'utilité de la ligne, l'administration avant d'émettre un avis favorable se renseigne sur la solvabilité et l'insertion des candidats dans leur commune ou dans leur quartier. Ces données permettent de peindre de manière assez précise les conditions qui président à l'activité commerciale de ces voitures de campagne qui animent de leurs flux bourgs et chefs-lieux de cantons. Associées à l'étude de la presse quotidienne, aux guides départementaux ou d'autres sources d'archives comme les patentes, elles constituent, lorsqu'elles existent, un beau poste d'observation.

B – Les autres types de documents

La série recèle d'autres ressources qui intéressent directement l'histoire des hommes et des chevaux.

Les recensements sur les routes nationales et départementales. Les sections de comptage situées à la limite du territoire donnent exactement les flux entrant et sortant. Les sections de route départementales situées en pleine ville permettent de mesurer la circulation au cœur de l'espace urbain. Il s'agit d'un biais intéressant pour aborder précisément les rythmes diurnes et nocturnes de la métropole.

⁷⁴ Arch. dép ; Rhône, S 1534, service de Lyon à Mornant, autorisation du 14 novembre 1888.

⁷⁵ *Ibidem*.

Les registres d'immatriculation des véhicules automobiles.

C – Les sources disponibles dans les différents dépôts d'archives.

A – Archives départementales de l'Ain

2 S 261 Registre de déclarations des automobiles. Les premières déclarations sont en date de juin 1899. Le tableau comporte les entrées suivantes :

N° d'ordre sur le registre.

Nom et prénom des propriétaires

Domicile

Date de déclaration

Date de la déclaration à l'ingénieur des mines

Date de l'envoi du récépissé

Date de l'envoi du certificat de capacité

B - Archives départementales de l'Isère

IV S 1/2. Autorisation de mise en circulation des voitures publiques, 1820-1880.

IV S 1/3. Autorisation de mise en circulation des voitures publiques, 1881-1910.

S'agissant de l'activité de l'administration des Ponts et Chaussées, deux types de documents apportent des informations précieuses : le département du Rhône, au coeur d'un système viaire comportant des routes impériales puis nationales et des routes départementales, est à l'occasion objet d'un certain nombre de rapports et de recensements de la circulation. Les comptages de circulation sur les routes départementales qui empruntent parfois des axes animés de l'espace lyonnais livrent des informations très intéressantes sur la réalité des trafics diurnes et nocturnes et sur les flux qui sillonnent les routes départementales de la périphérie lyonnaise.

C - Archives départementales du Rhône

S 1534 : Voitures publiques, lignes diverses : autorisations, expertises, 1857-1890

Circulation et transport des voyageurs, voitures publiques (1870-1890) :

S 1913

S 1914

S 1912

S 1918 : Rapport pour le Conseil général du Rhône dressé par l'ingénieur en chef sur le service des routes impériales en 1865. Le rapport permet de fixer les ordres de grandeur et les évolutions sur une période plus longue. Le rapport souligne la faible évolution du nombre de colliers fréquentant les routes nationales entre le comptage de 1857 et celui de 1864 et l'accroissement d'un tiers du tonnage transporté. L'ingénieur note « que ce résultat ne peut s'expliquer que par l'amélioration si marquée des bêtes de trait, amélioration qui permet de faire traîner aujourd'hui à un cheval de roulage 2000 kilogrammes de poids brut, tandis que le chiffre précédemment adopté n'était que de 1342 kilogrammes. Il ajoute : « le même résultat explique en même temps le dépérissement des chaussées des routes qui, bien que le nombre de colliers n'augmente pas, ont à supporter un tonnage de plus en plus élevé ».

S 2253 : Rapport de l'ingénieur ordinaire présenté au Conseil général du département du Rhône en 1873, sur un projet de classement des routes départementales par ordre d'importance. Ce document contient des informations très utiles sur les principales routes qui convergent vers Lyon et la nature des flux qui les irrigue.

S 2460 : Recensement de la circulation effectuée en 1882 sur les routes départementales. État dressé par l'ingénieur en chef Delocre le 31 juillet 1883, indiquant les résultats du

recensement de la circulation de 1882 sur les routes départementales et donnant la comparaison entre ces résultats et ceux obtenus lors des comptages de 1876.

Les statistiques collectées sur les routes départementales sont d'autant plus intéressantes qu'elles sont en contact direct avec les deux départements de l'Ain et de l'Isère qui s'arrêtent presque aux portes de la capitale rhodanienne. Les résultats statistiques du recensement de la circulation sont portés dans une série de tableaux dans lesquels sont individualisées les routes réparties en trois arrondissements et les différentes sections ayant servi aux relevés. Les comptages trimestriels concernent chacun des sept jours de la semaine pris dans sept semaines différentes. Les données du tableau N° 3 sont les suivantes :

- Nombre de voitures de marchandises
- Nombre de voitures publiques
- Nombre de voitures particulières de passagers
- Animaux non attelés
- Menu bétail.

Ces informations sont récoltées de jour et de nuit
e - Archives départementales de la Loire.

Le registre des immatriculations des véhicules automobiles est conservé aux archives départementales de la Loire sous les cotes suivantes :

- Série 2 S 1162-1168
- 1162 (1899-1904).
- 1163 (1899 -1908)
- 1164 (1899 -1908)
- 1165 (1^{er} septembre 1909 – 31 juillet 1911)
- 1166 (1^{er} août 1911 – 4 janvier 1913)
- 1167 (6 janvier 1913 – 21 janvier 1914)
- 1168 (21 janvier 1914 – 19 février 1915)

7 – Série U. Sous-série 6 U Tribunaux de commerce

La sous-série 6 U est extrêmement importante par la nature des documents qu'elle met en œuvre : les registres de commerce et des métiers, les marques de fabrique et de commerce les dépôts des actes de sociétés artisanales et commerciales : c'est dans cette sous-série que l'on rencontre les actes constitutifs des associations relatives le monde du cheval : constitutions de société de courses, sociétés de vidanges, sociétés anonymes. Le nom, le domicile et la profession des actionnaires et le nombre d'actions souscrites permettent de saisir la répartition de l'actionnariat. Le compte-rendu des assemblées constituant les sociétés anonymes permet de déterminer le pouvoir et les personnalités engagées dans le processus.

Archives départementales de l'Ain.

Instrument de recherche. Département de l'Ain, Conseil général, Archives départementales, *La Justice dans l'Ain de 1800 à 1958, répertoire numérique détaillé de la série U*, répertoire établi par Antoinette Monteillard sous les directions de Paul Cattin puis de Florence Beaume et Jérôme Dupasquier et visé par la Direction des archives de France. Bourg-en-Bresse, 2007, 547 pages.

6 U 44 Tribunal de commerce de Bourg, Actes de sociétés, 1886-1892, 1894-1897.

IV – Les documents conservés aux archives municipales de Lyon et Villeurbanne

Le classement des documents des XIX^e et XX^e siècles sous la série WP ne permet pas d'emblée de rendre compte de la diversité des versements effectués par les services municipaux.

1 – Les séries statistiques

Notre réflexion sur la place du cheval en milieu urbain n'est envisageable que si elle repose sur l'existence d'une base statistique cohérente à défaut d'être complète. En effet, c'est à partir de l'analyse quantitative du cheptel chevalin de Lyon et de sa proche périphérie qu'il est possible d'appréhender les rapports complexes qui unissent l'homme et le cheval, le cheval et la ville.

Deux sources principales mais incomplètes dans le cas de Lyon forment la charpente de la statistique des chevaux. Il s'agit d'une part de la taxe municipale sur les chevaux, mules, mulets et automobiles et d'autre part du classement annuel des chevaux et des voitures dans le cadre de la loi de 1877 aux fins de leur mobilisation et réquisition. Elles émanent conjointement des services administratifs de la commune de Lyon et de l'autorité militaire. Elles sont conservées par les communes. Enfin, ces deux sources principales sont étoffées et complétées par un certain nombre de séries statistiques municipales de moindre ampleur.

A – Statistique relative au classement des chevaux susceptibles d'être requis en vertu de la loi 3 juillet 1877

a - Présentation de la source

Elles concernent chaque animal en, particulier puisqu'il s'agit de déterminer son aptitude au service dans les unités de l'armée. On retrouve ici, le parallélisme frappant du destin de l'homme et du cheval : le tableau de la réquisition est le pendant symétrique du conseil de révision qui met les jeunes hommes au service de la nation. Le tableau de la réquisition permet à sa façon de dresser un portrait du cheval à l'instar de la démarche entreprise par E. Le Roy Ladurie et son équipe dans l'*Anthropologie du conscrit français*⁷⁶.

La confection du classement et de la réquisition des chevaux, juments, mules et mulets est le point final d'une intense activité administrative qui comporte trois étapes chronologiques.

En décembre, chaque possesseur de solipède à l'exception des ânes est tenu de remplir un formulaire par animal possédé⁷⁷. Cette déclaration est ensuite traitée par les services municipaux qui ouvrent à cet effet un registre, dit de classement «A». Il prend en compte la totalité des chevaux, mules et mulets existant dans la commune ou l'arrondissement urbain, quels que soient leur âge et leurs aptitudes. Les données collectées sont les suivantes :

- nom et prénom du propriétaire ou raison sociale de l'entreprise qui les exploite ;
- profession et qualité ;
- domicile ;
- le signalement des animaux, à savoir :
 - cheval entier ;
 - hongre ;
 - jument ;
 - mulet ;
 - mule ;
 - taille (en centimètres) ;
 - âge atteint dans l'année qui suit l'ouverture du registre ;
 - nom du cheval ;
 - robe ;
 - particularités ;
 - classement donné par la commission lors du dernier classement.

⁷⁶ Jean-Paul ARON, Paul DUMONT, Emmanuel LEROY-LADURIE, *Anthropologie du conscrit français d'après les comptes numériques et sommaires du recrutement de l'armée (1819-1826)*, Présentation cartographique, Paris et La Haye, Mouton 1972, 263 pages.

⁷⁷ La presse quotidienne rappelle cette démarche obligatoire comme le *Salut Public* du 26 novembre 1890. La loi prévoit quelques exceptions pour les ressortissants étrangers de pays qui ont signé des accords avec la France. C'est le cas notamment de l'Argentine ou du Mexique.

Cette première collecte qui s'appuie à la fois sur la diligence des possesseurs d'animaux et de la mairie ouvre une deuxième étape au cours du premier trimestre de l'année suivante : la liste de recensement des chevaux, juments, mules et mulets ayant atteint l'âge prescrit par la loi. C'est le classement «B», qui est matérialisé par l'ouverture d'un nouveau registre. «Cette liste doit comprendre tous les chevaux qui atteignent six ans et au-dessus (en cours d'année) et tous les mulets et les mules qui atteignent quatre ans et au-dessus dans la même année, portés sur les registres de déclaration (modèle A) et avec les mêmes indications.» Il faut ajouter à cette liste :

les animaux qui n'ont pas encore été visités ;

ceux qui ont été reconnus aptes au service lors du dernier recensement et inscrits au procès-verbal (modèle 2) conservé dans chaque commune ;

ceux qui sont exemptés comme appartenant à des fonctionnaires ou services publics et aux chemins de fer ; les étalons approuvés et autorisés, les juments poulinières ;

ceux qui ont été ajournés au dernier classement comme momentanément impropres au service de l'armée ;

ceux qui n'ont pas été déclarés par leurs propriétaires avant le 1^o janvier, même s'ils ont été réformés les années précédentes.

En revanche, deux catégories de chevaux sont exclus du recensement :

les chevaux réformés aux classements précédents, en raison de tares, de mauvaise conformation ou d'autres motifs ;

ceux qui ont été ajournés par défaut de taille.

Le classement B permet l'organisation de la visite des chevaux qui a lieu au mois de juin. Elle débouche sur le tableau de la réquisition. Cette troisième et dernière étape se déroule devant une commission de classement composée de quatre membres :

- un officier, président ;

un membre civil ;

un vétérinaire ou son suppléant ;

un sous-officier ou brigadier secrétaire.

Les informations relatives au signalement des chevaux sont les mêmes que celles des étapes précédentes. Les données spécifiques concernent le classement des animaux dans l'une des 9 catégories prévues :

1^o catégorie : cavalerie de réserve (cuirassiers), taille : 1,54 m et au dessus ;

2^o catégorie : cavalerie de ligne (dragons), taille : 1,50 m à 1,54 ;

3^o catégorie : cavalerie légère (chasseurs et hussards), taille : 1,47 m à 1,50.

4^o catégorie : artillerie (selle), taille 1,48 m à 1,54 ;

5^o catégorie : artillerie (trait léger), taille 1,46 m à 1,60 ;

6^o catégorie : train (gros trait), taille 1,46 et au-dessus.

7^o catégorie : mulets (de bât), taille 1,42 et au-dessus ;

8^o catégorie : mulets (trait léger), taille 1,42 et au-dessus ;

9^o catégorie : mulets (gros trait), taille 142 et au-dessus.

Les instructions données pour l'établissement du tableau précisent que «le minimum de taille fixé pour chaque catégorie est obligatoire, au contraire, le maximum n'est pas absolu». Les chevaux entiers ne peuvent être classés que dans la 6^o catégorie (gros trait).

Ce document officiel est établi en deux expéditions, dont l'une est remise au maire et l'autre conservée par le président de la commission qui la transmet au bureau de recrutement de la subdivision. En cas de mobilisation, il sert à la confection du tableau de la réquisition devant une commission prévue à cet effet.

b – L'exploitation de la source

Les trois types de registres présentés ont été conservés de manière très incomplète entre 1880 et la Grande Guerre⁷⁸. Seuls subsistent les registres du III^e arrondissement de Lyon pour la période 1894-1899. Le tableau de la réquisition couvre l'année 1900 mais les états A et B ne sont pas conservés. Les données du III^e arrondissement sont toutefois très importantes puisqu'il s'agit de l'arrondissement le plus chevalin de la ville. Le cheptel du III^e représente environ entre 30 et 40% du cheptel total. Si le cheptel de luxe est sous-représenté, c'est l'inverse s'agissant du cheptel de labour. Il est à peu près certain que plus de la moitié du cheptel de labour est concentrée dans ce secteur de la ville. Il est donc possible de dresser un portrait du cheval lyonnais en partant des sources conservées.

Les trois types de registres présentés sont de qualité inégale. Seuls ont été retenus comme types de documents le registre de déclaration et le tableau du classement. Le registre de déclaration est en principe le plus complet puisqu'il recense la totalité du cheptel. En pratique, sa tenue dépend à la fois de l'empressement des propriétaires à déclarer leurs chevaux et de la qualité du travail administratif. S'agissant d'une première étape à usage interne, les registres sont partiellement remplis. Ainsi, les animaux réformés l'année ou les années précédentes sont présentés de manière sommaire. Les indications relatives à la taille ou à la robe font souvent défaut. La taille signalée par le propriétaire se révèle approximative. Il convient donc soit de s'appuyer sur le registre le mieux tenu soit de compléter les informations en s'appuyant sur le registre de l'année précédente ou sur celui de l'année suivante. Le registre ouvert en décembre 1898 semble l'un des mieux tenus. Des instructions ont été probablement données au personnel administratif, car au même moment la mairie centrale souhaitait des informations précises, sur le rendement prévisible de la taxe municipale sur les chevaux en cours d'élaboration. Le tableau de la mobilisation et de la réquisition est bien entendu le document le plus fiable. Les données inscrites ne prêtent pas à la critique, qu'il s'agisse de l'âge ou de la taille des chevaux (les chevaux sont mesurés à l'aide de l'hippomètre). Toutes les rubriques sont remplies de manière systématique. Cependant, cette source n'offre qu'une vision incomplète du cheptel puisqu'il n'en retient qu'un peu plus de la moitié. Sur les 1356 chevaux inscrits en décembre 1898 en mairie du III^e arrondissement, seuls 734 sont classés au mois de juin de l'année suivante, soit 54,1% du cheptel déclaré.

- Autres documents relatifs à l'application de la loi de mai 1877

1214 WP 5, cette cote comporte 3 ensembles de données :

- États numériques des cavaleries par arrondissement urbain en 1882-1883, 1888-1889.

- Correspondance relative aux commissions de classement

- Les itinéraires urbains des commissions de classement

B - La fiscalité municipale : les taxes de remplacement de l'octroi

Au début du XX^e siècle, le cheval est l'un des enjeux d'une vaste réforme de la fiscalité locale : la suppression des droits de l'octroi dont le principe a été décidé par le corps législatif dès 1897.

La refonte de la fiscalité locale à Lyon, par la loi du 28 juin 1901 est aussi et surtout, à l'origine d'une des plus belles séries statistiques sur le cheval, même si les aléas de sa conservation ne permettent de l'exploiter qu'à partir de 1927.

a - La loi du 28 juin 1901 : la refonte de la fiscalité locale lyonnaise

⁷⁸ Les documents sont cotés de la manière suivante aux AML :
Registres de déclaration des chevaux, état «A» : 1214 WP 02 (1894-1899);
registres de classement des chevaux, état «B» : 1214 WP 03 (1894-1899);
tableau de la réquisition : 1214 WP 01 (1894-1899) et 980 WP 065 (1900).

- *Le contexte général : la bataille des octrois.*

C'est le 29 décembre 1897 qu'une loi du bloc agrarien mené par Jules Méline ouvre une première brèche dans le lourd dispositif de l'octroi. Elle impose la suppression partielle des droits de l'octroi dans les grandes villes sur les produits de consommation courante tels que les produits alimentaires et le vin.

Cette mesure législative, compte tenu du poids considérable de ces contributions indirectes dans les ressources financières des grandes communes françaises, ne peut être appliquée sur-le-champ. Son application, différée par deux fois, pour permettre aux municipalités d'imaginer des solutions de rechange, doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1900. À Lyon où dès 1895 on songeait à réformer la fiscalité locale⁷⁹, le conseil municipal est divisé à propos des choix qui se présentent.

La première solution, celle qu'adoptent de nombreuses communes, consiste à entériner la suppression des droits d'entrée pour tous les produits de consommation courante - essentiellement des produits alimentaires- et conserver l'octroi pour les autres produits, ceux en particulier qui ne bénéficient pas de l'appui d'un lobby politique. En somme, cette loi de 1897 démantelait le carcan fiscal qui ceinturait les villes, là où la consommation était la plus forte en laissant aux municipalités la tâche politique de trouver de nouvelles ressources. C'est en ce sens que l'équipe radicale au pouvoir à Lyon parle "*d'une loi rurale dirigée contre les villes*"⁸⁰. Ainsi Méline, après avoir verrouillé le marché national à la concurrence étrangère par la célèbre loi du 11 janvier 1892, soulageait la paysannerie en ouvrant de force le marché intérieur par la suppression partielle de l'octroi.

La deuxième solution, la solution lyonnaise, plutôt que d'envisager une suppression partielle de l'octroi, prend le chemin, non sans témérité, d'une transformation complète de la fiscalité municipale. D'ailleurs, la municipalité radicale menée par Augagneur était également favorable à la suppression des droits de l'octroi, mais pour des raisons très différentes de celles des agrariens. Les radicaux considéraient cet impôt comme le plus injuste puisqu'il exigeait "*aveuglement, par tête, la même contribution, et de celui qui jouit de revenus outrepassant mille fois ses propres besoins et de celui qui suffit péniblement par un travail quotidien à son alimentation personnelle*"⁸¹.

La réflexion du conseil municipale débouche sur la création ou l'aménagement de onze taxes de remplacement votées par le sénat et la chambre des députés le 28 juin 1901 : 1° Une taxe sur les chevaux, mules, mulets et voitures automobiles ; 2° Une taxe sur les locaux des loueurs et marchands de chevaux ; 3° Une taxe sur les constructions neuves ; 4° Une taxe sur l'entretien des constructions ; 5° Une taxe sur les débits ; 7° Une taxe sur les propriétés non bâties ; 8° Une taxe d'habitation ; 9° Une taxe sur les locaux servant à l'exercice d'une profession ; 10° Une taxe sur les cercles ; 11° Une taxe sur les théâtres.

Cette réforme, techniquement bien menée et réussie, installe solidement le radicalisme dans la ville.

- *La discussion du projet*

On peut suivre dans les procès verbaux des séances du conseil municipal de Lyon et des chambres la genèse de la loi du 28 juin 1901.

⁷⁹ Arch. mun. Lyon, 700437, Rapport sur la suppression de l'octroi et les taxes municipales de remplacement présenté au conseil municipal par M. le Maire de Lyon, Lyon association typographique, 1895.

⁸⁰ Arch. mun. Lyon, Rapport présenté au conseil municipal de Lyon par M. le maire de Lyon, p.3. Le maire précise sa pensée : «*[la loi] répondait à un double but ; un but économique : la sauvegarde des intérêts ruraux et agrariens ; un but politique : favoriser les populations des campagnes, jusqu'ici plus favorables à la politique conservatrice, au détriment des populations républicaines et socialistes des grandes villes*».

⁸¹ *Ibidem*, fonds non classé, Rapport présenté au conseil municipal par le Maire de Lyon, page 1.

Les discussions auxquelles donnent lieu de décembre 1900 en juin 1901 l'élaboration du projet et le vote de la loi sont révélateurs de la complexité du sujet. Il apparaît à l'évidence, que la suppression de l'octroi dont la ville tirait le plus clair de ses revenus, constituait un enjeu de toute première importance. D'abord parce qu'il s'agissait d'une très grande commune et ensuite parce qu'une solution harmonieuse ouvrait des perspectives à toutes les municipalités demeurées en retrait. Au regard de l'enjeu, il est tout à fait intéressant de constater la place démesurée que prend la taxation du cheval. Contre toute attente, elle cristallise l'attention des conseillers municipaux et des parlementaires amenés à se prononcer. Cette passion pour le destin fiscal du cheptel équin est d'autant plus étonnante que ce dernier est déjà assujéti à une taxe et qu'en l'espèce il n'y avait qu'une simple modification d'assiette⁸². Par ailleurs, face aux recettes globales prévues, le produit de cette taxe ne pesait pas lourd.

En somme, il apparaît assez clairement que le fond du débat n'est pas motivé seulement par les impératifs économiques mais par un faisceau plus complexe de raisons. En effet, le cheval est par excellence un sujet difficile à classer dans une catégorie précise. Il s'identifie autant à son propriétaire qu'à la fonction à laquelle on le destine. De fait, les situations se diversifient à l'extrême. Un cheval peut valoir quelques centaines de francs ou quelques dizaines de milliers de francs. Il peut être oisif ou travailleur de force. Le cheval est ainsi promu symbole social et, comme tel, il exacerbe les passions. Entre la Chambre des députés où seuls siègent quelques dizaines de parlementaires lors de la discussion du projet de loi et l'ambiance tendue du conseil municipal il existe des similitudes. On peut individualiser trois grands thèmes de réflexion suscités par la taxation du cheval.

La taxation du cheval considérée sous son angle social. Pour certains, le moment est venu de rétablir une solide justice fiscale en taxant le cheval de luxe- le cheval de pleine taxe des contributions directes - et de soulager du même coup le cheval du modeste contribuable. Cette réflexion généreuse ne débouche que partiellement pour plusieurs raisons : en premier lieu, il n'y avait pas assez de chevaux de luxe dans les limites de l'octroi ; en second lieu, toute tentative pour distinguer et définir un cheval du riche et du pauvre, un cheval de loisir ou de labeur, un cheval lourd ou léger, débouchait sur l'émiettement des tarifs et sur des difficultés insondables au moment de la confection des rôles.

Pourtant, les conseillers municipaux avancent des idées intéressantes. La proposition essentielle consiste à déterminer les possibilités financières des propriétaires de chevaux plutôt qu'imposer une taxe uniforme ou presque à l'ensemble du cheptel. Il est ainsi décidé trois grandes exemptions. D'une part, les chevaux attachés aux exploitations agricoles sont exemptés lorsqu'ils sont logés et entretenus hors des barrières actuelles de l'octroi. Cette mesure touche vraisemblablement quelques centaines de chevaux sur le territoire de la commune de Lyon⁸³. D'autre part sont exemptés les chevaux appartenant à des contribuables occupant des locaux d'un prix de location inférieur à 600 francs. Cette disposition permet d'exempter certains métiers tels que petits revendeurs, marchands de bois découpé ou de sciure, etc. Enfin, les chevaux attelés à des voitures publiques payant un droit de stationnement ne sont assujéti qu'à la taxe réduite dans la limite de deux chevaux par propriétaire. Sont visés ici les petits fiacriers sur qui pesait la concurrence des nouveaux moyens de transport.

La deuxième disposition, celle qui concernait les chevaux légers des petits artisans acquittant une location inférieure à 600 francs, est refusée par le ministre des finances arguant

⁸² Pour suivre ce débat on peut se reporter à la surprenante séance du conseil municipal de Lyon du 20 décembre 1900. BOM 1900, 2^e semestre pp.338 et suiv.

⁸³ Cette exemption disparaît par la loi du 31 décembre 1918. Tous les chevaux employés à l'agriculture sont assujéti à la taxe réduite qu'ils soient ou non utilisés au-delà ou en deçà des limites de l'octroi.

que “leurs véhicules peuvent être traînés par des ânes, qui ne sont soumis à aucune taxe” et aux difficultés techniques de confection des rôles. Cette disposition est donc supprimée. Pourtant, cette idée resurgit spontanément dans les propos du député Lasies lors de la discussion du projet de loi devant la Chambre des députés: “ *Je regrette qu’on ait établi une taxe unique de 90 francs sur tous les chevaux sans distinction. Cette taxe sera injuste pour les chevaux que je qualifierai d’instrument de travail, tel que le cheval du petit boulanger, du maraîcher (...) on impose ces chevaux à 90 francs comme les chevaux de luxe*”. Le ministre réplique non sans un certain cynisme que seul le conseil municipal de Lyon a qualité pour établir le mode d’assiette de la taxe. Lasies exprime “*le regret que le conseil municipal n’ait pas fait cette distinction*». On en resta là.

La taxation du cheval considéré dans son rapport avec les autres moyens de transport. Le cheval, consommateur de fourrages et rendu passible à ce titre de la taxe de remplacement est encore l’une des principales forces de traction disponibles à l’époque. Or, la taxation du cheval vu sous cet angle pose directement le problème des autres moyens de transport sur lesquels ne pèse pas une telle charge fiscale. Certains conseillers municipaux pensent qu’il faut profiter de la réforme de la fiscalité municipale pour soulager la traction hippomobile malmenée par l’émergence des nouveaux moyens de transport. Elle est en effet destinée à rester longtemps encore le foyer d’un artisanat non négligeable. On émet ainsi l’idée de taxer les voitures automobiles qui apparaissent au début du siècle comme des objets de luxe. Le principe en est rapidement accepté malgré une timide protestation. Seulement, pouvait-on s’arrêter là ? Et pourquoi ne taxerait-on pas les tricycles à moteur ? L’unanimité se lésarde. Et les bicyclettes ? Impossible, rétorque-t-on puisqu’il s’agit d’un moyen de transport de plus en plus populaire. Et les pianos ? On s’égare.

En réalité, le maire a la plus grande peine du monde à expliquer aux conseillers municipaux qu’il s’agit d’une taxe de remplacement et, qui plus est, d’une taxe ancienne maintenue dont l’assiette a été simplement modifiée. Ni les pianos ni les bicyclettes ne consomment de fourrage, dit-on d’un côté, et pourtant, les automobiles qui n’en consomment pas davantage sont taxés sans complaisance. Il est en tout cas intéressant de constater que dans la hiérarchie des moyens de transport, le cheval est au début du siècle à mi-chemin des extrêmes, d’où la difficulté qu’éprouve le conseil municipal à le taxer de manière équitable. Quoi qu’il en soit, la municipalité de Lyon, pour garder une égale distance entre la traction hippomobile et la traction automobile, impose une taxe uniforme de 200 francs par voiture automobile. Le ministre des Finances s’y oppose en vertu de la loi du 13 juillet 1900 qui distingue plusieurs types d’automobiles. Le motif invoqué est que la valeur d’achat des diverses voitures automobiles varie dans des proportions considérables. Ce premier motif est complété par la distinction entre véhicules ayant une utilité professionnelle et véhicules de luxe, donc d’agrément. Une taxe uniforme n’est pas équitable. En somme, on admet pour les automobiles des arguments et des distinctions que l’on refusait au même moment pour les chevaux. De la sorte, une voiture à une ou deux places payait une taxe de 40 francs et une à plus de deux places 75 francs ainsi que 5 francs supplémentaires pour chaque cv. L’écart fiscal qui pesait sur les chevaux et les automobiles régressait en faveur de ces dernières.

Le problème soulevé lors des discussions du conseil municipal de Lyon, relatif à la hiérarchie des moyens de transport et à leur égalité devant la fiscalité locale, trouve quelques échos à Paris. Le député A. Castelin remarque que “*cette taxe aura sa répercussion sur tous ceux qui s’en servent comme moyen de locomotion. Vous verrez augmenter les frais des moyens de locomotion qui emploient les chevaux, omnibus, tramways, etc.*”⁸⁴ Le même député s’intéresse davantage à la traction automobile. Il demande que l’on distingue les automobiles

⁸⁴ Discussion du projet de loi relatif à la suppression de l’octroi et la création de taxes de remplacement en faveur de la ville de Lyon. Première séance du 15 juin. J.O. 16 juin 1901.

de luxe de celles qui transportent des poids lourds, des camions automobiles, qui tendent à se substituer aux transports par charroi. Il propose un amendement dans ce sens. Là encore, le rapporteur de la loi abonde dans le sens du ministre en rétorquant que *“les observations formulées ici (...) auraient dû l’être devant le conseil municipal de Lyon”*.⁸⁵ L’amendement est repoussé. La traction hippomobile a évité le pire.

La taxation du cheval considérée par rapport aux limites de l’octroi. Ce dernier aspect, à la différence des deux autres, ne comporte que des enseignements techniques. En effet, la mobilité de la matière imposable et la taille relativement modeste de l’espace communal étaient de nature à minorer fortement le rendement de la taxe et à aggraver l’inégalité entre les contribuables. Délimiter le champ d’application de la taxe soulève deux problèmes : celui des contribuables ayant plusieurs domiciles et celui des rapports ville-campagne. Ce dernier point est à l’origine d’un lourd contentieux qui aboutira à une modification de la taxe.

Pour les contribuables ayant plusieurs domiciles, le législateur dans l’article 3 de la loi du 28 juin 1901, avait étendu à Lyon le paragraphe 4 de l’article 4 de la loi du 29 décembre 1897. Ce dernier, prévoyait pour la ville de Paris touchée par le démantèlement de l’octroi la possibilité d’inscrire sur les rôles de cette ville les contribuables domiciliés en même temps dans une autre commune. Ce régime dérogatoire au droit commun⁸⁶ était indispensable à Lyon, compte tenu de la nature du patrimoine foncier d’un grand nombre de propriétaires de chevaux dont les résidences secondaires se pressaient aux portes de Lyon.

Cependant, cette disposition judicieuse ne parvenait pas à enfermer dans la nasse fiscale, les très nombreux propriétaires de chevaux installés aux lisières de la ville, et dont l’activité professionnelle se déroulait en grande partie à Lyon. C’est le cas des blanchisseurs de l’Ouest lyonnais ou celui des maraîchers des rebords de la Costière ou encore de la foule des petits artisans et marchands de quatre saisons, qui envahissent la commune dès les premières lueurs de l’aube. Très vite, les différends génèrent un volumineux contentieux entre les contribuables récalcitrants et la municipalité. La jurisprudence qui ne lui est pas favorable amplifie la fronde. Ainsi, pour sortir de l’impasse, une nouvelle rédaction de l’article 3 est envisagée en juillet 1911⁸⁷. Elle stipule que le fait d’avoir à Lyon une résidence ou d’y exercer une profession justifie l’imposition à la taxe municipale des chevaux et des automobiles. Ce projet mis à l’étude se perd dans les méandres d’une commission. En définitive, c’est bien après la Grande Guerre que la loi du 12 avril 1927 modifie enfin l’article incriminé. Une résidence professionnelle y est définie : *“ toute profession ou fonction exercée habituellement à Lyon est considérée comme comportant la résidence professionnelle”*. Cette résidence justifie le paiement de la taxe municipale.

b - L’exploitation de la source

La taxe municipale sur les chevaux et les automobiles a livré deux séries de documents spécifiques. La première source documentaire concerne le résultat financier de la taxe pour l’année. Il couvre la période 1901-1926. La seconde source d’information est bien plus considérable puisqu’il s’agit des rôles nominatifs de la taxe municipale sur les chevaux. Cette source couvre la période de mutation de la traction industrielle et commerciale qui va de 1927 à la fin des années 30.

Les recettes de la taxe municipale sur les chevaux et les automobiles se présentent sous la forme d’un tableau qui récapitule pour l’année le produit financier des onze perceptions que compte la ville. Pour chaque perception figurent : le nombre d’articles imposés ; le produit financier.

⁸⁵ Ibidem. Deuxième séance du 15 juin 1901.

⁸⁶ Le droit commun est défini dans l’article 10 de la loi du 2 juillet 1862.

⁸⁷ Voir sur ce point la séance du 10 juillet 1911 du conseil municipal de Lyon. BOM 1911, 1^{er} semestre.

Le tableau pris de façon isolée est difficilement exploitable. D'abord parce que les chevaux et les automobiles sont mélangés et ensuite parce que le nombre des articles ne permet pas d'évaluer celui des automobiles et des chevaux taxés. En revanche, cette source devient précieuse, essentielle même, dès lors qu'il est possible de la coupler à d'autres séries statistiques. Ainsi, nous connaissons le nombre des automobiles à Lyon et celui des chevaux taxés par les contributions directes ; de la sorte, nous pouvons déterminer l'équivalent financier qu'ils représentent. Par ailleurs, ces informations précises étant comptabilisées dans le cadre des 11 circonscriptions, il est possible - en retranchant les sommes concernées - d'obtenir par le biais de celles qui restent, le nombre des chevaux échappant à la fiscalité d'Etat, c'est-à-dire la majeure partie du cheptel. Par cette méthode il a été possible de suivre l'évolution du cheptel lyonnais de 1901 à la veille de la Grande Guerre.

Une question reste toutefois sans réponse précise : à qui appartiennent ces chevaux ? Quelques informations sont disponibles, concernant les particuliers, mais le détail de la cavalerie des entreprises industrielles et commerciales n'est pas livré. Certes les entreprises qui restent fidèles à la traction hippomobile en 1927 les utilisaient *a fortiori* au début du siècle. Les entreprises qui manquent sont celles qui ont changé de mode de traction.

La seconde source documentaire est représentée par les rôles nominatifs de la taxe sur les chevaux et les voitures. Disponibles à partir de 1927, ils livrent - un peu tard il est vrai - toutes les informations possibles sur le cheptel et sur ses utilisateurs : nom ou raison sociale des contribuables ; secteur d'activité.

Les lacunes assez fréquentes obligent à une recherche dans l'annuaire Fournier ; localisation du cheptel par arrondissement ; nature du cheptel : pleine et demi-taxe ; nombre des chevaux utilisés.

Au cours des années peuvent être suivis le rythme de régression du cheptel utilisé par les entreprises lyonnaises, la structure moyenne de la cavalerie par contribuable, les zones où le cheval s'accroche et celles où sa présence s'étiolé. Par ailleurs, ces informations couplées aux diverses séries statistiques et documents annexes, élargissent de manière significative notre champ de vision.

C – Les fichiers de l'inspection des voitures publiques

L'étude de l'industrie fiacrière s'appuie sur un certain nombre de sources administratives assez bien préservées et qui montrent, qu'il s'agit d'une des activités les plus étroitement surveillées de la Belle Epoque. Ce corpus documentaire conservé aux archives municipales de Lyon émane du travail méthodique du service municipal des voitures publiques. Il se compose de plusieurs ensembles ;

a - Le fichier des permis de conduire

Ce document coté 983 WP 1 à 18 comporte plusieurs milliers de noms de cochers ou de chauffeurs de taxi en activité de 1898 au début des années 40. Sa constitution remonte à 1898, date à laquelle l'administration décide d'instaurer un fichier photographique. Chacune de ces fiches cartonnées mesurant 15 x 20 cm, livre les informations suivantes : le portrait photographique du cocher ou chauffeur de taxi, généralement de buste. Cette galerie de portraits à la fois fascinante et émouvante forme en elle-même une source spécifique. On y devine sans peine dans les postures, la mise en scène de ceux qui s'exposent aux regards de l'administration chargée de les encadrer. Chaque fiche nominative fournit l'état civil succinct : nom, prénoms, date et lieu de naissance, parfois le domicile. La taille vient compléter les informations anthropologiques livrées par la photographie. La fiche comporte en outre des informations professionnelles : la date du certificat de capacité, la date de délivrance du permis de conduire et son numéro. Pour les fiches les plus anciennes, il existe deux numéros dont le plus ancien est biffé. Cette double série résulte d'une modification de la procédure d'attribution du permis de conduire survenue en application de l'arrêté du 19 juin

1911 : « Par suite de l'application de l'arrêté du 19 juin 1911 réglementant sur la demande des syndicats des cochers et chauffeurs l'attribution du permis de conduire les voitures publiques, tous les anciens permis ont été changés en 1911. Ces changements (528) se sont faits pour tous les titulaires qui avaient répondu aux avis à eux adressés en leur fixant comme délai extrême le 31 xbre 1911»⁸⁸ Toutes les fiches n'ont pas été conservées. Il est probable que le fichier a été purgé des cartes devenues inutiles lorsque leurs titulaires décédaient. Cette procédure n'a pas été systématiquement mise en œuvre, de telle sorte qu'il subsiste plus de 250 fiches de cochers ayant exercé le métier de 1898 à 1914.

b - Les dossiers nominatifs forment un autre ensemble documentaire de toute première importance

Cotés 531 WP 9 à 17, ils sont classés par ordre alphabétique. Cette source tout à fait remarquable résulte de l'activité administrative quotidienne des inspecteurs du service. Les infractions constatées et verbalisées, les plaintes émanant des usagers mécontents nourrissent les dossiers. Les litiges par strates successives créent un passé administratif, qui remonte parfois fort loin dans le temps. Chaque dossier représente le point de convergence des différents regards portés sur le cocher. L'acrimonie de l'usager, l'enquête minutieuse de l'inspecteur, ses comptes-rendus de tournée, les procès-verbaux des gardiens de la paix, forment un véritable florilège de procédures qui, par phases successives, mènent en pleine rue, au cœur de l'action. La nature des documents valorise le témoignage de l'accusation, même si l'enquête administrative en limite les excès les plus manifestes. Dans l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs se heurtent aux cochers et rapportent par le menu la violence de leurs algarades verbales. Certains cochers sont diabolisés, les rapports dressent des portraits de délinquants imaginaires qui s'évanouissent dans des casiers judiciaires vierges. On conçoit à l'évidence que la réalité est à la fois plus simple et plus complexe que ne le suggèrent les relations triangulaires que tissent cochers, bourgeois et inspecteurs : les premiers ne sont certes pas des modèles de correction mais les seconds sont-ils vraiment la vertu incarnée ? Les agents de l'administration, quant à eux, oscillent au gré des circonstances, entre sympathie et détestation. En somme, ces documents disent d'abord qu'il n'y a pas d'absolu mais la diversité des individus et des situations dont il faut s'efforcer de rendre compte.

Le conseil de discipline pour les cochers des voitures publiques, institué le 16 mai 1908 par un arrêté du maire, s'avère une source particulièrement intéressante. Les documents contenus dans le dossier 1172 WP 1 apportent un double éclairage sur l'artisanat des voitures de place. On y lit à la fois les peines disciplinaires requises contre les cochers –une vingtaine de procès-verbaux permet de suivre plus d'une centaine d'affaires entre juin 1908 et juillet 1914- et d'autre part, l'affirmation d'une prise de conscience collective, dans un milieu qui semble marqué par de puissants réflexes individualistes.

c - Autres pièces documentaires du service des voitures publiques

Les procès-verbaux constituent le dernier maillon de la chaîne documentaire qui permet de retracer l'histoire de l'industrie fiacrière. Épilogue des étapes antérieures, matérialisées par les données du fichier et celles collectées jour après jour dans les dossiers nominatifs, les mesures disciplinaires qui ponctuent les procès-verbaux du conseil, retracent en quelques lignes l'ensemble de la procédure : les faits reprochés au cocher incriminé, son degré de culpabilité et les sanctions votées par le conseil. Le cocher est parfois amené à présenter des explications au conseil qui évalue surtout sa capacité à faire amende honorable. La procédure est entièrement entre les mains de l'administration. Elle est représentée par quatre membres de droit, prévus par l'article 3 du règlement : un représentant du maire, le secrétaire générale de

88 Arch. mun. Lyon, 531 WP 13, dossier Gavard.

la mairie, le chef du deuxième bureau de la mairie centrale et le chef de l'inspection des voitures publiques, sur les rapports duquel s'articulent les délibérations de l'instance. Assurée de conserver la maîtrise de l'institution, la mairie accorde une place à la profession en intégrant ses représentants avec voix délibérative : les syndicats reconnus par l'administration sont invités à présenter des délégués. L'article 6 stipule en effet que «*le conseil est composé pour l'examen de chaque affaire des membres de droit et de deux représentants de la catégorie à laquelle appartient le cocher ou l'entrepreneur en cause*». Cette politique habile de cogestion permettait d'entériner les décisions disciplinaires grâce à la caution apportée par la profession représentée par les deux chambres syndicales, celle des patrons et celle des employés cochers. La trop grande complaisance des représentants de la profession suscite des tensions et une prise de conscience. En 1910, un nouveau syndicat, le *syndicat mixte des cochers de la ville de Lyon et de la banlieue*, bouscule le système. Le 26 avril 1910, en pleine session du conseil, l'un des prévenus transmet au président une lettre du syndicat qui s'élève fermement contre la violation de l'article cinq du règlement du conseil. Il stipule en effet que les membres délégués «*en aucun cas ne pourront être renommés immédiatement*»⁸⁹. Or, les délégués des deux chambres syndicales siègent depuis la création du conseil. Devant les doutes du conseiller Mermillon qui préside la séance, le chef de l'inspection des voitures affirme que la protestation émane «*d'une organisation qui n'a aucune qualité pour critiquer le mandat donné aux délégués*». Dans les semaines qui suivent, le syndicat mixte des cochers ne perd par une occasion de montrer sa capacité à mobiliser la profession.

Un dernier ensemble est constitué par le dossier 1124 WP 63. Il conserve une partie de la correspondance échangée entre l'inspection des voitures publiques, la mairie et la chambre syndicale des entrepreneurs de voitures de place. Cette correspondance souvent croisée (demandes et réponses) apporte de précieux renseignements. Certains problèmes, comme ceux engendrés par les tarifs ou les taxes, reviennent de manière récurrente. Les premiers sont jugés trop peu rémunérateurs et les secondes trop lourdes. Les doléances classiques auxquelles donne lieu ce type d'échanges semblent cependant justifiées. Entre 1888 et 1911, le tarif d'une course en voiture de deux ou trois places n'a gagné que 25 centimes, passant de 1 fr. 25 à 1 fr. 50. En janvier 1904, la chambre syndicale demande et obtient partiellement un abaissement des droits de stationnement. Elle fait valoir la faiblesse des recettes générées par l'exploitation d'une voiture et les charges sans cesse croissantes qui s'y rattachent. Le trait est sans doute forcé pour l'occasion mais à l'évidence, les revenus sont modestes, ce dont conviennent, à demi-mot, les rapports de l'inspection des voitures. La faiblesse du tarif entraîne l'apparition progressive de la pratique des «étrennes» et le développement des discussions de gré à gré. Toute course jugée peu rentable est soumise à une majoration spontanée. Cette dérive génère un contentieux car une proportion non négligeable des usagers refuse de s'y soumettre.

Enfin, un certain nombre de problèmes ponctuels mais jugés importants par la profession, apportent des éclairages sur l'organisation économique de ce secteur d'activité. Ainsi par exemple, la pratique dite de l'*embrigadement* qui consiste à exploiter une voiture avec plusieurs cochers, suscite une correspondance entre les différentes parties prenantes.

D - Statistiques relatives aux droits d'attache au marché des chevaux de Charabara

Les droits perçus représentent la taxe municipale que devaient acquitter les particuliers désireux de vendre leurs chevaux au marché hebdomadaire de Charabara. Le produit du droit d'attache au marché de Charabara est connu à partir de 1906 lorsque leur perception passe en régie directe. Il est consigné chaque mois dans le grand livre qui récapitule toutes les recettes de la commune de Lyon. Les registres conservés aux AML sont cotés 1408 WP 0117 à 0124. Le produit de la recette est reporté pour chaque semaine. Il est ainsi possible de déterminer la

89 Arch. mun. Lyon, 1172 WP1, procès verbal de la séance du 26 avril 1910.

fréquentation hebdomadaire du marché. Toutefois, le produit inclut aussi quelques voitures vendues d'occasion. Ce phénomène très marginal doit être néanmoins signalé et enlève un peu de précision. Nous avons choisi de ne pas en tenir compte.

E – Autres séries statistiques actuellement non disponibles

Il est possible que ces documents soient sous les cotes suivantes :

0008 WP 032 : taxe locaux professionnels

0008 WP 049 : taxe sur les automobiles, relevés des ventes, états récapitulatifs des véhicules, déclaration d'acquisition, liste propriétaires de chevaux

0008 WP 050 : taxe sur chevaux et automobiles 1921-1962

0008 WP 100 : taxe de remplacement des taxes d'octroi

0008 WP 101 : idem 1906-1911

0008 WP 102 : idem 1908 - 1913

Jusqu'en septembre 2000, date du déménagement des archives départementales du palais Saint-Jean vers son emplacement actuel, une partie des documents statistiques qui nous intéressent ici n'étaient pas classés. Ils étaient regroupés dans une travée d'une demi-douzaine de mètres linéaires et rangés dans des dossiers nommés « taxes municipales ». Une partie de ces documents n'ont pas été retrouvés sur le nouveau site au moment où ces lignes sont rédigées. Ces données ont été photocopiées ou retranscrites, ce qui a permis leur exploitation.

a - Documents administratifs relatifs au service des voitures publiques

Le service municipal chargé de veiller à la qualité des transports affectés au public n'a pas laissé de traces nombreuses de son activité administrative. On a pourtant retrouvé dans le dossier 43 des taxes municipales la liste nominative de tous les transporteurs pour 1901 et 1902. Ces "états des voitures et chevaux possédés par les fiacriers et entrepreneurs de transports de voyageurs en commun payant des droits de stationnement à la ville" apportent toute une série de renseignements :

- nom et adresses des entrepreneurs de transport et des fiacriers ;
- nombre de chevaux et de voitures possédés par chaque contribuable.

Grâce aux états il est possible d'étudier cet artisanat juste avant que l'automobile ne le déstabilise ou transforme irrémédiablement.

b - Documents relatifs à la confection des nouvelles plaques d'immatriculation des camions automobiles

Ce document daté de 1921 est conservé dans le dossier 42 des taxes municipales. Il recense 117 entreprises lyonnaises employant un ou plusieurs camions automobiles. Cette source permet de préciser deux points : elle permet d'abord l'évaluation de la puissance moyenne des camions automobiles à Lyon (le nombre moyen de C.V.). Cette estimation est nécessaire à l'exploitation de la taxe municipale sur les chevaux et les automobiles pour la période 1901-1913. Elle permet ensuite d'apprécier la diffusion de la traction automobile dans les entreprises lyonnaises au lendemain de la guerre. On peut ainsi observer de quelle façon se répartissent la traction automobile et la traction hippomobile au sein des entreprises.

c - Documents relatifs à la confection des rôles de la taxe municipale sur les chevaux

Nous disposons pour l'année 1922 des listes nominatives partielles des 7 arrondissements de Lyon. Ces listes ont été dressées par le service des contributions directes en vue de la confection des rôles de la taxe municipale sur les chevaux. Ces quelques bribes de l'activité

administrative contenus dans le dossier 42 des taxes municipales sont le résultat des enquêtes menées sur le terrain par les inspecteurs. Ces enquêtes sont particulièrement intéressantes. D'autre part, elles livrent aussi parmi les toutes premières informations sur l'état de la cavalerie d'un certain nombre d'entreprises lyonnaises. Rappelons encore une fois que ce n'est qu'à partir de 1927 que les rôles nominatifs de la taxe municipale nous éclairent vraiment sur le nombre des chevaux utilisés par les entreprises de la ville. Ainsi, un pan de lumière éclaire les zones d'ombre du début des années 20. Enfin, ces enquêtes, faites au plus près des contribuables, donnent des renseignements sur l'onomastique équine. Les contrôleurs ont souvent pris soin de relever le nom des chevaux.

d - Statistiques relatives aux locaux des loueurs et des marchands de chevaux

Ces statistiques sont conservées dans le dossier 17 des taxes municipales et dans le rôle nominatif de la taxe municipale sur les chevaux à partir de 1927. Cette taxe de remplacement de l'octroi a été instituée par la loi du 28 juin 1901. Elle est modifiée quelques années avant la Grande Guerre de façon à inclure dans son champ d'action les garages automobiles. Cette taxe s'applique aux marchands et aux loueurs de chevaux et d'une façon plus générale à tout individu qui fait métier de loger des chevaux pour autrui moyennant rémunération. Elle s'élève à 10 francs par stalle et par an. Cette taxe apporte des renseignements non négligeables sur l'évolution de la profession et sur la localisation du cheptel en milieu urbain. Les informations livrées pour l'année dans le cadre des onze perceptions des contributions directes sont les suivantes :

- le nombre des professionnels ;
- le nombre des stalles déclarées qu'ils tiennent à la disposition du public.

À partir de 1927, le nom, l'adresse et le nombre des stalles déclarées par chaque professionnel sont disponibles dans le rôle nominatif de la taxe municipale sur les chevaux.

α- Liste des propriétaires de voitures automobiles en 1899 ;

Cote : 1125 WP 16.

β - Statistiques relatives à la circulation urbaine.

923 WP 197 : recensement en 1882 de la circulation sur différents points du territoire municipal dont le Pont du Midi.

2 – Autres sources conservées aux archives municipales

L'administration d'une grande ville pose la question de la force musculaire d'origine animale pour fonctionner. La cavalerie permet à la fois d'aborder les questions purement matérielles, intendance ou de logistique, mais aussi d'observer les incidences sur les populations.

A – La voirie publique : vidanges et enlèvement des immondices

Les activités du service de la voirie municipale recouvrent de très nombreux domaines d'intervention. Ses ingénieurs sont sollicités en permanence qu'il s'agisse de l'organisation des modes de transport, de l'état de la chaussée, des ponts, de l'alimentation en eau potable, des marchés, du mobilier urbain, du réseau des canalisations. D'une manière générale, tous les flux et tous les vaisseaux qui irriguent la ville sont de la compétence du service. En prise avec la gestion quotidienne de ces flux, le service se penche sur le fonctionnement passé et présent de l'agglomération. Il en déduit les évolutions futures, met en forme et chiffre les ambitions de la classe politique. Cette réflexion prospective s'intéresse à tous les grands investissements projetés par la ville déterminant d'une certaine manière, un zonage de l'espace urbain. Les documents relatifs à cette activité multiforme sont conservés aux archives municipales de Lyon.

Parmi les dossiers très importants qui incombent au service de la voirie, figurent les problèmes que posent les excréments de la ville : immondices et excréments. Ces déchets organiques, sous-produits de l'activité humaine, doivent être collectés, transportés et évacués hors de la ville. Toutes ces séquences s'inscrivent dans des rythmes dont les chronologies diffèrent. Elles se rattachent à des contingences matérielles spécifiques : cuves, tonneaux, tombereaux à ordures, canalisations et égouts que les services de la voirie réglementent et uniformisent. La mise en mouvement de ces déchets requiert la force musculaire du cheval, dont il faut déterminer l'importance, le coût d'acquisition et l'entretien. Aussi un grand nombre de projets, de notes ou de rapports techniques s'intéressent-ils aux chevaux sans lesquels rien n'est possible.

Les questions relatives aux vidanges sont abordées dans deux dossiers cotés 1140 WP 21 et 1124 WP 20. Ils constituent une source documentaire variée dont les pièces s'échelonnent du début des années 1870 à la fin des années 1890. Les documents comprennent des rapports, des notes techniques, la correspondance et des opuscules techniques relatifs aux vidanges. Ils mettent en scène tous les acteurs qui concourent à cette activité : les édiles locaux, les techniciens, les prestataires de service comme l'UMDP, les usagers. Ces regards croisés pondèrent le discours des ingénieurs et des édiles. Ils permettent de comprendre le sens des allusions et des non-dits.

Le ramassage des immondices déposées sur la voie publique présente moins de diversité. Les cotes sont nombreuses. La cote 1124 WP 16 renseigne sur l'enlèvement, le transport et le traitement des boues et immondices ; amélioration du service, demande de renseignement auprès d'autres villes ; étude de procédés. Le dossier 925 WP 292 comporte le cahier des charges de 1883 à 1887. Il est accompagné de belles cartes coloriées qui détaillent par arrondissement les différentes rondes chargées de la collecte. La cote 937 WP 150 contient les essais des différents types de tombereaux de collectes des ordures. Le dossier 923 WP 236 offre une plus grande variété. Les pièces les plus intéressantes sont les rapports qu'établissent les ingénieurs de la voirie. De nombreuses questions sont abordées. Ainsi faut-il incinérer les ordures ou continuer à les livrer à l'agriculture ? Les différentes solutions sont étudiées et chiffrées. La réflexion que mènent les ingénieurs s'inscrit dans une perspective européenne : les expériences municipales britanniques, allemandes ou suisses sont passées en revue tout comme les matériels proposés lors des grandes expositions internationales. Le transport des ordures dans des tombereaux dits hygiéniques donne lieu à une correspondance intéressante où interviennent constructeurs, techniciens, hygiénistes et édiles locaux.

B – Tramways et omnibus urbains

Le réseau des transports en commun a donné lieu depuis 1880 à une très importante production. Nous n'avons travaillé que sur le transport hippomobile. De la constitution des lignes au début des années 1880 jusqu'à la suppression des tramways hippomobiles au milieu de la décennie suivante et au début du XX^e siècle pour les omnibus, dits car-Ripert, toute une série de cotes sont intéressantes :

335 WP 013. Établissement d'un réseau de tramways à Lyon ; substitution de la traction animale (1882-1902).

924 WP 94. Toutes les pièces du dossier sont intéressantes, notamment le N°35, qui évalue le coût respectif de la traction animale et de la traction électrique.

C – Les omnibus d'hôtel

Les omnibus d'hôtel qui prennent en charge la clientèle dès leur arrivée en gare sont soumis à la même réglementation que les autres transports hippomobiles. Les contrôles sont effectués par le service de voitures. Il existe un dossier complet : 1172 WP 008 comprenant permis de circulation, extraits de casiers judiciaires et procès-verbaux de visite des chevaux et des voitures (1871-1900).

D – Boucherie chevaline

La tuerie chevaline de Corne-de-Cerf a donné lieu à une importante production administrative que l'on retrouve sous les cotes suivantes :

0784 WP 19. Abattoir chevalin de Corne-de-Cerf. Droits d'abattage, bordereaux de recettes (1879-1885) ; fixation et perception des taxes, délibérations du Conseil municipal (1900-1909).

0797 WP 013. Abattoir chevalin de Corne-de-Cerf. Réglementation ; litiges entre les bouchers chevalins et la ville de Lyon : procédures ; affiches, textes officiels ; correspondance 1876-1911.

0474 WP30. Observations à propos de la création d'un abattoir municipal pour la boucherie chevaline par le directeur de l'abattoir, Loizel, 18 août 1884 ; projet d'un nouvel abattoir chevalin, établi par l'architecte de la ville, 20 décembre 1889, correspondance et plan adressés au maire de Lyon.

E – Le clos d'équarrissage

Les questions relatives au clos d'équarrissage sont regroupées dans quelques cotes : 0004 WP 045 : les origines de l'atelier d'équarrissage, demande d'ouverture par lettre du 1^{er} décembre 1835 par Laracine; acquisition de l'équarrissage Bonnebouche & Vulpillat Laracite, 4 avril 1848 ; 1125 WP 25 : le dossier contient l'autorisation accordée au sieur Malécot de tenir l'établissement d'équarrissage, décembre 1887 ; des pétitions de riverains du quartier de La Mouche qui se plaignent des nuisances du clos d'équarrissage, des rapports du bureau municipal d'hygiène relatifs à l'usine d'équarrissage, à son transfèrement de la rue des Culattes vers le chemin de la Vitriolerie ; les enquêtes commodo/incommodo (novembre 1904), correspondance entre le maire et Jacques Malécot, directeur de l'établissement ; procès-verbal de la séance du conseil municipal du 21 novembre 1904 ; résultats d'exploitation du clos d'équarrissage, du 1^{er} semestre 1911.

F – Service municipal des transports

Le dossier 1125 WP 002 contient les pièces relatives à la création et à l'organisation du service, règlement intérieur, entretien du matériel et des chevaux, gestion du personnel, comptabilité et règlement des dépenses (1902-1907), polices d'assurance et déclarations d'accidents (1903-1906).

G – Le bataillon de sapeurs-pompiers

De nombreux dossiers permettent d'observer l'évolution du bataillon des sapeurs-pompiers de Lyon et l'importance grandissante des chevaux. 1124 WP 09 : Commission d'étude pour la réorganisation du bataillon des sapeurs-pompiers, rapport. Entre 1880 et 1912 date de la motorisation du bataillon : les chevaux sont une pièce centrale dans la rapidité d'intervention. Les cotes 1270 WP et 1271 WP regroupent l'essentiel des dossiers. Il faut signaler les registres 1271 WP 024 où sont consignés les rapports d'incendie. Leur lecture renseigne sur les feux de fenils et d'écuries ; le dossier 1270 WP 023 présente les interventions avec le transport des pompes et du personnel sur les lieux de sinistres (1863-1898). 1271 WP 125 : deux registres, inventaire du matériel utilisé en 1901 et en 1906. La cote 1270 WP 9 comporte un certain nombre de rapports du commandant Perrin sur ses voyages en Angleterre en juin 1896 et en juin 1897 en Belgique et en Hollande, à l'occasion d'un congrès international. Ces rapports permettent d'utiles comparaisons avec l'organisation des sapeurs-pompiers dans d'autres villes de taille comparable.

H – Pompes funèbres

Le service des inhumations tel qu'il est organisé au début du siècle et les modifications engendrées par la loi du 28 décembre 1904 sur le monopole des inhumations concédé aux municipalités donnent lieu à une abondante production administrative. À Lyon le système par porteurs est remplacé par un système de transport des corps hippomobile. Tout un ensemble de cotes permettent de suivre la mise sur pied du nouveau service. La cote 1003 WP 35 est extrêmement riche, elle contient notamment une enquête auprès des familles sur l'inauguration des corbillards en 1904 ; 1006 WP 016 : achat et vente de chevaux, assurance des véhicules hippomobiles (1903-1949) ; 1140 WP 076 : service des corbillards ; 923WP 260 : organisation des convois funèbres par automobile, etc.

3 – Autres fonds d'archives communales de la périphérie

A – Archives communales de Craponne. Non classées

Quelques documents relatifs à la Société des courses de Craponne.
Statuts de la Société des courses de Craponne
Correspondance entre la Société des courses et le pari mutuel
Correspondance avec la mairie de Grézieu-la-Varenne
Demande d'inscription pour les courses

B – Archives communales de Meyzieu

Le procès-verbal de récolement de mars 2001
Registre des assemblées générales du comice agricole de Meyzieu (1886-1942) ;
Données relatives à la station de monte du dépôt national d'étalons d'Annecy.
Taxe sur les chevaux et les voitures 1929-1967
Recensement des chevaux, 40 registres (1914-1940)
Liste des possesseurs de chevaux en 1952.

C – Archives municipales de Villeurbanne

Ce fonds d'archives compte des documents importants relatifs aux chevaux attelés aux voitures de l'OTL. C'est en effet sur le territoire de cette commune que se trouvent les plus grandes écuries de la compagnie au dépôt des Charpennes et de la route de Genas. Plus de 450 chevaux y sont logés en moyenne de 1882 à 1885. Le recensement annuel des chevaux (loi du 3 juillet 1877) a été conservé pour la première partie des années 1880 registres A et B :

2 [O] 224 :
1882
1883
1884
1885

La source est intéressante car elle permet de déterminer dans le cadre de l'exploitation du service la composition du cheptel dont chaque existence est déterminé par un numéro matricule. Le registre donne le sexe, la taille, l'âge et la couleur de la robe. Elle permet d'un recensement à l'autre de connaître le nombre de chevaux morts ou réformés.

Le fonds compte quelques relatifs à la taxe sur les chevaux et les voitures :

2 L 1924 1926
2 L 1938-1939

2 H 6 : cette cote contient le recensement des chevaux susceptibles d'être requis en cas de mobilisation.

Section II - Les sources imprimées

La majeure partie des publications périodiques officielles et des titres de la presse nationale ou régionale présentées ci-dessous sont identifiables grâce au catalogue SUDOC (Système Universitaire de documentation) et consultables à distance par le biais de collections numérisées au niveau régional départemental ou directement disponibles sur Gallica, la bibliothèque numérique de la BNF. Le système de recherche *Presse locale ancienne* de la BNF <http://presselocaleancienne.bnf.fr> facilite grandement l'accès à la ressource. La numérisation reste toutefois dans bien des cas une facilité relative lorsque les collections ne sont pas en ligne. C'est le cas pour la quasi-totalité de la presse quotidienne lyonnaise. Le *Salut public* n'est en ligne que depuis le 25 juillet 2016. Dans un certain nombre de cas les collections numérisées sont incomplètes et imposent la consultation des volumes.

I – Les publications périodiques officielles

1 – Nationales

A – Journal officiel

Moniteur universel (Second Empire et IIIe République).

Journal officiel de la République française. Lois et décrets, 1881-1940.

Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat : compte-rendu *in extenso*, 1880-1940.

Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Chambre des députés : compte-rendu *in extenso*, 1880-1940.

B – Publications ministérielles

Bulletin officiel du Ministère des colonies, Ministère des colonies, 1887- 1946

Revue maritime et coloniale.

Journal militaire / Journal militaire officiel, Ministère de la guerre, 1791-1936

2 – Départementales

Recueil des actes administratifs de la préfecture du département de l'Ain

Recueil des actes administratifs de la préfecture du département de la Drôme

Recueil des actes administratifs de la préfecture du département de l'Isère

Recueil des actes administratifs de la préfecture du département du Rhône

Recueil des actes administratifs de la préfecture du département de Saône-et-Loire.

II – La presse nationale

1 – Presse quotidienne nationale

Selon les chapitres, les grands titres de la presse quotidienne de Paris ont été utilisés :

Le Figaro

Le Temps

Le Gaulois

2 – Presse spécialisée

A - Presse sportive

La Vie au Grand air : revue illustrée de tous les sports, P. Lafitte, Paris, bimensuel, 1898-1922.

Le Sport universel illustré, Paris, éditeur : [s. n.], 1895- 1943

B - Presse agricole et revues vétérinaires

Bulletin de la Société centrale vétérinaire, Paris, Asselin, 1844- 1927

Comptes-rendus des séances de l'Académie d'agriculture de France, Paris, Académie d'Agriculture de France, 1815-1896

Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique, Paris, Librairie de la maison rustique, 1837-1938.

L'Agriculture nouvelle, Paris, 1891-1940,

Rustica, revue universelle de la campagne : jardinage, basse-cour, chasse et pêche, élevage, sport, bricolage, TSF, romans, Édit. Montsouris, Paris. 1928-1973, hebdomadaire illustré.

Recueil de médecine vétérinaire, Paris, Gabon, Vigot frères, 1824-1999, mensuel.

Revue de Zootechnie. La revue des éleveurs, Office français de l'élevage.

La Semaine vétérinaire : revue des travaux français & étrangers, Paris, éditeur : [s. n.], hebdomadaire.

C – Presse militaire, remonte et haras

Armées et marine : revue hebdomadaire illustrée des armées de terre et de mer, Paris, éditeur : [s. n.] 1899-1928.

Rapports de l'Inspecteur général directeur des haras à M. le Ministre de l'agriculture sur la gestion de l'administration des haras, Paris Imprimerie Nationale, publication annuelle.

Revue de cavalerie, Paris, Berger-Levrault, 1885-1939, paraît tous les deux mois.

Revue du cheval de selle : bulletin officiel de la Société d'encouragement à l'élevage du cheval de guerre français, Paris Société d'encouragement à l'élevage du cheval de guerre français, 1914-1936, mensuel.

III – Presse et revues régionales hors région lyonnaise

Les titres consultés comme ceux de la presse nationale relèvent tous de collections numérisées au niveau régional ou directement disponibles sur Gallica, la bibliothèque numérique de la BNF

1- Presse quotidienne

L'utilisation de la presse quotidienne numérisée des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur s'inscrit dans le suivi de l'activité sportive des écuries lyonnaises ou de celles qui gravitent dans son aire. Les comptes-rendus permettent d'affiner ou de compléter *Lyon Sport*. Il est ainsi possible de suivre en détail l'activité des courses et notamment du trot. Ces données sont complétées par la presse sportive locale quand elle existe. La presse quotidienne du Languedoc-Roussillon a été exploitée dans le cadre de la répression des vigneron du Midi en 1907 où les régiments de cavalerie de Lyon et de Vienne s'illustrent par leur brutalité. Elle l'a été au même titre que la presse parisienne. Cette approche est néanmoins restée centrée sur la presse lyonnaise.

La presse quotidienne hors région lyonnaise

Provence-Alpes-Côte d'Azur : *L'Éclaireur de Nice*.

Languedoc-Roussillon : *L'Éclair, journal quotidien du Midi*

2 – Presse spécialisée

La Côte d'Azur sportive, 1900-1930.

Le cultivateur aveyronnais, le Cultivateur du Sud-Centre (depuis 1906)

Bulletin mensuel du Comice agricole de Castres, [s. n.], 1895-1934.

Bulletin de la Société départementale de la Nièvre, éditeur : [s. n.], 1880-1946, trimestriel puis mensuel.

Bulletin du syndicat agricole du département de l'Yonne, éditeur : [s. n.], 1901-1914, mensuel.

La Bourgogne rurale. Revue d'agriculture, de viticulture et horticulture.

Le Journal des Viticulteurs et agriculteurs, éditeur : [s. n.], 1889-1910.

Revue agricole, industrielle et littéraire du Nord.

IV- La presse régionale

Dans toutes ses composantes, la presse locale offre de réelles possibilités d'investigation dans le domaine qui nous intéresse. Les relations qui unissent les hommes et les chevaux apparaissent dans la presse quotidienne et dans celle, diverse et foisonnante, des hebdomadaires et des mensuels. La structure et la nature des informations ne sont pas tout à fait comparables d'une presse à l'autre, c'est pourquoi il convient de les distinguer.

1 - La presse quotidienne

A – Presse lyonnaise

Les informations sur l'existence du cheptel équin en milieu urbain sont pratiquement indécélables sans un effort considérable de dépouillement. Les données existantes sont en général de l'ordre de la micro-information traitée en quelques lignes dans les rubriques "faits-divers et chroniques locales". Cette source ne doit pas être négligée. Mises bout à bout, classées et répertoriées, ces informations atteignent une "taille critique" et permettent dans bien des cas de recréer une ambiance de la ville, un "air du temps" où la force de trait animal joue un rôle important. Nous avons pratiqué, pour la période de référence un certain nombre de sondages dans les quotidiens lyonnais suivants:

Le Progrès de Lyon. C'est le quotidien le plus exploitable, celui qui fait la part la plus large aux menus événements de la vie quotidienne et qu'un réseau spontané d'informateurs vient alimenter en permanence. Il est disponible tout au long de la période étudiée. *Le Salut Public* (1848-1939) ; *L'Express de Lyon* (1883-18909), (1914-1925) ; *La Dépêche de Lyon* (1905-1920) ; *L'Echo de Lyon* (1891-1892).

Les sondages pratiqués concernent en priorité les années qui correspondent aux périodes retenues pour l'analyse du cheptel équin à Lyon : 1880, 1890, 1899-1901 et quelques années charnières comme 1894, année d'exposition, ou 1898 qui correspond au début de l'électrification massive du réseau des tramways. Chaque année livre en moyenne une centaine d'informations et des précisions introuvables ailleurs. Quelques recherches thématiques facilement repérables par leur calendrier, comme les manifestations hippiques ont été menées d'une année sur l'autre sur toute la période de référence (1880-1914). Sans viser à l'exhaustivité, nous avons pu isoler sept modules ou séries d'informations qui permettent de rendre compte de cette source.

1° Le module le plus fourni est représenté par les conséquences matérielles de la traction animale en ville et d'abord par les accidents de la circulation. Les chroniques locales rapportent des accidents matériels souvent provoqués par le mauvais entretien du véhicule ou l'état de la chaussée : rupture d'essieu ou bris de roue. Ces accidents occasionnent parfois des dommages corporels qui prennent souvent une tournure dramatique lors des collisions. Les piétons sont aussi victimes de la circulation : passants écrasés ou enfants piétinés. En parallèle ces accidents montrent le tribut que paient les chevaux de trait qui glissent sur la chaussée ou qui s'effondrent mortellement touchés dans le heurt de deux attelages. Ces faits sont quelquefois rapportés avec un luxe de détail qui laisse songeur eu égard à leur importance. Le

cheval qui prend le “mors aux dents”, le cheval emballé, est aussi un classique du genre. Semant désarroi et consternation, sa course folle s’achève souvent sur un autre véhicule rudement éperonné à moins qu’un passant n’en fasse les frais. La presse met aussi en évidence les incidents qui résultent de la présence animale : morsures, coups de sabots, ou reculement intempestif de l’attelage.

2° Les causes de ces drames de la vie quotidienne peuvent constituer un deuxième ensemble étroitement associé au premier. La société y est broyée à grands traits avec ses imperfections durement stigmatisées : l’imprudence des camionneurs coupables de conduite dangereuse et parfois l’irascibilité des cochers qui déclenche de sérieuses altercations, l’ivresse, les délits de fuite et les tentatives de suicide parfois réussies sous les roues d’un véhicule, la liste n’est pas exhaustive. Cette humanité pitoyable, qui dédouane en tout cas largement l’animal, est sauvée par les actes de bravoure que la presse se plaît à signaler dans un effort constant de pédagogie : l’inconnu qui arrête un cheval emporté à droit à la reconnaissance de tous et son nom dans le journal. Un traitement similaire est réservé aux actes de probité lorsqu’un agent de la compagnie des omnibus et tramways redonne à un usager distrait ou malchanceux son portefeuille...et son contenu!

3° Un autre ensemble peut être individualisé. Il dessine les contours d’une sociabilité de l’instant qui se nourrit d’atroupements spontanés que suscitent les accidents de la circulation, les embranchements défectueux des tramways et d’une manière générale toutes les péripéties qui mêlent les hommes et les chevaux. Les circonstances plus ou moins dramatiques qui les engendrent dictent des attitudes et des comportements. Des propos sont échangés et rapportés. On peut les analyser. Ces rassemblements informels ne sont pas tous des micro-événements du trottoir. Certains sont parfois considérables. Ainsi le « défilé » qui clôture les grandes journées de course réunit des dizaines de milliers d’habités fervents, de badauds ou de promeneurs. Ils se pressent sur le trajet qui ramène les attelages du Grand Camp à la place Bellecour. Nulle affiche, nul protocole écrit ne règle cette page de sociologie urbaine. Les uns se donnent en spectacle, dans des mises en scène savamment étudiées, les autres contemplant et manifestent leur enthousiasme, au passage des plus beaux équipages.

4° Les quotidiens consacrent une place significative aux transports en commun. Ils sont au carrefour de nombreuses préoccupations qu’il est possible de classer en quelques rubriques.

En premier lieu, l’organisation du réseau est à l’origine de toute une série d’articles qui paraissent dans des rubriques diverses. Ainsi, la presse quotidienne se fait l’écho des tractations et des discussions engagées lors des séances du conseil municipal. L’adjudication des lignes nouvelles, les modifications de lignes existantes ou le refus de certains projets sont rapportés avec précision. Il en va de même pour les pétitions d’usagers. Les habitants de certains quartiers qui s’estiment mal desservis réclament une extension des lignes existantes, une desserte plus soutenue ou simplement un service pour la “sortie des théâtres”. La publication des horaires de service sur les principales lignes du réseau est assurée par les journaux. La protestation des usagers est aussi, dans d’autres domaines, relayée par la presse qu’il s’agisse des modalités de perception du droit de transport, de l’organisation des correspondances ou des tarifs appliqués. Les journaux ouvrent leurs colonnes aux lecteurs qui font part de leur expérience en comparant la situation lyonnaise à celle d’autres villes étrangères ou de province. On y retrouve pêle-mêle des récriminations sur la lenteur du service, sur l’inconfort des voitures. La liste n’est pas exhaustive. Enfin, la vie professionnelle du secteur des transports en commun, les classifications professionnelles, les revendications, les grèves et les négociations entre l’OTL et les syndicats sont signalées aux lecteurs. On y voit en particulier le rôle d’arbitre qu’y joue la municipalité marchandant concessions de lignes contre améliorations sociales.

La lecture attentive des quotidiens permet aussi de dresser une véritable ethnographie du transport en commun. Le voyage en omnibus et en tramway hippomobiles secrète des gestes, des postures, des comportements qui sont à la fois proches et radicalement différents de ceux que nous connaissons. Le véhicule est aussi par la force des choses un lieu de sociabilité qui offre un condensé des pratiques et des déviances repérables dans tous les groupes humains. L'approche de la société urbaine dans ses gestes de la vie quotidienne est en partie possible grâce à l'exploitation des quotidiens.

5° Les aspects administratifs qui découlent de la présence du cheval en milieu urbain donnent lieu à la publication d'informations assez régulières. Les quotidiens répercutent les lois et décrets en informant les lecteurs sur les modalités concrètes d'application, les démarches éventuelles à entreprendre. La matière est diverse. Qu'il s'agisse de la loi sur les vices rédhibitoires, sur les garanties qu'il convient de prendre lors de l'achat d'un cheval, de la police sanitaire ou des dispositions relatives à l'inscription des chevaux sur les registres des mairies d'arrondissements. La fiscalité d'Etat ou les taxes municipales donnent aussi lieu à des informations. Qui est astreint au paiement de la taxe municipale ? Dans quelle mesure la location d'un cheval exonère-t-elle du paiement de la contribution ? Etc.

6° Le cheptel en tant que tel, donne lieu à des informations spécifiques. Les marchands de chevaux de la place de Lyon préviennent leur clientèle de l'arrivée imminente de nouveaux lots de chevaux. Les types d'animaux, leur race, leurs caractéristiques sont signalées, leur provenance et parfois leur mode d'acquisition ainsi que l'importance du convoi. En repérant leur fréquence, il est en partie possible de dresser la hiérarchie des principales maisons, leur envergure et les courants d'importation auxquels elles se livrent. Par ailleurs, la vente judiciaire de chevaux et leur harnachement au marché hebdomadaire de Charabara, tout comme la vente des chevaux réformés par l'OTL, sont annoncées par voie de presse. La presse signale depuis le début du siècle des annonces émanant de particuliers, vendeurs ou acheteurs de chevaux.

7° Les manifestations hippiques dans toutes leurs composantes - courses ou concours hippiques- fournissent des développements très nettement supérieurs à la moyenne de ce que l'on retrouve dans les autres modules. Outre le calendrier des épreuves nommément désignées, figurent les chevaux engagés, le nom des écuries et des propriétaires l'analyse technique des épreuves du point de vue hippique. L'aménagement des lieux, les problèmes d'intendance, les recettes générées, tout cela est décrit avec une certaine précision ainsi que les caprices du temps, le concours hippique n'a-t-il pas la légendaire réputation de faire pleuvoir ? Ajoutons à cela la description sans cesse renouvelée des personnalités présentes, des toilettes exhibées dans ces lieux où l'on se doit d'être. L'autre dimension de ses manifestations hippiques, est le mouvement unanimiste qui déverse toute une société urbaine dans un des rares espaces où les groupes sociaux se côtoient à défaut de se mêler. C'est un phénomène somme toute récent mais qui affecte la solidité et l'immuabilité d'une institution hors d'âge. Chaque manifestation est à elle seule, une page de sociologie urbaine que l'on peut lire différemment d'un journal à l'autre.

B – Presse quotidienne / bi-hebdomadaire de la périphérie

a - Ain

Journal de l'Ain : consultable en ligne sur le site Mémoire et actualité en Rhône-Alpes pour la période 1809-1894 et Arch. de l'Ain

Courrier de l'Ain : le quotidien est disponible à la médiathèque Roger et Élisabeth Vaillant, Bourg en Bresse.

b – Isère

Journal de Vienne et de l'Isère (1838-1944), bi-hebdomadaire de 1888 à 1915.
Le Moniteur Viennois (1842-1944).
L'Impartial Dauphinois (1861-1886).
Le patriote savoisien (1848-1895).

2 - Hebdomadaires et mensuels

La presse régionale hebdomadaire, mensuelle, bimensuelle ou à parution encore plus espacée comprend un grand nombre de titres exploitables. Deux ensembles peuvent être distingués.

A - Les publications lyonnaises

Tous ces périodiques sont conservés au fonds régional de la Bibliothèque municipale de Lyon ou aux archives départementales du Rhône. Ils renferment des gisements sans doute considérables d'informations sur l'histoire urbaine, saisie dans la diversité extrême de la vie quotidienne. Nous avons conscience de n'en exploiter que l'écume. Ces deux institutions renferment des collections qui parfois se complètent pour certains titres. Une partie des titres conservés par la Bibliothèque municipale de Lyon sont en ligne :

<http://collections.bm-lyon.fr/PER003>

a – Les revues généralistes

En premier lieu, la presse polyvalente qui se définit souvent comme politique ou littéraire, avec ou sans appartenance confessionnelle affichée. Elle se qualifie aussi volontiers, selon les cas, de presse humoristique ou mondaine. Ces revues abordent tous les types de sujets, sous toutes les formes existantes : de l'article classique au feuilleton en passant par les billets d'humeur, saynètes ou poèmes qui mettent en scène de manière assez régulière, la plus noble conquête de l'homme. Dessins, illustrations et photographies complètent l'ensemble. Les thèmes individualisés dans la presse quotidienne reviennent en partie, mais l'éventail des sujets est beaucoup plus large. Les revues mondaines comme le *Tout Lyon Hebdo*⁹⁰, la *Vie Française* consacrent des articles substantiels et nombreux aux différents événements hippiques et dans une moindre mesure aux manifestations plus confidentielles comme les différents rallyes papier. La *Vie Française* nous renseigne avec précision sur l'environnement social des sportsmen férus d'équitation. *Le Progrès illustré*, à parution hebdomadaire, se fait aussi l'écho des manifestations les plus prestigieuses, entre deux assassinats abondamment illustrés. *Le Septième Jour*, dont la parution s'achève au cours de l'été 1914 avec la société qu'il dépeint, suit sur un mode humoristique les faits et gestes des familles huppées du *Tout Lyon*. Il sait aussi traiter avec efficacité et pertinence des thèmes qui intéressent notre recherche, qu'il s'agisse des manifestations hippiques⁹¹, des transports en commun⁹², de l'hippophagie⁹³. Ces articles nous renseignent sur l'air du temps et sur les préjugés d'une société sur le point de disparaître. Toute une série de revues à la carrière parfois éphémère, ont laissé des témoignages exploitables, chacune dans son domaine et avec sa sensibilité, qu'il s'agisse de l'hebdomadaire *Le Régional*, de *La Bavarde*, de *L'Éclair*, du *Passe-Temps*, du *Guide Journal de Lyon*, du *Tintamarre*, de *La Tribune lyonnaise*, de *Forum*. Il n'est guère possible de rendre compte dans le détail, de la richesse des informations collectées. Quelques

⁹⁰ *Le Tout Lyon hebdomadaire*, PER 852 1 [1895-1896] - 5 [1911-1920].

⁹¹ Sur le concours hippique, *Des loups, des Aviateurs et des Chevaux* N° 15, 13 avril 1913; *Manégeries*, N° 18 ; 4 mai 1913 ; les courses du Grand Camp, *Derniers Galops*, N°21, 24 mai 1914. Publication dirigée par Henri Béraud.

⁹² Les moyens de transport, la concurrence entre les compagnies de tramways, 1^{er} décembre 1912, "*Si nous ne marchons plus comment seront nous roulés?*", N°26, 29 juin 1913.

⁹³ *Mangeurs de chevaux*, N°27, 6 juillet 1913.

articles ou séries de reportages, comme “*Les indiscretions d’un conducteur d’omnibus lyonnais*” parus dans *Clarion Journal* en 1881 sont tout à la fois savoureux et riches d’enseignements.

Il existe par ailleurs des revues locales ou de quartier qui n’arrivent pas vraiment à prendre racine et dont la publication est relativement brève mais qui donnent des informations à cette échelle, finalement les plus difficiles à obtenir comme par exemple les accidents dont sont victimes les carrioleurs face aux attelages. Ainsi *L’Est de Lyon* : cote PER 326 ou le *Journal de Villeurbanne* : cote PER 498.

b – Les revues sportives⁹⁴

α - Lyon sport

Cette revue bihebdomadaire tirée à 2000 exemplaires constitue une source de toute première importance pour pénétrer la sphère relativement fermée de l’équitation et du monde hippique à Lyon. La personnalité du directeur de la publication n’est pas étrangère à cet état de fait comme le rappelle en 1906 une fiche de renseignement de la police :

« Son directeur-gérant et propriétaire est M. Burnichon Jean-Gervais, né le 19 juin 1866 à Thizy (Rhône) (...) domicilié rue Centrale N°20, ancien avocat, professant des opinions conservatrices, mais ne les soutenant pas dans ce journal »⁹⁵.

Le directeur et les rédacteurs de la publication sont à l’évidence très bien introduits dans ce milieu et le recours fréquent à des pseudonymes le confirme. Cette proximité avec la Société Sportive du Rhône est d’une telle intensité qu’il est possible de qualifier le bihebdomadaire de porte-parole officieux. L’artisan de ce rapprochement est le secrétaire général de la Société, Albert Aubier, journaliste resté très prolifique et dont le réseau professionnel permet à *Lyon Sport* d’accéder à des informations de première main. Albert Aubier sait quant à lui tout l’avantage qu’il peut tirer d’une synergie avec un organe de presse bien implanté dans l’agglomération : il peut à tout moment apporter des précisions et recadrer sa communication, et il ne s’en prive pas. Entre 1900 et 1914, il utilise à de très nombreuses occasions une rubrique mise à sa disposition, « la causerie hippique », qui fixe les points de vue techniques, les questions générales relatives au monde hippique et les comptes-rendus financiers de fin d’années. Il partage ses bureaux, 15, Place Bellecour avec *Lyon Sport* dont la rédaction est logée à l’entresol. Il semble bien que l’organe de presse est l’obligé de la SSR au moins jusqu’en 1903 :

« La Société Sportive du Rhône, désirant créer un centre de réunion pour les membres de son comité, va disposer en totalité du local que son secrétariat occupe en commun avec *Lyon Sport* et que d’autre part elle doit aménager pour faire face à ses divers services.

Lyon Sport transporte ses bureaux rue Tupin, 31 (angle de la rue de la République), où il sera installé à partir de fin courant »⁹⁶.

L’utilisation de la source impose quelques précautions : le parti pris du bihebdomadaire en faveur de la Société Sportive du Rhône, notamment vis à vis de la Société des courses du Rhône doit être prise en compte, mais pour tous les faits et gestes du monde hippique, la vie quotidienne d’un hippodrome et l’intensité des échanges, des ventes, des locations de ce

⁹⁴ Marc JAMPY, « Création d’une presse de loisirs par des pionniers de la classe moyenne, Lyon 1870-1914 », *Cahiers d’histoire*, tome 46, N° 1-2001, pp. 61-81.

⁹⁵ Arch. dép. Rhône, PER 565, Lyon sport 1906. Cette note du 2 février 1906 rédigée par le commissaire spécial auprès de la Préfecture du Rhône a été sollicitée par le Ministère de la Guerre à propos d’une fête de bienfaisance dans laquelle doit se produire un officier de cavalerie, le lieutenant de Prunelé, du 19^e régiment de dragons de Vienne ; Jean-Gervais Burnichon a succédé à André Burnichon son père, administrateur gérant décédé le 20 décembre 1903.

⁹⁶ *Lyon Sport*, 26 décembre 1903.

milieu aux contours bien marqués, la source est irremplaçable et elle a donné lieu à une exploitation systématique.

Avant même la naissance de la SSR, *Lyon sport* était déjà l'organe de presse virtuel ou le bottin du Drag de Lyon. La qualité et la minutie des articles montrent à l'évidence que le rédacteur est un cavalier de ce groupe particulièrement sélect de *sportmen*. Entre 1897 et les premières années du XX^e siècle, la quasi-totalité des sorties sont couvertes et donnent lieu à une recension hebdomadaire précise. Il n'existe aucune autre source directe y compris parmi les autres revues mondaines pour approcher ce groupe social spécifique.

La qualité des articles de fond publiés par *Lyon sport*, les colonnes ouvertes à des acteurs de premier plan du monde du cheval et la pertinence du choix des articles publiés par d'autres titres comme la *France chevaline*, s'ajoutent à d'autres qualités évidentes. Il joue un rôle de divulgation technique dans le domaine complexe du sport hippique. Il existe une véritable volonté pédagogique d'expliquer les règles à la masse en croissance exponentielle des turfistes, ce qui n'empêche pas *Lyon sport* de vanter à l'excès sa capacité à donner les combinaisons gagnantes du pari mutuel.

En ce qui concerne l'actualité hippique, les sources sont plus diversifiées. Il existe même une association des journalistes sportifs de la presse lyonnaise – à laquelle participe la revue – mais là encore, la qualité et la densité des articles surclasse les rubriques que l'on retrouve dans les autres hebdomadaires ou quotidiens. Outre les nombreux articles relatifs au turf et à l'équitation, la rubrique « Nouvelles hippiques » composée de brèves plus ou moins nombreuses selon les numéros, constitue une source irremplaçable sur les mouvements de ventes, d'achats de chevaux, d'incidents en tous genre qui animent le monde hippique dans sa dimension quotidienne. Toutes ces micro-informations mises bout à bout, jusqu'à une vingtaine de brèves par livraison, tracent un panorama remarquable du milieu hippique.

Une partie de *Lyon sport* est numérisée et disponible à la bibliothèque municipale de Lyon

Une partie importante est conservée aux Archives départementales du Rhône sous la cote

PER /1	1898-1901
PER /2	1902-1904
PER /3	1905
PER /4	1906
PER /5	1907
PER /6	1908
PER /7	1909
PER /8	1926-1928
PER /9	1929-1931
PER /10	1932-1933
PER /11	1934-1935
PER /12	Non disponible
PER /13	1937-1939

β - Les autres titres de la presse sportive lyonnaise.

Ils sont peu nombreux, éphémères ou situés aux marges de la période privilégiée sur le monde des courses. Deux médias proposent un certain nombre d'articles :

Le Monde sportif de Lyon et du Sud-Est : PER 601/1 1897

Les Sports du Centre et du Sud-Est : PER 818/1 1911-1912.

Lyon turf : PER 572

PER 572/1 1926/ 1930

PER 572/2 1925/ 1930-1933

PER 572/3
PER 572/4

1934-1935
1938-1940

c – Les revues professionnelles et associatives

Ce troisième ensemble concerne des revues plus spécialisées dans leur objet. Il s'agit en premier lieu de la presse professionnelle. Les bulletins professionnels que publient les vétérinaires sont en prise directe avec l'animal. L'animal en est le sujet central, mais les aspects ou domaines connexes ne sont jamais négligés. Ont été exploités plus particulièrement deux types de revues. D'une part, les publications de l'école vétérinaire de Lyon: *Sciences vétérinaires de Lyon, Bulletins et mémoires* (1899-1909⁹⁷; *Journal de médecine vétérinaire et de zootechnie* (1881-1909⁹⁸) qui abordent un spectre très large de thèmes⁹⁹. La médecine vétérinaire (*Les dangers de la transmission de la morve*, JMVZ, 30 juin 1902; *Rage à forme paralytique ascendante chez le cheval*, JMVZ, 31 juillet 1905, etc) côtoie des comptes-rendus de l'activité parlementaire (Discussion du budget de l'agriculture. Chambre des Députés, Haras P.730), l'organisation de la formation professionnelle des "hommes du cheval": les écoles de maréchalleries (SVL Séance du 5 mai 1901, 4^e année, N°3); la réglementation de la législation en vigueur (*Vente d'animaux tuberculeux en vue de la boucherie, loi du 23 février 1905*, SVL, séance du 21 mai 1905, 8^e année, N°3, p.102.; V. Galtier, *Mauvais traitements infligés publiquement et abusivement aux animaux domestiques*, JMVZ, 31 janvier 1907). Ces revues abordent également les conséquences juridiques de l'exercice de la médecine vétérinaire ou des professions liées au cheval (*Vente d'une paire de chevaux de luxe dont l'un a subi l'opération du genou couronné. Dol. Annulation de la vente, le cas est lyonnais*, JMVZ, 28 février 1905).

D'autres secteurs professionnels disposent de leurs organes de presse, c'est le cas des corporations des maréchaux-ferrants, charrons et bourreliers. Entre 1919 et 1928, *L'Artisan, organe mensuel des coopératives et des groupements des Maréchaux ferrants, des Charrons et des Bourreliers-Selliers du Sud-Est*, constitue une source exceptionnelle d'informations sur le monde des hommes du cheval. Les 109 numéros de ce mensuel, conservés aux archives départementales du Rhône sous la cote PER 31, ont été rédigés et animés principalement par la corporation des maréchaux-ferrants. Dans son N°2, daté de novembre 1919, le nouveau mensuel souligne son caractère éminemment professionnel en spécifiant que « L'Artisan ne sera pas vendu au numéro, il est exclusivement réservé à nos seuls abonnés ». Les rédacteurs et animateurs de *L'Artisan* appartiennent pour l'essentiel à la génération qui a participé à la création des syndicats professionnels du secteur. Leurs préoccupations, leurs réflexions sur le secteur artisanal de l'économie chevaline établissent un lien entre l'avant-guerre et les années de l'entre-deux-guerre. La source est irremplaçable dès lors que les archives de ces syndicats n'existent plus. Ainsi *L'Artisan* est presque l'unique source qui renseigne sur l'école municipale de maréchallerie de Lyon. Les rédacteurs du mensuel lui accordent d'autant plus d'importance qu'il s'agit d'une création des instances syndicales de la profession. L'ensemble des données sur les questions fiscales, sur la comptabilité artisanale, sur le cours du bois ou plus simplement sur les réseaux de la convivialité de ces corporations sont des sources qu'aucun biais ne pourrait restituer. À travers les banquets annuels de la Saint-Éloi, les nécrologies ou les nouvelles des syndicats et coopératives de la périphérie de Lyon, *L'Artisan* tisse un lien fraternel entre quelques centaines de coopérateurs qui se connaissent tous.

⁹⁷ Les années mentionnées sont celles des séries conservées aux ADR sous la cote PER 864.

⁹⁸ Ibidem ADR cote PER 565.

⁹⁹ Arch. dép. Rhône, PER 1727/1 – 6 (1881- 1924).

L'Union du Sud-Est, journal agricole bi-mensuel coté PER 883/1 et 883/2 permet de suivre de 1928 à 1933 l'offre et la demande de chevaux dans les campagnes de la région lyonnaise grâce à une rubrique intéressante intitulée « vente de chevaux ».

Le monde associatif est représenté par la Société de protection des animaux. La revue de la SPA de Lyon, *Protection des animaux*¹⁰⁰, livre des informations très intéressantes. Outre les articles généraux, on trouve des séries de procès-verbaux qui condamnent les charretiers et cochers qui maltraitent leurs chevaux.

B – Les revues et hebdomadaires de la périphérie

L'Écho de Vienne et de la région, Journal politique, littéraire, d'Annonces judiciaires et commerciales. 1895-1902.

Carillon hebdomadaire publié à Bourg (1912-1914)

Bulletin de la Société de géographie de l'Ain, imprimerie du Courrier de l'Ain, 1882-1903.

Les Alpes pittoresques, historiques, artistiques et littéraires : la vie mondaine, balnéaire et sportive ; revue illustrée paraissant le 15 et le 30 de chaque mois.

a – Les revues professionnelles agricoles ou artisanales de l'Ain

La Bresse agricole : organe du Comice et des organisations agricoles de l'arrondissement de Bourg.[s. n .], 1896-1901.

Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Bourg.

Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Trévoux (1897-1902).

Bulletin des syndicats agricoles de l'arrondissement de Bourg 1893, 1895-1896, 1903-1904/1937.

Bulletin des syndicats agricoles du département de l'Ain 1893, 1895-1896, 1906+

Agriculteurs de l'Ain (1925-1938), Archives départementales de l'Ain.

Bulletin du syndicat des éleveurs de chevaux de la circonscription d'Annecy, 1920, Arch. dép. Ain.

Journal d'agriculture, lettre et arts du département de l'Ain.

b – Les revues professionnelles agricoles ou artisanales de l'Isère

Le cultivateur progressiste, le journal agricole et viticole du Sud-Est : cote PER 498. Comporte des articles intéressants relatifs aux engrais et aux vidanges qui reviennent avec une grande régularité dans les livraisons de ce bi-hebdomadaire, les soins à donner aux chevaux, sur les cultures, l'avoine, les foins, etc

Almanach de l'Union du Sud-Est.

Annales des sciences physiques et naturelles, d'agriculture et d'industrie publiée par la société d'agriculture de Lyon.

Le Sud-Est, bulletin du conseil départemental d'agriculture et des associations agricoles du département de l'Isère.

3 – Annonces commerciales et publications judiciaires

Ces titres sont très longs à consulter et c'est essentiellement en identifiant des rubriques comme les annonces qu'il est possible de trouver des informations intéressantes notamment les ventes de fonds de commerce

¹⁰⁰ ADR cote 748, 1911-1914, numéros 46 à 61.

La publicité commerciale, journal politique et littéraire paraissant les samedi. Exemple de vente d'un fonds de commerce, annonce du 20 août 1881 N°13 : « À céder à Lyon, le meilleur et le plus important fonds de marchand de lait 1500 litres / Jour ; 3 voitures et 2 chevaux ».

Les Petites Affiches lyonnaises, bi-hebdomadaire.

Le courrier du commerce

Le Moniteur judiciaire de Lyon, organe des tribunaux et des annonces légales, feuille du ressort de la cour d'Appel de Lyon.

II – Les annuaires

1 – Ain

Annuaire de l'Ain 1800-1960 (indicateur Fournier)

2 – Isère

Grand annuaire commercial, industriel, agricole et administratif du département de l'Isère, Grenoble, Alexandre Gratier, libraire-éditeur, 1891, 404 pages.

3 – Rhône

Deux annuaires complémentaires permettent de retrouver les habitants de la ville, la liste des commerçants et des industriels par professions :

Indicateur lyonnais Henri : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône, publié sous la direction de F. Guy 1896-1939. Collection de la bibliothèque municipale de Lyon Part-Dieu : 1896 ; 1898-1900 ; 1904 ; 1906 ; 1910 ; 1912 ; 1915-1921 ; 1923-24 ; 1926 ; 1928 ; 1931 ; 1933 ; 1935-1936 ; 1939.

Indicateur Fournier Annuaire général du commerce de Lyon et et du département du Rhône, administratif, commercial, industriel et statistique de la ville de Lyon et du département. Publié sous la direction de Léon Fournier Collection de la bibliothèque municipale de Lyon la Part-Dieu : 1902-03 ; 1904 ; 1906-1908 ; 1930 ; 1932 ; 1934.

Tout Lyon annuaire : collection de la bibliothèque municipale de Lyon, Part-Dieu : 1905-1910, 13, 1916, 1923-1924, 1926-1927, 1929-1930, 1932-1934, 1936-1939. Cote : 950886.

III – Les publications périodiques de la municipalité de Lyon

1 - Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon

Ces documents, cotés 400065 aux Archives municipales de Lyon s'avèrent particulièrement importants par la richesse des informations qu'ils recèlent. Ils couvrent la période 1880-1913. Une brève analyse introduit généralement les données traitées sous forme de tableaux. En ce qui concerne le cheptel équin, ces données fournissent deux grandes catégories d'informations.

Ils comportent d'une part les résultats des deux inspections générales des chevaux employés au service des voitures publiques. Ces résultats publiés chaque année portent sur les données suivantes :

- La répartition des effectifs équins par type d'exploitation : compagnie des tramways, diligences, omnibus d'hôtel, grande remise, petits maîtres, etc. ;

- La répartition des effectifs d'après l'état physique du cheptel. Les chevaux sont classés dans un certain nombre de catégories.

- Le nombre des procès-verbaux dressés par le service des voitures publiques ainsi que les mesures disciplinaires prises contre les cochers (dont les retraits de permis de conduire).

D'autre part, cette source d'information présente le produit de la contribution sur les chevaux et les voitures, pour l'ensemble des perceptions lyonnaises. Ainsi, elle sert de relais à l'état du montant des rôles, documents qui ne sont plus disponibles après 1899. Elle autorise

par ailleurs l'exploitation des données de la taxe municipale sur les chevaux dont les rôles nominatifs n'existent qu'à partir de 1927. Ainsi de 1901 à 1913, cette source permet de connaître, avec une assez grande précision, les résultats financiers de la taxe municipale puisqu'est connue une partie du cheptel et le nombre exact des automobiles à 2 et à plus de 2 places pour chaque arrondissement.

2 – Le bulletin municipal officiel

Le BMO recense toute l'activité administrative de la commune de Lyon. Il répercute bien entendu toutes les lois, les décrets et les innombrables arrêtés municipaux pris par le maire de Lyon. Il n'est pas possible de les répertorier. Ils relèvent des grandes questions que pose la présence des animaux en milieu urbain : de la circulation sur la voie publique à la boucherie chevaline, les sujets concernant les chevaux en tout ou en partie sont extrêmement nombreux.

Section III – Les sources iconographiques

I – Les plans

Les plans parcellaires de la ville de Lyon constituent une source essentielle pour appréhender l'espace urbain. « Ces plans parcellaires représentent les principaux objets urbains : bordures de trottoirs, fontaines, candélabres, kiosques, bancs ... Les immeubles portent l'indication de leur numérotage sur la voie publique et celle du nom de leurs propriétaires ».

1 – sous-série 4 S. Plan parcellaire au 1/500°

La Ville de Lyon a fait lever et dessiner par des géomètres privés de 1861 à 1970 des plans parcellaires au 500° sous la direction du service de la Voirie. L'ensemble du territoire de la ville est ainsi divisé en 604 rectangles correspondant chacun à une étendue de territoire de 15 ha. Pour chaque partie de territoire, plusieurs plans ont été établis à des dates différentes (en moyenne 4 à 5 plans).

2 – sous-série 5 S. Plan parcellaire au 1/2000°

La Ville a décidé en 1887 l'établissement d'un plan au 2000° en 34 secteurs. Chaque feuille correspond à un territoire de 240 ha, elle est obtenue par la réduction au pantographe du plan au 1/500°. Les minutes et tirages mis à jour de 1910 à 1983 représentent 245 planches. Chaque secteur au 1/2000° contient 16 secteurs au 1/500°.

L'ensemble de cette source est disponible en ligne : http://www.archives-lyon.fr/archives/sections/fr/archives_en_ligne/le_territoire/cartes_et_plans/

II – Cartes postales et photographies et dessins

1 – Les cartes postales

Les archives départementales comptent un fonds de plus de 8000 cartes postales consacrées à Lyon. Une centaine de cartes postales relatives à des cérémonies, à des scènes de rue, les ponts, les marchés, notamment le marché de Charbaras ont pu être exploitées dans le cadre de notre recherche.

2 – Les plaques de verre photographiques

Instrument de recherche :

- Fragile mémoire : catalogue illustré des clichés sur verre (sous-série 3 Ph, 10 PH, 38 Ph). « Ces plaques de verre (environ 2000) proviennent principalement des services municipaux en charge de l'urbanisme et des bâtiments communaux mais aussi des transports en commun

lyonnais ; ils couvrent une large période, du Second Empire à la fin des années 1940 ». Un certain nombre de lots de photographies intéressent notre recherche :

- Fonds du Journal *La vie française* : sous-série 10 PH. Cérémonies militaires, caserne de la Part-Dieu. [10 PH 114 – 10 PH 147], courses à Lyon [de 10 PH 73 à 10 PH 113-147] négatifs), quais de Lyon, scènes des rues de Lyon.
- Fonds Edmond Pernet 8PH/1-8PH/5756. Le fonds compte environ 2500 clichés sur verre et sur film souple. Le fonds est en partie formé de clichés E. Poix du début du siècle.
- Fonds de la société lyonnaise des transports en commun : sous-série 38 PH.

3 – Autres fonds municipaux, hors archives municipales : Le fonds Sylvestre de la Bibliothèque municipale de Lyon

« Le fonds de la maison Jules Sylvestre renferme quelques 4700 photographies dont 3900 négatifs sur plaque de verre. Acquis sur le marché lyonnais entre 1976 et 1984 auprès du collectionneur Guy Borgé (1925-2013), ces vues illustrent donc plus d'un siècle de vie lyonnaise. Sous de nombreux aspects, en dehors de leur caractère anecdotique, esthétique ou de leur charme "retro", elles intéresseront les historiens et, au delà, toute personne étudiant l'histoire sociale, l'architecture ou l'urbanisme de notre cité »¹⁰¹.

III – Les publicités commerciales

Les dossiers relatifs à l'administration urbaine comportent un très grand nombre de documents qui émanent des entreprises dans le cadre de leur correspondance avec les différents services de la ville. Dans le cadre de leurs soumissions aux marchés publics, les entreprises de toute nature produisent des devis, des brochures, des plans et de la documentation technique. La trilogie des hommes du cheval est très largement concernée par cette source.

1 – En-têtes de correspondances commerciales

C'est l'ensemble le plus intéressant parce qu'il s'agit d'une source qui comporte des informations plus précises que celles qu'offrent les annuaires. Les artisans de la trilogie détaillent leurs productions en spécifiant leurs spécialités. Ils font également état de la chronologie de l'entreprise (successeur de) et n'omettent jamais de préciser leurs clients attirés ou les distinctions professionnelles obtenues aux expositions. La série la plus complète de ces entêtes concerne la bourrellerie.

2 – La documentation technique

Les dossiers relatifs aux soumissions de marchés publics comportent des devis et des factures. Ils recèlent souvent des plans, des brochures et les prix qui les accompagnent. Les dossiers traités par le service des transports ou de la voirie comportent des plans ou des photographies de véhicules hippomobiles standard comme les tombereaux ou des véhicules dotés de mécanismes plus sophistiqués notamment pour le ramassage des ordures ménagères.

Section IV Les sources orales

Enregistrement sur cassettes audio. Les entretiens sont classés par profession et par ordre chronologique.

I – Les professionnels du cheval

1 – Les maréchaux-ferrants

¹⁰¹ http://numelyo.bm-lyon.fr/BML:BML_01PRA01001COLJSYLVESTRE

- 1) MARMONIER, 3 décembre 1983. Salagnon (Isère).
- 2) Francis SECOND, 16 et 25 février 1984. Saint-Forgeux (Rhône). †
- 3) Albert COTTAREL, 7 mars 1984. Saint-Didier-au-Mont-d'Or (Rhône). †
- 4) Jean-Pierre DEGOUT, 17 juillet 1985, Sainte-Julie (Ain). †
- 5) Marcel BRISON, 19 juillet 1985. Meximieux (Ain). †
- 6) Marcel GABIER †, 14 août 1986 ; 20 août 1998 frère de Marcel. Revel-Tourdan (Isère).
- 7) Joseph REYNAUD, 3 mars 1987, compagnon maréchal-ferrant. Épinouze (Isère). †
- 8) FERNAND, 4 mars 1987. Brindas (Rhône).
- 9) Charles-Joseph RÉVÉRAND, 24 juillet 1998, Saint-Quentin-Fallavier (Isère).
- 10) Jacques GAUCHON, 18 novembre 1998. Heyrieux (Isère).
- 11) Johanny ALLÈGRE, 25 novembre 1998. Clonas-sur-Varèze (Isère).
- 12) Gaston CANEL, 6 janvier 1999. Artas (Isère).
- 13) Lucien BILLARD, 27 janvier 1999. Culin (Isère).
- 14) Joseph VIAL, 10 février 1999. Champier (Isère).
- 15) Auguste BOURGUIGNON, 13 février 1999. La Détourbe (Isère).

2 – Les charrons

- 1) Pierre MORLON, 22 octobre 1997, La Chèvre (Rhône). †
- 2) Charles PERRET, 14 novembre 1998, Saint-Marcel-l'Éclairé (Rhône).
- 3) MARGERIAT, 26 août 1998. Saint-Romain-de-Surieu (Isère).
- 4) LHOPITAL, 4 novembre 1998. Saint-Didier-sur-Riverie (Rhône).
- 5) René FINET, 6, 19 janvier 1999 et 8 mars 2000. Auberives-sur-Varèze (Isère).
- 6) Louis DURET, 10 mars 1999. Saint-Georges-d'Espéranche (Isère).
- 7) Gustave CARCEL, 6 octobre 1999. Pisieu (Isère).

3 – Les bourreliers

- 1) Marius MAZILLIER, 30 décembre 1983, 7, 14 et 20 janvier 1984. Saint-Didier-sur-Chalaronne (Ain). †
- 2) Édouard ALLEGRE, 21 août 1998, La Chapelle-de-Surieu (Isère).
- 3) Gabriel VILLARD, 26 août, 23 septembre 1998 et 29 septembre 1999. Beaurepaire (Isère). †
- 4) CLOPIN, 3 mars 1999, Saint-Georges d'Espéranche (Isère).

4 – Les marchands de chevaux

- 1) Lucien ALLÈGRE, 2,6 et 9 septembre, 12 novembre 1983. marchand de chevaux et boucher chevalin Agnin (Isère). †
- 2) Victor BARRAL, 5 septembre 1983, marchand de chevaux et boucher chevalin, Agnin (?) †
- 3) Joannès CLUGNET, 10 décembre 1983. Misérieux (Ain). †
- 4) Raoul BERNARD, 26 septembre, 10 novembre 1984 ; 12 novembre 1997 ; 14 janvier 1998. Lyon. †
- 5) Louis AURAY, 8 décembre 1984. †

II – Les activités par secteurs d'activité

- 1) Marcel CHAMBERON, 16 février 1985, carrossier à Vaise, Lyon.
- 2) Marius CORDY, 14 janvier 1984, cocher au Cep Vermeil. Lyon. †
- 3) CAHUZAC, 4 avril 1984, entreprise de déménagements Paradi. Lyon.
- 4) Jean GIRARD, 11 avril 1984, marchand de charbon. Lyon. †

- 5) MAZA, 11 novembre 1985, camionneur. Lyon. †
- 6) Louis PLESSARD, 2 mars 1987, boucher chevalin à Vaise. Lyon.
- 7) Hubert CACHARD, 12 février 1999. Ancien directeur de la succursale lyonnaise de la Société des Glacières de Paris. Lyon.
- 8) Régis FOUILLIT, 17 mars 1999. Boucher chevalin. Lyon.
- 9) Jean AMIET, 6 février 2001, cocher, Caluire-et-Cuire (Rhône).

III – Équitation et courses

- 1) Louis LARGERON, 25 janvier 1984. Écuyer à l'Association lyonnaise d'équitation puis entraîneur. Lyon. †
- 2) Jean Ladoux, 19 mai 1984. Ancien élève de l'Association lyonnaise d'équitation. Lyon. †
- 3) Mme H. PUVIS DE CHAVANNES, 22 juin 1999. Ancienne élève du manège Monneret, Lyon. †

IV – Les agriculteurs

- 1) Jean POULARD, 13 février 1984. Président de la Mutuelle chevaline de Saint-Forgeux, Saint-Forgeux (Rhône). †
- 2) Francisque MILLOT, 24 novembre 1984. Versailleux (Ain). †
- 3) Georges SAINT-CYR, 21 octobre 1998. Éleveur et président de l'Association Patrimoine de la Dombes.
- 4) DOST, 29 décembre 1984. Thil (Ain). †
- 5) François PEYSSON, 7 juillet 2001, maraîcher à Vaulx-en-Velin (Rhône).
- 6) Maurice PERRIN, 8 juillet 2001, maraîcher à Vaulx-en-Velin (Rhône).
- 7) Albert CROZY, 22 octobre 2001, maraîcher à Vaulx-en-Velin (Rhône).
- 8) Marcel RAMBON, 14 février 2002, maraîcher à Vaulx-en-Velin (Rhône).

III - Bibliographie

Section I – Les hommes et les chevaux : articles, ouvrages généraux et colloques

I – Méthodologie

Bernard VOGLER [Dir.], *Les Actes notariés : source de l'Histoire sociale, XVI^e-XIX^e siècles : actes du Colloque de Strasbourg, mars 1978*, Strasbourg, Centre de recherches régionales et rhénanes, Librairie ISTRAS, 1979, 347 pages.

Michel AUGÉ-LARIBÉ, « Les statistiques agricoles », *Annales de géographie*, année 1945, vol. 45, N°294, pp. 81-92.

Jean-Paul ARON, Paul DUMONT, Emmanuel LEROY-LADURIE, *Anthropologie du conscrit français d'après les comptes numériques et sommaires du recrutement de l'armée (1819-1826)*, présentation cartographique, Paris et La Haye, Mouton 1972, 263 pages.

Pierre BOURDIEU, « L'illusion biographique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1986, volume 62-63, pp. 69-72.

Adolphe CHAUVEAU, *Impôts sur les chevaux et voitures* (loi du 2 juillet 1862), Paris, J. Lemer, Paris, 1863, 95 pages.

Abel CHATELAIN, « La valeur des recensements de la population française au XIX^e siècle », *Revue de géographie de Lyon*, 1954, volume 29, N°29/4, pp. 273-280.

Pierre CORNU, Jean-Luc MAYAUD, « Gens de la terre, la France rurale 1880-1940 », Paris, *Ruralia*, 14/2004, mis en ligne le 23 janvier 2005, consulté le 02 septembre 2016 ; URL : <http://ruralia.revues.org>. Org 996.

Quentin DELUERMOZ et François JARRIGE, « Introduction. Écrire l'histoire avec les animaux », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, N°54, 2017, pp. 15-29.

Florence DESCAMPS, *L'historien, l'archiviste et le magnétophone, de la constitution de la source orale à son exploitation*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 2005, 888 pages.

J.- B. DUVERGIER, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État (1788-1824)*, Paris, Guyot et Scribe, 1837, 645 pages.

Arlette FARGE, *Le goût de l'archive*, Paris, Le Seuil, 1989, 156 pages.

Bernard GALAND [Dir.], *Les sources de l'histoire du cheval dans les archives publiques françaises*, Paris, Archives nationales, 1993, 184 pages.

Gilbert GARRIER, « Les enquêtes agricoles du XIX^e siècle : une source contestée », Richard Gasco, Pierre Léon [dir.], *Rencontres franco-suissees d'histoire économique et sociale, Cahiers d'histoire*, tome 12, N° 1-2, 1967, pp. 14-22.

Eugène GAYOT, *Atlas statistique de la production des chevaux en France*, Paris, Pierre Dupont, 1850, 58 pages.

Marc JAMPY, « Création d'une presse de loisirs par des pionniers des classes moyennes, Lyon 1870-1914 », *Cahiers d'histoire*, tome 46, N°1-2001, pp. 61-81.

Nicolas Pierre Félix LAMBERT, H.M. DESLIGNIÈRES, *Veillées d'un vieux répartiteur de campagne ou Petit code rural des contributions directes*, Paris A ; Sagnier, 1868, 270 pages.

Henri MORGAN, *Les réquisitions militaires, commentaires de la loi du 3 juillet 1877 et du règlement administratif du 2 août 1877*, Paris, Berger Levrault, 1896, VII-642 pages.

Paul-André ROSENTAL, *Les sentiers invisibles. Espaces, familles et migrations dans la France du XIX^e siècle*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1999, 257 pages.

Lucien TIRONE, Michèle JOANNON, « Pour une approche didactique de la géographie », *Méditerranée*, numéro hors-série, 1988, 87 pages.

II – Ouvrages généraux

Daniel BALDIN, *Histoire des animaux domestiques, XIX^e – XX^e siècles*, Paris, Seuil, 2014, 382 pages.

Éric BARATAY, *Et l'homme créa l'animal*, Paris, Odile Jacob, 2003, 376 pages.

Alexandre BLAINEAU, *Le cheval de guerre en Grèce ancienne*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, 352 pages.

Émilie BLAISE, *Économie animale et gestion des troupeaux au Néolithique final en Provence : approche archéozoologique et contribution des analyses isotopiques de l'émail dentaire*, thèse de doctorat soutenue à l'université d'Aix-Marseille I Université de Provence, UFR Civilisations et Humanités, 3 volumes, 902 f°.

Ghislaine BOUCHET, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Mémoires et documents de l'École des Chartes, N°37, Genève/Paris, Librairie Droz, 1993, 410 pages, p.49.

Giusseppe Aureliano Carlo BOSSI, *Statistique générale de la France : département de l'Ain*, Paris, Testu, 1808, 720 pages.

Robert DELORT, *Les animaux ont une histoire*, Paris, Éditions du Seuil, 1984, 391 pages.

Jean-Pierre DIGARD, *Le cheval force de l'homme*, Paris, Gallimard Découvertes, 1994, 160 pages.

Jean-Pierre DIGARD, *Une histoire du cheval : art, technique, société*, Arles, Actes Sud, 2004, 232 pages.

Jean-Pierre DIGARD, « Qu'ont à voir les sciences sociales avec le cheval »? *La Découverte Le Mouvement Social*, 2009/4, pp. 3-11.

Jean-Pierre DIGARD, « Le cheval, un animal domestique au destin exceptionnel », 303, 2009, N°107, pp. 12-17.

Jean –Pierre DIGARD, *Une épopée tribale en Iran. Les Bakthyâri*, Paris, CNRS éditions, coll. Bibliothèque de l'anthropologue, 2015, 428 pages.

École vétérinaire de Lyon, *Catalogue de la bibliothèque*, Lyon, Imprimerie A. Rey, 1937, 166 pages.

Charles DU HAYS, *Almanach des foires chevalines, indiquant l'époque, la composition des foires et marchés par départements et par races de chevaux*, Paris, Librairie E. Plon, Nourrit et Cie, 106 pages.

Alphonse GOBIN, *Traité de l'économie du Bétail*, Paris, Bouchard-Huzard, 1862, 2 volumes T1, 404 pages ; T2, 467 pages.

Éphrem HOÛEL, *Histoire du cheval chez tous les peuples de la terre depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours*, Paris Bureau du Journal des Haras, 1848, 606 pages.

Christian MAISONNEUVE, « Un cheval, des chevaux », 303, 2009, N° 107, pp. 20-24.

Jacques MULLIEZ *Les Chevaux du Royaume. Histoire de l'élevage du cheval et de la création des haras*, Montalba, 1983, 398 pages.

Clay McSHANE, *The Horse in the City, Living Machines in the Nineteenth Century*, The John Hopkins University Press, Baltimore, 242 pages, 2007.

François-René PICON, « le cheval dans le nouveau monde », Autre temps, autres lieux [Histoires culturelles], Mathieu ARNOUX, Gilles POSTEL-VINAY [Dir.] *Études rurales*, N°151-152, 1999, pp. 51-75.

Étienne PETITCLERC, « Ils ont blanchi sous le harnais », 303, 2009, N°107, pp. 76-83.

C.-A. PIÉTREMENT, « Note sur le cheval de Solutré », *Bulletins de la Société d'anthropologie de Paris*, IIe série, tome 9, 1874, pp. 689-698.

G. RENAUD, A. DULAC, *L'évolution industrielle et agricole depuis cent cinquante ans*, collection Histoire universelle du travail, Paris, Félix Alcan, 1912, 458 pages.

Daniel ROCHE [dir.], *Voitures chevaux et attelages*, Paris, Art équestre de Versailles, 2002, 366 pages.

Daniel ROCHE, *La culture équestre de l'Occident, XVI-XIX^e siècles, l'ombre du cheval tome I^{er} Le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008, 471 pages.

Daniel ROCHE, *La gloire et la puissance, Histoire de la culture équestre, XVI-XIX^e siècles*, Paris, Fayard, 2011, 488 pages.

Daniel ROCHE, *Connaissances et passions, Histoire de la culture équestre, XVI-XIX^e siècles*, Paris Fayard, 2015, 496 pages.

Paul VIGNERON, *Le cheval dans l'Antiquité gréco-romaine, des guerres médiques aux grandes invasions. Contribution à l'histoire des techniques*, Nancy, Berger-Levrault, 1968, 2 volumes, 340 et 105 pages.

III – Ouvrages collectifs

Begona AGUIRIANO et al., Aix-en-Provence, *Le cheval dans le monde médiéval*, Presses universitaires de Provence, 1992, 586 pages.

Eric BARATAY et Jean-Luc MAYAUD, «Un champ pour l'histoire : l'animal», dans Eric Baratay et Jean-Luc Mayaud [dir.], *L'animal domestique, XVI^e-XX^e siècles – Cahiers d'histoire*, tome 42, N° 3-4, 1997, pp.409-442.

Robert Henri BAUTIER, Anne-Marie BAUTIER, *Contribution à l'histoire du cheval au Moyen-Âge*, Paris, Bibliothèque nationale, 1980, 75 pages.

Christine JEZ, Bernard COUDURIER, Marion CRESSANT, Florence MÉA, Philippe PERRIER-CORNET, Emmanuel ROSSIER, *La filière équine française à l'horizon 2030, rapport du groupe de travail de la prospective équine*, INRA,-IFCE, octobre 2012, Versailles, éditions Quae, 2014, 158 pages.

Frédéric JIMÉNO, Dominique MASSOUNIE [dir.], *Le cheval à Paris*, Paris action artistique de la ville de Paris, 2006, 213 pages.

MAXIME L'HÉRITIER, Philippe DILLMANN, Paul BENOÎT, « Analyse métallographique de fers à cheval médiévaux. Mise au point et origine du métal », *Revue d'Archéométrie*, N°27, 2003, pp. 193-206.

Brigitte PRÉVOST, BERNARD RIBÉMONT [dir.], *Le cheval au Moyen-Âge, Paris, Paradigme*, 1994, 552 pages.

Daniel ROCHE [dir.], *Voitures, chevaux et attelages: du XVI^e au XIX^e siècle*, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, Paris, 2000, 366 pages.

Daniel ROCHE [dir.], *Le cheval et la guerre : du XV^e au XX^e siècle*, Association pour l'Académie d'art équestre de Versailles, Paris, 2002, 399 pages.

IV – Les colloques

Le Cheval en Normandie colloque du 21 au 24 octobre 1993 lors du 28e Congrès des sociétés Historiques et Archéologiques de Normandie à Mortagne-au-Perche (Orne). Philippe MANNEVILLE, Jean-Pierre de GENNES, *Le cheval en Normandie : actes du XXVIII^e congrès*, Caen, Musée de Normandie, 1996, 208 pages.

Communications :

René BRUNEAU : « Les sociétés de courses », pp. 119-126.

Jean-François DUPON-DANICAN, « Le cheval de chasse », pp. 141-152

Gabriel DÉSSERT, « L'élevage et les éleveurs de chevaux dans l'Orne sous le Second Empire », pp. 37-50.

Daniel FAUVEL, « Le cheval de trait dans le Pays de Caux occidental (fin XIX^e – début XX^e siècle) », pp. 69-78.

Pierre LARGESSE, « Le cheval dans l'industrie textile elbeuvienne : conséquences dans la ville », pp. 111-118.

Philippe MANNEVILLE, « Les chevaux en Seine-inférieure au XIX^e siècle », pp. 79-90

Joseph POUSSET, « Modernisation de la traction au cheval en agriculture », p. 207

Jacques SIMON, « Le cheval sportif au XIX^e siècle en Normandie ». pp. 127-140.

De Pégase à Jappeloup, cheval et société, Actes du festival d'histoire de la ville de Montbrison, Paris 1995, 506 pages.

Communications :

Bruno GALLAND, « Le cheval dans les archives », pp. 415-428.

Pierre GUILLAUME, « Succès et déboires de l'hippophagie à la Belle Époque » pp. 309-320.

Philippe GRANDCOIN « Autos, châteaux, chevaux : une trilogie de la distinction à la Belle Époque. Le cas de la Haute-Vienne », pp. 67-88.

Jean-Louis LIBOUREL, « Du carrosse au spider, les voitures hippomobiles dans la société du XVII au XIX^e siècle », pp. 89-100.

Hilda NELSON, « L'Amazone et L'Écuyère au XIX^e siècle », pp. 101-110.

Bertrand LANGLOIS, Luc de MONTAL, Pierre-André PONCET, « Essai sur l'histoire des concours de "modèle et allure" », pp. 147-162.

Lucette FONTAINE-BAYER, « Le chasse-marée de Picardie et ses chevaux sur les routes du poisson », pp. 183-200.

Jean LORCIN, « Le cheval dans les mines du bassin de la Loire : compagnon ou martyr ? », pp. 201-220.

Didier NOURRISSON, « Comment les Français se sont-ils mis à manger du cheval ? », pp. 297-308.

Le cheval et les loisirs, colloque organisé à Paris les 24, 25 et 26 septembre 2003 par le Collège de France, la fondation Singer-Polignac et l'Association pour l'Académie d'art

équestre de Versailles avec la participation des Haras nationaux et le soutien de la Société Hermès.

Communications :

Nicole de BLOMAC (chercheur à l'École des Hautes études en sciences sociales Paris), Les courses de galop en France, un loisir noble devenu enjeu politique.

Sylvie HAMEL (doctorante centre d'histoire des techniques-CNAM, Paris) « Les hippodromes : espaces, enjeux et techniques (XIXe-XXe siècles) ».

Gabrielle HOUBRE (Université Paris VII – Denis Diderot) « Les loisirs équestres d'Ernest Mollier : cirque, amateurisme et sociabilité à la Belle Époque ».

Michel PINÇON et Monique PINÇON-CHARLOT (CNRS), « Le cheval dans la chasse à courre en France ».

Compiègne et le cheval, Le cheval et la ville , 8^e colloque organisé les 3, 4 et 5 octobre 2008 à Compiègne par la Société historique de Compiègne sous la direction de Éric Georgin.

Le cheval et ses patrimoines, colloque de Tulle 15,16 et 17 juin 2011 organisé par le Conseil général de la Corrèze, le Ministère de la culture et de la communication, en partenariat avec l'Institut français du cheval, *In Situ, Revue des patrimoines*, N°18 (<http://insitu.revues.org/9542>), 2012.

Communications :

Coralie COUTANT, Pascal EVEN (Service interministériel des archives de France). « La sauvegarde du patrimoine écrit des haras : la politique des Archives de France ».

Arnaud DHERMY (Bibliothèque nationale de France). « Les ressources numériques de Gallica, actions de coopération numérique avec les institutions patrimoniales et documentaires »

Nathalie GIFFARD de la JAILLE (Musée de Saumur). Le patrimoine hippomobile dans les collections des Musées de France : le cas des voitures isolées dans les musées de province.

Yves KINOSSIAN (Archives départementales de Haute-Savoie). « Les haras dans la ville à Annecy : hier, aujourd'hui, demain (XIX^e – XX^e siècles) ».

Guillaume KOZUBSKI (chercheur en histoire des techniques et en patrimoine industriel). « Un travail en cours : le Guide de recherche sur l'histoire de la carrosserie en France, XVIII^e-XX^e siècle ».

Jean-Louis LIBOUREL (Conservateur général du patrimoine). « Le patrimoine hippomobile : état des lieux ».

Gersande PIERNAS (Archives nationales du monde du travail). Le cheval de travail dans les fonds des Archives nationales du monde du travail.

Damien RICHARD, (Archives nationales, Fontainebleau). « Acteurs locaux, vision centrale : les sources des haras conservées aux Archives nationales ».

Alain TALON (Archives départementales de la Manche). « Le patrimoine archivistique équin de la Manche : constitution du patrimoine documentaire, reconstitution du patrimoine archivistique ».

Les patrimoines de l'équitation française, colloque national de Saumur, 7,8 et 9 décembre 2011, organisé par l'Institut français du cheval et de l'équitation en partenariat avec la ville de Saumur, le Conseil général du Maine-et-Loire et le ministère de la Culture et de la Communication.

Communications :

Sophie CUEILLE (Inventaire du patrimoine culturel – Région Île-de-France), « Le cheval de course en Île-de-France : une présence architecturale et paysagère ».

Bernard DENIS (École vétérinaire de Nantes), « Les races de chevaux en France au XVIII^e siècle ».

Corinne DOUCET (Docteur en Histoire contemporaine), « Le point sur l'inventaire en cours des manèges français du XVI^e au XX^e siècle ».

Équidés et bovidés de la Méditerranée antique, colloque d'Arles, 26, 27 et 28 avril 2012, organisé par Armelle GARDEISEN (Archéologie des Sociétés Méditerranéennes / UMR 5140), Christophe CHANDEZON (CRISES/EA 4424), l'Université Paul-Valéry de Montpellier, le CNRS et la Maison des Sciences de l'Homme de Montpellier.

Le cheval en images. Art et société, colloque national à la Bibliothèque nationale de France les 26 et 27 septembre 2013, organisé par la Direction générale des patrimoines et le Centre de recherche du château de Versailles, avec le concours de l'Institut national du patrimoine, de la Bibliothèque nationale de France et de l'Institut français du cheval et de l'équitation, Esthua, Université d'Angers, IFCE, Mondes du tourisme, juin 2015, hors série,

Communications :

Jean-Louis LIBOUREL (Conservateur du patrimoine), « Les pratiques équestres des élites à travers les représentations de chevaux attelés depuis la fin du XVIII^e siècle ».

Gene TAMPEST (Doctorante), « L'acier, le sang, la paille : le cheval de guerre moderne et ses représentations dans la Grande Guerre ».

Les chevaux : de l'imaginaire universel aux enjeux prospectifs pour les territoires, colloque du Centre culturel international de Cerisy, 17-22 mai 2014 ;

Le patrimoine du cheval au travail, colloque d'Alençon, les 18 et 20 juin 2014 organisé par le Conseil général de l'Orne. le Ministère de la culture et de la communication, en partenariat avec l'Institut français du cheval et de l'équitation et l'association Haras du Pin Tourisme. *In Situ, Revue des patrimoines*, N°27, <https://insitu.revues.org/11901>.

Communications :

Pierre COFTIER, Hélène BONNAMY et Philippe BERNOUIS, « Chevaux d'industrie en Basse-Normandie : les exemples des houillères et des tuileries-briqueteries ».

Virginie DEBRABANT, Le cheval de la fosse au musée : l'exemple du Centre historique minier.

Agnès MANEHAUT (Conservateur des Bibliothèques, Université de Nantes) « Chevaux de travail du XIX^e siècle : à la recherche des éleveurs de l'Orne ».

Amandine SOUVRE (Archiviste paléographe) « Catégories équines : la race et le type ».

Sylvie TERMIGNON (Conservateur délégué des antiquités et objets d'art (Gironde). Responsable du musée de la Voiture à cheval) « Une découverte majeure en Gironde, le fonds du carrossier Bellion, archives et matériels ».

François VALLAT, « Pathologie oubliées des chevaux de labour 1800-1918. L'apport des sources écrites et des collections anatomiques de l'école vétérinaire d'Alfort ».

Cheval et Normandie, colloque de Saint-Lô les 4, 5 et 6 septembre 2014 organisé par la Société d'archéologie et d'histoire du département de la Manche, histoire patrimoine et héritages.

Communications :

Philippe de QUATREBARBES (Ingénieur général honoraire des Ponts, des Eaux et des Forêts ; ancien directeur des Haras) « La question des haras sous les régimes successifs du XIX^e siècle ».

Bernard BODINIER (Université de Rouen, Société d'Études Diverses de Louviers), « Du dépôt de remonte du Bec-Helloin (début XIX^e siècle) à la création des sociétés de courses des années 1880 : un siècle d'amélioration de la race chevaline dans l'Eure ».

Catherine BOROT-ALCANTARA (Conservatrice directrice de la Médiathèque Charles de la Morandière, Granville) « L'élevage du cheval de guerre (1870-1914) en Normandie : le cheval normand, un bon cheval de guerre ? »

George-Robert BOTTIN, (Société d'Archéologie et d'Histoire de la Manche), « Dénombrer les chevaux dans la Manche (XIX^e-XX^e siècles) ».

Dominique FOUSSARD (Avocat à la Cour de Cassation) « L'anglo-normand dans l'Orne et le Pays d'Auge (1874-1914) ».

Alain TALON (Société d'Archéologie et d'histoire de la Manche) « Le Carrossier noir du Cotentin ou le goût exclusif pour le cheval noir, XVIII^e -1850 ».

Animaux dans la ville, de l'Antiquité à l'époque contemporaine, Journées de la Société Française d'Histoire Urbaine, 15 et 16 janvier 2015, École nationale vétérinaire d'Alfort.

Communications :

Christophe DEGUEURCE (École nationale vétérinaire d'Alfort) « La question de la ferrure des chevaux de travail à Paris au XVIII^e et XIX^e siècle ».

Laurent LOPEZ (Université de Paris IV Sorbonne) « Animaux et forces de l'ordre dans les villes françaises de la fin du XIX^e siècle ».

Cheval, tourisme et société, Actes du colloque international, Saumur 9, 10, 11 mai 2012, Espace-coll. Monde du tourisme, 2015, 228 pages.

Communications :

Sylvine PICKEL-CHEVALIER, Gwenaëlle GREFE, « Le cheval réinventé par la société des loisirs en Occident : une mythologie révolutionnée ? (XVIII^e-XXI^e siècles) ».

Céline VIAL, Roman LE VALLY, Alice WANNERROY, « Quand le cheval contribue au dynamisme des territoires : analyse de projets locaux innovants entrepris par des collectivités françaises ».

Maxime JULIEN, « Le spectacle des courses à Deauville (France) : composante de l'identité territoriale de la station balnéaire ».

Rhys EVANS, « Riding native Nordic breeds as cultural heritage development in Nordic countries Norway, Iceland, Scotland and Faroe Islands ».

Le cheval territorial, un nouveau modèle économique et social, le Lion d'Angers, 15-16 septembre 2016 Colloque équi-meeting organisé sous l'impulsion du Centre national de la fonction publique territoriale, l'Institut français du cheval et de l'équitation.

Section II – Les hommes et les chevaux, articles et ouvrages régionaux

I – Ain

Joseph BART, *Notice sur Notre-Dame de Bourg*, Lyon, Imprimerie Boitel, 1859, 108 pages.

Georges BOUVIER, *Balan, 120 ans de vie communale*, Montluel, Imprimerie Banderier, 1998, 216 pages.

Maurice BENMERGUI, *Dombes, d'hommes, d'oiseaux*, Charrette (38390) Édith et moi, 2011, 192 pages.

Georges CHABOT, *La Côtère orientale de la Dombes et l'influence de Lyon*, Paris, Les Presses modernes, 1927, 88 pages.

Edmond CHEVRIER, *Bourg et la Bresse*, Bourg, Impr. Dufourg, 1859, 86 pages.

P. CLER-GARÇON, « Bourg-en-Bresse, étude urbaine », *Les Études rhodaniennes*, 1933, N°9, pp. 161-224.

Armand DECOUR, *La vie autrefois dans un village du Bugey*, Mantes-la-Jolie, 1965, 27 pages.

Lucien GALLOIS, « La Dombes », *Annales de géographie*, Tome 1, 1892, N°2, pp. 121-131.

JACQUEMIN, JARRIN, A. MAGNIN, B. BERTHIER, J. CORCELLE, E. FOURNIER, A. MERLE, F. TARDY, *Géographie de l'Ain*, Bourg, Imprimerie centrale [puis] Imprimerie P. Hennequin, 1885-1912, 3 volumes, 470, 567, 344 pages.

M. de LABORDE, « Mémoire adressé à la Société hippique du département de l'Ain, réponse aux observations faites dans la séance du 4 avril 1864, à Châtillon-sur-Chalaronne », *Journal d'agriculture lettre et arts du département de l'Ain*, 1864, pp. 118-119.

Étienne LAGER, « La Dombes », *Bulletin de la Société de géographie de Lyon*, 1914, pp. 1-30.

Étienne MILLET, *Indicateur de Bourg-en-Bresse*, Imprimerie Milliet-Bottier, Bourg, 1859, 108 pages

Théodore OGIER, *La France par cantons et communes, département de l'Ain, arrondissement de Belley*, Lyon, chez l'auteur, date : 18.., 284 pages.

Marc-Antoine PUVIS, *Des étangs, de leur construction, de leur produit et de leur assèchement ; rapport de la commission d'enquête sur le dessèchement et l'assainissement de la partie insalubre du département de l'Ain*, Paris, Mme Huszard, 1844, 222 pages.

Agnès GONNET-PLANCHE, « Le voiturier », Émile RIMAUD, Anne RIMAUD [dir.] *Mémoire du pays de Dombes, histoire, usages et techniques aux XIX^e et XX^e siècles*, Châtillon-sur-Chalaronne, Conservation départementale du musée des pays de l'Ain, 1999, 169 pages.

Richard SCEAU, « La Côtière d'Ain », *Revue de géographie de Lyon*, vol 56, N°4, 1981, pp. 435-445.

II – Isère

Marcel BLANCHARD, « Contribution à l'étude de la formation du département de l'Isère », *Recueil des travaux de l'IGA*, t. 1, 1914, p. 349.

Pierre BARRAL, *Le département de l'Isère sous la Troisième République*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, Paris 1962, 597 pages.

Michelle BERGER, Madeleine COSTE, Roger COSTE, *Histoire des communes de l'Isère, 1. Arrondissement de Vienne*, Le Coteau (Loire) Horvath, 1987, 432 pages.

2. *L'arrondissement de La Tour-du-Pin*, Le Coteau (Loire) Horvath, 1987, 519 pages.

Paul BERNARD, « Un exemple d'industrie dispersée en milieu rural : deux vallées du Bas-Dauphiné : la Bièvre et le Liers », *Revue de géographie alpine*, tome 40, 1952, N°1, pp. 133-157.

Jean BOUDON, Henri ROUGIER [Dir.], *Histoire du Dauphiné*, tome I : Des pays et des hommes, Lyon, Horvath, 1992, 384 pages.

Jean BOUDON, Henri ROUGIER [Dir.], *Histoire du Dauphiné*, tome II : Le Dauphiné contemporain, Lyon, Horvath, 1992, 384 pages.

Pierre BOZON, « L'industrie du seuil de Rives (Bas-Dauphiné) », *Revue de géographie alpine*, volume 31, année 1943, N°2.

Robert FARABOZ, *Saint-Marcellin 1900, La vie de notre cité au début du siècle par les cartes postales*, Saint-Marcellin, édition à compte d'auteur, 1991, 315 pages.

Bernard JANIN, Denise BRIZARD, « La foire de Beaucroissant (Isère) en 1972 », *Revue de géographie alpine*, tome 62, année 1974, N°3, pp. 403-408.

Édmond MAIGNIEN, Louis ROYER, *Catalogue des livres et manuscrits du fonds dauphinois de la bibliothèque municipale de Grenoble*, Allier Frères, Grenoble 1906-1929, 6 tomes en 7 volumes.

Marius MORAND, « Statistique des métiers de tissage de soieries au service de la fabrique lyonnaise », *Recueil des travaux de l'institut de géographie alpine*, tome 4, 1916, N°3, pp. 311-328.

Joseph MOREL, Pascal CHAUVIN, *Artas, village du Bas-Dauphiné*, Bourgoin-Jallieu, Imprimerie Lefebvre, 1983, 465 pages.

Jean-Baptiste MOREAU, « L'industrie de la soierie dans le département de l'Isère », *Revue de géographie alpine*, tome 15, 1927, N°4 pp. 615-625.

Claude MULLER, Emma LOUIS, *L'Isère du souvenir : Grenoble et l'Isère de 1900 aux années folles*, Grenoble, Édition des Quatre Seigneurs, 1981, 215 pages.

François PERRIN-DULAC, *Description générale du département de l'Isère*, Grenoble, J. Allier, 1806, 360 pages.

François QUIVOGNE, *Les mille chevaux de Berne*, rapports de F. Quivogne, Berne, Imprimerie J. Allemann, 1871, 31 pages.

Friedrich von TSCHUDI, *Le monde des Alpes, ou description pittoresque des montagnes de la Suisse particulièrement des animaux qui la peuplent*, Bâle, éditeur H. Georg, 1870, XXIV-864 pages.

G. WERY, « Rapport sur la production des bestiaux en Suisse », *Annales de l'Institut agronomique : administration, enseignement et recherche*, 1883, pp. 141-212

III - Rhône

Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon et la région lyonnaise en 1906*, Lyon, Rey & Cie, 1906, 2 tomes, 664 pages.

Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon 1906-1926 : introduction historique, enseignement, mouvement artistique, littéraire et scientifique, la vie sociale, la production, la foire internationale de Lyon : congrès du 26-31 juillet 1926*, Lyon, imprimerie Rey, XXXI-607 pages.

Émile BAUMANN, *Lyon et le Lyonnais*, Paris, J. de Gigord, 1934, 181 pages.

Mathias BERNARD, « Les maires du canton de Vaugneray sous la III^e République », *Actes de la Journée 2001, Vaugneray et sa région*, Lyon, Union des Sociétés historiques du Rhône, 2002, 157 pages

Dominique BERTIN [Dir.], *Lyon de la Guillotière à Gerlan*, Lyon, Éditions lyonnaises d'Art et d'histoire, 2012, 223 pages.

Myriam BOYER, Delphine FAVRE, *Pourquoi pas Perrache*, collection Mémoire vive N°2 Lyon, Archives départementales du Rhône, 2002, 50 pages.

Odile BRUN-LECOMTE, *Petite histoire de Vaise*, Assurances mutuelles agricoles du Sud-Est, Lyon, Imprimerie Roudil, 1980, 44 pages.

C. CHÂTELET, *Statistique agricole et industrielle du canton de la Guillotière*, Lyon, Bajat, 1853, 47 pages.

Maurice CORBEL, *Vénissieux la rebelle*, Édition Cercle d'art, Paris, 1997, 271 pages.

Cécile COULON, François BONFRÉ, André BOUJOT, Micheline BRIEL et al., *Rillieux-la-Pape, d'hier à demain*. Lyon, édition X. Lejeune, 2002, 128 pages.

Engène de ROLLAND, D. CLOUZET, *Monographie de la ville de Lyon au début du XX^e siècle*, Lyon, A. Storck, 1904, 224 pages.

Charles DELFANTE, Jean PELLETIER, 1350-2030, Plans de Lyon, portraits d'une ville, Lyon, Éditions Stéphane Bachès, 2009, 159 pages.

Charles DELFANTE, Agnès DALLY-MARTIN, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, Éditions Lugd, 1994, 235 pages.

Exposition universelle internationale de 1900, *L'économie sociale et l'histoire du travail à Lyon : rapport édité par le Comité départemental du Rhône VIe section, Histoire du travail, VIIe section économie social et assistance*, Rey éditeur, 1900, 661 pages.

Jean LABASSE, Michel LAFERRÈRE, *La région lyonnaise*. Saint-Étienne, Alpes du Nord, Lyon. Paris, PUF, 1980, 160 pages.

André LATREILLE [Dir.], *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Toulouse, Privat, 1984, 515 pages + XXX.

René LEBEAU, *La région lyonnaise*, Paris, Flammarion, 1976, 303 pages.

J. L. A. LEPIN, *Monographie de Saint-Pierre-La Palud*, Lyon, imprimerie J. Vernay, 1911, 85 pages, p. 169.

Lyon à l'exposition universelle de 1889, Lyon, Édition Storck, 1891, 2 tomes,

Lyon et la région lyonnaise : études et documents publiés à l'occasion du XV^e congrès des sociétés françaises de géographie en 1894, Lyon, Société de géographie de Lyon, 1894, 150 pages.

Gilbert GARRIER [dir], « Vaise, vieux faubourg usinier », *Le Rhône et Lyon de la Préhistoire à nos jours*, Saint-Jean d'Angély, édit. Bordesoules, 1987, 425 pages,

Paul PIC, Justin GODART, *Le mouvement économique et social dans la région lyonnaise*, Lyon, A. Storck, 1902-1905, 2 volumes XXIV-318, 203 pages.

Groupe de Recherche et d'Étude de l'Histoire de Craponne, *Craponne et ses anciens métiers*, Saint-Martin-en-Haut, GREHC, Imprimerie des Monts du Lyonnais, 1985, 156 pages.

Groupe de Recherche et d'Étude de l'Histoire de Craponne, Craponne, *Le travail du blanchisseur autrefois*, Saint-Martin-en-Haut, GREHC, Imprimerie des Monts du Lyonnais, 2007, 42 pages.

A.-Sébastien KAUFFMANN, *Les bords de Saône, de Lyon à Chalon : histoire, beaux-arts, industrie, commerce*, Paris, Garnier frères, 1851, 352 pages.

Armand PERRIN, « Le Mont-d'Or et ses abords », *Les Études rhodaniennes*, année 1927, volume 3, N°1, pp. 55-74.

Baron Achille RAVERAT, *Autour de Lyon, excursions historiques, pittoresques et artistiques dans le Lyonnais, le Beaujolais, le Forez, La Dombes et le Dauphiné*, Imprimerie typographique C. Jaillet, 1865, 796 pages.

Georges RENDU, *Valsonne en 80 ans ou la grande mutation du XX^e siècle à l'échelle d'un village des Monts du Beaujolais*, Saint-Martin-en-Haut, Imprimerie des Monts du Lyonnais, 1987, 286 pages.

Félix RIVET, *Le quartier Perrache (1766-1946), étude d'histoire et de géographie urbaines*, Institut des études rhodaniennes de l'Université de Lyon, mémoires et documents N°6, Lyon, Audin, 1951, 126 pages + XLV planches.

Jean-Marie ROUSSET, *Nouvelle géographie du département du Rhône et de la région lyonnaise, Villefranche-en-Beaujolais*, Les Éditions du Cuvier, 1932, 148 pages.

Richard SCEAU, *Lyon et ses campagnes. Héritages historiques et mutations contemporaines*. Presses Universitaires de Lyon, 1995, 375 pages

François-André VARNET, *Géographie du département du Rhône*, Chez tous les libraires, Lyon, 1898, 446 pages.

Adolphe VACHET, *Glossaire des Gones de Lyon, d'après M. Toulemonde et les meilleurs auteurs du Gourguillon et de la Grand'Côte*, Lyon, Storck et Cie, 1907, 355 pages.

Section III – Annuaires, bottins et dictionnaires

I – Ouvrages généraux

Annuaire statistique, Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes, Office du travail, Statistique générale de la France, Paris Imprimerie nationale, 1901-1935.

Bibliographie de la France/Journal général de l'imprimerie et de la librairie, Bibliothèque nationale/ Journal général de la librairie et de l'imprimerie, Cercle de l'imprimerie/Bibliothèque nationale, Paris, Cercle de la Librairie, 1811-1971.

En ligne sur Gallica : 1878-1899 sauf 1893-1894-1896.

Bulletin de la Statistique générale de la France, Direction de la statistique générale, Paris, F. Alcan éditeur, 1911-1949.

CHARTON DE MEUR, Maurice FERRAND, *Dictionnaire de jurisprudence hippique*, Paris, Garnier Frères, 1891, 345 pages.

Code des steeple-chases et règlement de la société des Steeple-chases de France, Paris, s.n., 1909, 165 pages.

COCHET DE SAVIGNY, J. PERRÈVE, *Dictionnaire de la gendarmerie à l'usage des officiers, sous-officiers, brigadiers et gendarmes* (34^e édition), Paris, Léauté éditeur, 1883.

Direction de l'agriculture, *Statistique agricole de la France publiée par le ministère de l'agriculture Résultats généraux de l'enquête de 1929*, Paris, Imprimerie nationale, 1936, 803 pages.

Guide indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, Paris, éditions Chaix, 1880.

HUNGER, *Annuaire officiel des courses au trot, 1899, publié sous les auspices de la Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang*, Paris, Secrétariat général de la société, 12 rue, de l'Arcade, 1899, 1232 pages.

Pierre LAROUSSE, *Dictionnaire universel du XIX^e siècle*, Paris, Larousse, 1875, 16 volumes.

Ministère de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics. *Enquête agricole de 1872, 2^e série, Enquêtes départementales. 27 circonscription, Jura Loire, Rhône, Ain*, Paris, Imprimerie nationale, 1872, 722 pages.

Ministère de l'Agriculture, *Atlas de statistique agricole : résultats généraux des statistiques agricoles décennales de 1882 et 1892*, Paris, Imprimerie nationale, 1897, 8 pages.

Théophile de LAMATHIERE, *Panthéon de la Légion d'honneur*, Paris, Edit. E. Dentu, 1875-1911, 22 volumes.

Pandectes françaises : nouveau répertoire de doctrine, de législation et de jurisprudence, Paris, Chevalier-Marescque, 1909, 479 pages.

Adolphe ROBERT, Gaston COUGNY, *Dictionnaire des parlementaires français depuis le 1^{er} mai 1789 jusqu'au 1^{er} mai 1889*, Paris, Bourloton éditeur, 1889.

Jean JOLY, *Dictionnaire des parlementaires français; notices biographiques sur les ministres, députés et sénateurs français de 1889 à 1940*, Paris, PUF, 1960-1977, 8 volumes.

II – Les annuaires de courses

Il s'agit là d'une source absolument considérable, une parmi de nombreuses autres, qui échappent spontanément aux bibliographies parce qu'elle ne figure pas parmi les fonds d'archives ou les bibliothèques. Ce sont les bibles du parieur et ce simple constat l'a exclu de toute politique d'achat voué à la culture. Dédiés à une passion fort éloignée de la culture, ces ouvrages sont inexistant dans les bibliothèques et les périodiques conservés dans les archives à la seule exception, importante il est vrai, des fonds relevant de départements d'élevages ou de ceux ayant reçus les archives des dépôts d'étalons comme par exemple les archives départementales de la Manche¹⁰². Les acquisitions se justifient comme outils de travail pour les nombreux professionnels de la filière chevaline.

Les publications annuelles de ces ouvrages sont les plus intéressantes. Deux titres ont été utilisés :

Annuaire de la chronique du Turf : fondée en 1874, l'édition annuelle est vendue 5 francs. Il s'agit d'un petit volume (9 x13 cm) navigant entre in-12 et in-16, fort de 1500 à 1600 pages, il se glisse sans encombre dans une poche et permet très vite de situer les performances d'un cheval et l'environnement dans lequel il évolue. On imagine sans mal le grand nombre de cartes potentielles que la source autorise et les dynamiques hippiques qu'elle renferme en termes de fréquentations, de déplacements de chevaux et de créations d'hippodromes avec leurs aires d'attraction. Les volumes consultés sont ceux que nous possédons à titre personnel : 1895 -1908.

¹⁰² http://recherche-archives.vendee.fr/data/files/ad85.ligeo/pdf/inventaires/FRAD085_ETATDESFONDSBIBLIOTHEQUE_all.pdf?1347363607

HUNGER, *Annuaire officiel des courses au trot, 1899, publié sous les auspices de la Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang*, Paris, Secrétariat général de la société, 12 rue, de l'Arcade. Cet annuaire in-octavo n'est pas, comme le précédent, conçu pour être utilisé sur les champs de courses. Organe d'une société mère, la publication rend compte de son activité institutionnelle. La publication de l'annuaire se fait en 2 tomes qui comptent chacun environ 1200 pages :

1^{er} tome : des engagements officiels, des litiges de courses soumis à la société, des règlements ordonnant les courses de trot ou la liste des étalons classés trotteurs, etc.

2^{ème} tome : comptes-rendus des courses au trot classés par ordre chronologique. En 1899, la première réunion à Pau, le 15 janvier et la dernière au bois de Vincennes le 27 novembre. Pour chaque réunion sont détaillés : les conditions des épreuves, les chevaux engagés, leur classement et les incidents de courses survenus.

Les volumes consultés sont ceux que nous possédons personnellement : 1898-1901.

III – Ouvrages régionaux

1 – Ain

Dominique SAINT-PIERRE, *Dictionnaire des hommes et des femmes politiques de l'Ain de 1789 à 2011*, Bourg, Munier-Gilbert. 2011, 2^e édition, 1135 pages.

Jacques POMMEROL, *Dictionnaire du département de l'Ain*, Marseille, Laffitte, 1980, réimpression en fac-similé de l'édition de Bourg, 1907, imprimerie du Courrier de l'Ain, 630 pages.

Guy BRUNET, Danièle ROSSET, *Paroisses et communes de France, dictionnaire d'histoire administrative et démographique, Ain*, Paris, Édition du CNRS, 1978, 578 pages.

Guy BRUNET, Paul PERCEVEAUX, Louis TRENARD, *Histoire des communes de l'Ain, La Dombes*, Éditions Horvath, Le Coteau, 1983, 509 pages.

2 – Isère

Jacques BERRIAT SAINT-PIRIX, *Annuaire statistique, ou almanach général du département de l'Isère, pour l'an X de la République française*, Grenoble, Allier, 191 pages. (extrait d'un discours du préfet sur le Haras).

Émile GUEYMARD, Jean-Joseph-Antoine PILOT de THOREY, Albin GRAS, *Statistique générale du département de l'Isère*, Grenoble, Allier 1844-1847, 2 volumes, 4 tomes : tome I, 998 pages ; tome II, 356 pages ; tome III 641 pages ; tome IV, 701 pages + appendice aux tomes I & II population et administration, 186 pages.

Casimir FAURE, *Annuaire officiel du département de l'Isère*, Grenoble 1861-1874, Allier père et fils.

Félix CROZET, *Description topographique, historique et statistique des cantons formant le département de l'Isère et des communes qui en dépendent*, Grenoble, Prudhomme, 1869-1870, 3 volumes.

Isère : dictionnaire biographique et album, Paris, Librairie Flammarion Néaumont, 1906, 1094 pages.

Bernard BONNIN, René FAVIER, Jean-Pierre MEYNIAC et Brigitte TODESCO, *Paroisses et communes de France, dictionnaire d'histoire administrative et démographique, Isère*, Paris, Édition du CNRS, 1983, 715 pages.

3 – Rhône et Loire

Guide Bleu des visiteurs à travers l'exposition de Lyon, Lyon, Agence V. Fournier, 1894, 167 pages.

Eugène de ROLLAND, *Dictionnaire illustré des communes du département du Rhône*, Lyon, Dizain Storck, 1901, 2 tomes, 627 pages.

Monographie des communes de l'arrondissement de Montbrison, Montbrison, Faure, Saint-Étienne, 1902, 355 pages.

Rhône : dictionnaire annuaire et album, collection Les dictionnaires départementaux, Paris, Henri Jouve, 1899, 2 volumes.

Maurice GARDEN, Christine BRONNERT, Brigitte CHAPPÉ, *Paroisses et communes de France, dictionnaire d'histoire administrative et démographique, Rhône*, Paris, Édition du CNRS, 1978, 578 pages.

Patrice BÉGHAIN, Bruno BENOÎT, Gérard CORNELOUP, Bruno THÉVENON, *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Éditions Stéphane Bachès, 2009, 1504 pages.

Gilbert GARDES [dir.], *Grande encyclopédie du Forez et des communes de la Loire, la vallée du GIER – le Pilat*, Roanne, éditions Horvath, 1986, 434 pages.

Section IV – Élevage, cheptel

I – Ouvrages généraux

André ALIX, « Les foires : étude géographique », *La Géographie*, tome XXXIX, 1923, pp. 521-563.

André ALIX, *Un pays de haute montagne. L'oisans, étude géographique*, Paris, Armand Colin, 1929, XXVI+718 pages.

Eugène ALIX, *Le cheval : extérieur, régions, pied, proportions, aplombs, allures, âge, aptitudes... etc., structure et fonctions..., races, origine, divisions, caractères, production et amélioration*, J.-B. BAILLIÈRE, Paris, 1886, 703 pages. Types de chevaux cavalerie.

Philippe ARBOS, *La vie pastorale dans les Alpes françaises, Étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 1922, 718 pages.

Éric BARATAY, *Bêtes de somme, des animaux au service des hommes*, Paris, Seuil, Point histoire, 2011, 144 pages.

Éric BARATAY, *Le point de vue animal, une autre version de l'histoire, Paris l'Univers historique*, 2012, 400 pages.

J. BELLOMET, « De l'influence des terrains sur la production des animaux », *Bulletin de la Société d'agriculture et d'horticulture de Chalon-sur-Saône*, 15 avril 1863, N° 13, pp. 18-20.

Gut BIDAULT, « La sélection des chevaux de demi-sang en France : la naissances des courses au trot et les origines du saut d'obstacle, histoire des compétitions équestres et des courses », *Ethnozootechnie*, 2007, N°82, pp. 169-186.

Édouard BOCHER, *Loi organique 1874, haras, Ministère de l'agriculture et du commerce*, Paris, Imprimerie nationale, 1874, 300 pages.

Georges BONNEFOND, *Encyclopédie agricole : élevage et dressage du cheval*, Paris, J.-B. Baillière, 3^e édition, 1925, 428 pages.

Pierre-Aristide-Adolphe LEFOUR, *Le cheval, l'âne et le mulet : extérieur, race, élevage, entretien, utilisation, équitation*, Paris, Librairie agricole, 1878,

René DAUVRAY, *Chevaux de culture, ânes, mulets*, Paris, Édition Rustica, 1940, 157 pages.

Paul DECHAMBE, *Traité de zootechnie. Tome II Les Équidés*, Paris, Charles Amat, Asselin & Houzeau, 1912, 494 pages.

Marie-Aimery de COMMINGES, *Le cheval de selle en France*, Paris Le Goupy, 1898, 191 pages.

Maurice de GASTÉ, *Le modèle et les allures*, Saumur J.-B. Robert, 214 pages

Achille de MONTENDRE, *Des institutions hippiques et de l'élève du cheval dans les principaux États de l'Europe*, Paris, Imprimerie Amédée Saintin, 1844, 1 volume, 240 pages.

Christophe de la MORICIÈRE, *Rapport sur les travaux de la session de 1850, Conseil supérieur des Haras, Imprimerie nationale, 1859, 307 pages.*

L. de PRAYE, « La protection du cheval français », *Rustica, revue universelle de la campagne*, 8 janvier 1933.

Guy de SALLIER-DUPIN, « Le Cheval chez les Bretons de la Grande Guerre à nos jours », *Association bretonne et Union régionaliste bretonne, Actes du 127^e Congrès*, 2001, pp. 519-547.

Charles de SOURDEVAL, « L'étoffe et le sang », *Annales de la Société d'agriculture, de sciences, d'arts et de belles-lettres d'Indre-et-Loire*, tome 29, 1849, pp. 107-126.

Paul DIFFLOTH, *Zootchnie : les races chevalines*, Paris, Baillière, 1908, 467 pages.

P. DESCHAMBRE, H. ROSSIGNOL, *La production chevaline en France*, rapport présenté au congrès national vétérinaire 1906, Lyon, Imprimerie R. Schneider, 160 pages.

George FIEMING, *Comment choisir et soigner son cheval*, P. Roger et Cie, Paris, XI-243 pages.

Daniel FAUCHER, « la plaine de Valence » (Bas-Dauphiné), *Annales de géographie*, tome 23, année 1914, N° 128, pp. 127-150.

Daniel FAUCHER, « Chronique de géographie drômoise », *Bulletin de la Société d'archéologie et de statistique de la Drôme*, 1920 série 2, tome 54, pp. 322-341.

Paul FOURNIER (ORMONDE), *Le demi-sang trotteur et galopeur : théories générales, élevage, entraînement, alimentation*, Paris, L. Laveur, 1907, XII- 339 pages.

Société hippique française, *Le cheval de demi-sang français : Charolais, Forez, Berry et Dombes*, Paris, Adolphe Le Goupy, 1928, 94 pages.

E.-C. FRAISSE, *Le cheval*, Paris, Librairie Hachette, 1927, 268 pages.

Armand FRÉMOND, *L'élevage en Normandie*, Presses universitaires de Caen, 1968, Volume II, 322 pages, Chapitre premier. Les marchés des animaux d'Élite et des Élevages Secondaires, pp. 13-64.

Eugène GAYOT, *La France chevaline*, Paris, Vve Bouchard-Husard, 1848-1850, 3 volumes.

Eugène GAYOT, *Atlas statistique de la production des chevaux en France ; documents pour servir à l'histoire naturelle des races chevalines du pays*, Paris, Imprimerie administrative de Paul Dupont, 1850, 58 pages, cartes et plans.

Eugène GAYOT, « Mémoire sur la nécessité de développer l'industrie étalonnière en France », Étienne Damourette [Gérant], *Congrès de la Société des agriculteurs de France tenu à Châteauroux les 6, 8, 9 mai 1874*, Châteauroux, Imprimerie Migné, 1876, X-415 pages.

Pierre GUTKNECHT, « Contribution à l'étude de l'élevage dans le Sundgau. Le commerce des chevaux », *Annuaire de la Société historique du Sundgau*, 1997, pp. 101-108

Jean-Baptiste HUZARD, *Instruction sur l'amélioration des chevaux en France*, Paris, Imprimerie Huzard, 1802, 276 pages.

Jean-Baptiste HUZARD fils, *Des haras domestiques en France*, Paris, Mme Huzard, 1829, VIII – 452 pages.

Félix LECOQ, *Traité de l'extérieur du cheval et des principaux animaux domestiques*, Paris, Labé, 3^e édition, XII+543 pages.

Jules JACOULET, « Pour les petits éleveurs », *Le Matin*, 14 juillet 1910.

François-Xavier LESBRE, *Précis d'extérieur du cheval et des principaux mammifères domestiques*, Hasselin et Houzeau, Paris, 1906, VIII - 453 pages.

Louis MOLL, Eugène GAYOT [Dir.], *La connaissance générale du cheval, étude de zootchnie pratique*, Firmin Didot frères, Paris, 1883, 3^e édition, 740 pages.

J.-H. MAGNE, *Étude de nos races d'animaux domestiques et des moyens de les améliorer*, Paris, Labé, éditeur libraire, 1857, tome I, 672 pages.

J.-H. MAGNE, Races chevalines, leurs améliorations. Entretien, multiplication, élevage, éducation du cheval de l'âne et du Mulet, Paris, Garnier frères, s.d., 654 pages.

Agnès MANNEHEUT, « L'élevage des chevaux de travail dans l'Orne au XIXe siècle (1815-1900) », Rurality [En ligne], 10/11 | 2002, mis en ligne le 25 juin 2003, consulté le 02 mars 2014. URL : <http://rurality.revues.org/307>

Vte Jean-Georges-Louis MARTIN DU NORD, *Situation de l'élevage. Le mouvement hippique commercial en France, reproduction remonte, commerce*, Paris, Société des agriculteurs de France, 1912, 86 pages.

Alfred MASSÉ, « Le troupeau français au 31 décembre 1923 », *Comptes-rendus des séances de l'Académie d'agriculture de France*, Paris 1924, tome 10, 1079 pages.

Alfred MASSÉ, « La statistique des animaux de ferme au 31 décembre 1937 », *Comptes-rendus des séances de l'Académie d'agriculture de France*, Paris 1938, tome 34, 1080 pages.

Michel MONNIER, *L'industrie des étalons dans le Nord*, Morlaix, Imprimerie Lajat, 1927, 100 pages.

Jean-Marc MORICEAU, « Une question en renouvellement. L'histoire de l'élevage en France », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, année 1999, volume 106, N°1, pp. 17-40.

Louis MORISOT, *Le cheval d'artillerie*, Paris, Lois et droits, 1910, 30 pages.

René MUSSET, *L'élevage du cheval en France*, Paris, Librairie de la Maison rustique, 1917, 232 pages.

Prince Jérôme Napoléon BONAPARTE, *Discours et rapports du prince Napoléon*, sl, Imprimerie Ramboz et Schuchardt, sd, 222 pages.

Friedrich OETKEN, *L'élevage du Cheval en France*, Vitry-le-François, Imprimerie C. Vibet, 1904, 158 pages.

Yves KINOSSIAN, « Les haras dans la ville d'Annecy. Hier, aujourd'hui, demain, XIX^e-XXI^e siècles », *In Situ* [En ligne], 18 | 2012, mis en ligne le 30 juillet 2012, consulté le 02 mars 2014. URL : <http://insitu.revues.org/9641> ; DOI : 10.4000/insitu.9641

Recueil des actes administratifs concernant la législation des haras (1860-1861) éditeur Napoléon Chaix Paris 1861, 96 pages.

Rapport de la Commission chargée de suivre les expériences sur le cheval d'artillerie en 1909, Paris, Berger-Levrault, 1910, 77 pages.

L. RELIER, *Guide pratique de l'élevage du cheval*, Paris, J.-B. Baillière, 1889, 128 pages.

L. RÉLIER, *Guide pratique pour la connaissance et l'élevage du cheval*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 448 pages.

Vétérinaire major ROUAUD, « Deux élevages », *Journal de médecine vétérinaire*, Lyon, [s.n.], janvier 1925, pp. 351-357.

Raphaël TRÉMOUILHE, *La production du cheval agricole dans l'Agenais*, Toulouse, Imprimerie Ouvrière, 1928, 98 pages.

Jacques Marie Maurice GOISLARD, vicomte de VILLEBRESME, *L'élevage en Europe et en Amérique : méthodes d'exploitation, améliorations, rendements, alimentation, prix de revient, prix de vente, débouchés*, Paris, Laveur, 1910, 655 pages.

II – Les races de chevaux

François-Marie BLÉAS, *Les chevaux bretons*, Morlaix, Imprimerie Lajat, 1913, 136 pages.

Hippolyte Constant CHARLES, *Histoire du cheval boulonnais*, Paris, La France chevaline, 1883, 211 pages.

« Le cheval de trait ardennais : histoire et évolution » [dossier], *Revue du plateau de Rocroi*, 2001, N° hors série, pp. 1-41

Marie-Aimery de COMMINGES, *Races chevalines françaises et anglaises*, Paris, Robert, 1910-1911, 322 pages.

Anne COURROUCÉ-MALBLANC, *Maladies des chevaux*, Paris, Éditions France Agricole, 2010, 341 pages.

Henry de ROBIEN, *Le Norfolk-breton devant l'opinion*, Paris, Laveur, 1907, XVI-86 pages.

Henry de ROBIEN, *Norfolk-breton. Au pays de Cornouaille*, Paris, L. Laveur, 1908, 73 pages.

Henry de ROBIEN, *Le cheval ardennais : en Lorraine ; au pays d'Ardenne*, Paris, L. Laveur, 1909, 52 pages.

Paul DIFFLOTH, *Zootchnie. Races chevalines. Élevage et exploitation des chevaux de trait et des chevaux de selle*, Paris, J.-B. Ballière et fils, 1923, 512 pages.

Hynderick de THEULGOAT, *Monographie du cheval de trait belge*, Bruxelles, Librairie nationale d'art et d'histoire, G. Van Oest et Cie, 1911, 122 pages.

Hubert FONTAINE, Raymond HARDY, Jacques MUSSET, « Le cheval ardennais », *Curieux Vouzinois*, 2000, N°53 pp. 4-54.

E. FROUIN, *Le cheval breton*, Saint-Brieuc, Imprimerie Moderne, 1927, 125 pages.

Alfred GALLIER, *Le cheval Anglo-Normand*, Paris, J.-B. Baillièrre et fils, 1900, 374 pages.

M. GIRARD, *L'élevage du cheval en Charolais*, Paris, J.M. de Lagorce, Société nationale d'encouragement à l'agriculture, 1912, 278 pages.

André LABASTE, « L'élevage du cheval ardennais », *Annales de géographie*, année 1946, N°297, pp. 58-60.

G. A. LANGELIER, *Le cheval canadien*, Ottawa, Ministère fédéral de l'agriculture, Canada, 1927, 22 pages.

J. LEYDER, *Le cheval belge, sa caractéristique, ses conditions d'élevage*, Maison d'édition Alfred Castaigne, Bruxelles, 1905, 128 pages.

Bernadette LIZET, *La bête noire : la recherche du cheval parfait*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1989, 340 pages.

Pierre MÉGNIN, *Le cheval et ses races*, Vincennes, Aux bureaux de l'éleveur, 1895, 487 pages.

Friedrich OETKEN, *L'élevage du cheval en France*, Vitry-le-François, Imprimerie C. Vibet, 1904, 158 pages.

Isabelle REVIRIAUD, *Le cheval Franches-Montagnes*, thèse vétérinaire, École nationale vétérinaire de Toulouse, 2002, 121 pages.

Amandine SOUVRE, *L'œuvre des Haras entre amélioration animale et création architecturale : l'implantation du dépôt de Cluny, premier quart du XIX^e siècle*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe sous la direction de Jean-Michel Leniaud, École des Chartes, 2 volumes, 474 f°.

Alain TALON, *Le cheval en Normandie (1665-1965), du carrossier noir au selle français*, Bayeux, OREP, 2014, 192 pages.

T. ZEER, *Le cheval ardennais dans l'Est*, Paris, Berger-Levrault, 1925, 125 pages.

III – Ouvrages régionaux

1 - Département de l'Ain

ASSOCIATION PATRIMOINE DE DOMBES, *Cheval en Dombes : élevage et pratiques*, Bourg-en-Bresse, Musée des pays de l'Ain, 1991, 59 pages. Perso.

BIANCHI, « L'élevage du cheval et les courses de poulinières », *Bulletin du comice agricole de l'arrondissement de Bourg*, 1880/10, N° 11, pp. 102-104.

Paul BAZELAIRE, *L'amélioration économique de la Dombes par l'élevage*, Paris, Imprimerie R. Foulon, 1948, thèse vétérinaire, 64 pages.

Joseph CHANEL, *Journal d'agriculture, lettres et arts du département de l'Ain*, 1831, « Haras de l'Ain, notice sur sa formation et ses résultats » lue à la Société royale d'agriculture de l'Ain, pp. 161-268.

Pierre de MONICAULT, *Les chevaux dans l'Ain. Orientation à donner à l'élevage du cheval dans l'Ain*, s.n, s.l., 1912, 6 pages.

Pierre de MONICAULT, « L'Élevage hippique dans l'Ain », *La vie à la campagne et fermes et châteaux réunis*, 15 octobre 1930, page 38.

Napoléon DORA, « Étude sur l'industrie chevaline. Le département de l'Ain », *Journal d'Agriculture pratique, de Jardinage et d'économie domestique*, Librairie de la Maison rustique du XIXe siècle, Paris 33e année, 1869-1, pp. 661-664.

Colonel MAREY-MONGE, *Le cheval de demi-sang français, Charolais, Forez, Berry, Dombes*, Paris, Adolphe Le Goupy éditeur, 1927, 95 pages.

Ch. MERLINO, *Mémoire sur la question de l'amélioration de la race chevaline en Dombes*, Trévoux, Dampin, 1847, 40 pages. Bibliothèque de Grenoble.

Notes et documents sur la Société hippique départementale de l'Ain, Bourg, Imprimerie J.-M. Villefranche, 1884, 69 pages.

L.-E. P. O'BRIEN, *Les chevaux de l'Ain*, Bourg-en-Bresse, Martin BOTTIER, 1886, 1888, 1891, 3 volumes : 420, 664, 310 pages.

L.-E. P. O'BRIEN, *Revue de la Société littéraire, historique et archéologique du département de l'Ain*, Les chevaux du département de l'Ain, Avant-propos, mai-juin 1885, pp.97-103 ; Préliminaires historiques, juillet-août 1885, pp.164-178 ; Haras de Bresse, Bugey, Valromey et Pays de Gex, 1678-1790, septembre-octobre 1885, pp.203-212 ; Haras de Bresse, Bugey, Valromey et Pays de Gex, 1678-1790 (suite), novembre-décembre 1885, pp.259-275 ; Les chevaux du département de l'Ain, Haras de Bresse, Bugey, Valromey et Pays de Gex (suite), janvier-février 1886, pp.5-17 ; mars-avril 1886, pp.83-91 ; mai-juin 1886, pp.123-133 ; Les chevaux du Département de l'Ain, Haras de la principauté de Dombes, juillet-août 1886, pp. 179-189 ; Haras de l'Ain pendant la Révolution et l'Empire, septembre-octobre 1886, pp.227-240 ; janvier-février 1887, pp. 43-48 ; mars-avril, pp. 86-92 ; Haras départemental de l'Ain, 1818-1863, juillet-août 1887, pp. 186-192 ; mars-avril, 1888, pp. 88-96 ; mai-juin 1888, pp. 136-144.

M. PERRIER, « Proposition sur l'utilité d'établir des primes d'encouragement, pour l'amélioration des races d'animaux destinés à l'agriculture dans la Dombes et la Bresse marécageuse », *Bulletin de la société d'agriculture, sciences et arts de l'arrondissement de Trévoux*, 1829, pp. 3-12.

Jean SAINT-CYR, *L'élevage du cheval de demi-sang de la Dombes*, Bourg, Bosc Frères, M&L Riot, 1934, 94 pages.

2 - Département de l'Isère

Pierre BOZON, « L'industrie du seuil de Rives (Bas-Dauphiné) », *Revue de géographie Alpine*, tome 31, N°2, 1943, pp. 215-247.

V. BRUNET, *Géographie historique, physique, politique, industrielle, commerciale, statistique et pittoresque du département de l'Isère*, Impr. de Prudhomme, Grenoble, 1857, 162 pages.

Baptiste CHARVET, *Considérations relatives à l'élevage du cheval dans l'arrondissement de Grenoble devant être exposées à la commission provisoire de la Société hippique*, Grenoble, Dr. B. Charvet, 1865, 39 pages.

SOCIÉTÉ HIPPIQUE DE L'ISÈRE, Pièces relatives à la Société hippique de l'Isère, et à la Société d'encouragement pour l'amélioration de la race des chevaux, Grenoble, 12 pièces de formats divers, 1865-1867. Cote bibliothèque de Grenoble R 12218 (3).

Jean-Alphonse Aymond marquis de VIRIEU, *L'Art et la science en agriculture, amélioration des races d'animaux domestiques*, Lyon, Imprimerie générale, 1882, 48 pages.

Jean-Alphonse-Aymon marquis de VIRIEU, *Correspondance docteur Charvet – marquis de Virieux relative à l'amélioration des chevaux de l'Isère*, s.l., 1865, 10 pièces formats divers. Cote bibliothèque de Grenoble R 12218 (1)

Charles BEVIÈRE, *Étude sur l'amélioration de l'espèce chevaline dans le département de l'Isère*, Grenoble, Maisonville et fils, 1873, 35 pages.

Jean-Alphonse-Aymon marquis de VIRIEU, *Amélioration des races d'animaux domestiques et spécialement de l'espèce chevaline*, Grenoble, Prudhomme, 1872, 36 pages.

Philippe ARBOS, *La vie pastorale dans les Alpes françaises, étude de géographie humaine*, Bulletin de la Société de statistique, des sciences naturelles et des arts industriels du département de l'Isère, 1922 Tome 43, série 5, 707 pages.

René. JULLIAN, *Revue de géographie alpine*, année 1926, « La foire de Beaucroissant », année 1926, pp. 601-616.

A. MOLLARD fils, « De la nécessité d'améliorer l'élevage du cheval dans l'Isère », *Sud-Est, Journal agricole et horticole*, 12^e volume, 1873-1874, mars 1873, pp. 106-112.

3 - Département de la Loire

Joseph ORY, *La production chevaline en France et les concours hippiques*, Saint-Étienne, Imprimerie Forestier, 1884, 98 pages.

Henry BLANC, « L'Élevage du cheval d'armes en Forez », *Bulletin de la Diana*, 2009 tome 68, N°2 pp. 189-219.

Louis-Léonard BONNIAUD, *L'élevage du cheval dans la plaine du Forez*, Montbrison, Imprimerie typographique Éleuthère Brassart, 1890, 23 pages.

AULOGE, BONNIAUD, Paul DULAC, DU CHEVALARD, LABULLY, *De la nécessité de fonder dans la Loire une société hippique de production pour développer et améliorer l'élevage des chevaux*, Montbrison, Imprimerie Éleuthère Brassart, 1892, 11 pages.

Maurice de MONTAIGNE, marquis de Poncins, *L'élevage du cheval, les courses de chevaux et le Paris Mutuel dans leurs rapports entre eux considérés au point de vue de la richesse nationale*, rapport lu à la Société d'agriculture, sciences et industries de Lyon, le mercredi 2 février 1944, Feurs, Imprimerie Lucien Golzio, 1944, 22 pages.

Joseph ORY, *Histoire du cheval dans le Forez*, Saint-Étienne, Société de l'imprimerie Théolier – J. Thomas & Cie, 1897, 35 pages.

Emmanuel marquis de PONCINS, [Circulaire sans titre donnant le compte-rendu de l'assemblée générale de la Société d'encouragement (chevaux) Feurs 1860], Saint-Étienne, Imprimerie Théolier, 4 pages.

Emmanuel marquis de PONCINS, *Rapport fait au bureau de la Société d'encouragement pour la production et l'élevage des chevaux*, Montbrison, Imprimerie Bernard, 1858, 12 pages. Saint-Étienne, bibliothèque de Tarentaize cote : FAR C39 (11).

Charles, marquis de PONCINS, *Le cheval en Forez : étude rétrospective 1812-1912, le présent, l'avenir*, Montbrison, Imprimerie Méchin, 1913-1920, 164 pages. Saint-Étienne, bibliothèque de Tarentaize cote : FAR FA 3130.

Société Hippique de la Loire, *Statuts / Société Hippique de la Loire*, Feurs, Imprimerie Golzio, 1938, 10 pages.

Claude LATTA, *Les transformations agricoles et l'élevage du cheval en Forez dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, Montbrison, Village de Forez, 1993, 29 pages.

4 - Département du Rhône

Arnould LOCARD, *Catalogue descriptif des mammifères sauvages et domestiques qui vivent dans le département du Rhône et dans les régions avoisinantes*, Paris, J.-B. Baillière, 1889, 78 pages.

Robert ROCHE, *Courses et élevage du cheval dans le Lyonnais*, thèse vétérinaire, Lyon, Imprimerie des beaux-arts, 1956, 72 pages. Cote BML : 483146.

5 - Département de Saône-et-Loire

ANONYME, *Le haras de Cluny et l'élevage du cheval dans le Charolais*, Paray-le-Monial, Jeune chambre économique du Charollais, 1977, 147 pages.

6 – Autres départements

Virgile CAILLER, « Historique du cheval Comtois », Claude GUINTARD, Christine MAZZOLI-GUINTARD [dir.], *Élevage d'hier, élevage d'aujourd'hui : mélanges d'ethnozootechnie offerts à Bernard Denis*, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 238 pages, pp. 221-238.

Daniel LAGNEAU, Line SAVARY, *1754-2004 : des haras royaux au haras national de Besançon*, Mémoire de la Société d'émulation du Doubs, 2005, nouvelle série, N°47, pp. 195-203.

Céline MOREAU, « Le commerce du cheval en Franche-Comté au dernier siècle de l'Ancien Régime », *Mémoires de la Société d'Émulation du Doubs*, 2002, nouvelle série, N°44, pp. 1-12.

Archives départementales du Doubs, *Le cheval comtois : évolution et renouveau d'une race : éleveurs et haras de Besançon*, Conseil général du Doubs/Association Mémoire de l'agriculture comtoise, 2006, 274 pages.

IV – Autres animaux de trait

Actes du colloque festival animalier de Rambouillet, *Les bœufs au travail*, Sartrouville, Atenor Imprimerie, septembre 1998, Tome 2, 162 pages.

H. BOIRET, « Production et élevage du mulet en Savoie », *La Gazette du village*, 25 décembre 1910, pp. 821-822.

DELEPORTE-BAYARD, « Travail des vaches », *Revue industrielle agricole et littéraire du Nord*, tome 20, année 18, page 82.

DELEPORTE-BAYARD, « Conditions générales sur l'emploi comparé des chevaux, bœufs et vaches dans l'arrondissement de Valenciennes », suivi « Du progrès du travail des vaches » *Revue industrielle agricole et littéraire du Nord*, 1867, tome 21, année 19, pp. 166-173.

A. DUMAZT, « La vie militaire », *Le Temps*, 27 février 1897

J.G. « Travail des bœufs d'après les essais de Ringelmann », *La Bourgogne rurale, revue mensuelle d'agriculture, de viticulture et d'horticulture*, janvier 1908, N°57, page 214.

L. FAURE, « Notes agricoles sur la vallée de Luz », *Annales de l'Institut national agronomique*, N° 13, 1888-1891.

Alfred GALLIER, « L'industrie mulassière », *La Semaine vétérinaire*, 1909/07, 24^e année N°29, pp. 340-342.

Adolphe GUÉNON, *Le Mulet intime*, Châlons-sur-Marne, Imprimerie de l'Union, 1899, 232 pages.

Georges LAFOND, « L'évolution économique de la République argentine », 3^e article, *Le Journal des économistes*, août 1912, N°2, pp. 197-220.

LESNE, « Les bœufs et les chevaux dans les travaux de la ferme », *Journal des viticulteurs et agriculteurs*, 1899, année 18, N°15, pp. 235-236.

Henri LORIN, « Les épreuves de l'Angleterre », *Questions diplomatiques et coloniales : revue de politique extérieure*, 15 décembre 1901, tome 12, année 5, N°116, pp.705-724.

MALINGIÉ-ROGER, « Mémoire sur l'emploi comparatif des chevaux et des bœufs en agriculture », *Mémoire de la Société centrale d'agriculture, sciences et arts du département du Nord*, 1829-1830, pp. 209-220.

Claude MILHAUD, Jean-Louis COLL, « L'utilisation du mulet dans l'armée française », *Ethnozootechnie*, 2003, N°72, pp. 23-30.

Charles PASSERAT, « Les plaines du Poitou », *Revue de géographie*, 1909, tome 3, pp. 155-380

A. ROZERAY, « L'industrie mulassière en France et son développement aux colonies », *Journal des viticulteurs et des agriculteurs*, 12 mai 1907, année 26, N°23, pp. 364-367.

SFT, « Chevaux et bêtes de somme au Transvaal », *Semaine vétérinaire*, 1901/12, 16^e année N°51, pp. 807-810.

Léon SAUSSEAU, *L'âne, les chevaux mulassiers et la mule du Poitou*, Paris, Librairie des sciences agricoles, 1925, 342 pages.

Société d'ethnozootechnie, *Le Mulet*, Société française d'ethnozootechnie, Clermont-Ferrand, 2003, N°72, 106 pages.

François SIGAUD, Jean-Maurice DUPLAN, Nicole BOCHET [Dir.], *Les bœufs au travail*, Association française des Musées d'Agriculture et du Patrimoine Rural, École des Hautes Études en Sciences Sociales, octobre 1997, Tome 1, 144 pages.

Émile THIERRY, *L'Âne et les Mulets*, Paris, Librairie agricole de la Maison rustique, 1906, 87 pages.

Section V – Agriculture, vie rurale

I – Ouvrages généraux

Charles François BAILLY DE MERLIEUX, Alexandre BIXIO, François MALEPEYRE, *Encyclopédie d'agriculture*, Paris, Maison Rustique du XIX^e siècle, 4 tomes, tome second, Cultures industrielles et Animaux domestiques, 560 pages.

Charles BALLET, *L'horticulture dans les cinq parties du monde*, Paris, au siège de la Société nationale d'horticulture, 1895, XVIII-776 pages.

Bulletin de la Société française d'économie rurale, L'utilisation des tracteurs agricoles dans quelques régions de la France (résultats d'une enquête dans 500 exploitations agricoles) Volume 3 N° 1, 1951.

Gaston COUPAN, Paul REGNARD, *Machines de récoltes*, Paris J.-B Ballière et fils, 1913, XII-456 pages.

Henri COTTIER, *Hygiène et médecine vétérinaire à la ferme*, Paris, Hachette, 1929, 508 pages.

Alfred PICARD, *Le bilan d'un siècle : 1801-1900*, Paris, imprimerie nationale, 1906-1907, tome III, 437 pages.

Statistique agricole de la France : résultats généraux de l'enquête de 1929, Paris, Imprimerie nationale, 1936, 803 pages.

Nicole de BLOMAC, « Le cheval limousin, facteur d'innovations », *L'innovation agricole en pays limousin du Moyen Âge à nos jours*, Brive la Gaillarde, éditions Les Monédières, 2006, pp. 221-239.

Alfred DEBAINS, *Machines agricoles sur le terrain, Labours*, Paris, Société d'éditions scientifiques, 1893, 189 pages.

Alfred DEBAINS, *Machines agricoles sur le terrain, Semailles*, Paris, Société d'éditions scientifiques 1894, 192 pages.

Alfred DEBAINS, *Machines agricoles sur le terrain, Récoltes*, Paris, Société d'éditions scientifiques 1895, 203 pages.

Direction de l'Agriculture, *Atlas de statistique agricole : résultats généraux des statistiques agricoles décennales de 1882 et 1892*, Paris, Imprimerie nationale, 1897, 8 pages XX planches.

Paul-Claude DUBOST, *Réponses faites au questionnaire sur l'enquête agricole*, Bourg, imp. Millet-Bottier, 1867, 91 pages.

Georges DUBY, Armand WALLON [Dir.] , *Histoire de la France rurale*, Paris, Éditions du Seuil, 1976, Tome III *Apogée et crise de la civilisation paysanne 1789-1914*, 573 pages ; Tome IV *La fin de la France paysanne, 1914 à nos jours*, 672 pages.

Daniel FAUCHER, *Le paysan et la machine*, Paris, éditions de Minuit, 1954, 278 pages.

Paul FERROUILLAT, M. CHARVET, *Les celliers, constructions et matériel vinicole, avec description des principaux celliers du Midi, ceux du Bordelais, de la Bourgogne et de l'Algérie*. Montpellier, C. Coulet éditeur, 1896, 518 pages.

Marie-Laure GARRIER, Jean-Luc MAYAUD, « L'émergence du cheval de trait français dans les concours agricoles, 1850-1900 ». *Clio dans les vignes, mélanges offerts à Gilbert Garrier*, Lyon, PUL, 1998, 558 pages.

Adrien de GASPARI, *Cours d'agriculture*, Paris, Librairie agricole de la maison rustique, s.d., 799 pages.

Alphonse GOBIN, *Traité de l'économie du bétail*, Paris, Veuve Bouchard Huzard, 1862, tome 2, 467 pages.

Ronald HUBSCHER, *Le maître des bêtes. Les vétérinaires dans la société française (XVIII –XX^e*, Paris, Odile Jacob, 1999, 441 pages.

Ronald HUBSCHER, « La pluriactivité : un impératif ou un style de vie », *Actes du colloque de l'Association des ruralistes français, L'Isle-d'Abeau, 19-20 novembre 1981*, Paris ARF Éditions, pp. 75-85.

Pierre JOIGNEAUX, *Le livre de la ferme et des maisons de campagne*, Paris, Victor Masson et fils éditeurs, 1863, 1115 pages.

Albert LE BAIL, *L'agriculture dans un département français : le Finistère agricole*, Quimper, Librairie bretonne, 1925, XII-339 pages.

Roger LEQUERTIER, *Les machines agricoles : façons préparatoires, distribution des semences et des engrais, entretien des cultures, récolte, conditionnement des produits, préparation des aliments du bétail, motoculture*, Paris, Garnier Frères, 1921, 231 pages.

Charles Jean-Marie LULLIN de CHATEAUVIEUX, *Mémoire sur les attelages de vaches*, Genève, Paschoud éditeur, 1826, 41 pages.

Cynthia LOMBARD, *La traction équine en exploitation forestière, l'une des valorisations actuelles du cheval de trait*, thèse pour le doctorat vétérinaire, École nationale vétérinaire d'Alfort, année 2009, 93 f°.

Jean-Luc MAYAUD, *La petite exploitation rurale triomphante, France XIX^e siècle*, Paris Belin, 1999, 278 pages.

Jean-Luc MAYAUD, *Gens de la terre, la France rurale, 1880 – 1940*, Paris Éditions du Chêne, 2002, 311 pages.

Marcel MAVRÉ, *Attelages et attelées, un siècle d'utilisation du cheval de trait*, Paris, France agricole, 2^e édition 2011, 268 pages.

V.-Georges MÉNUL, *Manuel pratique des machines agricoles et constructions rurales*, Paris, B. Tignol, 1902, 156 pages

Jacques MULLIEZ, « Essai sur le rapport éventuel entre "révolution agricole" et l'utilisation du cheval de labour », *Annales des pays de l'Ouest*, tome 106, numéro 1, 1999, pp. 87-99.

Joseph POUSSET, *Le cheval : énergie douce pour l'agriculture*, Besançon, Édition de la Lanterne, 1982, 185 pages.

Procès-verbaux du Comice agricole de l'arrondissement de Douai, séance du 24 janvier 1859, « Les Bœufs et les chevaux dans les travaux agricoles », pp. 141-142.

Yves RINAUDO, « Un travail en plus : les paysans d'un métier à l'autre (vers 1830, vers 1950) », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 42^e année, N°2, 1987, pp. 283-302.

Gaston ROUPNEL, *Histoire de la campagne française*, Paris, Éditions Grasset, 1932, 432 pages.

Alfred TRESCA, *Le matériel agricole moderne, instrument d'extérieur de ferme*, Tome 1, Paris, Firmin Didot, 1893, 531 pages.

Eugen WEBER, *La fin des terroirs, la modernisation de la France rurale, 1870-1914*, Paris, Librairie Arthème Fayard et Éditions Recherches pour l'édition française, 1983, 839 pages.

Jacques, Marie, Maurice Goislard, vicomte de VILLEBRESME, *L'élevage en Europe et en Amérique : méthodes d'exploitation, améliorations, rendements, alimentation, prix de revient, prix de vente, débouchés*, Paris, Laveur, 1910, 655 pages.

II – Ouvrages régionaux, monographies communales

1 – Ain

BARBIER, BIANCHI, BROSSARD, « Notes statistiques sur l'agriculture du département de l'Ain », *Annales de la Société d'émulation, agriculture, lettres et arts de l'Ain*, 1889, Tome 22, pp. 1-73.

M.F. CONVERT, « Les attelages dans l'Ain », *Almanach de l'Union du Sud-Est des syndicats agricoles*, pp. 115-117.

M.F. CONVERT, « Compte-rendu du concours de la Société d'agriculture, bonne tenue des étables, domaine de la Biolière, commune de Loyettes », *Annales de la Société d'émulation et d'agriculture de l'Ain*, 1875, 1^{ère} livraison, pp. 97-106.

M.F. CONVERT, « Les moissonneuses en Dombes », *Journal d'Agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1876/07, p. 10.

M.F. CONVERT, « Leçon sur l'agriculture de la Bresse et de la Dombes », *Bulletin du comice agricole de l'arrondissement de Bourg*, N°2, avril-août 1891, pp. 134-137.

Georges CHABOT, *La Côtère orientale de la Dombes et l'influence de Lyon*, Paris, Les Presses Modernes, 1927, 88 pages.

Armand DECOUR, *La vie autrefois dans un village du Bugey : Bettant, Ain*. Mantes-la-Jolie, A. Decour, 1965, 28 pages.

Paul Claude DUBOST, *Études agricoles sur la Dombes*, Bourg, Dufour, 1859, 231 pages.

Wilhelm EGLOFF, *Le paysan dombiste, étude sur la vie, les travaux des champs et le parler d'un village de la Dombes, Versailleux (Ain)*, Paris, Librairie Droz, 1937, 242 pages.

Association pour la mise en valeur du patrimoine de la Dombes, Conservation départementale du musée des pays de l'Ain, *Mémoire du Pays de Dombes, témoignages, histoires, usages, et techniques aux XIX^e et XX^e siècles*, s.l., 1999, 169 pages.

Pierre LARUE, « La Crau de l'Ain », *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1914/01 Année 78, Tome 27, N°1 – 1914/06 (Année 78, tome 27 N°26, pp. 118-121 et 148-150).

René LEBEAU, *La vie rurale dans les montagnes du Jura méridional : étude de géographie humaine*, Lyon, Revue de géographie de Lyon, 1955, 604 pages.

Antoine MANIGAND, *Les étangs de la Dombes, histoire ancienne et nouvelle du temps des seigneurs et du temps présent*, Bourg, Imprimerie générale, 1902, 190 pages.

F. TARDY, « Notes statistiques sur l'agriculture du département de l'Ain, sur la comparaison de l'état de l'agriculture avant 1789 et à l'époque actuelle », *Annales de la Société d'émulation, agriculture, lettres et arts de l'Ain*, BOURG, 1889, TOME 22, 448, pp. 1-70.

Louis TRÉNARD, « L'évolution de l'économie agraire dans le Nord-Ouest de la Dombes depuis 1914 », *Les Études rhodaniennes*, volume 42, 1947, N°1, pp. 1-34.

2 – Isère

Association Recherche et sauvetage de notre histoire locale, *Four, un village du Bas-Dauphiné*, Bourgoin-Jallieu, Association Recherche et sauvetage de notre histoire locale, 2001, 456 pages.

Agriculture française par MM. Les inspecteurs de l'agriculture publié d'après les ordres de Monsieur le Ministre de l'agriculture et du commerce. Département de l'Isère, Paris, Imprimerie royale, 382 pages, 1843.

Jacques BONNET, « La ville nouvelle de L'Île-d'Abeau », *Revue de géographie de Lyon*, Année 1975, volume 50, N°50-2, pp. 171-176.

Vital CHOMEL, *Les paysans du Bas-Dauphiné septentrional au XVIII^e siècle*, thèse de l'École des Chartes, 1950.

Gérard ESPINASSE, « Deux plaines du Bas-Dauphiné : la Bièvre et le Liers (étude physique) », *Revue de géographie alpine*, tome 37, 1949 N°1, pp. 5-70.

Louis FRANÇOIS, « L'Île Crémieu ou plateau de Crémieu », *Les Études rhodaniennes*, vol. IV, N°1, 1928, pp. 47-98.

Fernand GRÉAUME, « Tendances nouvelles de l'agriculture en Valloire », *Revue de géographie alpine*, tome 40, N°1, 1952, pp. 159-181.

Maison du patrimoine de l'Île Crémieu, *Mémoire en images, l'île Crémieu*, Joué-lès-Tours, Éditions Alan Sutton, 1999, 127 pages.

Pierre GOURDOL, « Un modèle de culture fruitière dans la vallée du Rhône : le pêcher à Saint-Laurent-du-Pape », *Les Études rhodaniennes*, volume 10, année 1934, N°1, pp. 47-77.

Paul GRILLOT, *Montagnieu : la vie d'un village des Terres-froides de la Révolution au XXI^e siècle*, Montagnieu, Paul Grillot, 2006, 195 pages.

Jean MIÈGE, *La vie rurale du sillon alpin*, Paris, Genin, 1961, 52-677 pages.

Henri MORSEL « La croissance du revenu agricole dans le département de l'Isère de 1870 à 1940 », Grenoble, *Information régionale*, volume 20 (1976) 4 pages.

François ROUAULT, *Géographie agricole du département de l'Isère*, X. Drevet, Grenoble 1907, 184 pages.

M. L. ROUGIER, *L'agriculture du département de l'Isère*, Grenoble, Imprimerie Générale, 1924, 158 pages.

Ministère de l'agriculture, *Statistique agricole de la France, annexe à l'enquête de 1929 : monographie agricole du département de l'Isère*, Imprimerie générale, Grenoble, 1937, 352 pages.

Charles TALON, *Histoire de la vie rurale du Bas-Dauphiné*, Lyon, E. Bellier, 1981, 377 pages.

Marie THORAL, « L'action publique dans le domaine de l'agriculture au début du 19^e siècle : l'État et l'élevage en Isère du Consulat à la monarchie de Juillet », *Ruralia* [En ligne], 16/17 | 2005, mis en ligne le 01 juillet 2009, consulté le 02 mars 2014. URL : <http://ruralia.revues.org/1068>

C – Rhône

Odette ALIX, « Le bassin laitier lyonnais et l'approvisionnement en lait de la ville de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, volume 20, 1945, N° 1-2, pp. 71-96.

ARDOUIN-DUMAZET, « Le vignoble du Beaujolais, le Bas-Beaujolais », *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, Paris, Librairie de la Maison rustique, 1910/01-06, pp. 685-687.

Association La Maison de la Rencontre, *Pollionnay, histoire et mémoires*, Pollionnay Maison de la Rencontre, 2015, 289 pages.

A.-M. BILLOUDET, « Paysans de Craponne, témoignages et souvenirs », *L'Araire*, Messimy en Lyonnais, N°186, septembre 2016, pp. 29-53.

Charly BOURGANEL, Joseph DAMIECKI, Arthur ARMANDJIAN, Rolland TIXIER, *Vaulx-en-Velin autrefois*, éditions le Pré de l'âge, septembre 1990, non paginé.

Pierre BOZON, *La vie rurale en Vivarais : étude géographique*, Valence, Imprimeries réunies, 1961, 641 pages.

Laurent CHAMPIER, « Lyon et sa région agricole, fin du XVIII^e siècle et première moitié du XIX^e siècle », *Actes du quatre-vingt-neuvième congrès national des sociétés savantes, section de géographie*, Lyon, Congrès national des sociétés savantes, 1964, 201 pages.

André CHOLLEY, « Quelques remarques sur la culture des fruits dans la banlieue de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, volume 3, 1927, N°1, pp. 83-107.

André CHOLLEY, « Culture et commerce de fruits dans la banlieue de Lyon », *Bulletin de l'Association des géographes français*, année 1927, volume 4, N°15, pp. 35-38.

Collectif, « Évolution de l'agriculture en pays lyonnais au XX^e siècle », *L'Araire*, Messimy, N°43, juin 2013, 144 pages.

Commission d'histoire de la communauté de communes Chamousset en Lyonnais, Françoise BAYARD [dir.], *Agriculture et agriculteurs dans le canton de Saint-Laurent-de-Chamousset*, Saint-Martin-en-Haut, 2005, 415 pages.

Collectif, *Autrefois dans les Monts du Lyonnais, la vie rurale*, Saint-Martin-en-Haut, Les ateliers du passé, 1994, 127 pages.

Stéphane CROZAT, Philippe MARCHERAY, Laurence BÉRARD, *Fleurs, fruits, légumes. L'épopée lyonnaise*, Lyon, Édition lyonnaise d'art et d'histoire, 2010, 181 pages.

Jean DEVILLE, *Les vins du Rhône : crus principaux du Beaujolais et du Lyonnais*, Lyon, Imprimerie A. Rey, 1914, 56 pages + XXX pl.

Daniel DEVINAZ, Bernard JADOT, préface de Charles Hernu, *Villeurbanne autrefois*, Roanne, Horvath, 1988, 160 pages.

Henri de FARCY *Paysans du Lyonnais : la vie agricole dans la vallée de l'Yzeron*, Lyon, Audin, 1950, 169 pages, 8 p. de plans.

Marcel FOREST, *Histoire de Bron*, Élie Bellier éditeur, Lyon 1988, 202 pages.

E. FORGEOT, Jean GUICHERD, C. de JOUFFREY, MEYNARD, R. BICHET, L.FONTANEL, P.-C. ANIER, F. DUTACQ, André CHOLLEY, A. DUFOUX, E. DÉAUX, René GÉRARD, L. BRETON, Claudius ROUX, Raymond BILLIARD, A. VIDAULT, CH. PONSARD, *L'agriculture du Rhône en 1926 : rapports des commissions de la prime d'honneur et des prix culturels du Rhône en 1926*, Lyon, Noirclerc-Fenétrier, 1927,

Gilbert GARRIER, *Paysans du Lyonnais et du Beaujolais (1800-1970)*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1973, 2 volumes, 714 et 246 pages.

Renée JANTET, JEAN WILLEMAIN, « La banlieue maraîchère et le commerce des légumes à Lyon jusqu'en 1939 », *Études rhodaniennes*, année 1940, volume 16, 16-4, pp. 221-276.

Christophe MONTEZ, « Le vignoble du pays de Condrieu au XIX^e siècle », *Actes des journées d'études 1997, Condrieu et sa région*, Oullins, Union des Sociétés historiques du Rhône, 1998, pp. 99-107.

Claudius ROUX, *Monographie du vignoble de Côte-Rôtie à Ampuis, étude de géographie économique*, Lyon A. Rey, 1907, 116 pages.

Claudius ROUX, « Géographie agricole de la région Rhône, Loire, Puy-de-Dôme », Société d'agriculture, histoire naturelle et arts utiles de Lyon, séance du 29 mars 1911, *Annales de sciences physiques et naturelles, d'agriculture et d'industrie de Lyon*, 1911, pp. 482- 506.

Section VI – Urbanisme, architecture, hygiène et services publics

I - Ouvrages généraux

Pierre AULAS, *Les origines du téléphone en France (1876-1914)*, Association pour le Développement de l'Histoire Économique (A.D.H.E.), Paris, 1999, 300 pages.

Sabine BARLES, André GUILLERME, *La congestion urbaine en France 1800-1970*, Paris 1978, 277 pages, rapport pour le Ministère de l'équipement, Champs-sur-Marne, laboratoire théorie des mutations urbaines/ARDU, Sabine BARLES « la ville animale », pp. 17-137.

Sophie BOUFFIER, Claude-Isabelle BRELOT, Denis MENJOT, *Paysages, sociétés, représentations*, Paris, L'Harmattan, 2015, 342 pages.

Paul BROUARDEL, E. MOSNY, ED. IMBEAUX, E. MACE, *Traité d'Hygiène 12, Hygiène des villes et des agglomérations communales*, Paris, J.-B. Ballière, 1910, 710 pages.

Victor CAMBON, *L'Allemagne au travail*, Paris P. Roger et Cie éditeurs, 1911, 265 pages.

Léon CHARVET. *Lyon artistique. Architectes : notices biographiques et bibliographiques avec une table des édifices et la liste chronologique des noms*, Lyon, Bernoux et Cumin, 1899, IX-436 pages.

H.A. CHEVALIER, *Notice historique sur le nettoyage de la ville de Paris, Annales d'hygiène publique et de médecine légale*, 1849, série 1, N°42, pp. 262-319.

François COREUIL, *Les industries insalubres : établissements classés*, Dunod et Pinat, 1908.

Alain CORBIN, *Le miasme et la jonquille*, Paris, Aubier-Montaigne, 1982, réédité : Paris Champs Flammarion, 1986, 336 pages.

Georges DUBY, Maurice AGULHON, [Dir.] , *Histoire de la France urbaine*, Paris , Le Seuil, 1982, Tome IV La ville de l'âge industriel, le cycle haussmannien, 671 pages.

Bénédicte DURAND, « Les chevaux dans les villes de France, XIXe et XXe siècle, la construction d'un patrimoine urbain », *Acta geographica*, 2007, année 179, N°1524, pp. 36-53.

Lucien DURAY, « Greniers à foin et fontaines, vestiges des chevaux de jadis à Draguignan (Var) », *Bulletin de la Société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan et du Var*, 2002, nouvelle série, tome 52, pp. 121-125.

Jean-Luc PINOL, *Le monde des villes au XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1991, 190 pages.

Jean-Luc PINOL, *Histoire de l'Europe urbaine : De l'Ancien régime à nos jours. Expansion et limite d'un modèle*, Paris Seuil, 2003, tome II, 889 pages.

Isabelle GUEDEL, *Charles Roux-Meulien (1842-1918). Le métier d'architecte au XIXe siècle*, Lyon, Archives municipales, 1991, 98 pages.

Patrick DELMAZ, *Histoire des sapeurs-pompiers français*, Paris, Que-sais-je ? N° 3116, 1998, 127 pages.

Maurice GAUCHERON, *Études sur l'œuvre économique des municipalités*, Paris, Imprimerie Bonvalot Jouve, 1906, 211 pages.

Roger-Henri GUERRAND, *Les lieux, histoire des commodités*, collection Poche Essais, Éditions La Découverte, 1997 (1^{ère} édition 1985), 203 pages.

Gérard JACQUEMET « Urbanisme parisien : la bataille du tout-à-l'égout à la fin du XIXe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, octobre-décembre 1979, pp. 505-548.

Dominique LAPORTE, *Histoire de la merde*, Paris, Édition Christian Bourgeois, 1993 (1^{ère} édition 1978), 119 pages.

Alfred LÉGER, *Notice sur les grandes villes. La salubrité publique et la richesse agricole de la France*, Paris, Imprimerie et librairie Jules Boyer, 1875, 28 pages.

Corinne MARACHE, « Les petites villes, pôles de dynamisme en milieu rural ? l'exemple aquitain, milieu XIX^e-début XX^e siècles ». *Histoire urbaine*, 2006/1, N°5, pp. 93-114.

Alexandre PARENT-DUCHATELET, *Les chantiers d'équarissage de la ville de Paris envisagés sous le rapport de l'hygiène publique*, Paris, E. Crochard, 1832, 157 pages.

II - Ouvrages régionaux

Louis ACCARIAS, *Voirie urbaine, assainissement des égouts*, Lyon, Imprimerie typographique Bellon, 1873, 16 pages.

Arrêtés réglementant le service des vidanges, Lyon, Imprimerie Léon Delaroché et Cie, 1890, 26 pages

Myriam BOYER, Delphine FAVRE, *Pourquoi pas Perrache*, collection Mémoire vive N°2, Lyon, archives municipales de Lyon, 2002, 50 pages.

Odile BRUNET-LECOMTE, *Petite histoire de Vaise*, Assurances mutuelles agricoles du Sud-Est, Lyon, Imprimerie Roudil, 1980, 44 pages.

Émile [Pierre Louis dit] BURELLE, *Application des canalisations en Fonte au transport des vidanges de la ville de Lyon*, Lyon, Éditions Storck, 1887, 8 pages.

Émile [Pierre Louis dit] BURELLE, *Utilisation directe et transport par canalisation des vidanges de la ville de Lyon*, Lyon, Imprimerie Mougins-Rusand, 1888, 22 pages.

Émile [Pierre Louis dit] BURELLE, « Les engrais », *L'illustration financière et économique*, Lyon et le Rhône, supplément au N° du 8 mars 1924.

Maryannick CHALABI, Véronique BELLE, Nadine HALITIME-DUBOIS, Lyon, le confluent « derrière les voûtes », Lyon, Éditions Lieux-Dits, 2005, collection les Cahiers du patrimoine, 159 pages.

Camille CHALUMEAU, Création à Lyon d'une usine municipale d'équarissage in « Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger », Réunion de la société Française des urbanistes, Strasbourg, 1923, Librairie de l'enseignement technique, Léon Eyrolles éditeur, Paris, 1923.

Commission d'étude pour la réorganisation du bataillon des sapeurs-pompiers, Rapport, Lyon, Association typographique, 12 rue de la Barre, 1885, 28 pages.

Xavier DELORS père, *Des vidanges à Lyon au point de vue de l'hygiène et de l'agriculture*, Lyon, Imprimerie Rey, 1885, 15 pages.

Victor DESPEIGNES, *Étude expérimentale sur les microbes des eaux avec application à l'hygiène sanitaire de la ville de Lyon*, Paris, Librairie J.-B. Baillière et fils, 1891, 126 pages.

Étienne FERRAND, *Vidanges à Lyon de 1856 à 1886, rapports généraux au Conseil d'hygiène*, Lyon, Éditions Storck, 1887, 69 pages.

Alexandre LACASSAGNE, *Les établissements insalubres de l'arrondissement de Lyon, comptes-rendus des travaux du conseil d'hygiène publique et de salubrité du conseil du département du Rhône*, Lyon, Storck et Paris, Masson, 1891, 583 pages.

H. MARÉCHAL, « Les tramways électriques », *Revue scientifique*, N°18 2 novembre 1895, pp. 547-557.

F. QUIVOGNE, *Examen d'une question d'hygiène publique à propos de l'épidémie de fièvre typhoïde qui sévit à Lyon*, Lyon, Imprimerie administrative de veuve Chanoine, 1874, 24 pages.

Louis RESSICAUD, *Des droits des tiers lésés dans le voisinage des établissements insalubres ou dangereux*, thèse pour le doctorat de droit soutenue devant la faculté de droit de l'université de Lyon, le 27 juin 1902, Lyon, Imprimerie du Salut public.

Félix RIVET, *Le quartier Perrache, 1766-1946, étude d'histoire et de géographie urbaines*, Institut des études rhodaniennes de l'université de Lyon, mémoires et documents N°6, Lyon, Audin 1951, 126 pages + XLV planches.

Claudius ROUX, *Catalogue du fonds Lacassagne*, Lyon, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1922, XII+222 pages.

Service des vidanges, *Rapport de la commission des intérêts publics*, M. Chavanne rapporteur, Lyon, Typographie et lithographie J. Gallet, 2 rue de la Poulallerie, 1876, 22 pages.

Société lyonnaise des vidanges inodores, *Historique de la vidange et des différents systèmes justifiant la valeur de celui proposé par la Société lyonnaise des vidanges inodores*, Lyon, Imprimerie H. Storck, 1873, 9 pages.

Joseph TESSIER, *Égouts et fosses d'aisance de la ville de Lyon au point de vue de l'hygiène*, Lyon, Association typographique, 1881, 24 pages.

Ville de Lyon, *Arrêtés réglementant le service des vidanges*, Lyon, Imprimerie Léon Delaroche & Cie, 1890, 26 pages.

Ville de Lyon, *Enlèvement des immondices déposées sur les voies publiques et privées de la ville de Lyon du 1 juin 1910 au 31 décembre 1914, Cahier des charges*, Lyon, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1914, 27 pages.

Section VII – Les transports

I - Ouvrages généraux

Eugène AUCAMUS, Louis GALINE, *Tramways et automobiles*, Paris, Dunod éditeur, 1900, 481 pages.

Marc BLOCH, « Régions naturelles et groupes sociaux », *Annales d'histoire économique et sociale*, N°17, 30 septembre 1932, pp. 489-510

Ghislaine BOUCHET, « Le cheval dans les transports publics parisiens vers 1900 », *Revue historique*, janvier-mars 1984, pp. 125-134.

A. BOURET, « Automobilisme et chevaux », *Bulletin de l'Union agricole et viticole de Chalon-sur-Saône*, 1904/10, pp. 267-269.

François CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Fayard, tome 1, 1740-1883, 706 pages, tome 2, 1883-1937, 1032 pages, tome 3, 1937-1997, 616 pages.

Jean-Pierre DIGARD, Mom GIJS, « Du cheval au moteur », *Le Mouvement social*, octobre-décembre 2009, N°299.

Henri d'ALMERAS, *Au bon vieux temps des diligences*, Paris, Albin Michel, 1931, 415 pages.

Nicolas DELBAERE « La trajectoire de la Société laitière Maggi dans la dynamique du transport du lait en France durant la première moitié du XX^e siècle : du bidon à la gare laitière », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2009, N°41, pp. 205-220.

Quentin DELUERMOZ, « Rouler à la baguette ? Les agents du service des voitures et la difficile codification des circulations à Paris (1892-1914) », *Crime, Histoire & Sociétés / Crime, History & Societies*, Vol. 14, n°1 | 2010, 5-27.

Hugues DEWYNTER, « Chevaux et transports hippomobiles à Paris et dans le XV^e arrondissement au XIX^e siècle », *Bulletin de la Société d'histoire et archéologie du XV^e arrondissement de Paris*, 2008, N°32 pp. 49-56.

Richard Lovell EDGEWORTH, *Essai sur la construction des routes et des voitures suivi de Considérations sur les voies publiques en France, ainsi que les moyens les plus économiques et les plus prompts d'en compléter le développement et d'en perfectionner le système* par le baron BALLYET, Paris, Anselin et Pochard, 1827, 477 pages. Saint-Étienne Musée d'Art et d'industrie cote : A GIA EDG.

Étienne FAUGIER, *L'Économie de la vitesse, l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, thèse de doctorat en cotutelle dirigée par Mme Claude Isabelle BRELOT, Professeur émérite à l'Université Lyon II et Martin PÂQUET, professeur d'histoire à l'Université Laval, soutenue le 22 mars 2013.

Sébastien GARDON, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910 - années 1960)*, thèse de doctorat de science politique, présentée et soutenue publiquement le 17 juin 2009 sous la direction de Gilles Pollet, Professeurs des universités, Institut d'études politiques de Lyon, Université Lumière, Lyon 2.

- Pierre GIFFARD, *La fin du cheval*, Paris, A. Colin, 1899, 238 pages.
- Jean-François GREVET, « Le rôle de l'armée dans le développement de l'industrie du poids lourds en France avant 1914 » Emmanuel CHADEAU, Maurice VAÏSSE [Dir.] *Aspects de l'histoire économique, industrielle et financière de la Défense*, numéro spécial des *Cahiers du Centre d'Études d'Histoire de la Défense*, N°14, septembre 2000, pp. 85-121.
- Jean-François GREVET, *Aux origines du camion : armée et constructeurs à la Belle Époque*, Lettre de la fondation Marius Berliet, N°80, janvier 1999.
- Félicien-L.-J HENNEQUIN, *Rapport de M. Hannequin sur l'évolution automobiliste en France, de 1899 à 1905, Commission extra-parlementaire de la circulation des automobiles*, Paris, Imprimerie nationale, 1905, 118 pages.
- Joseph JOBÉ, *Au temps des cochers*, Lausanne, Édita, 1976, 211 pages.
- Mathieu FLONNEAU, « Victoire modale, victoire morale ? Le système automobile dans le jeu des transports publics parisiens au début du XX^e siècle ». *Histoire urbaine* 2012/1 N°33, pp. 107-117.
- Dominique LARROQUE, « L'expansion des tramways urbains en France avant la Première Guerre Mondiale », *Histoire, économie et société*, 1990, 9^e année, n°1. Les transports. pp. 135-168.
- Edmond LAVALARD, *Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transport*, Paris, Firmin Didot, 1894, 2 volumes, volume I : Alimentation, écuries, maréchalerie, volume II : choix et achat du cheval, utilisation, situation actuelle.
- G. LE GRAND, *Vade Mecum des acheteurs de camions automobiles qui veulent bénéficier des primes militaires*, Paris, Librairie de l'auto, 1910. Fond Marius Berliet cote : 5692.
- Jean-Louis LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, vocabulaire, typologie et technique, Paris, Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, 2005, 411 pages. Préface de Daniel Roche.
- L'utilisation et l'alimentation rationnelles du cheval, *compte-rendu du Congrès de l'utilisation rationnelle du cheval*, Paris 8-9 juillet 1927, Saumur, imprimerie A. Roland, 84 pages.
- F. MARCEVEAU, *Du char antique à l'automobile : les siècles de la locomotion et du transport par voie de terre*, Paris, Firmin-Didot, 1897, 285 pages.
- Patrick MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, 365 pages.
- Gijs MOM, « Compétition et coexistence : la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine ». *La Découverte Le Mouvement Social* 2009/4 N°229 pp. 13-39.
- Jean ORSELLI, *Usages et usagers de la route, mobilité et accidents, 1860-2008*, Conseil général de l'environnement et du développement durable, rapport N°2005-0457-01, juillet 2009, 4 tomes, 1379 pages. Reprend le titre de la thèse d'histoire contemporaine dirigée par Annie Fourcaut et soutenue à l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne, le 17 juin 2009.
- Société des chaudières et voitures à vapeur système Scotte, breveté SGDG en France et à l'étranger, catalogue publicitaire, Paris, 1896, Fonds Marius Berliet cote 5585.
- Étienne PETITCLERC, « *Attelées !* », Paris, France Agricole éditions, Campagne et compagnie, 2016, 342 pages.
- Jean ROBERT, *Histoire des transports dans les villes de France*, préface de Pierre Girardet, directeur général de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), ouvrage distribué par l'auteur, 32 av. du Roule, 92200 Neuilly-sur-Seine, 529 pages + annexes.
- A. SPINDLER, *Le cheval à l'époque du moteur, production, mise en valeur, utilisation, les éléments du succès*, Paris, Berger-Levrault, 1933, IX-224 pages, p. 6 et suiv.
- Daniel ROCHE, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 1032 pages.

Daniel ROCHE [Dir.], *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Association pour l'académie d'art équestre : Établissement public du musée et du domaine national de Versailles, 2000, 366 pages. Cote Saint-Étienne bibliothèque de Tarentaise : salle grand public 388 ROC.

Équipages et voitures, albums rétrospectifs édités pour les journées du livre, Paris, Dumoulin, 1935, 2 volumes, 88 planches.

Pierre THIESSET, *Écraseurs ! Les méfaits de l'automobile. Anthologie*, Vierzon, Le Pas de Côté, 2015, 328 pages.

Jean-Claude TOUTAIN, « Les transports en France de 1830 à 1965 », *Économie et sociétés, Cahiers de l'Institut de Science Économique Appliquée*, n° 8 septembre-octobre 1967, PUF, 310 pages.

Nicolas VERDIER, Marie-Vic OZOUF-MARIGNIER, « Circonscriptions et réseaux de voies : angle mort de la géographie historique », *Études rurales* 2011/2, N° 188), pp. 114-142.

Suzanne VERGEADE, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie et société*, 1990, 9^e année, n°1. Les transports. pp. 113-134.

Henri VINCENOT, *La billebaude*, Paris, Denoël, 1978, 328 pages.

Sallie WALROND, *Les voitures à chevaux du 17^e au 20^e siècle*, Paris, Maloine S.A. éditeur, 1983, 272 pages.

Maurice WOLKOWITSCH « Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2004, N°30, Chapitre X L'évolution à l'ère de la concurrence automobile, pp. 338-359.

II - Ouvrages régionaux

1 – Ain

Nicolas AMBROSI, *Les effets du chemin de fer sur le développement d'Ambérieu ou l'avènement d'une cité-gare : Ambérieu-en-Bugey, 1856-1938, étude économique et sociale*, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine des sociétés rurales et paysannes, sous la direction de Pierre Goujon et Gilbert Garrier, Université Lumière Lyon 2, 1996, 289 f°.

Chambre de commerce de Bourg, carte économique de l'Ain 1800-1901, réseau ferré. Médiathèque E. et R Vaillant, Bourg-en-Bresse, site : <http://www.bourgendoc.fr>

Site Tramdelain propose une carte très complète du réseau des tramways de l'Ain : <http://www.tramdelain>

2 – Isère

Bernard AMOURETTI, *Les hommes et la route au XIX^e siècle, de Briançon au Bourg d'Oisans*, Aix-en-Provence, Édisud, 1994, 239 pages.

Henry BOYER, Patrice BOUILLIN, *Les voies ferrées du Dauphiné*, Grenoble, édition à compte d'auteur, 1983, 335 pages.

M.-A. CARRON, « Le chemin de fer de l'Est de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, Vol 23, 1948, N°1-2, pp. 25-53.

Jean PAQUET, *Au temps des diligences, progrès et limites des transports traditionnels dans le département de l'Isère au XIX^e siècle*, Grenoble CRDP, 64 pages.

J.-C. SCHIFF, « La fin de la navigation sur le Haut-Rhône », *Les Études rhodaniennes*, vol. 12, 1936, N°2, pp. 259-272.

3 - Rhône

ARDOUIN-DUMAZET, *Voyage en France, la région lyonnaise*, 7^e série, Paris, Berger - Levrault & Cie éditeurs, 1896, 340 pages.

Jean ARRIVETZ, *Histoire des transports à Lyon*, Lyon, Graphisme Edition Réalisation, 1965, 150 pages.

Automobiles Berliet, *Le livre d'or des camions Berliet*, Paris, Imprimerie Draeger, 1912, non paginé.

Automobiles Berliet, *Combien me coûtent mes chevaux ?* sans lieu, 1910.

Automobiles Berliet, *Communication sur les véhicules industriels*, Lyon, 1911, non paginé.

Automobiles Berliet, *Renseignements complets à l'usage des acquéreurs de véhicules primés*, 1913

Guy et Marjorie BORGÉ, René CLAVAUD, *Les transports à Lyon du tram au métro*, Lyon, Jean Honoré éditeur, 1984, 169 pages.

Gabriel CANAT de CHIZY, *Les transports en commun dans Lyon et sa banlieue de 1852 à nos jours*, Lyon, sans éditeur, 1937, 203 pages.

Cent ans de transports en commun : 1879-1979, Lyon, Société Lyonnaise de Transports en commun, 1979, 48 pages.

René CLAVAUD, Jacques PÉRÉNON, Robert CHAPPELET, *Le chemin de fer de Lyon à Vaugneray et histoire de la Compagnie Fourvière-Ouest-Lyonnais*, Breil-sur-Roya (06023), Édition du Cabri, 2007, 250 pages.

Antoine GAILLETON, Rapport sur la suppression de l'octroi et les taxes de remplacement présenté au conseil municipal de Lyon par M. le maire de Lyon, Lyon, association typographique 1895.

Louis-Joseph GRAS, *Les routes du Forez et du Jarez : le tourisme, le roulage et la poste des origines à nos jours*, Saint-Étienne, imprimerie Théolier, 1925, XI-339 pages.

Charles GUILLERMAIN, *Lyon et les transports en commun*, Album du crocodile, Lyon, 1944, pp. 10-27.

M. LAMY, *Les tramways de Lyon*, Saint-Étienne, Imprimerie Théolier & Cie, 1884, 160 pages.

Paul MELOT, *Les origines de l'industrie lyonnaise de l'automobile*, Lyon, Imprimerie réunies, 1944, 20 pages.

Mémoire pour MM. Bordet et Besson, rétrocessionnaires désignés par le Conseil municipal pour l'exploitation des tramways de Lyon en réponse à l'exposé et à la consultation publiée par la Compagnie Lyonnaise des Omnibus, Lyon, Typographie et lithographie J. Gallet, Lyon, 1877, 71 pages.

Serge MICHEL, *Chemin de fer en Lyonnais : 1827-1957*, Lyon, PUL, 1986, 192 pages.

Emmanuel VINGTRINIER, *Le Lyon de nos pères*, Lyon, Bernoux, Cumin et Masson, 1901, VIII-334 pages.

Section VIII– Les secteurs d'activités : bourrellerie, charronnage et maréchalerie

I – Ouvrages généraux

N. BELVALETTE, E. QUENAY, *Rapport du jury international de l'Exposition universelle de 1878 section de la carrosserie et du charronnage*, Paris, Imprimerie nationale, 1880, 81 pages.

Jean ARIS, « Un métier aujourd'hui disparu : bourrelier-sellier », *Cahier des Amis du Vieil III^e*, 2000, année 37, N° 149, pp. 24-25.

Yvette ARNAULT, « Les maréchaux-ferrants », *Bulletin Lianson Charnizay*, 1999 N°9, p. 26 ; 2000, N°10, pp. 16-23.

Marine BÉGUIN, « L'histoire des ordures : de la préhistoire à la fin du dix-neuvième siècle », *VertigO, la revue électronique en science de l'environnement*, décembre 2013, Volume 13, N°3.

Louis BERTHAUX, *Le parfait charron ou traité complet des ouvrages faits en charronnage et ferrure*, Paris, Roret et Magnin, Blanchard, 1863, 36 pages, 70 planches.

Louis BONNY, « Le marché aux chevaux », *Société d'histoire et d'archéologie du XIII^e arrondissement*, 2005, N°23, pp. 51-57.

Jean-Paul BOURDON, « Une mise au point délicate : Comment fabriquer une herse ? », *Histoires et sociétés rurales* N°39, 1^{er} semestre 2013, pp. 127-144.

Bulletin Officiel du Ministère de la Guerre, *Harnachement des chevaux de la cavalerie*, Paris, Librairie militaire R. Chapelot et Cie 1905, 165 pages.

Marthe CHOLLOT-VARAGNAC, « La mort de la forge de village », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 24^e année 1969, N°2, pp. 391-402.

Pierre COUTIN, « Le labour à la bêche en Limagne », *Journal d'agriculture traditionnelle et de botanique appliquée*, 24^e année, bulletin N°2-3, avril-septembre 1977, pp. 87-98.

Marguerite DAVID-ROY, « Le marché aux chevaux [à Paris] », *Bulletin de la Société d'histoire et d'archéologie du XIII^e arrondissement*, 2008, N°37, pp. 3-11.

Lucien FEBVRE, « Une enquête : la forge de village », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1935, pp. 603-614.

Benoît FERNAND, *Histoire de l'outillage rural et artisanal*, Paris, 1947, 2^e Édition Marseille, Laffitte Reprints, 1984, 168 pages.

André GUESLIN, « Usure et usuriers dans les campagnes françaises du XIX^e siècle », *Cahiers des annales de Normandie*, volume N°24, N°1, 1992. Recueil d'études offert à Gabriel Désert, pp. 135-144.

Louis GOYAU, *Traité pratique de maréchalerie*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 1890, 540 pages.

Charles Du HAYS, *Guide du marchand de chevaux et du consommateur, recueil sommaire des meilleures foires de France*, Paris, Librairie centrale, 1867, 132 pages.

André Georges HAUDRICOURT, Mariel JEAN-BRUNHES-DELAMARRE, *L'homme et la charrue à travers le monde*, Paris, Gallimard, 1955, 506 pages.

Ronald HUBSCHER, « Nourrir le peuple : l'hippophagie à Paris au XIX^e siècle », Claude GUINTARD, Christine MAZOLI-GUINTARD [Dir.], *Élevage d'hier, élevages d'aujourd'hui*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 445 pages.

Guillaume KOZUBSKI, *Fédération Française de Carrosserie, Industrie et Services : 170 ans d'innovation*, Paris, Éditions ETAI, 2015, 120 pages.

Edmond LAVALARD, *La maréchalerie*, Paris, Librairie agricole de la Maison rustique, 1919, 159 pages.

P. LEUROT, *Le livret du bourrelier sellier harnacheur*, manuel pratique, Paris, Librairie de l'enseignement technique Léon Eyrolles, 1924, 190 pages.

Sylvain LETEUX, « L'hippophagie en France, La difficile acceptation d'une viande honteuse » (archives), *Terrains & Travaux*, 2005/2, pp. 143-158.

Ministère du commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, Exposition Universelle internationale de 1900 à Paris, Rapports du Jury international, Groupe VI, Génie civil, Moyens de transport Première partie classes 28 à 31, Imprimerie nationale Paris 1902, 739 pages.

David LUSSAULT, « Des artisans commerçants au service des élites : selliers, carrossiers et charrons à Paris au milieu du XVIII^e siècle », *La boutique et la ville : commerces, commerçants, espaces et clientèles, XVI^e - XX^e siècle : actes du colloque des 2, 3 et 4 décembre 1999 organisé par l'Université François Rabelais, Tours* ; en collaboration avec IDHE, la Chambre de commerce et d'industrie d'Indre-et-Loire ; textes réunis et présentés par Natacha COQUERY, Tours, CEHVI, Université François Rabelais, 2000, 505 pages.

G. MARIN-DARBEL, *Nouveau manuel complet du charron-forgeron*, Paris Éditions Roret 1913, réimpression, St.-Égrève, Éditions émotion primitive, 2006, 443 pages.

Pierre MEGNIN, *Histoire du harnachement et de la ferrure*, Vincennes, Bureaux de l'Éleveur, 1904, 2^e édition, 479 pages.

Ministère de l'instruction publique et des Beaux-Arts, Bureau de l'enseignement, *Commission d'enquête sur la situation des ouvriers et des industries d'art, instituée par décret en date du 24 décembre 1881*, Paris, Imprimerie A. Quantin, 1884, 514 pages.

Ministère du commerce, de l'industrie et des colonies, *Exposition universelle de 1889 à Paris, rapports du jury de l'exposition universelle publié sous la direction de M. Alfred Picard*, Paris, Imprimerie nationale, 1892, 790 pages.

Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris, rapport du jury international par MM. Forestier, Cottenet, de Chassepot-Laubat, Bovet-Japy, Goupe VI génie civil, moyens de transport, 1^{ère} partie, classe 30*, Paris, Imprimerie nationale, 1902, 752 pages.

Éric PIERRE, « L'hippophagie au secours des classes laborieuses », *Communications*, année 2003, Vol. 74, N°1, pp. 177-200.

Gersende PIERNAS, « Le cheval de travail dans les fonds d'entreprises des Archives nationales du monde du travail », *In Situ* [En ligne], 18 | 2012, mis en ligne le 31 juillet 2012, consulté le 02 mars 2014. URL : <http://insitu.revues.org/9644> ; DOI : 10.4000/insitu.9644.

Michel ROUS, *Charronnage et carrosserie*, Paris, Librairie scientifique, industrielle et agricole Eugène LACROIX, 1884, 42 pages.

Section technique de la cavalerie, approuvé par le Ministère de la guerre le 15 avril 1897, *Manuel de maréchalerie à l'usage des maréchaux-ferrants de l'armée*, Paris, H. Charles-Lavauzelles, 1898, 209 pages.

SAINT-GERMAIN LEDUC, *Serviteurs et commensaux de l'homme*, Tours, Alfred Mame et fils éditeurs, 1886, 285 pages.

André SANSON, *La maréchalerie ou ferrure des animaux domestiques*, Paris, Librairie agricole de la Maison rustique, 1897, 168 pages.

Jack THOMAS, *Le temps des foires et marchés dans le Midi toulousain de la fin de l'Ancien Régime à 1914*, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse 1993, 407 pages.

Pascal TROMPETTE, Robert Howel GRIFFITHS, « L'économie morale de la mort au XIX^e siècle. Regards croisés sur la France et l'Angleterre ». *Le Mouvement social* 2011/4 N°237, pp.34-54.

Paul WALDTEUFEL, *Hygiène du sabot des chevaux des villes : conseil pratique aux hommes de cheval*, Paris, Lucien Laveur, 1902, 66 pages.

II – Ouvrages régionaux

Vital CHOMEL, « Les instruments de labour traditionnels dans l'ancien Dauphiné », *Revue de géographie alpine*, tome 52, N°4, 1964, pp. 615-630.

R. CAHEN, « L'araire, inventaire ethnographique et linguistique du Lyonnais, *L'Araire*, 1972, N°11, s.p.

Charles CORNEVIN, *La boucherie de Lyon en 1876*, Paris, Renon, 1878, 66 pages.

Charles CORNEVIN, *Rapport sur les rendements à l'équarissage de divers animaux domestiques*, Lyon, Bourgeon, 1878, 20 pages.

Abrégé de l'histoire de la question des abattoirs à Lyon, Lyon Impr. Waltener et Cie, 1892, 72 pages.

Louis DUFIER, *État artisanal, commercial, industriel, agricole de Lyon et Villeurbanne en 1900*, Lyon, Éditions Bellier, 2003, 353 pages.

Département du Rhône, *Glacières et caves à neige du Rhône, Préinventaire des monuments et richesses artistiques*, Département du Rhône, 2000, 99 pages.

Marius MORAND, « Statistique des métiers de tissage de soieries au service de la fabrique lyonnaise », *Recueil des travaux de l'Institut de géographie alpine*, tome 4, N°3, 1916, pp. 311-328.

Section IX – Courses, concours hippiques, équitation et loisirs

I – Ouvrages généraux

Anonyme, *Ludus pro patria : la cavalerie et les sports, les officiers et les courses militaires, le règlement de 1892, recherche d'un nouveau programme*, Paris, Berger-Levrault, 1898, 163 pages.

Pierre ARNAUD, « La sociabilité par le sport, entretien avec Maurice Agulhon », *Sport Histoire, revue internationale des sports et des jeux*, Privas, N°1 pp.11-15.

Louis BAUME, *Influence des courses au trot sur la production chevaline en France*, France chevaline, Paris, s.d., 90 pages.

Jean-Louis BERTHET, André BLIN, « Le Chesnay, Parly 2 et les courses de chevaux », *A Chesnay*, 1997, N°11, pp. 107-112.

Henry BLANC, « L'École des haras, son rôle dans l'économie du cheval », *Les enjeux de la formation des acteurs de l'agriculture 1760-1945*, Actes du colloque ENESAD, 19-21 janvier 1999, 2000, pp. 373-381.

P. BUFFARD, *Faculté de droit de Paris, L'élevage et les courses de chevaux en France et à l'étranger, étude d'économie financière et rurale*, thèse pour le doctorat soutenue le 10 novembre 1900, Éditeur L. Boyer, Paris 1900, 260 pages.

Edouard CAVAILHON, *Les courses et les paris*, Paris, E. Dentu, 1885, 323 pages.

Jacques CELLIER, *Faculté de droit de Paris, Des paris sur les courses de chevaux, étude de droit civil et pénal*, thèse pour le doctorat de droit soutenue le 14 juin 1900, Éditeur Imprimerie de Jouve et Boyer, Paris, 1900, 210 pages.

L. CHAMPION, *Le raid Bruxelles-Ostende (27 août 1902)*, Paris, Nancy, Berger-Levrault et Cie, 28 pages.

Emmanuel CHÂTEAU, « Les Hippodromes au XIX^e siècle », *Le cheval à Paris*, Frédéric JIMÉNO et Dominique MASSOUNIE (dir.), collection « Paris et son Patrimoine », Paris : Action Artistique de la Ville de Paris, 2006, pp. 124-129.

Marie CHASTEAU de BAYLON, Joël MERY, Yves RONIN, Emmanuel ROUSSEL, Guy THIBAUT, *Pari mutuel : l'aventure d'une grande invention française*, Paris, La Compagnie du pari mutuel, 2007, 191 pages.

Albert CHAUVIN, *Fonctionnement du système Chauvin en 1896-1897*, Saint-Ouen, Imprimerie Chaix, 1898.

Albert CHAUVIN, *Système de pari-mutuel inventeur Chauvin, son fonctionnement général, ses garanties, ses résultats*, Imprimerie de Champon, 1896, 13 pages.

Alain CORBIN, *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier 1995, 475 pages.

CRAFTY, *La Province à cheval*, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, 1885, X-404 pages.

Sophie CUEILLE, « Le cheval de course en Île-de-France, une présence architecturale et paysagère », *In Situ* [En ligne], 18 | 2012, mis en ligne le 31 juillet 2012, consulté le 01 mars 2014. URL : <http://insitu.revues.org/9685> ; DOI : 10.4000/insitu.9685.

Paul CULTURELLO, « Cosmopolitanisme et identité locale : touristes hivernants et société locale sur la Côte d'Azur au début du XX^e siècle », *Cahiers de l'URMIS*, Nice Sophia Antipolis, 2002, N°8, pp. 29-38.

Jean-Baptiste DARRACQ, *Université Lumière Lyon 2, Faculté de droit et de science politique, L'État et le jeu*, thèse pour le doctorat de droit soutenue le 23 novembre 2005, 661 f°.

Guy DEBORD, *La Société du spectacle*, Paris, Buchet/Chastel, 1967, 176 pages.

François DUTHEIL, « La passion du turf à Vichy : nécessité mondaine et pratique lucrative à la fin du XIXe siècle », Serge FAUCHÉ, Jean-Paul, P. CALLÈDE et Jean-Louis GAY-LESCOT, *Sport et identité*, Paris, éditions l'Harmattan, 2000, 452 pages.

Pascal JACOB, *Le cirque : regard sur les arts de la piste du XVIe siècle à nos jours*, Paris, Éditions Plume, 1996, 95 pages.

Baron de CURNIEU, *Leçons de science hippique générale*, Paris, J. Dumaine, 1855-1860, 3 volumes, XVI-430 p., 494 p., LXXX-609 p.

Vte de NOÉ, « Les steeple-chases militaires », *Journal des haras, des chasses et des courses de chevaux : recueil périodique consacré à l'étude du cheval, à son éducation, à l'amélioration de ses différentes races en France, et à toutes les grandes réunions d'utilité publique ou privée, de luxe ou de plaisir, qui ont lieu en France, dans les Pays-Bas, en Angleterre, en Allemagne, en Hongrie et dans les autres pays d'Europe*, 1862/1-12, pp. 522-534.

Cte de BERTERÈCHE de MENDITTE, *Les courses d'endurance*, Paris J.-M. Place, 1987, 146 pages. Reproduction de l'édition, Clermont-Ferrand, Éditions J. Bellet, 1903, *Les courses de résistance. Choses de sport : courses militaires, courses de gentlemen, rallie-papiers, concours hippiques* / par un gentleman, Saumur, S. Milon fils éditeur, 1887, 141 pages.

Nicole de BLOMAC, *La gloire et le jeu. Des hommes et des chevaux*, 1766-1866, Paris, Fayard, 1991, 391 pages.

De GASTÉ, *Question du cheval d'armes et le demi-sang galopeur ; suivi de La déformation du modèle par les étalons trotteurs de grande vitesse*, Paris, imprimerie Ménard 18.., 30 pages.

Robert de ROUGÉ, *Appendices aux notes et souvenirs de 1870-1871 du sous-lieutenant Robert de Rougé*, Paris Lahure, 1928, 31 pages et portraits.

Guy de SALLIER-DUPIN, « Les sociétés hippiques rurales dans le pays de Lamballe (Côtes d'Armor) », *Amis de Lamballe et du Penthièvre*, 2000, N° 28, pp. 81-85.

Charles Maurice de VAUX, *Les hommes de cheval depuis Baucher : les grands maîtres, les écuyers, les hommes de cheval, les cavaliers*, Paris, J. Rothschild, 1888, XXVII-266 pages.

Charles Maurice de VAUX *Équitation ancienne et moderne de la Guérinière, d'Abzac, d'Aure Baucher et Raabe, Dressage et élevage*, Paris, Flammarion, 1898, 344 pages.

Jean-Pierre DIGARD, « Les courses de chevaux en France : un jeu, un spectacle à géographie variable », *Études rurales* N° 157-158, 2001, pp. 95-96.

Dressage méthodique du cheval de selle d'après les derniers enseignements de F. Baucher, recueilli par un de ses élèves, Paris, J. Rothschild, 1891, 204 pages.

Christophe DONNER, « La Saga d'une rivalité familiale », *Le Monde Magazine*, 26 septembre 2009.

Christophe DONNER, *À quoi jouent les hommes ?* Paris, Grasset, 2012, 512 pages.

Entretien avec Gérard BORG, fondateur du Circus Art Museum, 19 juin 2014, Le blog des musées bas-normands sur le cheval, <http://www.musees-basse-normandie.fr> consulté le 20 octobre 2014.

Günter ERBE, « Der Jockey club als Geselleschaftlicher Mittelpunkt des Pariser Dandys unter des Julimonarchie », *Francia*, 2002 tome 29 N°3 pp. 1-12.

James FILLIS, *Principes de dressage et d'équitation*, Paris, C. Marpon et E. Flammarion, 1891, 2^e édition revue et corrigée, 377 pages.

Annette FUSSENIG, *Wie man ein Weltfest des Pferdesports erfindet – Das Aachener Spring- , Reit une Fahrturnier von 1924 bis 1939*, thèse pour le doctorat en philosophie, Faculté de philosophie de Rhénanie-Westphalie, Institut technologique d'Aix-la-Chapelle, juin 2004, 324 f°.

Jean-Marc GIRET, C. LEROY, « L'hippodrome de Pont-l'Évêque », *Le Pays d'Auge*, septembre-octobre, 52^e année, 2002, pp. 10-12.

Johan HUIZINGA. – *Homo ludens* [1938] ; trad. fr., *Homo ludens, essai sur la fonction sociale du jeu*, Paris, Gallimard, 1951, 1988.

Sandra JAHN, *Le jeu d'argent en France : de la condamnation à la banalisation (1836 – années 1960)*, Thèse sous la direction de Olivier FAURE, université Jean Moulin Lyon III, 2014.

Fernand LAFFON, *Le monde des courses, moeurs actuelles du turf... Études nouvelles et historiques, suivies d'un Dictionnaire-annuaire donnant toutes les expressions usitées dans le monde des courses... les noms et couleurs de tous les propriétaires... etc.*, Paris, J. Rothschild éditeur, 1896, VIII- pages.

Xavier LEROY, *Le Monde des jeux*, Paris, E. Dentu, 1893, 188 pages.

Alexis L'HOTTE, *Questions hippiques*, Paris, Librairie Plon, 1906, 248 pages.

Henry LEE, *Historique des courses de chevaux de l'Antiquité à ce jour*, Paris, Fasquelle, 1914, 888 pages.

Jean-Christophe LEFORESTIER, « Les turfistes. Éléments pour une socio-anthropologie du pari hippique », *Socio-anthropologie* [En ligne], 13 | 2003, mis en ligne le 15 novembre 2004, Consulté le 02 mars 2014. URL : <http://socio-anthropologie.revues.org/179>

Jacques LEGENDRE, « Un siècle de concours hippiques à Vichy », *Bulletin de la Société historique et archéologique de Vichy*, 2001, N°138, pp. 23-41.

Lignées d'étalons URL : <http://www.pedigreequery.com>

LOTTERY, *Les courses au galop pour chevaux de demi-sang : de la théorie à la pratique*, Paris, A. Legoupy éditeur, 16 pages.

G.- L. MARCHAL, *Les Sports hippiques : 1938*, Paris, Imprimerie Busson, 604 pages.

Jacques MICHEL, « Le champ de courses du Bequet à La Teste de Buch [Gironde] », *Bulletin de la Société d'histoire et d'archéologie d'Arcachon*, 2007, N°131, pp. 26-39.

Alain PAGÈS « Musée de Grosbois. Hommes et chevaux réunis dans une même saga, celle du Trot », In Situ [En ligne], 18 | 2012, mis en ligne le 01 août 2012, consulté le 02 mars 2014. URL : <http://insitu.revues.org/9688>

J. PORTEFIN, *Le Cheval de courses, par un entraîneur*, Paris, A. Legoupy éditeur, 1917, 119 pages.

Monica RENEVEY [dir.], *Le Grand livre du cirque*, Paris, Bibliothèque des Arts, 1977, 2 volumes : 480 p., 470 p.

REY, RODET, TAVERNIER, « Concours hippique , rapport lu par M. Rey au nom d'une commission composée de MM. Rey, Rodet et Tavernier », *Annales des sciences physiques et naturelles, d'agriculture et d'industrie*, Lyon, Société d'agriculture, histoire naturelle et arts utiles de Lyon, 1869, tome 2, p. CLXXX.

Joseph Antoine Auguste RIQUET, *Voyage hippique dans la plupart des provinces de l'Europe situées au Nord et au Nord-Est de la France*, Paris, Éditions A. Bailly, 1847, 96 pages.

Daniel ROCHE & Daniel REYTIER, *À cheval. Écuyers, amazones et cavaliers*, Association pour l'académie équestre de Versailles, 2007, 400 pages.

Daniel ROCHE, « Les arts de l'équitation. Relation distinctive et raison cavalière », *Les arts équestres*, Paris, 303, 2009, N°107, pp. 8-9.

SAINT-GEORGE, *Les courses de chevaux*, Paris, Laffite et Cie, 1912, XII-557 pages. Lexique

Corina SANDU, « Parler cheval et parler toilette en France pendant le second Empire », Hamel, Yan, Geneviève Lafrance et Benoît Melançon (édit) Québec, *Des mots et des muscles ! Représentations des pratiques sportives*, Québec, Nota bene, 2004, 274 pages. pp. 161-175.

Alain SIMONET, *Programme des cirques de France de 1860 à 1910*, collection Histoire du cirque, Aulnay-sous-Bois, Art des Deux Mondes, 2002, 80 pages.

Cdt SMITS, *À propos du raid Bruxelles-Ostende, notes et rapports*, 27 août 1902, Bruxelles, Charles Bulens, 110 pages.

Sports hippiques : annuaire général de l'hippisme, Paris, Johanet, 1932, 548 pages.

Henry THÉTARD, *La merveilleuse histoire du cirque*, Prisma, 1947, 2 volumes : 271 p. et 335 p.

Guy THIBAUT, *Auteuil hier et aujourd'hui, histoire des courses d'obstacles en France, 1830-1915*, Paris Castelet, 287 pages.

Philippe TETART dir., *L'histoire du sport en France du Second Empire au régime de Vichy*, Paris, Vuibert, 2008, 480 pages.

Thorstein VEBLÉN, *Théorie de la classe de loisirs*, Paris, Gallimard, 1970, 278 pages.

Georges VIGARELLO, *Du jeu ancien au show sportif, la naissance d'un mythe*, Paris, Seuil, coll. La couleur des idées, 2002, 236 pages.

II – Ouvrages régionaux

Philippe BOUCHARDEAU, *La Revue drômoise*, N° 541, septembre 2011, pp. 3-81, « L'écllosion du sport drômois à la fin du XIX^e siècle ».

Jacques BRUYAS, *Les 100 ans du cirque Rancy : histoire d'une illustre famille du cirque*, Lyon, Éditions Bellier, 1983, 23 pages.

Maurice DAEUBLE, *Les courses de La Tour-du-Pin*, Éditions Lettres de France, 2005, 108 pages.

Raymond DUVERGER, Société des courses hippiques de Châtillon-sur-Chalaronne, Hippodrome de Bel-Air, Société des courses hippiques de Châtillon-sur-Chalaronne, réédition 2008, non paginé.

Max André DAZERGUE, *Montée des Anges*, Lyon, Éditions Lugdunum, 1940, 252 pages.

Pierre de CHOIN DU DOUBLE, « Les sociétés hippiques rurales », *Journal d'Agriculture pratique, de jardinage et d'économie*, 5 janvier 1935, pp. 42-43.

Khalif et Eugène de VOLNEY, *Lyon à cheval*, Lyon, La Vie française, s.d., 77 pages.

Joseph ORY, Un incident au concours régional hippique de Bourg en 1891, Montbrison, Imprimerie Éleuthère Brassart, 1891, 12 pages.

Jean MOUSSA, « Rancy et le cirque », *Rive Gauche*, N°72, mars 1980, pp.22-24 ; N°73, juin 1980, pp. 3-10.

Jean-Nicolas RENAUD, « L'avènement hippique jurassien à La Belle Époque : un loisir au goût de tradition », UFR STAPS Besançon, 2010/1, N°87, pp. 33-43.

Laura ROMAN, Le monde des courses dans l'Ain (1864-1914), Mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, réalié sous la direction de Mme Claude-Isabelle Brelot, professeure d'histoire contemporaine, Université Lumière, Lyon 2, juin 2003, 223 f°.

Maurice ROUBILLE, « Les Rancy », *Rive Gauche*, N°117-118, 1991.

Société hippique départementale de l'Ain, *Notes et documents sur la Société hippique départementale de l'Ain*, Bourg-en-Bresse, Imprimerie J.-M. Villefranche, 1884, 69 pages.

Société des courses de Lyon, fondée en 1867 : statuts de 1869, 1873, 1874, 1875, 1878, Lyon, Bellon.

Clément SAHUC, « Le cirque Rancy de la Guillotière », *La Vie lyonnaise*, 19 avril 1914.

Eugène de VOLNEY, *Nos champs de courses, le monde du cheval*, Lyon, Legendre, 1904, 10 pages.

Germaine VIEUX, « Les Hippodromes lyonnais », *Rive Gauche*, mars 1985, N° 92, pp. 1 - 5.

Section X - Le cheval de guerre

I – Le cheval puissance : protection et répression

J. ALQUIER, Albert DROUINEAU, *Glycogénie et alimentation rationnelle au sucre : étude d'hygiène alimentaire sociale et de rationnement du bétail*, Paris, Berger-Levrault, 2 volumes, 301 et 421 pages.

Annuaire spécial de l'arme de la cavalerie française, du service des remontes et des vétérinaires militaires, année 1908, Imprimerie et librairie Léautey, 1908, 575 pages.

Daniel BALDIN, « Les tranchées ont-elles enterré la cavalerie ? Entre disparition et mutation : la cavalerie française durant la Première Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2007/1 N°225, pp. 7-20.

Paul BELON, *En suivant M. Carnot, notes humoristiques*, Paris Plon, 1893, 186 pages.

Jean-Pierre BENÉYTOU, *Histoire de la cavalerie des origines à nos jours*, Lavauzelle-Graphic Éditions, Panazol (Limoges), 2010, 244 pages.

Roland BRUNEAU, « Les équidés dans la Grande Guerre », *Bulletin de la Société française d'histoire de la médecine et des sciences vétérinaires*, communication présentée le 12 février 2005, 2005, 4-1, pp. 20-33.

Roland BRUNEAU, « La vie quotidienne des équidés pendant la Grande Guerre », *Bulletin de la Société française d'histoire de la médecine et des sciences vétérinaires*, 2011, N°75, pp. 5-35.

Patrick BRUNETEAUX, « Le désordre de la répression en France, 1871-1921, Des conscrits aux gendarmes mobiles », *Genèse*, 12/1993, pp. 30-46.

Jean-Pierre CARCIOFI, « La cité cavalière : Lunéville (Meurthe-et-Moselle) et sa prestigieuse garnison », *Revue Lorraine populaire*, 1998 année 24, N°142, pp. 24-33.

Henry CHOPIN, *La Cavalerie française*, Paris, Garnier frères éditeurs, 1893, III-480 pages.

Aurélien CONRAUX, *L'école de cavalerie de Saumur (1814-1914)*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe, sous la direction de Jean-Michel Léniaud, École pratique des Hautes études en Sciences Sociales, Paris, 4 volumes, 587 f° + annexes, soutenue en 2004.

Diana COOPER-RICHET, « Le plan général de protection à l'épreuve de la grève des mineurs du Nord-Pas-Calais (septembre –novembre 1902) », *Maintien de l'ordre et police en France et en Europe au XIX^e siècle*, Paul VIGIER et Alain FAURE [dir.], Grane, 26 400, Éditions Créaphis, 1987, 413 pages.

René DAGAIN, « Une flotte de navires écuries au XIX^e siècle : le transport par mer des chevaux de l'armée », *Bulletin de l'Académie du Var*, 2002, nouvelle série, tome 3, pp. 207-211.

Pierre-Henri DELORGE, « Pourquoi avoir gardé une cavalerie à cheval (1918-1939) ? », *Guerres mondiales*, 2007, année 55, N° 225, pp. 21-36.

Jean William DEREYMEZ, Olivier IHL, Gérard SABATIER [dir.], *Un cérémonial politique : les voyages officiels des chefs d'État*, Paris, L'Harmattan, 1998, 315 pages.

Général Raoul Marie DONOP, « Lettre d'un vieux cavalier », *Revue de cavalerie*, 1906/04-1906/09, pp. 5-6.

Édouard EBEL, Benoît HABERBUSH, « Le cheval dans la gendarmerie du XVIII^e au XXI^e siècle », *Revue historique des armées*, 249/2007, pp. 28-37.

B. GUÉNÉE, F. LEHOUX, *Les entrées royales françaises de 1328 à 1515*, Paris, CNRS, 1968, 366 pages.

Alexandre LACASSAGNE, *L'assassinat du président Carnot*, Lyon, Storck éditeur, 1894, 111 pages

Yann LIGNEREUX, *Lyon et le Roi. De la bonne ville à l'absolutisme municipal (1594-1654)*, Seyssel, Champ Vallon, collection Époque, 2003, 847 pages.

Amaury LORIN, « Un régicide républicain : Paul Doumer, le président assassiné (6 mai 1932), Criminocorpus [en ligne] , Varia mis en ligne le 17 novembre 2011, consulté le 02 février 2015. URL : <http://criminocorpus.revues.org/435>

Gilles MALANDAIN, Guillaume MAZEAU et Karine SALOMÉ, « Introduction : l'attentat politique, objet d'histoire » *La Révolution française* [en ligne] 1/2012, mis en ligne le 20 mars 2012, consulté le 02 février 2015. URL : <http://lrf.revues.org/364>

Nicolas MARIOT, *C'est en marchant qu'on devient président : la République et ses chefs d'État, 1848-2007*, Paris, Aux Lieux d'être, 2007, 362 pages.

Vicomte Jean-Georges-Louis MARTIN DU NORD, *L'élevage du cheval de cavalerie, son présent, son avenir, la crise*, Lucien Laveur, Paris, 1910, 104 pages.

John MERRIMAN, *Dynamite Club, l'invention du terrorisme à Paris*, Paris, Taillandier, 2009, 255 pages.

Claude MILHAU, *1914-1918, l'autre hécatombe. Enquête sur la perte de 1140000 chevaux et mulets*, Paris, Belin, 2017, 300 pages.

Ministère de la guerre, État-major de l'armée de terre, *Aide-mémoire de l'officier d'état-major en campagne*, Paris, Imprimerie nationale, 1884, 2^e édition, 360 pages.

Ministère de la guerre, *Instruction du 15 avril 1905 pour les revues et défilés des troupes de toutes armes*, Paris, Charles Lavauzelle, 1905, 24 pages.

Ministère de la guerre, *Règlement provisoire sur les exercices et les manœuvres de cavalerie*, Paris, Imprimerie nationale, 1915, 60 pages.

Pol PAYART, « Essai sur la cuirasse », *Revue de cavalerie*, 1922/01-1922/12, pp. 586-600.

Rémy PUECH, Jules MAURIN, *1907, Les mutins de la République*, Toulouse, Privas, 1907, 330 pages.

Jean-Louis RIBOUREL, « La voiture, scène privilégiée de l'attentat politique », <http://www.attelage-patrimoine.com/2014/09/la-voiture-scene-privilegiee-de-l-attentat-politique.html>, consulté le 8 février 2015.

Michel SABRE, « 16^e régiment de chasseurs à cheval, Beaune 1891-1927 », *Centre beaunois d'études historiques*, Recueil des travaux, 1998, tome 16, pp. 85-100.

Jules SAUMUR, *Fêtes et cérémonies, honneurs militaires, honneurs civils : recueil des décrets, circulaires et instructions relatifs aux cérémonies et aux honneurs* (2^e édition), Paris, H. Charles-Lavauzelle, 1895, 141 pages.

Daniel ROCHE, Daniel REYTIER [dir.], *Le cheval et la guerre du XV^e au XX^e siècle*, Paris, Association pour l'Académie d'Art équestre de Versailles, 2002, 399 pages.

Jules SAUMUR, *Memento militaire : répertoire analytique alphabétique des lois, décrets, décisions, circulaires, instructions concernant l'armée insérés au « Bulletin officiel » ou publié, sous la forme manuscrite, à l'usage des services et établissements de guerre, des états-majors, des corps de troupe de toutes armes et des administrations publiques*, 3^e édition revue augmentée et mise à jour jusqu'en mars 1898, Paris, Charles-Lavauzelle, 1898, 511 pages.

Jules SAUMUR, *Troubles et émeutes, recueil des documents officiels indiquant les mesures à prendre par les autorités civiles et par les autorités militaires*, Paris, H. Charles-Lavauzelle, 1899, 87 pages.

Karine SALOMÉ, « L'Ouragan homicide, attentat politique en République », *Crime, Histoire & Société / Crime, History & Societies*, vol. 3, N°2/1999, 73-93.

Georges TAUSEND, « Revues et défilés », *Revue Universelle*, 1902, tome2, N°60, pp. 345-350.

Charles VIMAÎTRE, *Paris-police*, Paris E. Dentu, 1886, 359 pages.

Jacob VOGEL, « Militaires et folklore militariste : Allemagne et France », Pietro CAUSARANO, Valeria GALIMI, François GUEDJ, Romain HURET, Isabelle LESPINET-

MORET, Jérôme MARTIN, Michel PINAULT, Xavier VIGNA, Mercedes YUSTRAL [dir.] *Le XX^e siècle des guerres*, Paris, Éditions de L'Atelier, 2004, 606 pages.

Philippe VOLUER, « L'ancien grand quartier de cavalerie de Stenay (Meuse) », *Connaissance de la Meuse*, 1998, N°49, pp. 20-23.

Blaise WILPERT-PORTAL, *Compte-rendu de Retrouver la guerre de Stéphane AUDOIN-ROUZEAU*, Annette BECKER, Paris, Gallimard 2000, 272 pages.

Jean-Philippe ZANCO, « Une flotte de navires-écuries au XIX^e siècle : le transport des chevaux par mer », *Revue historique des armées*, 1999, N°1, pp. 45-54.

II – Le sport, reflet de la puissance

Paul BAUSIL, *Le Raid Paris-Rouen-Deauville*, avec une lettre du général de division baron Faverot de Kerbrecht, dessins par Magne de la Croix, Paris, Silva et Leclerc, 1904, 169 pages.

Général Théophile BONIE, *Cavalerie en campagne : tactique française*, Paris, L. Baudoin, 1888, 249 pages.

Lt. Col. CHAMPEAUX, *École supérieure de guerre. Cours de cavalerie : 1909-1910*, s.n.s.l, 1910, 629 pages.

Nicolas CHAUDUN, *Un centaure au crépuscule*, Alexis L'HOTTE, Arles, Actes Sud, 2016, 192 pages.

Jules COSTE-LABAUME, *Notice sur l'œuvre des fournaux de la presse lyonnaise*, Lyon, Imprimerie Mougin-Rusand, 1886, 50 pages.

C. DECKER, Ravichio de PETERSDORF, *La petite guerre ou traité des opérations secondaires de la guerre*, Gand, Société pour le développement des connaissances militaires, 1835, 500 pages.

Albert DUPONT, *Recherches sur les raids de cavalerie et les courses de fond*, Saumur, S. Milton et fils, 1897, 194 pages.

Émilien LELORGNE d'IDEVILLE, *Le raid national militaire (2^e année) : Lyon-Vichy (2-5 juillet 1904)*, Paris, Le Soudier, 1905, 108 pages.

III – La détermination du cheval de guerre

Eugène AURREGIO, *Mélanges hippiques illustrés : à travers l'élevage et les cavaleries de l'Europe, missions et voyages d'études de 1880 à 1905*, Lyon, Bourgeon, 1905, pagination multiple.

Denis BOGROS, *Les chevaux de la cavalerie française de François I^{er} à Georges Clemenceau*, La Roche-Rigault, PSR Éditions, 2000, 112 pages.

Jean-Luc CHAMUSSOT, « Les oubliés de la Grande Guerre » [les chevaux], *Société d'histoire de Cuisery et de ses environs*, N°55, janvier 2002, pp. 5-9.

Diane de SAINTE-FOY, « Le cheval, la guerre et le rôle des haras », *Revue de la Société des Amis du Musée de l'Armée*, 2007, N° 134, p. 64-70 ; 2008, N°135, pp. 56-66.

Général DUBOIS, « Le cheval de cavalerie de poids lourd », *Revue de cavalerie*, février 1913/01-1913/06, pp. 188-199.

Capitaine GOUZÉ, *Cheval de guerre tel qu'il nous le faut*, Librairie Chapelot, Paris, 1913, 109 pages.

Pierre Marie Charles JOLY, *Étude sur les remontes*, Paris Berger-Levrault, 1898, 37 pages.

C.-L. MILHAUD, « Être vétérinaire sous l'uniforme », *Médecine et armée*, 2015, 44, 1, pp. 86-92.

Ministère de la guerre, *Aide-mémoire à l'usage des officiers d'artillerie*, Chapitre IX : Cheval et harnachement, Paris, J. Dumaine-L. Baudoin, 1881, 102 pages.

Ministère de la guerre, *Commission chargée de rechercher et d'étudier à l'Exposition universelle de 1900 les objets, produits, appareils et procédés présentés dans la section française et dans les sections étrangères*, « Harnachement », « Hippologie » pp. 488 - 521, Paris, Berger-Levrault, 1902, pagination multiple.

Ministère de la guerre, *Cours abrégé d'hippologie à l'usage des sous-officiers, des brigadiers et élèves brigadiers des corps de troupes à cheval, approuvé par le ministère de la guerre le 30 avril 1906*, Paris, Imprimerie nationale, 1913, 208 pages.

Pierre de MONICAULT, « Le demi-sang, l'agriculture française et le budget », *Journal d'agriculture pratique de jardinage et d'économie domestique*, 1933/01-1933/06.

Louis MORISOT, *Le cheval d'artillerie*, Paris, Lois et droit, 1910, 30 pages.

Lewis Edouard NOLAN, *Histoire et tactique de la cavalerie*, Paris, A. Leneveu, 1854, 339 pages.

RIGOLLAT, *Études et recherches sur l'alimentation et le travail du cheval de troupe*, Paris, Charles Lavauzelle à Limoges, 1893, 191 pages. Musée d'Art et d'industries, Cote : A GIA RIG.

Michel ROUCAUD, « Étude des Avant-postes de cavalerie légère par le général Brack », *Revue historique des armées* [en ligne], 249/2007, mis en ligne le 13 juin 2008, consulté le 16 avril 2015, URL : <http://rha.revues.org/613>

Cdt Philippe STIEGELMAN, *La question chevaline envisagée sous ses divers points de vue*, Legoupy, Paris, 1899, 196 pages.

Général TRIPARD, *Réorganisation de la cavalerie*, Paris, Dentu, libraire-éditeur, 1873, 82 pages.

Alexandre-Bernard VALLON, *Cours d'hippologie à l'usage de MM. Les officiers de l'armée, MM. Les officiers des haras, les vétérinaires, les agriculteurs, et toutes les personnes qui s'occupent des questions chevalines*, Paris, L. Baudoin, 1884, 2 tomes, 639 et 736 pages.

XI – Le cadre social

I – Ouvrages généraux

Adeline DAUMARD [dir.], *Oisiveté et loisirs dans les sociétés occidentales au XIX^e siècle*, Actes du colloque pluridisciplinaire, Amiens 19-20 novembre 1982, Abbeville, Imprimerie Paillard, 1983, 248 pages.

Colette AVRANE, *Ouvrières à domicile*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, 302 pages.

Jules BARBERET, *Le travail en France, monographies professionnelles*, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1887, tome 3, 470 pages.

Françoise BATTAGLIOLA, *Histoire du travail des femmes*, Paris, La Découverte, 2004, 123 pages.

Gérard BOUCHARD, John Alexander DICKINSON, Joseph GOY, *Les exclus de la terre en France et au Québec*, Québec, Éditions du Septentrion, 1998, 336 pages.

Pierre BOURDIEU, *La distinction : critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit, 1992, 670 pages.

J. BORIN-FOURNIER, *La société moderne et la question sociale*, Paris, Librairie Guillaumin et Cie, 1893, XII-456 pages.

Claude-Isabelle BRELOT, *La Noblesse réinventée, nobles de Franche-Comté de 1814 à 1878*, Paris, Les Belles Lettres, 1992 2 volumes

Jean-Louis BRIQUET, *Notables et processus de notabilisation en France aux XIX^e et XX^e siècles*, Traduction française de Jean-Louis Briquet, « Notabili et processi di notabilizzazione nella Francia del diciannovesimo e ventesimo secolo », *Ricerche di storia politica*, vol. XV,

N°3, 2012, pp. 279-294. Article en ligne consulté le 28 août 2014 : <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00918922>

Catalogue de l'exposition *Le cheval : la guerre, la parade, la mondanité*, organisée au musée des Beaux Arts de Caen, 20 septembre – 20 Novembre 1997, Caen, Conseil général de Basse-Normandie, 1997, 71 pages.

Georges A. CHABOT, *Commentaire sur la loi des successions formant le titre premier du livre troisième du code civil*, Paris Nève, 1818, 729 pages.

Christophe CHARLE, *Histoire sociale de la France au XIX^e siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 1991, 392 pages.

Alain CORBIN, *Archaisme et modernité en Limousin au XIX^e siècle, 1845-1880*, Presses Universitaires de Limoges, 1999, 1174 pages.

Comtesse Jean de PANGE, *Comment j'ai vu 1900*, Paris, Grasset, 1999, 246 pages.

A. de SAINT-ALBIN (Robert MILTON), *Les courses de chevaux en France*, Paris, Hachette, 1890, 475 pages.

Duchesse d'UZÈS, *Souvenirs de la duchesse d'Uzès née Mortemart*, Paris, Plon, 1934, XIXXX-203 pages, préface de son petit-fils, le comte de Cossé-Brisac.

Jacques DUPÂQUIER, Denis KESSLER [Dir.], *La société française au XIX^e siècle, traditions, transition, transformations*, Paris Fayard, 1992, 529 pages.

Frédéric DUTHEIL, « La passion du Turf à Vichy : nécessité mondaine et pratique lucrative à la fin du XIX^e siècle », Serge FAUCHÉ, Jean-Paul CALLÈDE ET Jean-LOUIS GAY-LESCOT, *Sport et identité*, Paris, L'Harmattan, 2000, 452 pages.

Frédéric DUTHEIL, *Le sport à la cure, vie de société et distractions à Vichy, 1850-1914*, thèse de doctorat en sciences, Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives sous la direction de Thierry Terret, professeur à l'université de Lyon 1, soutenue en 2002, Université Claude Bernard, Lyon 1, 894 f°, 4 volumes.

Frédéric DUTHEIL, « Une image raffinée et avant-gardiste de la station thermale : le sport féminin à Vichy (1875-1914) », *Staps*, vol. n° 66, no. 4, 2004, pp. 11-23.

Jean-Claude FARCY, « L'artisanat rural dans la Beauce au XIX^e siècle », *Histoire économie et société*, 1986, 5e année, N°4, pp. 573-590.

Annie FOURCAUT [dir.] *La ville divisée : les ségrégations urbaines en question, XVIII^e-XX^e siècle*, Ivry-sur-Seine, Créaphis Éditions, 1996, 465 pages.

Benoît FRACHON, *Pour la CGT, mémoires de lutte (1902-1939)*, Paris, Messidor Éditions sociales, 1981, 261 pages.

Maurice GARDEN, « Histoire de la rue », *Pouvoirs* 2006/1, N°116, pp. 5-17.

Nicolas GARNAUD, *L'émergence du monde ouvrier en milieu rural dans l'ancienne province du Poitou au XIX^e siècle*, Thèse pour le doctorat en histoire du droit, Université de Poitiers, faculté de droit et de sciences économiques, sous la direction de Mme Catherine Lecomte, soutenue le 21 juin 2008, 948 f°.

Cyril GRANGE, *Les gens du Bottin Mondain, 1903-1987, Y être c'est en être*, Paris, Fayard, 1996, 572 pages.

André GUESLIN, *Les gens de rien : une histoire de la grande pauvreté dans la France du XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2004, 462 pages.

Joseph GOY, « Transmission successorale et paysannerie pendant la Révolution française : un grand malentendu », *Études rurales*, N°110-112, 1988, pp ; 45-56.

Maurice HALBWACHS, « Budgets de familles ouvrières et paysannes en France en 1907 », *Bulletin de la statistique générale de la France*, octobre 1914, PP. 47-83.

Pierre HÉRITIER, Roger BONNEVAL, Jacques ILON, Christian SAINT-SERNIN, *150 ans de luttes ouvrières dans le bassin stéphanois*, Éditions Champ du possible, Saint-Étienne, 1979, 356 pages.

- « Histoire sociale de la culture équestre. Entretien avec Daniel Roche », *Société & Représentations*, volume 28, N°2, 2009, pp. 239-252.
- Ronald HUBSCHER [dir.], *L'Histoire en mouvement : le sport dans la société française, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1992, 560 pages.
- Ronald HUBSCHER, « Réflexions sur l'identité paysanne au XIX^e siècle : identité réelle ou supposée ? », *Ruralia* 01/1997.
- Jean-François KLEIN, *Un Lyonnais en Extrême-Orient : Ulysse Pila, vice-roi d'Indochine, 1837-1909*, Lyon, Éditions Lyonnaises, 1994, 160 pages.
- Jacqueline LALOUETTE, « La consommation du vin et de l'alcool en France au cours du XIX^e et au début du XX^e », *Ethnologie Française*, tome 10, N°3, 1980, pp. 287-302.
- Caroline LE MAO, Corinne MARACHE, *Les élites et la terre, du XVI^e siècle aux années 1930*, Paris, Armand Colin, 2010, 348 pages.
- Jean LHOMME, *La grande bourgeoisie au pouvoir : essai sur l'histoire sociale de la France*, Paris, Presses Universitaires de France, 1960, VIII-378 pages.
- Jean-Marie MAYEUR, *Les débuts de la III^e République, 1871-1898*, Paris, Le Seuil, 1973, 264 pages.f
- MOLLOT, *Code de l'ouvrier*, Paris, Cotillon, librairie du Conseil d'État, 1856, 400 pages,
- Jean-Marc MORICEAU [dir.], *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe des années 1830 à la fin des années 1920*, Paris, SEDES, 266 pages.
- Arno MAYER, *La persistance de l'Ancien Régime. L'Europe de 1848 à la Grande Guerre*, Paris, Flammarion, 350 pages.
- Jean-Gabriel OFFROY, « Prénom et identité sociale », *Spirale*, N°19, 2001/3, pp. 83-99.
- Marguerite PERROT, *Le mode de vie des familles bourgeoises, 1873-1953*, Paris, Les Presses de Science Po, 299 pages.
- Michelle PERROT, « L'éloge de la ménagère dans le discours des ouvriers français au XIX^e siècle », *Romantisme*, année 1976, Volume 6, N°13, pp. 105-122.
- Michel PINÇON et MONIQUE PINÇON-CHARLOT, *La Chasse à courre. Ses rites et ses enjeux*, Paris, Payot et Rivages, 1993, 308 pages.
- J. PORTEFIN, *Le Cheval de courses, par un entraîneur*, Paris, A. Legoupy éditeur, 1917, 119 pages.
- Jean-Claude SANGOL, « Transmission d'un bien symbolique : le prénom », *Terrain*, 1985, N°4, pp. 70-76.
- Bernard TOULIER, « Architecture des loisirs en France dans les stations thermales et balnéaires (1840-1939) », Robert BECK, Anna MADOEUF (Dir.) *Divertissements et loisirs dans les sociétés urbaines à l'époque moderne et contemporaine*. Presses universitaires François Rabelais, 410 pages, pp. 211-223.
- Valérie PIETTE, Éliane GUBIN, « Travail ou non travail ? Essai sur le travail ménager dans l'entre-deux-guerres », *Revue belge de philologie et d'histoire*, année 2001, volume 79, N°2, pp. 645-678.
- Emmanuelle ROMANET, « La mise en nourrice, une pratique répandue en France au XIX^e siècle », *Transtext(e)s Transcultures* □□□□□□ [En ligne], 8 | 2013, mis en ligne le 02 décembre 2013, consulté le 01 octobre 2015. URL : <http://transtexts.revues.org/497>
- Sylvie SCHWEITZER, « Les femmes ont toujours travaillé ». *Une histoire du travail des femmes aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Odile Jacob, 2002, 329 pages.
- Yvonne VERDIER, *Façons de dire, façons de faire. La laveuse, la couturière, la cuisinière*, Paris, Gallimard, 1979, 376 pages.
- Armand WALLON, *La vie quotidienne dans les villes d'eau (1850-1914)*, Paris, Hachette, 1981, 349 pages.

II – Ouvrages régionaux

Élodie ARRIOLA, *Des automobiles et des hommes : les débuts de l'Automobile Club dauphinois (1900-1904)*, mémoire de Master 1, sciences humaines et sociales sous la direction de Pierre Judet, Université Pierre Mendès-France, année universitaire 2007-2008, 141 f°.

Bernadette ANGLERAND, Catherine PELLISSIER, *Les dynasties lyonnaises, des Morins-Pons aux Mérieux du XIX^e siècle à nos jours*, Paris, éditions Perrin, 2003, 830 pages.

Serge CHASSAGNE, Jérôme ROJON, « Patrons et ouvriers en Bas-Dauphiné : les Diederichs de Bourgoin-Jallieu (1882-1938) », *Cahiers d'histoire*, 41-3/1996, pp. 313-341.

Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, *Règlements concernant le personnel actif*, Lyon, Lyon, Imprimerie Léon Delaroche et Cie 1894, 47 pages.

Jules COSTE-LABAUME, *Notice sur l'œuvre des fournaux de la presse lyonnaise*, Lyon, Imprimerie Mougin-Rusand, 1886, 50 pages.

Jean DUFOURT, *Sur la route de lumière*, Paris, Plon-Nourrit, 1921, 273 pages.

Bruno DUMONS, « Ainay le quartier noble et catholique de Lyon », pp. 377-392, Annie FOURCAUT [dir.] *La ville divisée : les ségrégations urbaines en question, XVIIIe-XXe siècle*, Yvry-sur-Seine, Créaphis Éditions, 1996, 465 pages.

Claude FARRÈRE, *Mademoiselle Dax jeune fille*, Paris, P. Ollendorff, 1908, 309 pages.

Jérôme FERRAND, « Les stratégies successorales dauphinoises à l'épreuve de la législation révolutionnaire ou l'impossible régénération des mœurs par la loi », *Revue historique du droit français et étranger*, 2001/3, pp. 306-314.

Gérard FONTAINE, *La culture du voyage à Lyon de 1820 à 1930*, PUL, Lyon 2003, 325 pages.

Gilbert GARRIER, *Paysans du Beaujolais et du Lyonnais, 1800-1970*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1973, 2 tomes 714 et 246 pages.

Bernard JACQUIER, *Le Légitimisme dauphinois (1830-1870)*, Centre de recherche d'histoire économique, sociale et institutionnelle, Grenoble, CRHESI, 1976, 275 pages.

Yves LEQUIN, *Les ouvriers de la région lyonnaise (1848-1914) La formation de la classe ouvrière régionale*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1977, 2 volumes, 573 et 497 pages.

Catherine PELLISSIER, *Loisirs et sociabilités des notables lyonnais au XIX^e siècle*.

Henri PANSU, « L'analyse de la fortune et des livres de comptes d'un grand bourgeois lyonnais à la fin du XIX^e siècle », *Bulletin du Centre d'histoire économique de la région lyonnaise*, N° 3, 1973, pp. 15-79.

Jean-Luc PINOL, *Mobilités et immobilismes d'une grande ville : Lyon de la fin du XIX^e siècle à la Seconde Guerre mondiale*, Thèse pour le doctorat ès lettres préparée sous la direction de Monsieur Yves Lequin, janvier 1989.

Jérôme ROJON, *L'industrialisation du Bas-Dauphiné : le cas du textile (Fin XVIII^e siècle à 1914)*, thèse pour le doctorat d'histoire, sous la direction de M. le professeur Serge Chassagne, 2007, Université Lyon 2.

Pétrus SAMBARDIER, *La vie à Lyon de 1900 à 1937*, Lyon Paris, Éditions Archat Lyon : Imp. Artistique en couleurs, 1937, 223 pages.

Emmanuel VINGTRINIER, Jean COULON, *La vie lyonnaise autrefois – aujourd'hui*, Lyon, Bernous & Cumin, 1898, 424 pages.

1^{ère} PARTIE LES CAVALERIES DE LA RÉGION LYONNAISE

Entre 1880 et 1939, les cavaleries urbaines et rurales de la région lyonnaise évoluent dans des trajectoires différentes. La première partie se propose d'en établir leurs portraits dynamiques.

La cavalerie lyonnaise est saisie à travers ses effectifs, ses localisations dans l'espace urbain, ses principales caractéristiques et les modes d'exploitation auxquelles elle est soumise. La confrontation entre la force musculaire du cheval et l'émergence de la traction mécanique est replacée dans une chronologie plus fine que celle qui est généralement avancée. L'éviction des chevaux de l'espace urbain est précisément mesurée à l'aune des données fiscales (1^{er} chapitre). Dans une perspective qui reste toujours dynamique, l'approche de la cavalerie urbaine est incorporée au cycle de son renouvellement permanent qui est inhérent à son exploitation sur les pavés de la ville. Les milliers de chevaux de toute sorte qui composent ce cheptel urbain sont suivis de leur entrée dans l'espace urbain à leur sortie, soit vers l'abattoir chevalin ou le clos d'équarrissage, soit vers l'espace rural pour un nouveau cycle d'exploitation (chapitre II).

L'étude des équidés dans la périphérie urbaine est complexe. Cette complexité résulte à la fois de la géographie politique puisque la périphérie ressortit de trois départements - circonstance qui rend parfois délicate la concordance chronologique des séries statistiques utilisées. Cette réalité s'inscrit par ailleurs dans une zone de contact entre la France qui exploite la force musculaire des bovins et celle qui recourt aux chevaux. Pour rendre compte de cette réalité, l'analyse de la cavalerie s'est appuyée sur le concept de ceinture chevaline. Ces marges chevalines sont d'autant plus intéressantes qu'elles ont généré des zones spécifiques : la Dombes est une petite région d'élevage aux portes de Lyon tandis que dans le Bas-Dauphiné, réalité mal saisie par les historiens, est une région naisseuse qui exporte ses laitons vers les départements du Sud-Est. Ces zones chevalines ont généré des types de chevaux qu'il faut tenter de cerner en dépit d'appréciations souvent peu flatteuses. Entre les années 1880 et celles qui précèdent la Seconde Guerre mondiale, l'évolution des cheptels équins offre des visages assez contrastés parce que la région lyonnaise se présente comme une véritable marqueterie de pays aux aptitudes agricoles variées. Ces circonstances expliquent des évolutions différenciées (chapitre III).

Dans cette approche des cheptels ruraux, il a paru intéressant d'approcher la manière dont sont produits ou élevés les chevaux dans les différentes sections de la ceinture chevaline. L'Ain et l'Isère présentent des caractéristiques communes : tous deux sont situés dans des régions où l'administration des haras n'encourage que la production du demi-sang. La présence des haras se matérialise par un réseau relativement dense de stations de monte et de concours hippiques. L'Ain conserve jusque dans les dernières années du XIX^e siècle d'un système à part ordonné autour de la Société hippique de l'Ain en grande partie financée par le Conseil général. L'Isère quant à lui dépend du dépôt national d'étalons d'Annecy. L'omniprésence des étalons anglo-normands, longtemps mal adaptés aux juments indigènes, a suscité de fortes réticences et deux modalités de productions qui s'articulent sur des réalités différentes : les chevaux subventionnés aisés à suivre et les chevaux génériques qui, élevés sans aides, s'accommodent bien de la petite propriété (chapitre IV).

La production et l'élevage des chevaux dans les sections idanienne et dauphinoise de la ceinture chevaline, se traduisent par l'existence de foires dont certaines sont fort anciennes, comme celle de Montmerle-sur-Saône ou de Beaucroissant dans l'Isère. Elles organisent les échanges puisqu'une partie significative de la production locale est exportée. L'Ain connaît une évolution particulière au fur et à mesure qu'émerge, dès les premières années du XX^e siècle, le standard du demi-sang de la Dombes, morphologiquement assez proche du demi-sang de Charolles. En Isère, le système de production se combine, selon les cours du marché, avec l'élevage mulassier qui sert de variable d'ajustement à la production : les juments étant tantôt présentées à l'étalon tantôt au baudet (chapitre V).

CHAPITRE PREMIER LE CHEPTEL ÉQUIN À LYON DE 1880 À 1939

Le cheptel équin en milieu urbain : une présence de tous les instants.

Une présence de tous les instants, car dans la région lyonnaise, le cheval est par excellence l'animal de la ville. Dans les années 1880, la région de Lyon fait partie de cette moitié sud de la France que l'on peut qualifier de bovine¹⁰³. Ici, le cheval participe peu à la vie agricole. Les façons culturales sont réalisées aux pas lents des bœufs et des vaches de travail. Les bovins sont omniprésents dans le Rhône et la Loire et puissamment représentés dans l'Ain et l'Isère. Certes, il y a bien des nuances locales, des enclaves chevalines, mais le cheval apparaît plutôt comme un signe d'aisance ou de modernité. Il s'impose sur les terres légères et le long des axes de communication. Le cheval est l'animal de la ville et de ses périphéries.

En ville, le cheval constitue la force de traction la plus souple et la plus avantageuse aux alentours de 1880. Il le restera encore près d'un demi-siècle. Le cheval est utilisé dans tous les transports : hommes et marchandises. C'est l'indispensable lien entre la ville et la campagne car la traction ferroviaire et les tramways sont bien loin de sillonner toute la campagne. Or, durant le gros tiers de siècle qui s'écoule du début des années 1880 à la Grande Guerre, des changements se dessinent : le cheval sort lentement du centre ville, glissant insensiblement vers les quartiers périphériques et les communes qui ceinturent la métropole régionale. Au même moment, on devine la naissance d'un mouvement de fond : avec la mécanisation, le monde rural découvre le cheval comme force de travail. Dans les années de l'après-guerre, en ville, le mouvement général de déclin s'accroît. Les bastions sautent les uns après les autres. En 1939, il ne reste que 500 chevaux civils à Lyon. Neuf fois moins qu'en 1900.

Pour présenter cette dissociation entre la ville et le cheval, le choix de Lyon s'impose tout particulièrement. Les chevaux ne s'y trouvent que parce qu'ils sont rentables. Dès que cette rentabilité fléchit ou dès que la modernité de la traction automobile s'affirme, le cheval recule. De ce point de vue, quelques remarques générales permettront de mieux cerner l'intérêt que revêt la ville de Lyon dans notre analyse.

D'une part, Lyon n'est pas adossée comme d'autres grandes villes à un arrière-pays producteur de chevaux de trait bien identifié. Ce n'est pas l'existence d'une "civilisation chevaline" qui a permis le maintien du cheval à Lyon. Les races de trait communément utilisées dans la ville viennent pour l'essentiel du Nord et de l'Ouest. Ces flux font l'objet d'un commerce spécialisé. D'autre part, Lyon a développé - quoique assez tardivement - un système de transports en commun dense et complet. La topographie du site y est pour beaucoup. Le réseau d'omnibus hippomobiles puis de tramways électriques est raccordé par des véhicules à crémaillère au sommet des pentes de Fourvière et de la Croix Rousse. La Saône et le Rhône sont aussi activement exploités : toute une flottille de bateaux-mouches y transporte des millions de voyageurs par an. Enfin, une puissante industrie de l'automobile (La Buire, Pilain, Rochet-Schneider, Berliet...) a vu le jour dans la capitale rhodanienne dès la fin du XIX^e siècle. Sa croissance est impressionnante et économiquement significative dès les premières années du XX^e siècle. En somme, à Lyon plus que partout ailleurs en province, tout concourait à la disparition du cheval : ville riche, ouverte sur la modernité, bien dotée en moyens de transports en commun et sans tradition chevaline. De ce point de vue, Lyon est un bon poste d'observation.

En soixante ans, de 1880 à 1939, les rapports étroits, pluriséculaires qui unissaient en ville les hommes et les chevaux se sont distendus jusqu'à se dissoudre presque complètement. Ce mouvement d'éviction a produit ses effets lentement, sans secousses brusques et sans éveiller l'attention des contemporains. Pourtant, à y regarder de plus près, dans le décor de la ville, l'absence du cheval marque la fin d'une très longue période. L'évocation de cette rupture est malaisée : de 1880 à 1927, nous ne disposons que de sources fragmentaires. Elles ne

¹⁰³ Table des cartes, chapitre 1^{er}, carte N°1 Les animaux de labour au début du XX^e siècle d'après René Musset.

permettent pas d'aborder dans leur totalité les mouvements qui affectent le cheptel équin. Nous pouvons au mieux parler d'estimations.

Universellement utilisés, partout présents, les chevaux de la ville, aussi curieux que cela puisse paraître, n'ont fait l'objet d'aucun recensement général de 1880 à 1900. Le paradoxe est d'ailleurs plus apparent que réel car on compte les chevaux, on les compte même beaucoup mais jamais en totalité. Ainsi, l'armée s'y intéresse pour des raisons évidentes : le cheval est mobilisé en même temps que son maître. Des registres sont tenus dans les mairies d'arrondissement¹⁰⁴. Cependant, tous les chevaux ne sont pas mobilisables. Les services fiscaux comptent aussi les chevaux, mais là encore seulement ceux qui sont attelés à des voitures suspendues¹⁰⁵. Les chevaux exploités par les loueurs ne sont pas davantage comptés pourtant, ils deviennent de plus en plus nombreux. Au début du XX^e siècle, ils approchent sans doute 20% des effectifs voire davantage. Le service des voitures publiques fait des comptages, examine les chevaux de fiacre, d'omnibus, etc. Il distribue même des labels : bons, passables, médiocres et réformés, mais cela ne concerne à nouveau qu'une fraction du cheptel équin. Enfin, la statistique agricole annuelle quant à elle ne se préoccupe que des franges agricoles de la ville. Tout aurait pu changer en 1901 lorsqu'une réforme de la fiscalité locale débouche sur le recensement de tous les chevaux lyonnais, mais les registres antérieurs à 1927 n'ont pas été conservés. Aussi est-ce par recoupements et en combinant les différentes sources qu'il est possible de cerner les évolutions et l'importance du cheptel.

Après la Première Guerre mondiale, les jours de la traction hippomobile sont comptés. Pendant quelques années, malgré la faiblesse des données chiffrées, une situation d'équilibre semble prévaloir. Durant les années 1920, le cheptel se maintient face au flot montant de la traction mécanique. Puis, dès la fin des années 1920, un déclin aussi général qu'impressionnant touche de plein fouet les effectifs équins. En une douzaine d'années, de 1927 à 1939, le cheval est virtuellement chassé de la ville. Pour aborder la présence du cheptel en milieu urbain, il faut d'abord distinguer, malgré les zones d'ombre, l'évolution de la cavalerie de 1880 à 1914 et les rapports qui s'établissent avec les cheptels de la périphérie. Puis, dans une seconde étape, suivre le déclin du cheptel municipal entre les deux guerres.

Section I Présentation de la cavalerie urbaine

Les différentes sources administratives, qui mènent par étapes successives au tableau du classement de la réquisition des chevaux, permettent d'esquisser un portrait de la cavalerie urbaine à la fin du XIX^e siècle. Les registres du III^e arrondissement, les seuls qui aient été conservés, totalisent entre 30 et 40% des effectifs lyonnais. On peut combiner les informations qu'ils recèlent aux données de la contribution sur les chevaux et les voitures et singulièrement, aux rôles nominatifs qui subsistent. Ensemble, ils apportent des précisions utiles sur les différentes catégories de chevaux. Les chevaux lyonnais types, tels qu'ils émergent de nos sources, sont des hongres âgés de 11 ans et demi, de robe où dominent les nuances plutôt foncées. Il s'agit majoritairement de chevaux de trait légers et de gros trait. Ce portrait standard est susceptible de varier, en fonction de la dominante socio-économique des différents quartiers de la ville.

Les axes retenus, pour cette approche générale du cheptel sont d'une part, des données immédiatement exploitables comme le sexe, la taille et la robe des animaux et d'autre part, des données plus délicates à appréhender, comme l'âge relativement élevé du cheptel et l'onomastique équine. Elles nous renseignent autant sur les animaux que sur leurs utilisateurs.

¹⁰⁴ BOM 25 novembre 1900, 2^e semestre p.490. Le relevé dans les Mairies du nombre des chevaux susceptibles d'être réquisitionnés par l'autorité militaire donne 3240 chevaux. Les hypothèses formulées sur le rendement de la taxe de substitution montrent surtout que l'on est incapable de connaître même approximativement, le nombre des effectifs équins exploités en ville.

¹⁰⁵ Tableau N°1 Le cheptel taxé à Lyon de 1880 à 1899.

I – Les caractéristiques du cheptel urbain

Le cheptel lyonnais tel qu'il apparaît à travers les sources du III^e arrondissement se compose de la manière suivante : les hongres représentent 65.73% des effectifs, les juments 23.36% et les chevaux entiers 9.8%¹⁰⁶. Cette répartition de la cavalerie par sexes est conforme à l'exploitation en milieu urbain et aux habitudes des utilisateurs.

Le recours très majoritaire au cheval hongre pour le camionnage en milieu urbain est un choix logique dicté par une double considération : en premier lieu, dans des conditions normales d'utilisation, la régularité de rendement privilégie le cheval hongre. Il est tout à la fois plus calme et docile que le cheval entier tout en étant relativement puissant. En second lieu, le cheval hongre peut être conduit par tous types de conducteurs. Il s'agit là d'une considération importante s'agissant de chevaux exploités au cœur de l'animation urbaine. De fait, les chevaux hongres sont présents dans près de 90% des cavaleries du III^e arrondissement. Les juments qui totalisent près du quart des effectifs de l'arrondissement en 1899 apparaissent dans la plupart des cas présentes dans des cavaleries exploitant des hongres¹⁰⁷. C'est le cas dans 70 des 165 cavaleries de 2 chevaux et plus que compte cette partie de la ville¹⁰⁸. Dans 12 cavaleries (7.27%) elles sont les seuls animaux exploités. Il s'agit, dans la presque totalité des cas, de deux juments probablement appareillées. L'utilité pratique de l'exploitation des juments en milieu urbain n'étant pas la reproduction, c'est donc essentiellement leur fond qui est privilégié¹⁰⁹ puisque leur force n'est pas comparable à celle des hongres et encore moins, à celle des chevaux entiers. En pratique, la conduite des juments ne pose pas de problèmes spécifiques hormis leurs périodes de chaleur qui les rendent momentanément désagréables. Enfin, les chevaux entiers d'un emploi moins aisé comptent néanmoins 133 existences, soit près de 10% des effectifs. Les défauts du cheval entier, son caractère difficile voire dangereux, son excessive vivacité et son entretien relativement plus coûteux, sont compensés par une puissance supérieure à celle des autres chevaux de trait. Si en définitive sa résistance au fond est assez commune, sa force en fait un auxiliaire incomparable lorsqu'il s'agit de produire une forte énergie et démarrer de lourdes charges.

Les avantages et les inconvénients du sexe des animaux exploités, les réalités objectives et les représentations qui en sont faites, expliquent la diversité des cavaleries. Toutes les configurations possibles ou presque se retrouvent. Elles répondent autant au choix personnel des utilisateurs qu'à la diversité des fonctions de trait. La répartition des différentes catégories d'animaux dans les cavaleries est intéressante. Certains privilégient le cheval entier. Ainsi l'UMDP (Union Mutuelle Des Propriétaires Lyonnais pour les vidanges), sans doute la plus grosse cavalerie privée après celle des sociétés de transport en commun, exploite 53 chevaux entiers sur un total de 110 existences, soit près de la moitié des effectifs. Il s'agit d'animaux puissants. Ils mesurent en moyenne 1.69 m au garrot et ils sont classés dans la catégorie des gros traits. La moitié des effectifs dépasse 1.70 m. Les plus grands atteignent presque 1.80. Il s'agit peut-être de nivernais comme le suggère la grande fréquence des robes noires ou de très gros percherons dépassant les standards admis (cheval «Percheron», 8 ans, 1.77m). Cette configuration d'ensemble de la cavalerie de l'UMDP et la longévité des chevaux, semblent indiquer une véritable culture d'entreprise : on sait y soigner et mener de puissants chevaux. Par ailleurs, la nature du travail effectué, la traction des lourdes pompes de vidanges, explique

¹⁰⁶ Arch. mun. Lyon, 1214 WP 01, tableau de la réquisition, 1899, le registre est ouvert en décembre 1898 et les opérations de classement ont lieu en juin 1899.

¹⁰⁷ Arch. mun. Lyon, 1214 WP 02, registre de déclaration ouvert en décembre 1898.

¹⁰⁸ Table des tableaux, chapitre 1^{er}, tableau N° 2 Les différents types de cavaleries en fonction des effectifs et du cheptel utilisé : chevaux entiers, hongres et juments d'après le registre de déclaration ouvert le 1^{er} décembre 1898.

¹⁰⁹ Cette réalité se traduit d'ailleurs dans le tableau de classement de la mobilisation et de la réquisition. Les juments représentent 27.6% des effectifs mobilisables : 1214 WP1 registre 1899, alors qu'elles ne forment que 23.3% de l'effectif global du III^e arrondissement dans l'état A de 1899, registre coté 1214 WP 02.

aussi le recours à ces chevaux, capables d'agir autant par leur propre masse que par l'action de leurs muscles. Le partage des tâches entre hongres et chevaux entiers existe dans des cavaleries de tailles très variables. Un certain nombre d'entreprises exploitent sans appréhension ces deux catégories de chevaux selon la nature des tâches. La Coopérative des vidanges emploie 8 chevaux entiers et 7 hongres. Les 14 chevaux de Michel Landon, camionneur rue Corneille, se partagent à égalité entre hongres et chevaux entiers. Répartition similaire chez Chevrot et Deleuze négociants en chaux.

À l'opposé, les chevaux de l'entreprise Gavand & Frainet, employés au service des gares de la ligne PLM sont presque tous des hongres. Sur les 78 chevaux exploités en 1899, on ne compte qu'une seule jument. Les chevaux sont un peu moins grands que ceux de l'UMDP, ils mesurent en moyenne 1,65 m et seule une vingtaine de sujets atteint où dépasse 1,70 m. au garrot.¹¹⁰ Ce recours presque exclusif aux seuls chevaux hongres se retrouve dans toute une série d'entreprises de camionnage comme celle de Jean Antoine Boissac ou industrielles, comme la Compagnie Générale des Asphaltes de France. À quelques rares exceptions près ce sont les seuls animaux exploités de 1894 à 1899. Le marchand de charbon Auguste Descours emploie de très gros chevaux qui atteignent 1,80 m mais il s'agit de hongres. Cet exclusivisme montre un choix solidement établi. On préfère les chevaux hongres, sans doute moins puissants mais plus réguliers et d'un emploi plus commode.

Les données des registres de déclaration et l'état du classement de la réquisition des chevaux apportent des précisions relatives à la robe des chevaux. Elle est un élément important de la description d'extérieur du cheval. Elle est rarement négligée. En décembre 1898, sur les 1356 chevaux du III^e arrondissement seuls 29 ont été inscrits sans aucune précision. On distingue quatre grands types de robes :

- les robes grises, 484 existences (37.38% du total) ;
- les robes baies, 471 existences (34.8%) ;
- les robes noires, 240 existences (17.7%) ;
- les robes alezanes, 93 existences (6.8%).

Les robes rouannes ne représentent guère plus de 2.8% du total tandis que les robes aubères sont quasiment absentes. Il est assez délicat de déterminer les différentes races en fonction des robes. Néanmoins, elles donnent des indications qui concordent avec d'autres sources. L'importance des robes grises, dans toutes les nuances de cette couleur, confirme les courants d'importation qui privilégient les aires boulonnaises et percheronnes. Les produits de ces deux régions sont une composante privilégiée des cavaleries lyonnaises. Les chevaux de gros trait, de robe noire à la stature parfois imposante sont peut-être des nivernais ou des perchérons. Les chevaux de robe baie dans les nuances chaudes appartiennent vraisemblablement à la race ardennaise. La robe baie est aussi commune aux traits du Nord dont l'importation est attestée par les marchands de chevaux. À l'inverse, la faible présence des robes aubères ou alezanes qui sont les plus fréquentes parmi les traits bretons semble corroborer l'absence déjà signalée des flux d'importation en provenance de l'Ouest.

II – Les différents types de chevaux

Les sources fiscales et administratives permettent d'identifier les quatre grands types de chevaux qui sont communément utilisés. «Selon [leurs] aptitudes, en tenant compte du mode d'emploi et de la vitesse, on distingue le cheval de selle, le cheval d'attelage, le cheval de trait léger et le cheval de gros trait»¹¹¹

1 – Les chevaux de selle

¹¹⁰ Arch. mun. Lyon, 1214 WP 02, Registres de déclaration des chevaux, état A, 1897.

¹¹¹ E.C. Fraisse, *Le cheval*, Hachette, 1927, p. 268.

Les sources fiscales, les seules à couvrir l'ensemble de la ville jusqu'à la fin du XIX^e siècle, ne font pas la distinction entre les chevaux de selle et les chevaux d'attelage. Il est donc impossible d'établir un inventaire des chevaux de selle et cela d'autant plus que les marchands importent aussi des chevaux à deux fins, donc susceptibles d'être montés ou attelés. Toutefois, il existe probablement un peu plus d'une centaine de chevaux de selle : les particuliers, les écoles d'équitation, les loueurs de chevaux et le cirque Rancy en sont les principaux utilisateurs. Plusieurs dizaines de ces chevaux sont des animaux de prix, des pur-sangs ou des sujets très proches du sang. Les chevaux des *sportsmen* ou les chevaux de course des écuries locales font partie de cette étroite élite équine. Toutefois, la majeure partie des chevaux de selle est composée de demi-sangs dont le Charolais ou la Dombes tous proches fournissent de beaux spécimens. Les sujets les plus brillants sont exhibés au concours hippique.

Les chevaux de selle, qui sont comptés parmi les chevaux de pleine taxe des contributions directes, épousent assez fidèlement la géographie sociale des perceptions urbaines les plus huppées. Les quartiers centraux de la Presqu'île, les belles artères du VI^e arrondissement et singulièrement celles qui longent le parc de la Tête d'Or. Ailleurs, les chevaux de selle sont moins bien représentés. Dans le III^e arrondissement, sur les 734 chevaux inscrits au tableau de classement de juin 1899, 128 d'entre eux sont retenus comme chevaux de selle pour la cavalerie et l'artillerie soit 17.4 % du total. Les plus beaux sujets, les montures destinées aux officiers, ne comptent que 9 existences. Il s'agit là, pour l'essentiel, des véritables chevaux de selle de l'arrondissement, les autres étant des chevaux à deux fins utilisés comme carrossiers pour les attelages privés.

En dehors de la presse et des photographies d'époque, il n'existe pas de documents spécifiques permettant d'évaluer l'utilisation des chevaux de selle en milieu urbain. La presse quotidienne fait état, de temps à autre de chutes sévères, aggravées par la nature de la chaussée. Les accidents mentionnés mettent en cause des militaires¹¹² mais aussi des civils¹¹³. La chute d'un garçon d'écurie rapportée par le *Progrès de Lyon* dans son édition du 23 septembre 1881 est intéressante. Ce fait divers montre que des chevaux de selle sont gardés par des particuliers qui emploient un personnel spécifique chargé de l'exercice quotidien des chevaux. Les cavaliers civils n'utilisent les chevaux en ville que pour relier les aires de parcours. À la fin du XIX^e siècle, le cheval de selle n'est plus un moyen de locomotion à l'intérieur de la ville, mais les cavaliers n'ont pas encore abandonné la chaussée aux seules voitures attelées. Le *Salut public* du 1^{er} juillet 1887 en offre une tragique illustration :

« Madame Perret, demeurant au 84, rue Duguesclin, rentrait, en compagnie de son mari, d'une promenade à cheval. Tout à coup l'animal qu'elle montait, sentant qu'il approchait de l'écurie, prit une allure inquiétante. L'amazone tira de toutes ses forces sur la bride pour le maîtriser, mais les efforts qu'elle fit lui firent perdre l'équilibre et elle tomba. Son pied étant pris dans l'étrier, elle fut traînée à terre l'espace de quelques mètres et le sabot de son cheval lui fit au front une profonde blessure.

Transportée inanimée et couverte de sang dans un comptoir voisin, elle y reçut les meilleurs soins et ne tarda pas à reprendre conscience. Un pharmacien lui fit un premier pansement. On espère que la blessure au front n'aura pas de suites graves. L'oreille aussi avait été déchirée et la boucle d'oreille, un diamant de grand prix entouré de brillants, avait été brisée et les morceaux semés sur la chaussée. Le diamant et la monture ont été retrouvés, il ne manque que quelques brillants ».

2 – Les carrossiers

¹¹² *Salut Public*, 20 mars 1890 ; 2 mai 1890.

¹¹³ *Ibidem*, 9 mai 1890.

Une proportion importante du cheptel de luxe regroupe les chevaux attelés aux voitures de maître. Il s'agit dans l'ensemble de chevaux un peu plus grands et étoffés que ceux de selle. L'exemple type est le carrossier anglo-normand mais les races étrangères sont aussi bien représentées en ville : cobs irlandais, carrossiers du Mecklembourg, chevaux danois, hollandais, anglais. La majeure partie des 449 chevaux de pleine taxe imposés à Lyon en 1900, appartiennent à cette catégorie. Ces chevaux de 450 à 500 Kg sont bien tenus puisqu'ils doivent dignement représenter leur propriétaire. Les photographies et la presse quotidienne du début du siècle les montrent participant à l'animation des rues de la cité. La presse signale aussi la présence de poneys attelés à des voitures légères. Le nombre des chevaux de luxe, parmi lesquels chevaux d'attelage légers et carrossiers domine, régresse dès le début des années 1880¹¹⁴. Le déclin commence au cœur de la ville puis, il se propage avec un peu moins de vigueur, sur la rive gauche du Rhône. Ce cheptel est victime mais sans doute à la marge de l'intensification des moyens de transport en commun, des voitures de place puis du développement de l'automobile, dans les premières années du siècle¹¹⁵. Ce repli est concomittant à la croissance du nombre des chevaux enregistrés chez les loueurs. C'est un autre rapport au cheval qui émerge en milieu urbain. Enfin, si les attelages privés diminuent en ville, les documents fiscaux montrent que vers 1900, ils ont trouvé refuge dans les nombreuses propriétés bourgeoises de la périphérie lyonnaise¹¹⁶.

La catégorie des chevaux d'attelage compte aussi un grand nombre de chevaux de fiacre. De qualité variable malgré la vigilance du service des voitures publiques¹¹⁷ ; ils sont issus de préférence des races limousine, auvergnate, du Midi (Languedoc, Camargue) et des zones productrices de la Dombes et des cantons les plus chevalins du Bas-Dauphiné. Il s'agit d'animaux rustiques d'un format moins étoffé que les carrossiers du cheptel de luxe. Ces chevaux appartiennent aux artisans du transport en commun, les «petits maîtres», ou à la Compagnie Générale des Voitures. Enfin, les loueurs de voitures et les hôtels exploitent une cavalerie forte de plusieurs centaines de chevaux d'attelage d'une qualité nettement supérieure à la précédente. Ces trois cavaleries comptent ensemble 609 chevaux en 1885 et 1002 en 1902¹¹⁸.

3 – Les chevaux de trait léger et de gros trait

Ces catégories de chevaux englobent la majeure partie des chevaux de demi-taxe des contributions directes¹¹⁹. Ils représentent aussi la masse la plus importante du cheptel non taxé par la fiscalité d'Etat, soit probablement 40 voire 50% du cheptel lyonnais. Les chevaux de loueurs ou ceux attelés à des voitures non suspendues, chariots, tombereaux ressortissent à ces catégories.

Le cheval de trait léger est plus étoffé que le carrossier : «les masses musculaires sont plus développées pour avoir une certaine puissance de contraction et vaincre la résistance. Son poids ne doit pas dépasser 600 Kg sinon il devient trop lourd pour fournir une vitesse suffisante»¹²⁰. 235 des 734 chevaux mobilisables du III^e arrondissement appartiennent à cette catégorie soit 32% des effectifs. Les rôles nominatifs des perceptions urbaines et les tableaux de la mobilisation et de la réquisition présentent les utilisateurs de ce cheptel. Il est au service de nombreux commerçants, artisans et industriels : droguistes, quincailliers, tapissiers,

¹¹⁴ Table des tableaux, chapitre premier, tableau N°3 Le cheptel équin de pleine taxe à Lyon de 1880 à 1899.

¹¹⁵ Tableaux, chapitre premier, tableau N°4 Évolution comparée du cheptel de luxe et du parc automobile à Lyon de 1900 à 1911.

¹¹⁶ Table des cartes, chapitre IX, carte N°1 Cheptel de pleine taxe déclaré par des contribuables lyonnais dans les communes de la périphérie en 1900.

¹¹⁷ À titre indicatif, 10 des 24 chevaux de fiacre recensés en 1899 dans le III^e arrondissement ont 18 ans et plus.

¹¹⁸ AML 400065, *Documents administratifs*, années 1885 et 1902.

¹¹⁹ Table des tableaux, chapitre premier, tableau N° 5 Cheptel de demi-taxe à Lyon de 1880 à 1899.

¹²⁰ E. Fraisse, *Le cheval*, op. cit.

épiciers, bouchers ou liquoristes. Le cheval de trait léger est aussi prisé par les agriculteurs. Dans cet ensemble, les juments sont bien représentées puisqu'elles totalisent près du tiers des effectifs.

Les chevaux de gros trait, ceux qui sont destinés au train, doivent tirer de lourdes fardeaux à une allure lente. Ils sont caractérisés «par un grand développement des masses musculaires, par une conformation arrondie et trapue»¹²¹. Il s'agit de gros chevaux, volumineux, capables d'agir par leur poids et leur masse. Les camionneurs recherchent en particulier des limoniers puissants. Ils doivent «avoir le rein court et bien attaché, les articulations larges pour résister au recul ainsi que de bons pieds»¹²². Ces gros chevaux souvent attelés à des voitures non suspendues forment une part non négligeable du cheptel qui n'est pas taxé par les contributions directes. Ce cheptel est en majorité composé de hongres et de chevaux entiers¹²³. On retrouve cette catégorie de chevaux dans de nombreux secteurs d'activité. Outre les sociétés de vidanges, le recours au gros trait est attesté chez les camionneurs, les charpentiers qui prennent livraison des lourdes grumes tirées hors de l'eau¹²⁴. Les entrepreneurs qui charrient des pondéreux comme les fabricants de chaux, les industriels, les marchands de charbon, de vieux métaux les utilisent aussi. Ces chevaux massifs sont enfin employés dans les activités de halage et dans les gares comme chevaux de tampon. L'emploi de chevaux entiers permet de dépasser les limites inhérentes aux sujets les plus lourds. En effet, les gros chevaux, s'ils sont calmes, manquent souvent de vitalité¹²⁵.

Ce cheptel de labour connaît une évolution contrastée. Globalement les chevaux attelés à des voitures imposables conservent leurs effectifs de 1880 à 1899. Toutefois en fin de période, ils ne progressent plus et semblent se maintenir de plus en plus difficilement. Dans certains secteurs de la ville, le repli est déjà entamé. Il devient général dès le début du siècle. Entre 1900 et la Grande Guerre, le cheptel taxé perd la moitié de ses effectifs. Le déclin du cheptel des contributions directes est à la fois antérieur à l'apparition de la double fiscalité (contributions et taxe municipale sur les chevaux) et à l'émergence du camion automobile. Néanmoins, ces deux aspects cumulés peuvent expliquer en partie la baisse des chevaux imposés par la taxe d'Etat pour la période postérieure à 1901. Par ailleurs, l'accroissement des transports en commun, la baisse sensible des coûts et la réorganisation du transport des marchandises à l'intérieur de la ville, ont vraisemblablement conduit à une redéfinition de l'utilisation du cheptel. En revanche, les chevaux attelés à des voitures non suspendues ou exploités par des loueurs, donc non imposables, ont poursuivi leur croissance. Cela explique pourquoi les résultats de la taxe municipale montrent une progression liée à l'évolution économique. La croissance des effectifs suit l'accroissement des besoins énergétiques de la ville.

III – Un cheptel relativement âgé

L'analyse des 1356 chevaux du III^e arrondissement s'inscrit dans une logique qui remet en cause partiellement la vision pessimiste propagée par les sociétés protectrices des animaux. Elle nuance aussi la présentation qui est traditionnellement faite à partir de l'exemple parisien. L'observation du cheptel lyonnais certes partielle - les effectifs du III^e arrondissement ne représentant au mieux que 40% des effectifs- n'en montre pas moins tout autre chose qu'un «enfer des chevaux». Les cavaleries lyonnaises sont de toute évidence exploitées de manière rationnelle et économe. La répartition par âge du cheptel est tout à fait intéressante de ce point

¹²¹ E. FRAISSE, op. cit., p.124.

¹²² R. DAUVRAY, *Chevaux de culture, Anes, Mulets*, Rustica 1942 p.64.

¹²³ Cette suprématie apparaît même dans le tableau de classement de la mobilisation et de la réquisition d'où sont pratiquement absents les chevaux entiers. Sur les 362 chevaux classés dans la catégorie des gros traits en 1899 dans le III^e arrondissement, les hongres représentent près de 80% des effectifs.

¹²⁴ *Salut Public*, 29 juillet 1890.

¹²⁵ R. DAUVRAY, op. cit., pp. 63-64.

de vue. L'analyse des chevaux déclarés en décembre 1898 dans le III^e arrondissement permet d'individualiser trois étapes dans l'exploitation du cheptel équin en milieu urbain.

La première phase est celle de la constitution de la cavalerie. Elle est réalisée par l'achat de chevaux âgés de 5, 6 et 7 ans. Quelques acquisitions de chevaux de 8 ans complètent les effectifs.

La deuxième phase est celle de l'exploitation maximale du cheptel. Les effectifs enregistrent peu de fluctuations. Ils ne répercutent que la mortalité accidentelle ou la variation de l'activité économique. Cette deuxième phase, consécutive à l'organisation des effectifs, se prolonge de la 8^e à la 13^e année incluse. Au cours de ces premières années d'exploitation, la stabilité des tranches d'âge semble signifier que les chevaux qui résistent les premières années sont ensuite exploités sans problèmes majeurs. Ce phénomène est perceptible de manière assez claire si l'on se réfère aux effectifs âgés de 8 ans. Ils représentent 132 existences en 1899. La classe d'âge suivante, celle des chevaux âgés de 9 ans, introduite les années précédentes, subit un tassement de 17.4%. Puis, au cours des années suivantes, les quatre tranches d'âge de 10 à 13 ans sont stables. Les variations, peu importantes, retranchent ou ajoutent quelques chevaux :

- 9 ans : 109 chevaux ;
- 10 ans : 114 chevaux ;
- 11 ans : 103 chevaux ;
- 12 ans : 109 chevaux ;
- 13 ans : 108 chevaux.

La troisième phase correspond à l'élimination progressive, par paliers réguliers, du cheptel exploité. Entre la 14^{ème} et la 19^{ème} année, les données disponibles permettent de cerner avec netteté la lente usure du cheptel. La longueur relative du cycle d'exploitation dans le III^e arrondissement s'explique en partie par la présence d'une activité agricole non négligeable. On constate ainsi que la moyenne d'âge du cheptel agricole du III^e arrondissement est supérieure de deux ans à la moyenne de l'arrondissement. Près du tiers des chevaux de l'arrondissement est âgé de 14 ans ou plus. Il faut ajouter à ces 408 chevaux un reliquat de 7 chevaux qualifiés «hors d'âge» sans autre précision.

L'âge moyen des 1356 chevaux du III^e arrondissement était de 11.6 ans en 1899. En lui-même, cet âge moyen est assez élevé si l'on sait que les chevaux sont introduits en ville à l'âge de 5, 6 ou 7 ans. Entre 5 et 22 ans, toutes les classes d'âges du cheptel sont représentées. Cette situation d'ensemble plaide pour une exploitation très économe des chevaux en milieu urbain. Le cheval est, en 1899, la seule source énergétique disponible dans des conditions normales de rentabilité et d'utilisation. Le capital qu'il représente et l'impossibilité de se passer de ses services en font un rouage essentiel dans l'activité normale des petites et grandes entreprises. Par ailleurs, l'absence de grandes zones d'élevage à proximité de Lyon, la nécessité de recourir à des professionnels pour assurer la remonte de la cavalerie, expliquent les soins accordés aux chevaux. L'amortissement de la cavalerie s'effectue sur une période assez longue. Cette démarche revient dans le témoignage des chefs d'entreprises qui ont pratiqué la traction hippomobile dans leur entreprises : «À Paris, on usait la cavalerie en quelques années par un roulage intense (...) les chevaux à Lyon faisaient facilement 10 à 12 ans. Il y avait des exceptions qui arrivaient jusqu'à 20 ans, 22 ans, mais on ne peut pas parler d'exceptions»¹²⁶. Si les 28 ans du cheval «Moret», de la Société des Carrières de Villebois sortent de l'ordinaire, les chevaux «hors d'âge» ne sont pas exceptionnels ni d'ailleurs les chevaux âgés de plus de 20 ans. Ils représentent encore plus de 5% des effectifs. D'une manière générale, un grand nombre de cavaleries compte des chevaux âgés, il ne s'agit en aucun cas d'exceptions. Sur les 78 cavaleries de plus de 3 chevaux, 32 - soit 41% du total - comptent au moins un cheval âgé de 16 ans ou plus. 24 cavaleries conservent deux chevaux

¹²⁶ Entretien Jean Girard, 11/04/1988.

ou plus du même âge. L'état actuel de la recherche ni le caractère lacunaire de nos sources ne permettent de généraliser le cas lyonnais. Il est néanmoins de nature à nuancer l'idée d'une exploitation sauvage du cheptel. Il n'est pas impossible que la montée en puissance des SPA, de leurs réseaux d'influences et en particulier de leurs publications aient contribué à dramatiser la situation.

L'âge des chevaux permet aussi d'approcher les systèmes d'exploitation. Dans les entreprises de factage où priment rapidité et puissance, les chevaux âgés n'ont nulle place. Au contraire, dans les entreprises généralistes où la nature de l'effort demandé est variable, il existe une véritable division du travail. Les travaux les plus légers sont laissés aux chevaux les plus âgés. L'analyse des quelques grandes cavaleries du III^e arrondissement permet d'en rendre compte. En 1899, l'UMDP met en œuvre une cavalerie de 110 chevaux chargée de la traction des tonneaux de vidanges. La répartition par âges du cheptel montre qu'entre l'âge de 4 ans et 26 ans, 20 classes d'âge sont représentées. 17 chevaux ont plus de 16 ans soit plus de 15% des effectifs. Chez Landon, camionneur, c'est le fait d'un choix de gestion, mais aussi d'une possibilité réelle de laisser vieillir les chevaux. Ces deux éléments concourent à la constitution de cette cavalerie. La compagnie des vidanges, rue Servient- dont l'activité est identique à celle de l'UMDP- ne compte qu'un seul cheval âgé de plus de 16 ans sur un effectif de 17 chevaux. Son approche n'est donc pas comparable. On devine ainsi la diversité des choix et l'impossibilité de déterminer des gestions valables de manière universelle. Chez Gavand, Frainet & Cie, les chevaux, «uniquement occupés aux divers services de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à Marseille»¹²⁷ ne vieillissent pas. Seules 13 classes d'âge sont représentées. Sur 78 chevaux, un seul atteint l'âge de 16 ans.

L'exploitation prolongée du cheptel montre qu'il existe une culture du vieux cheval. Les règlements et la correspondance relatifs à la cavalerie des services municipaux sont révélateurs du soin constant qui est prodigué aux chevaux. Il apparaît dans les rapports des vétérinaires et dans les conclusions qu'en tire le maire, qu'aucune décision de réforme n'est prise à la légère. Les chevaux indisponibles sont mis au vert. Ainsi, la jument Victoire du service des inhumations est en traitement à la propriété municipale du Vernay de juin à septembre 1904 jusqu'à ce que son état soit reconnu incurable¹²⁸. Le cas n'est pas unique. En 1907, le cheval «Marquis», perclus de rhumatismes, est vendu après 6 mois d'immobilisation. Le repos pour les chevaux n'offre pas de difficultés majeures. Les entreprises savent ménager leurs cavaleries en les mettant au vert. Certaines possèdent des propriétés de plusieurs dizaines d'hectares dans la proche périphérie. «On foutait les chevaux au vert parce qu'ils avaient ceci ou cela. Et puis, on les reprenait six mois ou un an après»¹²⁹. Cette pratique est parfois repérable dans les documents administratifs. Ainsi, en juin 1899, Milliat, minotier à Monplaisir, fait établir un certificat par F. Auger, vétérinaire. Destiné à la commission de mobilisation, le document précise que la jument non présentée «atteinte d'une boiterie chronique se trouve actuellement à Arnas, où elle a été mise au pré»¹³⁰. Cette pratique, probablement assez générale, explique la présence dans les cavaleries lyonnaises de vieux chevaux, qualifiés souvent d'«hors d'âge». Au printemps 1912, Pommier, vétérinaire du service des transports et des inhumations, demande la réforme du cheval «Esquif» âgé de 27 ans, «impropre à tout service par suite d'une usure générale»¹³¹. La même année, il demande aussi la réforme du cheval «Calmé» âgé de 25 ans pour les mêmes motifs. Quelques années plus tôt, dans un document de 1908, le maire autorise la réforme de « Rimbaud » et «Discrète» «pour cause d'infirmités incompatibles avec le service actif»¹³². Le maire précise :

¹²⁷ Arch. mun. Lyon 1214 WP 02, 1894.

¹²⁸ Arch. mun. Lyon 1006 WP 16

¹²⁹ Entretien Jean Girard, 11/04/1984.

¹³⁰ Arch. mun. Lyon 1214 WP 01, 1899.

¹³¹ Arch. mun. Lyon 1006 WP 16

¹³² *Ibidem*

«indépendamment du surcroît de dépenses occasionné par les soins constants que nécessite l'état de ces chevaux, il faut envisager l'époque prochaine où ils ne seront plus qu'une charge pour le budget»¹³³. On rejoint là une autre préoccupation qui intéresse tous les responsables : vendre au meilleur prix les chevaux réformés. En règle générale, la vente des chevaux de réforme se fait, selon leur état, au quart de leur prix d'acquisition. Les deux chevaux présentés ci-dessus sont vendus à René Lévy, marchand de chevaux rue Cavenne, pour la somme de 236 et 254 francs. Les trois chevaux qui sont acquis par la ville le mois suivant coûtent 2900 francs. Le produit de la réforme couvre donc 17% du coût de la remonte. En définitive, les seuls chevaux qui échappent à cette exploitation prolongée sont les chevaux dangereux. En décembre 1904, la décision est prise de vendre «L'Anglais», un cheval hongre de 7 ans que les cochers qualifient de bête «à chagrin», sujette à de violentes algarades. Alexis Bernard en fait l'acquisition pour la somme de 750 francs en janvier 1906¹³⁴.

L'utilisation des chevaux est également soumise à des consignes assez strictes. D'une manière générale, plus la cavalerie est importante et plus le capital qu'elle représente est minutieusement surveillé. Le règlement des chevaux du service des incendies commence par le respect qui est dû aux chevaux : «les chevaux ne doivent être brutalisés en aucune circonstance. Les cochers qui contreviendront à cet ordre seront punis très sévèrement»¹³⁵. Le simple fait de préciser aussi clairement la règle signifie sans doute qu'elle ne s'imposait pas spontanément à tous, mais elle montre aussi l'intérêt qui est porté aux animaux. La conduite des chevaux est également soumise à des consignes précisées dans le règlement des cochers du service des transports municipaux de Lyon : «Les cochers palefreniers devront conduire leur attelage avec la plus grande prudence, sans brutalité ; ils éviteront de mettre leur chevaux en sueur surtout au moment où ils devront rentrer à l'écurie ; si cette éventualité ne pouvait être évitée, ils devront sécher l'animal au bouchon de paille»¹³⁶. La surveillance des chevaux n'est pas laissée aux seuls cochers. La responsabilité du chef palefrenier est aussi directement engagée. Il lui incombe de surveiller la ferrure des chevaux, l'entretien des harnais et, avant le départ pour le travail, de vérifier que les chevaux «ne soient ni blessés ni malades et bien attelés»¹³⁷.

IV – L'onomastique équine

Les 1356 chevaux que répertorie le registre de déclaration du III^e arrondissement en décembre 1898, se répartissent en deux catégories d'importance inégale : les chevaux nommés au nombre de 948 représentent 69.9% des effectifs, le reste soit 416 chevaux est déclarés sans nom, ce qui ne signifie pas qu'ils n'en aient pas un.

1 – Nommer ou ne pas nommer un cheval

L'existence ou l'absence de nom attribué à un cheval est le fait d'une série complexe de paramètres qu'il n'est pas possible de cerner en totalité. Il est toutefois possible, d'une manière générale d'apporter quelques explications d'ordre logique. Nommer un cheval ressortit à quatre types de considérations :

- une nécessité de gestion. Dans les grandes ou moyennes cavaleries d'entreprises ou d'administration, distinguer de manière précise les chevaux les uns par rapport aux autres est un impératif. Fraction d'un capital qu'il faut amortir dans les meilleures conditions, l'animal est clairement identifié. La détermination de chaque sujet se fait soit par un nom soit par un chiffre. Ce dernier système est le fait des très grosses cavaleries mais rien ne permet

¹³³ *Ibidem*

¹³⁴ *Ibidem*

¹³⁵ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 02

¹³⁶ *Ibidem*

¹³⁷ *Ibidem*

d'affirmer qu'il ait été utilisé à Lyon en dehors de la cavalerie de l'OTL où le cheval n'est doté que d'un numéro ;

- la conduite d'un attelage distingue parfois un cheval d'un autre. Conduisant au geste et à la voix, le cocher peut s'adresser en particulier à un animal dont la fonction est essentielle. Cela permet de répercuter l'ordre de marche à l'ensemble de l'attelage ;

- le nom concrétise le processus d'appropriation d'un cheval par son propriétaire. En lui attribuant un nom, le propriétaire impose sa marque. Le cheval qui intègre une cavalerie urbaine est un cheval «fait», qui travaille depuis plusieurs années et qui a déjà été nommé auparavant. La nomination est la marque d'une nouvelle condition et d'une nouvelle existence. Aucun système visible de nomination, attribuant une même première lettre aux chevaux achetés la même année, n'a pu être détecté dans les cavaleries du III^e arrondissement. En revanche, le retour cyclique de noms puisés dans un stock nominal est parfois visible. Les systèmes complexes et ritualisés d'attribution de noms aux nouveaux chevaux, à l'instar de ceux qu'a pu trouver B. Lizet dans les campagnes de l'Ouest, semblent inexistantes en milieu urbain ;

- le nom est aussi une marque d'affection pour l'animal qui partage la dureté des longues journées de travail. On remarque d'ailleurs que le stock nominal comporte fort peu de connotations péjoratives. Dans la très grande majorité des cas, le nom est valorisant ou s'il ne l'est pas, la tournure est sympathique ou comique («Queue de rat» ; «Pataud»). Les noms tels que «L'ami», «Ami», «Copain», «Camarade», «Frère» montrent une proximité affective entre l'homme et l'animal, véritable compagnon de labeur. Le nom attribué révèle le regard ou le jugement que porte le propriétaire sur l'animal dont il vient de faire l'acquisition : la spécificité du cheval, la diversité des traits de caractère ou de conformation sont autant d'incitations qui poussent à la nomination.

Pourtant près d'un cheval sur trois n'est pas nommé. Quelle explication peut-on apporter ? Une part des sans nom relève probablement de lacunes administratives mais dans des proportions peu importantes. En effet, contrairement à l'âge, à la taille, ou à la robe du cheval, le nom n'est pas une donnée essentielle du signalement de l'animal. Par ailleurs, le soin porté à la transcription des données sur le registre est conditionné en grande partie par le classement de l'année précédente. Un cheval réformé n'est souvent signalé que par son âge et la mention «Réf.». L'intérêt du registre ouvert en décembre 1899 est son exceptionnelle qualité. On n'y retrouve pas les raccourcis des années précédentes. Pour l'essentiel, on peut donc considérer l'absence de nom comme une réalité objective.

Les chevaux sans nom se retrouvent dans deux cas. En premier lieu, dans les petites cavaleries et singulièrement dans l'exploitation d'un unique cheval. L'écrasante majorité des sans nom ressortissent de cette catégorie. À quelques exceptions près, toutes les cavaleries de plus de quatre chevaux comportent des chevaux nommés. Le propriétaire, face à son cheval, n'éprouve aucune nécessité de le nommer, la transmission des ordres ou des injonctions ne s'adressant qu'à un seul sujet. Il reste impossible d'expliquer concrètement pourquoi certains possesseurs de chevaux uniques les nomment alors que d'autres, dans la même situation ne se donnent pas cette peine. Est-ce un signe d'indifférence face à l'animal qui n'est pas jugé digne du moindre investissement affectif ? Quelques indices peuvent le faire croire. Ainsi aucun des 7 chevaux de Brunel, entrepreneur de fiacres, n'est nommé. Cinq de ses sept chevaux ont plus de 18 ans. Exploitant des chevaux usés et tarés, le renouvellement de sa cavalerie devait être trop rapide pour songer à baptiser des animaux voués à l'équarrissage.

En second lieu, il est possible d'isoler une composante socioculturelle. On observe par exemple que les chevaux des cultivateurs, maraîchers, jardiniers ou horticulteurs du III^e arrondissement, forment de loin le groupe le plus nombreux à ne pas être nommés. Sur les 174 chevaux qu'ils exploitent, 113 ne sont pas nommés soit 65% du total. On constate également que ceux qui sont nommés reçoivent des noms stéréotypés puisés dans un répertoire des plus modestes : en dehors de «Coco», «Bijou», «Mousse», «Bibi», «Bichette»

ou «Cadet», peu de variété. Les «Ernest», «Nice» ou «François» détonnent dans cet ensemble répétitif. Ce manque collectif d'imagination ou pour le moins la coutume de ne puiser que dans un stock stéréotypé de noms contraste singulièrement avec l'exubérance qui caractérise les grandes cavaleries.

2 – Les noms attribués au cheptel lyonnais

Le stock nominal que se partagent les 940 chevaux nommés du III^e arrondissement comporte deux particularités générales. On note d'une part une forte polarisation sur quelques noms. Un tiers des chevaux porte à peine une vingtaine de noms différents. Les dix noms les plus usuels désignent 265 chevaux : Bijou (41), Mousse (36), Bichette (29), Bibi (27), Coco (24), Cadet (24), Belle (18), Fanny (17), Faraud (17), Tambour (15). D'autre part, cette forte concentration sur quelques noms stéréotypés n'exclut pas une grande diversité puisque environ 450 noms différents apparaissent sur le registre de déclaration (état A) ouvert en décembre 1898. Les noms donnés au cheptel appartiennent aux grandes catégories grammaticales : noms communs, noms propres, adjectifs, onomatopées et inventions verbales.

Les noms communs, plus d'une centaine, relèvent de champs lexicaux variés. Les noms d'animaux forment un ensemble bien fourni qui couvre un grand nombre d'espèces : la baleine y côtoie l'écureuil, le zèbre et le corbeau. Le nom de l'animal donné au cheval reflète une particularité physique : «Corbeau» est un cheval de robe noire mais «Mouton», en jouant sur le paradoxe, l'est tout autant dans la grande majorité des cas. «La Baleine» est un cheval volumineux et de grande taille qui dépasse 1,70 m. au garrot. D'autres champs lexicaux apparaissent comme les titres nobiliaires («Duc», «Comtesse», «Marquis», «Marquise», «Baron») les grades ou catégories militaires («Amiral», «Officier», «Brigadier», «Sergent», «Sapeur», «Dragon», «Hussard» ou plus simplement «Pioupiou»), les instruments de musique («Clairon», «Trompette», «Tambourin», «Tambour»). Au-delà de ces catégories règne l'extrême diversité que nourrit l'imagination : «Pendare» et «Vanille» côtoient «Prôtet» et «Courtage». Le nom provençal «Faraud», octroyé à 17 chevaux coexiste avec les appellations lyonnaises de «Gone» et «Guignol». La délicatesse de «Peccadille» ou de «Giroflée» n'exclut pas «Haricot» et «Graton». Les adjectifs substantivés reprennent en général des traits physiques («Le Grand», «Le Rouge», «Le Gris», «Le Beau», «Le Pommelé», «La Vieille»).

Les adjectifs qualificatifs présentent une palette plus large. On y retrouve les aspects physiques comme «Grise», «Belle», «Bossue», «Coupée», «Petit», «Rustique», etc. Le comportement des chevaux sert aussi de support aux noms qui leur sont donnés : «Bryant», «Falot», «Flambant», «L'Eveillé». Les traits de caractère donnent lieu à des noms plus contrastés. Les appellations positives comme «Joyeux», «Gentil» ou «Ardent» jouxtent des noms moins faciles à évaluer : «Bizarre», «Provisoire», «Mystérieux» ou «Indiscrète». Quelques adjectifs qualificatifs comportent une connotation franchement péjorative comme «Incertain», «Terrible» ou «Sournoise». Cette catégorie bien particulière se résume à quelques noms.

Les noms propres, quantitativement d'importance comparable aux noms communs, se répartissent en plusieurs catégories : noms de lieux, prénoms usuels, personnages historiques, mythologiques ou littéraires. Les noms de lieu comprennent des noms de région, de fleuve, de province, d'Etat et de villes français ou étrangers. Tunis côtoie Sancerre ou Evora, la Moselle nomme un cheval tout comme la Neva ou le Missouri. Caraïbes ou plus modestement Dauphiné montrent l'étendue du registre géographique employé. Dans le processus de nomination, il est à peu près certain que les appellations locales, précises et peu diffusées comme «Moret» [sur Loing] dans le département de la Seine-et-Marne ou «Epernon» en Eure-et-Loir, marquent un lien précis entre le propriétaire et la localité. Pour les régions plus lointaines, d'autres processus plus difficiles à cerner se devinent : magie des noms exotiques qui frappent l'imaginaire ou imprégnation des lieux que diffuse la mise en scène de l'épopée coloniale de la III^e République, à travers les canaux de la presse.

Les prénoms masculins ou féminins constituent de loin l'ensemble le plus fourni. Dans leur simplicité et dans l'usage quotidien qui en est fait, la proximité vécue entre l'homme et l'animal apparaît avec une force singulière. Il ne s'agit pas d'appellations spécifiquement réservées au cheval comme celles qui sont tirées du répertoire des noms communs («Coco», «Cocotte», «Bijou»...). Appeler son cheval «Jean-Marie», «Pierre», «Sophie» ou «Jacques» revient à effacer dans l'usage immédiatement quotidien toute barrière entre l'homme et l'animal. Le nom commun ou le nom propre tiré du répertoire historique ou mythologique marquent en eux-mêmes une distanciation perceptible («Robespierre», «Vénus») qui est supprimée avec l'emploi du prénom d'usage courant. Cette proximité peut-être inconsciemment perçue comme excessive explique la fixation de quelques prénoms surtout féminins plus que d'autres donnés à des juments : «Margot», «Fanny». On peut par ailleurs remarquer que l'usage de prénoms courants est diffusé dans tous les types de cavaleries et donc par extension, dans tous les milieux socioprofessionnels. Le prénom est ainsi, à la différence des noms propres historiques, bibliques ou mythologiques, beaucoup moins typé et conditionné par un niveau culturel.

Les noms de personnages historiques ou mythologiques tirés de l'Antiquité gréco-latine ou de la Bible forment un champ lexical assez fourni. «César», «Brutus» et «Cléopâtre» côtoient «Job», «Abel», «Sanson» et «Dalila». Les divinités gréco-latines interviennent nombreuses dans la nomination des chevaux : «Jupiter», «Neptune», «Vulcain», «Junon», «Vénus», «Bacchus», «Océan» ou «Hercule» écrasent de leur présence quelques divinités nordiques comme «Brunhilde» ou «Sigurd». Ce répertoire, classique dans tous les sens du terme, davantage visible dans les grandes et moyennes cavaleries renseigne sur le niveau socio-culturel des propriétaires : aucun agriculteur et fort peu d'artisans fréquentent ce registre de noms. La place des noms de personnages historiques dans l'onomastique équine doit être appréciée à travers un certain nombre de filtres. Le recours à des personnages de l'Antiquité (César, Brutus), de l'histoire médiévale (Clovis, Bayard) ou moderne (François I^{er}) ne prête pas à conséquence. Le procédé est similaire à celui qui mène à l'appellation d'un animal de compagnie. La remarque est sans doute valable pour les généraux de la période révolutionnaire, de l'Empire ou pour les vétérans des guerres du XIX^e siècle. Il s'agit en quelque sorte de noms que l'histoire a marqué d'un label indiscutable. Les «Surcouf», «Kléber», «Cambronne», «Canrobert» ou «Bourbaki» n'ont pas de signification politique. Ils se rattachent au registre de la valeur, du courage, de l'énergie. En revanche, cette neutralité que donne l'histoire militaire ne joue pas pour «Robespierre», «Danton» ou «Marat». Ils occupent une position intermédiaire. Ils appartiennent à l'épisode troublé de la Convention montagnarde. Politiquement marqués, ces patronymes ont sans doute une signification qui ne se limite pas à une appellation puisée dans le registre historique. Ils se rattachent à une veine nettement républicaine. À l'inverse, Napoléon dont l'histoire est trop proche et dont les surgeons occupent encore une partie de la scène politique n'est pas exploité dans ce champ lexical pourtant assez fourni. À l'évidence, la prudence imposait de ne pas utiliser les patronymes les plus sensibles.

Au vrai, le nom donné au cheval n'est pas neutre même si la spontanéité, les goûts ou les connaissances jouent un rôle. Le nom n'est pas neutre dans la mesure où il est susceptible d'être clamé en public, haut et fort. On songe aux encouragements, aux «coups de collier» que l'on demande au cheval dans le cadre de son exploitation sur la voie publique. *A priori*, rien n'interdit de penser à une extériorisation d'une sympathie politique, d'un signe d'appartenance, d'une provocation raisonnable qui interpelle le passant, suscitant selon les cas amusement ou agacement. Toutefois, on observe que les patronymes les plus sensibles ne sont exploités que s'ils peuvent se cacher derrière les plis d'un synonyme. Ainsi le cheval «Boulangier» laisse planer le doute puisqu'il est impossible de faire la différence entre le boulangier et le général. En décembre 1898, un cheval est inscrit pour la première fois sous le nom de «Picquart». L'évocation, en pleine affaire Dreyfus, de l'ancien chef du renseignement

militaire, en partie responsable du cours nouveau que prend le dossier, n'est possible que parce que son nom ne se distingue pas phonétiquement de l'adjectif picard. Ces précautions tombent lorsqu'il s'agit de simples particuliers mis en cause. Ainsi, nommer son cheval «Lévy», du nom de marchands de chevaux connus sur la place de Lyon, est une manière peu délicate d'en contester la qualité. Comment faut-il interpréter le nom «Juif» donné à un cheval dans le registre de 1898 ? L'antisémitisme de la fin du XIX^e siècle peut sans doute en rendre compte, mais le cheval a-t-il vocation à endosser un nom à connotation négative ? Serait-il parfois un bouc émissaire et le nom l'élément visible du processus de catharsis ? Le fait reste en tout cas exceptionnel. On ne retrouve ailleurs de connotations négatives que dans les noms tirés des adjectifs qualificatifs.

Le choix d'un nom pris parmi les patronymes du personnel politique en activité relève d'un procédé différent. Appeler son cheval «Méline», n'est certes pas très respectueux pour le Président du Conseil, mais cela n'induit pas une opposition politique. Le registre est plutôt celui d'une dérision irrévérencieuse. Les chevaux «Méline», «Ribot», «Deschanel» montrent en tout cas que le choix des noms revient aux propriétaires. Plus les noms sont sensibles ou extravagants et plus le pouvoir et l'indépendance de celui qui les donne est grand. En l'espèce, MM. Gavand et Frainet, camionneurs chemin de Gerland, baptisent souverainement leurs chevaux comme bon leur semble, au gré de leurs sarcasmes. L'actualité du moment est une évidente source d'inspiration qui soulage l'imagination en permanence sollicitée pour les chevaux qu'il faut nommer. Ainsi en 1894, le nom de l'anarchiste «Ravachol» dont la guillotine a stoppé la carrière explosive, sert-il à nommer un cheval hongre de sept ans. Il partage l'écurie avec un autre cheval hongre nommé Castellane. Tous les acteurs de l'échiquier politique sont mis à contribution.

3 – L'onomastique équine apparaît comme un véritable révélateur des préoccupations sociales

L'onomastique équine renseigne à la fois sur la personnalité des propriétaires de chevaux et, d'une manière plus large, sur les préoccupations de la société. Elle se révèle très perméable aux questions qui la traversent. Les années 1890 permettent de dégager un champ lexical colonial fort d'une quarantaine de noms. Il existe une véritable convergence des esprits, un tropisme pour les questions coloniales et singulièrement pour les affaires africaines.

L'acte individuel qui débouche sur la nomination d'un cheval reflète les intérêts d'une partie de la société. La presse quotidienne des années 1890 est foisonnante des faits et gestes de l'épopée coloniale de la III^e République. Articles, comptes-rendus fournissent jour après jour, leur lot de noms indigènes qui complètent un fonds plus ancien dans lequel on continue à puiser. L'Afrique du Nord, l'Afrique noire et Madagascar servent de points d'ancrage à l'onomastique et permettent le renouvellement du stock nominal. Un premier ensemble aborde la civilisation musulmane : «Islam», «Mahomet» ou «Ali» qui sont attribués à plusieurs chevaux complètent d'autres appellations qui reprennent la hiérarchie administrative de l'Empire ottoman : «Sultan», «Pacha». «Caïd» géographiquement plus typé, semble montrer les lignes d'expansion de la conquête française au Maghreb. L'Algérie et la Tunisie proposent en toute logique un ensemble de noms : «Tunis», «Alger», «Blidah», «Kroumir», «Abd-el-Kader». Les patronymes comme «Selika», «Youssef», «Kouïra» ou communs comme «Fatma» montrent l'attrait qu'exerce l'Afrique du Nord.

L'onomastique dérivée de l'aire subsaharienne prend un tour plus politique. Elle se fait l'écho de la pénétration française en Afrique occidentale. Exception faite des nombreux chevaux qui répondent aux noms de Nègre ou Négrresse, de facture plus ancienne, l'onomastique met à l'honneur les noms de rois indigènes. «Samory» [Touré] (1837-1900), le grand roi d'origine mandingue dont la résistance opiniâtre face aux Français est connue à travers les campagnes du général Gourand. «Béhanzin» (1844-1906), dernier roi du royaume d'Abomay, oppose lui aussi une résistance acharnée à l'impérialisme français. Réduit par les

colonnes de Dodds, il est déchu de son trône et meurt en exil à Alger. Les épisodes avortés de la conquête coloniale italienne en Afrique orientale expliquent l'apparition en décembre 1897 d'un cheval nommé Négus. Echo probable de la défaite italienne d'Adoua (1895) face à l'Abyssin Ménélik II (1844-1913). À l'opposé, le temps de latence entre la conquête de Madagascar en 1895 et l'apparition des premiers noms malgaches dans la cavalerie lyonnaise est très court. Dès le mois de décembre 1895, les noms des nouveaux chevaux de Gavand et Frainet exploitent cette source d'inspiration. La grande île de l'Océan Indien fournit Malgache, Madagascar, Tamatave, Tananarive conquise par Duchesne en 1895. «Ranavalona» une jument de sept ans, reçoit le nom à peine modifié de la reine Ranavalona III, avant même qu'elle ne soit déposée par le gouverneur Gallieni en 1897. Même célérité pour les conflits coloniaux qui opposent les puissances en Afrique. On peut observer l'impact de la presse à quatre sous qui exacerbe les pulsions nationalistes de l'opinion publique. Dès décembre 1898, le bras de fer franco-anglais dans les confins soudanais, antérieur de quelques mois, impose derechef deux nouveaux noms au répertoire colonial : «Fachoda» et «Marchand».

Un champ lexical, plus restreint mais plus diffus, souligne au cours des années 90 l'engouement de toute la société française pour la Russie. L'allié providentiel, qui sort la III^e République de l'isolement diplomatique dans lequel l'a plongé le système de Bismarck, ne laisse pas indifférents les contemporains. La vogue russophile touche le cheptel comme la population : «Russe», «Tsar», «Cosaque», «Olga». «Moscou» ou «Neva» complètent le tableau. Quelques patronymes étoffent l'ensemble : Orloff qui n'est au demeurant pas pour surprendre et Lobanoff qui appartient à un horizon d'attente qu'il n'est pas possible de restituer.

Section II L'évolution des effectifs de 1880 à 1939

En soixante ans, de 1880 à 1939, les rapports étroits, pluriséculaires, qui unissaient en ville les hommes et les chevaux se sont distendus jusqu'à se dissoudre presque complètement. Ce mouvement d'éviction a produit ses effets lentement, sans secousses brusques et sans éveiller l'attention des contemporains. Pourtant, à y regarder de plus près, dans le décor de la ville, l'absence du cheval marque la fin d'une très longue période. L'évocation de cette rupture est malaisée : de 1880 à 1927, nous ne disposons que de sources fragmentaires. Elles ne permettent pas d'aborder dans leur totalité les mouvements qui affectent le cheptel équin. Nous pouvons au mieux parler d'estimations.

Après la Première Guerre mondiale, les jours de la traction hippomobile sont comptés. Pendant quelques années, malgré la faiblesse des données chiffrées, c'est une situation d'équilibre qui semble prévaloir. Durant les années 20, le cheptel se maintient face au flot montant de la traction mécanique. Puis, dès la fin des années 20, un déclin général et impressionnant touche de plein fouet les effectifs équins. En une douzaine d'années, de 1927 à 1939, le cheval est virtuellement chassé de la ville. Il convient d'abord de distinguer, en dépit des zones d'ombre, l'évolution de la cavalerie de 1880 à 1914. Puis, dans une seconde étape, de suivre le déclin du cheptel municipal entre les deux guerres.

I – La cavalerie lyonnaise de 1880 à la veille de la Grande Guerre

1 – L'estimation des effectifs

Entre 1882 et 1913, le cheptel civil recensé sans le cadre de la loi du 3 juillet 1877 compte en moyenne 3774 existences, sur les 24 années disponibles¹³⁸. En apparence les effectifs de la cavalerie lyonnaise semblent assez stables, mais en réalité d'intenses transformations ont eu lieu au cours de la période. La cavalerie affectée aux transports en commun a virtuellement

¹³⁸ Table des tableaux, chapitre 1^{er}, tableau N°6 Localisation du cheptel lyonnais d'après les statistiques militaires.

disparu ainsi qu'une partie non négligeable du cheptel attelé à des voitures de maître dont le déclin débute dès les années 1880. On peut donc considérer qu'à l'exception des catégories présentées ci-dessus, le nombre des chevaux civils exploités à Lyon a suivi une phase ascendante. Il reflète, sans surprise, l'accroissement des besoins énergétiques de la ville, en l'absence de moyens de substitution plus rentables que la force musculaire du cheval.

La nature des données statistiques disponibles impose un certain nombre de correctifs. La procédure de classement des chevaux en vue de leur mobilisation éventuelle commande en effet une réévaluation des effectifs de la cavalerie urbaine. En théorie, tout propriétaire d'un cheval est tenu de le faire enregistrer dans sa commune de résidence. Cette procédure met en marche la seconde étape qui impose la présentation de l'animal devant une commission de classement. Les sujets réformés sont dispensés d'une nouvelle présentation devant la commission, mais le propriétaire est toujours tenu de déclarer l'animal en mairie. Cette disposition permet à la mairie de dresser un état numérique du cheptel équin en distinguant le nombre des chevaux réformés sur le total présenté. Or comme le stock réformé fluctue dans des proportions souvent très importantes d'une année à l'autre, il est vraisemblable que les propriétaires de chevaux réformés ne se donnent pas tous la peine d'effectuer les formalités de déclaration¹³⁹. On peut évaluer à plusieurs centaines voire à un millier le nombre des chevaux non comptabilisés. La cavalerie lyonnaise dépasse donc de manière assez significative le nombre de 4000 chevaux. Par ailleurs, un second correctif s'impose quant aux limites communales. Les statistiques sont effectuées dans le cadre de la commune, or les chevaux exploités directement à Lyon n'y sont pas tous domiciliés, il s'en faut de beaucoup. Ainsi, la cavalerie de l'OTL est installée dans trois dépôts dont deux sont situés hors de Lyon, à Oullins et à Villeurbanne. Les écuries de Villeurbanne comptent 434 chevaux en 1882 et ce nombre est à peu près stable dans la première moitié des années 1880. Il faut par conséquent les ajouter au total retenu, ce qui porte le cheptel équin à près de 5000 existences au milieu des années 1880 et cela sans compter les effectifs remisés à Oullins pour l'exploitation de la ligne N° 10. Ce chiffre ne prend pas en compte les cavaleries agricoles de l'immédiate périphérie qui assurent des fonctions vitales comme l'évacuation des vidanges, des ordures ou l'approvisionnement de la ville en produits frais. Vue sous cet angle large, la cavalerie au service de Lyon est vraisemblablement proche de 10 000 existences.

Il existe, en dehors de tout comptage direct de chevaux, un moyen détourné d'évaluer la cavalerie urbaine comprise dans les limites de l'octroi et de confirmer les tendances constatées : la consommation d'avoine. L'avoine qui entre en ville paie des droits d'octrois, on peut donc raisonnablement penser qu'elle est exclusivement destinée à la cavalerie urbaine. Entre 1881 et 1892, il entre en moyenne près de 1400 tonnes par an¹⁴⁰. À l'exception de 1882, où l'octroi enregistre une entrée de 1600 tonnes, la consommation reste relativement stable puisque les variations d'une année sur l'autre ne dépassent pas 8%. La stabilité des

¹³⁹ En droit, la question est pourtant réglée depuis un certain nombre d'années. Un article du *Salut public* paru le 18 janvier 1888 rappelle une décision de la Cour de cassation :

« Aux termes d'une décision que vient de rendre la Cour de cassation (chambre criminelle), l'article 37 de la loi du 3 juillet 1877, relatif à la réquisition des chevaux, mulets et voitures nécessaires à la mobilisation, doit être entendu en ce sens qu'il impose non seulement au maire l'obligation de dresser annuellement la liste de recensement, mais aux propriétaires d'animaux susceptibles d'être requis l'obligation de faire une déclaration renouvelée chaque année.

En conséquence, procès-verbal est régulièrement dressé contre le propriétaire de chevaux qui après avoir fait une première déclaration, ne peut, l'année suivante, justifier que ces mêmes chevaux, d'ailleurs inscrits sur la liste annuelle de recensement, aient été de sa part l'objet d'une nouvelle déclaration ».

Près de dix ans plus tard, la tonalité des affiches que la préfecture du Rhône fait imprimer et apposer sur la voie publique montre à l'évidence qu'il existe toujours une certaine réticence de la part des possesseurs de chevaux à se conformer aux dispositions légales. Sur ce point voir Table des textes, chapitre 1^{er}, document N° 1 Recensement général des chevaux, affiche de novembre 1897. (Arch. dép. Rhône, R 621).

¹⁴⁰ Arch. dép. Rhône, 7 MP 4 25 à 7 MP 4 48, cadre 2, statistique de l'octroi de Lyon.

effectifs présentés aux commissions de classement est donc confirmée par celle de la consommation d'avoine. En rapportant les effectifs équins estimés à la quantité d'avoine achetée, la ration quotidienne des chevaux de Lyon s'élève à un peu moins de 6 kg. Cette ration, qui peut paraître un peu limitée, est une moyenne qui comprend à la fois les rations d'entretien, les rations de travail et surtout, la diversité des besoins énergétiques des cavaleries exploitées en milieu urbain. En effet, si un cheval de tramway consomme 8 kg d'avoine par jour, un cheval de fiacre, en consomme à peine la moitié quant aux chevaux de l'armée, ils reçoivent une ration réglementaire qui oscille entre 4,7 et 5,5 kg, selon qu'ils appartiennent à la cavalerie légère, à l'artillerie ou au train.

À l'extrême fin du XIX^e siècle, la cavalerie civile domiciliée à Lyon peut être estimée entre 4500-5000 chevaux. On obtient cet effectif en additionnant les données du classement de 1899, soit 3786 chevaux, et le cheptel réformé non déclaré évalué à 1000 existences. Il faut attendre 1901 pour que le cheptel réformé, jusqu'alors simplement estimé, émerge de l'ombre grâce à une soudaine profusion de sources, qui élargit la base statistique et documentaire disponible. L'apport essentiel est constitué par la loi du 28 juin 1901 qui impose une taxe à la majeure partie des chevaux vivant sur le territoire de Lyon. Toutefois, les données de la taxe municipale sur les chevaux doivent être interprétées car les rôles nominatifs ont été perdus pour la période antérieure à 1927. Cette lacune peut être partiellement comblée en partant du produit annuel de la taxe. En combinant son rendement annuel et les autres sources disponibles il est possible de cerner le cheptel urbain avec une assez grande précision.

En 1901, le montant de la taxe portant sur les six premiers mois de l'année représente un total de 273.202,50 fr. soit 546.405 fr. sur douze mois. À partir de ce total, l'exploitation des sources complémentaires permet, par éliminations successives, d'en obtenir le détail :

1° Les effectifs de la cavalerie militaire sont connus de 1901 à 1905¹⁴¹. Pour l'année fiscale 1901, les autorités militaires ont déclaré 2406 chevaux imposés à la taxe réduite de 50 fr. par existence:

soit $2406 \times 50 = 120300$ fr.;

2° nous savons grâce à un rapport émanant du service des voitures publiques de Lyon qu'il existait en 1901 564 chevaux de fiacres dits de "petite remise" imposés à la taxe réduite de 50 Fr. par existence:

soit $564 \times 50 = 28200$ Fr.;

3° les documents administratifs et statistiques de la ville de Lyon donnent un total de 1494 existences taxées à 90 Fr. par tête pour les contributions directes au titre de la taxe d'Etat sur les chevaux, mules et mulets:

soit $1494 \times 90 = 134460$ Fr.;

¹⁴¹ Arch. mun. Lyon, Taxes municipales, dossier N°28, fonds non classé. Étude en vue de la modification de la loi du 28 juin 1901. L'administration déclare à la demi-taxe :

Année	Nombre de chevaux	Produit de la taxe
1901	2406	120 300
1902	2755	137 750
1903	2639	131 950
1904	2610	130 500
1905	2609	130 450

4° les mêmes documents administratifs et statistiques comptabilisent l'existence de 109 voitures automobiles à deux places (taxées 40 Fr. l'unité) et de 89 automobiles à plus de deux places (taxées 75 Fr. l'unité) :

soit $(109 \times 40 = 4360) + (89 \times 75 = 6675) = 11035$ Fr;

5° la taxe automobile de la municipalité comporte en outre une majoration de 5 Fr. par CV. Ici, une première incertitude apparaît : combien les 198 automobiles lyonnaises représentent-elles de CV ? Le chiffre moyen de 20 CV par automobile a été retenu, en prenant comme base, la puissance déclarée de plusieurs centaines de véhicules vendus d'occasion en 1920 dans les six arrondissements de Lyon :

soit $20 \times 5 \times 198 = 19800$ Fr.

À la fin de cette énumération la provenance du produit de la taxe est connue à hauteur de 57,4%. Il ne reste plus qu'à affecter la somme restante, 232 610 Fr. :

soit $232\ 610 : 90 = 2584$ chevaux.

L'aspect le plus intéressant à souligner est le décalage absolument considérable entre le rendement envisagé de la taxe soit 380 000 f. et la recette de 546 000 f. effectivement encaissée. Cet écart de 43,79%, heureuse surprise pour la municipalité, montre aussi l'incertitude qui pèse sur les statistiques relatives à l'état numérique de la cavalerie au regard des chevaux réformés non déclarés en mairie¹⁴².

Tout le cheptel n'est pourtant pas encore comptabilisé. En effet, il faut rajouter à ce total deux catégories de chevaux: d'une part les chevaux de grande remise qui ne sont imposés ni par la fiscalité municipale ni par celle de l'Etat. 369 chevaux au début du siècle¹⁴³. D'autre part, la loi du 28 juin 1901 prévoit dans son article 3, paragraphe 7, l'exemption des chevaux logés et entretenus hors des barrières actuelles de l'octroi lorsqu'ils sont attachés à une exploitation agricole. Cette exemption concerne vraisemblablement quelques centaines de chevaux sur les franges agricoles de la ville, mais la statistique agricole annuelle est trop incertaine dans sa rédaction pour nous aider. On peut retenir, pour conclure sur ce point, la présence à Lyon de 7417 chevaux au début du XX^e siècle dont 5011 chevaux civils. Cet ordre de grandeur peut être tenu pour assez sûr dans la mesure où les estimations de 1898 et de 1901, calculées à partir de données très différentes, donnent des résultats très proches : respectivement 5321 et 5011 chevaux civils. La différence entre les deux chiffres résulte pour l'essentiel des chevaux exclusivement employés à l'agriculture et des variations qui affectent chaque année les effectifs de la cavalerie.

Entre 1902 et 1913, les seules données disponibles sont celles des recensements de la cavalerie municipale effectués dans le cadre des dispositions de la loi de 1877. Le cheptel urbain passe de 3788 à 4130 existences soit une croissance de 9%. Cette évolution est assez heurtée : le cheptel baisse par deux fois de manière assez brutale en 1903 et en 1908-1909 perdant plusieurs centaines d'existences d'une année à l'autre¹⁴⁴. Cette évolution globale au cours des années d'avant-guerre est d'autant plus significative que le cheptel de luxe perd au cours de la même période plus de 220 têtes. Il faut ajouter à cette évolution le repli sans cesse plus marqué des chevaux de fiacre et l'apparition des camions automobiles, près de 80 en 1912¹⁴⁵. En somme, à la veille de la Grande Guerre, la cavalerie poursuit sa croissance dans les secteurs d'activité qui recourent traditionnellement au cheval. De ce point de vue, le rythme de croissance ou de contraction des effectifs suit d'assez près les respirations de l'économie.

¹⁴² Dans les discussions relatives à la suppression de l'octroi l'administration retient le chiffre de 4000 chevaux mais sans véritable certitude puisque «le nombre de chevaux civil est [...] difficile à établir avec exactitude ».

¹⁴³ Arch. mun. Lyon, 400065, *Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon*, année 1901.

¹⁴⁴ Table de tableaux, chapitre 1^{er}, tableau N° 7 Etat de la cavalerie lyonnaise d'après les sources fiscales et militaires (1883-1898).

¹⁴⁵ Arch. dép. Rhône, R 625.

2 – Types et localisation des cheptels urbains

A – La localisation du cheptel équin

La répartition de la cavalerie dans les différents quartiers de la ville est en grande partie le reflet de leurs activités économiques. Le cheval n'est rien d'autre qu'un moteur vivant au service des forces productives de l'agglomération. Dans chaque quartier, en fonction des spécialisations, la place du cheval est changeante. Dans la nébuleuse industrialo-artisanale et commerciale, le cheval est essentiellement affecté à des fonctions de transport. Il intervient peu dans les activités de production ou comme machine animée à l'intérieur des sites industriels. De fait, il assure trois fonctions principales : le transport des matières premières des zones de réception en milieu urbain vers les zones de stockage ou de transformation. Ce flux de l'extérieur vers l'intérieur des entreprises se concentre autour des gares ferroviaires, des gares d'eau et le long des quais du Rhône et de la Saône. Le transport des produits manufacturés est par définition plus éclaté puisqu'il relie les producteurs à la trame des clients ou des revendeurs. Il ne se conçoit que dans la diversité des destinations. L'activité de livraison intéresse les grandes entreprises, mais aussi et surtout la foule des activités artisanales et commerciales. Des dizaines d'activités artisanales et commerciales sont recensées. C'est dans ce cadre que le cheval peut assumer une fonction mixte. Il est à la fois le moteur de la sphère professionnelle et celui de la sphère privée. Il supplée à la faiblesse des transports en commun tant que ceux-ci se maintiennent à un niveau jugé insuffisant. Enfin, le cheval est employé dans l'accomplissement de services indispensables à la vie urbaine comme l'interconnexion des réseaux ferroviaires qui constitue l'activité majeure des maisons de factage, le transport des vidanges ou l'enlèvement des ordures ménagères.

La détermination des fonctions du cheptel urbain permet de comprendre la répartition des cavaleries urbaines autour d'un certain nombre de secteurs urbains qui sont liés soit partiellement soit en totalité à la présence des infrastructures de transports, aux zones de productions et en contact avec les franges rurales de l'immédiate périphérie urbaine. C'est en définitive la conjonction de tous ces critères qui détermine dans une large mesure l'importance des effectifs équins des différents quartiers de la ville. Dans la diversité des espaces urbains, la ville comporte deux zones de faible implantation du cheptel : les pentes de la Croix Rousse et le I^{er} arrondissement. À l'apogée de la traction hippomobile, au milieu des années 1890, ces deux espaces urbains ne concentrent guère plus de 10% de la cavalerie municipale. Les zones de concentration du cheptel équin sont au nombre de quatre. La rive gauche du Rhône concentre tout au long de la période un nombre croissant de chevaux dans les III^e et VI^e arrondissements. C'est dans cette vaste zone orientale de la ville que bat le cœur chevalin de la cité. C'est une réalité solidement installée en 1880. Les deux arrondissements concentrent plus de la moitié du cheptel de labeur en 1883, près de 62% en 1899, à l'orée du XX^e siècle, et 64,75% en 1914. Le V^e arrondissement, qui inclut le faubourg industriel de Vaise, sur la rive droite de la Saône, constitue une troisième zone chevaline. L'effectif aggloméré en fait le second point d'ancrage de la cavalerie bien qu'il soit parfois, lors des périodes de crise manufacturière, dépassé par le III^e ou le VI^e arrondissements. Enfin, le II^e arrondissement concentre une importante cavalerie de plusieurs centaines de chevaux dont la majeure partie est exploitée dans le quartier de Perrache, au sud des voûtes. Chacun de ces quatre secteurs connaît une évolution spécifique entre 1880 et la Grande Guerre.

Le III^e arrondissement est, à l'échelle de la ville, un vaste espace délimité à l'ouest par le Rhône, au nord par le cours Lafayette qui le sépare du VI^e arrondissement. Au sud, au-delà de l'avenue des Ponts, s'ouvrent de larges espaces comme le Grand Trou, la Mouche où alternent les champs, des prés, des îlots d'habitations et des établissements industriels le long des voies qui mènent à Saint Fons et à Vénissieux. C'est là que la ville a installé à profusion ses activités insalubres, chimie, équarrissage et dépôts de vidanges dont les relents pestilentiels étouffent la ville par vent de sud. À l'Est, les limites de la ville ne connaissent qu'une courte

transition entre les champs et le paysage plus densément bâti, les clos et parcelles de terres sans cesse plus étendues engloutissent le continuum caractéristique de l'espace urbain. À sa lisière, les chemins vicinaux qui ne comportent plus que des numéros, s'enfoncent vers les horizons mornes de la plaine dauphinoise. Le cœur du III^e arrondissement est organisé par le quartier de la Guillotière. En 1880, près de 30 ans après l'annexion, cette ancienne commune, plus dauphinoise que lyonnaise, conserve encore une physionomie à part. Elle fait davantage songer à ces bourgades qui animent les cantons ruraux qu'à un quartier urbain. Même si les migrants s'y pressent chaque année en nombre croissant et que les garnis pullulent jusqu'à lui donner une réputation incertaine, tout dans l'ambiance du quartier, les maisons de pisé qui subsistent dès que l'on s'éloigne des zones inondables, les trafics quotidiens de denrées agricoles de la périphérie iséroise, ses convois de fourrages qui franchissent chaque jour les barrières de l'octroi, rappellent la proximité du monde rural. Même le quadrillage des voies rectilignes exporté du quartier des Brotteaux y perd de sa cohérence malgré le prolongement de l'avenue de Saxe. L'artère maîtresse reste la Grande Rue de la Guillotière où une foule d'artisans s'affaire dans les arrière-cours et parfois même jusque sur les trottoirs. Avec ses hôtels et ses auberges qui logent à cheval, cette rue est au cœur d'une zone vraiment chevaline.

Le cheptel suit l'édification de la banlieue industrielle. Au fil des années, le centre de gravité des effectifs équins glisse vers le sud et l'est. En 1883, les 1373 existences recensées dans l'arrondissement sont déjà localisées dans la moitié méridionale du secteur. Les sources fiscales montrent que plus de 80% des effectifs sont déclarés dans la perception de Guillotière B qui couvre le sud de l'arrondissement. Elle englobe à la fois le quartier de la Guillotière mais aussi et surtout un vaste glacis de Gerland à Monchat, formant un croissant périphérique suburbain que la statistique agricole annuelle désigne sous le nom de partie banlieue du III^e arrondissement. Il faut attendre 1913 et la création du VII^e arrondissement pour cerner plus précisément la répartition du cheptel dans ce secteur de la ville. Le VII^e arrondissement compte alors 61,12% des effectifs et le III^e 38,88%. Le poids du nouvel arrondissement s'explique à la fois par la conjonction de l'activité agricole et par la présence sans cesse plus marquée des activités industrielles. Entre 1883 et 1914, le III^e puis le VII^e arrondissements concentrent une part croissante du cheptel. Les états numériques de la cavalerie montrent l'ampleur du phénomène : 1373 chevaux en 1893 soit 35,11% des effectifs urbains, 1491 chevaux et 41,04% des effectifs en 1893, 1680 et 49,16% en 1903, 2086 et 50,50% en 1913.

Toujours sur la rive gauche du Rhône, la cavalerie qui demeure aux Brotteaux, entre 500 et 700 chevaux selon les années, est aussi diverse que celle du II^e arrondissement mais elle est moins confinée dans un secteur précis. Les carrossiers et les chevaux à deux fins, au service des fortunes du quartier, constituent au fil des années une part non négligeable de la cavalerie, mais l'on y trouve aussi et surtout l'éventail des chevaux moins fins qu'utilisent le camionnage, l'industrie et le commerce. La diversité du cheptel est à l'image de l'arrondissement. Il apparaît davantage comme une juxtaposition d'espaces différents que comme un ensemble cohérent. Même le VI^e arrondissement, celui des artères les plus en vogue, comme l'avenue de Saxe, son prolongement l'avenue de Noailles, les quais du Rhône, le boulevard du Nord qui longe le parc de la Tête d'Or ou le cours Morand bordé d'une double rangée de platanes, présente des contrastes saisissants. Les belles façades de style haussmannien et les hôtels particuliers ne sont souvent que l'endroit d'un décor. Il suffit de franchir les portes cochères pour accéder à des cours surchargées de constructions, de logements obscurs, d'écuries, de remises et d'ateliers : aucun mètre carré ne semble distraire de la rente foncière. Les quelques vastes cours intérieures plantées d'arbres, à l'instigation des hospices civils de Lyon, ne doivent pas faire illusion.

Le quartier des Brotteaux est piqué d'établissements industriels de taille moyenne, dont les bâtiments occupent l'intérieur des parcelles. La rue de Sèze conserve encore quelques beaux spécimens reconvertis en garages collectifs. Il existe cependant de véritables îlots

industriels comme le triangle formé par l'avenue du Parc, le boulevard du Nord et la rue Duquesne. Derrières les beaux immeubles et les hôtels particuliers qui ceinturent cette zone, s'étendent de nombreux petits établissements industriels éclairés par des verrières ou des toits à claire-voie. Quelques cheminées s'élèvent autour d'une foule de hangars en bois, d'appentis et de bâtiments en mâchefer. Rien ne rappelle la moindre spécialisation : des ateliers de métallurgie, de construction mécanique, de chaudronnerie, un peu de chimie, des entrepôts et les établissements des frères Bernard, marchands de chevaux rue commandant Faurax. Dans le secteur compris entre le cours Vitton et le cours Lafayette, le VI^e arrondissement change encore de physionomie. Il est d'une tonalité plus populeuse. De longues rues rectilignes comme les rues Ney, Masséna ou Tête d'Or sont bordées de hautes maisons aux façades plates qui débouchent, à hauteur de la Part-Dieu, sur l'immense caserne Margaron où sont cantonnés les chevaux de la 6^{ème} division de cavalerie. Le petit commerce et l'artisanat abondent : marchands de bois, de charbon, de sciure de bois, droguistes, liquoristes, marchands de vin, laitiers ou boulangers exploitent de petites cavaleries : un ou deux chevaux sont la norme la plus courante. Seules quelques entreprises de camionnage comme la maison Moiroud, rue Masséna, en possèdent davantage. D'un côté de la rue, la maison de l'entrepreneur, une vaste cour, de l'autre, les entrepôts et les écuries.

Le quartier de Perrache, au sud de la Presqu'île, forme un triangle effilé délimité par le Rhône, la Saône et les voûtes de la gare ferroviaire¹⁴⁶. Toute la physionomie de cet espace urbain est marquée par la présence d'un grand nombre d'activités industrielles. De part et d'autre du cours Charlemagne, axe structurant qui traverse toute cette portion méridionale de la Presqu'île, se succèdent des usines, des entrepôts et des ateliers. Les quais et surtout la gare sont au centre des activités. S'il existe une importante cavalerie qui vit et demeure sur place, la présence des chevaux est encore renforcée par l'intensité du camionnage généré par la présence de la gare et de l'entrepôt des liquides. C'est surtout la diversité des installations industrielles qui est frappante : il n'y a pas de spécialisation des activités. Les établissements industriels se sont établis là, par strates successives. Les infrastructures imposantes de l'usine à gaz, de l'arsenal ou des abattoirs voisinent avec des établissements variés : fabrique de plâtre, de produits chimiques, apprêts pour textiles. Les «charbons» Girard, Streichenberger, les fils Charvet, etc. y ont tous leurs dépôts et mobilisent à eux seuls une puissante cavalerie de gros trait. Minoteries (Milliat), brasseries (Rinck), biscuiteries partagent cet espace de production avec des ateliers de mécanique, de carrosserie (Gacon, Faugier), des distilleries ou des négoce de fourrage et de grains. Des entreprises de camionnage y sont aussi installées comme Boissac. Enfin, c'est dans ce quartier que se tient chaque semaine le marché aux chevaux, près de l'ancienne place de l'Hippodrome.

Enfin, Vaise constitue un quatrième pôle de fixation de la présence chevaline. Le faubourg usinier de Vaise apparaît un peu excentré au nord de l'agglomération, sur la rive droite de la Saône¹⁴⁷. Cette ancienne commune annexée à Lyon en 1852, en même temps que celles de la Croix Rousse et de la Guillotière, connaît une forte croissance démographique au cours du XIX^e siècle. Les routes de Paris, la voie fluviale et l'achèvement de la ligne PLM favorisent l'essor de l'activité manufacturière qui se développe dans le quartier de l'industrie. Le marché aux bestiaux et les abattoirs apportent une animation supplémentaire. Le bourg proprement dit

¹⁴⁶ Myriam BOYER, Delphine FAVRE, *Pourquoi pas Perrache*, Collection Mémoire vive N°2, archives municipales de Lyon, Lyon 2002, 50 pages ; Félix RIVET, *Le quartier Perrache (1766-1946), étude d'histoire et de géographie urbaines*, Institut des études rhodaniennes de l'université de Lyon, mémoires et documents N°6, Audin, Lyon 1951, 126 pages + XLV planches ; Maryannick CHALABI, Véronique BELLE, Nadine HALITIME-DUBOIS, *Lyon, le confluent « derrière les voûtes »*, Lyon, Éditions Lieux Dits, 2005, collection les Cahiers du patrimoine, 159 pages, pp. 61-82 ; table des figures et des illustrations, chapitre 1^{er}, figure N°1 Les voûtes de Perrache.

¹⁴⁷ Odile BRUNET-LECOMTE, *Petite histoire de Vaise*, Assurances mutuelles agricoles du Sud-Est, Imprimerie Roudil, 1980, 44 pages.

est animé par la place de la Pyramide vers laquelle convergent la rue Marietton et la rue de Bourgogne. La première grimpe vers Tassin-la-Demi-Lune, la seconde vers le plateau de la Duchère.

Dans cet espace relativement exigü, de quelques centaines d'hectares, l'enchevêtrement des maisons, des usines, des ateliers et des cheminées de briques rouges est extrême¹⁴⁸. La vie productive bat son plein dès les premières lueurs de l'aube. Sous de vastes hangars aux toits de tuiles que soutiennent de vigoureuses charpentes, les machines à vapeur animent grâce à leurs rubans des scies, des tours et des perceuses en toute genre. L'habitat se réfugie aux étages, mélange de logements ouvriers et de garnis. Au rez-de-chaussée, la fonction productive se concentre dans les boutiques, les cours et les arrière-cours que l'on devine au fond des portes cochères. C'est dans cet envers que se nichent les entrepôts débordants de charbon et de minerais, les chantiers à bois où sèchent de longues grumes débitées en plateaux. C'est là aussi que se reposent par centaines des chevaux dans les écuries surmontées de leur réserve de fourrage. La cavalerie est omniprésente, les charrois multiples animent les artères du quartier : le trafic des tombereaux, des camions et des haquets résume presque à lui seul une existence toute entière dédiée à l'industrie.

B – Les types de cheptel

Les sources disponibles mettent en évidence diverses catégories de chevaux si l'on se réfère à leurs fonctions et à leur statut fiscal. Les chevaux taxés par la fiscalité d'Etat déclinent entre 1880 et 1914¹⁴⁹. Ce cheptel regroupe l'ensemble des effectifs attelés à des voitures suspendues. C'est uniquement la voiture à laquelle sont attelés le ou les chevaux qui détermine la qualification de ce cheptel. Le type d'imposition permet donc de distinguer partiellement la fonction dévolue au cheptel taxé. La taxation distingue deux situations très claires : les chevaux de pleine taxe et les chevaux de demi-taxe. Les premiers sont déclarés par tous les contribuables qui ne paient pas de patente, les seconds par ceux qui y sont astreints. À l'opposé, la cavalerie exempte de la taxe d'Etat sur les chevaux, mulets et mules continue de progresser. Les chevaux de cette catégorie sont attelés à des voitures non suspendues.

a – Le long déclin des chevaux de pleine taxe

Le cheptel de pleine taxe est exclusivement destiné au transport privé des personnes. C'est le cheptel de luxe, attelé à la voiture de maître. Il n'a aucune autre fonction que de pourvoir au déplacement de ses propriétaires. De 1880 à 1914, le cheptel lyonnais de luxe est engagé sur une longue pente déclinante puisqu'il passe de 721 existences en 1880 à 169 en 1911¹⁵⁰.

En 1880, le cheptel de luxe est encore solidement établi au cœur de la ville: 46,7% des chevaux de pleine taxe de Lyon s'y trouvent. C'est dire le poids de la Presqu'île. Les six perceptions qui couvrent le secteur permettent de dégager trois zones d'inégale importance. La cavalerie de la section sud est la plus nombreuse puisqu'elle compte 38,2% des effectifs de la Presqu'île. Cette part importante du cheptel de luxe s'explique parfaitement si l'on sait la géographie sociale de la perception de Perrache : c'est là que résident ceux que les chroniqueurs mondains appellent les «Ainay de Bellecour», mélange divers de l'aristocratie locale et de la haute bourgeoisie d'affaires. C'est tout naturellement à Bellecour que se dissolvait le fameux «défilé» des riches équipages de retour de l'hippodrome du Grand Camp. Une seconde zone moins étendue, celle de l'Hôtel-Dieu, dont l'artère centrale est la

¹⁴⁸ Table des figures, chapitre I, figure N°2 Vue générale de Vaise.

¹⁴⁹ La taxe sur les chevaux et les voitures est perçue à travers un réseau de perceptions qui ne recouvre pas exactement les limites des arrondissements urbain, voir à cet égard table des textes, chapitre premier, document N° 2 Les perceptions collectant à Lyon la taxe sur les chevaux et les voitures.

¹⁵⁰ Tableau N°8 Cheptel lyonnais taxé par les contributions directes de 1901 à 1911.

belle rue de la République, abrite une cavalerie de 107 chevaux de luxe soit 31,7% du total de la Presqu'île. Enfin, un dernier secteur qui s'étend du bas des pentes de la Croix Rousse à la place des Jacobins (perceptions de Saint-Clair, La Bourse, Hôtel de ville et Jardin des Plantes), compte 101 chevaux soit 29,9% du total de la Presqu'île. En tout, 337 chevaux.

En 1890, la situation a changé au cœur de la ville. Il ne reste plus que 215 chevaux de luxe. L'importance de la régression frappe par son importance : elle est supérieure au tiers (36,2%). La partie nord de la Presqu'île perd en dix ans près de 41,5% de ses effectifs qui passent de 101 à 59 chevaux. Perrache s'effondre aussi avec une hémorragie de 34,8%. C'est assez paradoxalement dans la perception centrale, celle de l'Hôtel Dieu, que la chute est la moins puissante: 33,4%. Au cours des années 80, le centre ville perd plus d'une centaine d'existences (122). L'externalisation de la fonction de trait, la location de l'attelage et la gestion du personnel et des chevaux est confiée à des loueurs qui, moyennant abonnements, mettent à disposition de la clientèle aisée la force de traction nécessaire. La décennie suivante s'ouvre sur un profond changement de décor : les tramways électriques circulent désormais en ville et seules subsistent quelques lignes d'omnibus hippomobiles. Ce n'est pas la seule nouveauté puisque les automobiles sont désormais présentes sur la voie publique et...dans les rôles des contributions directes. On en compte déjà 21 dans le centre ville. En 1899, le cheptel de luxe ne compte plus que 143 existences. Un peu moins soutenu, le rythme de déclin reste cependant élevé avec un nouvel affaiblissement de l'ordre du tiers des effectifs : 33,4%. Si le quartier de Perrache résiste mieux, les perceptions du secteur central ne conservent plus que 10 chevaux de maître soit une perte supérieure à la moitié des effectifs : l'attelage de maître conservé en apparence n'est de fait qu'une location. Dans la partie nord, le déclin prend des allures beaucoup plus considérables que dans le reste de la Presqu'île. Le déclin est sévère puisque le cheptel de luxe passe de 101 existences à 59, soit une diminution de 41,5%, et ne représente plus que 27,4% du total du secteur. Cette évolution contraste avec celle de la période antérieure.

Comment les voitures ont-elles suivi les évolutions affectant le cheptel de luxe? L'observation du matériel roulant confirme l'importance de la perception de Perrache : 164 voitures à 4 roues. La zone Nord suit en importance et dépasse légèrement celle du centre: 115 contre 107. Au total on y trouve 386 voitures suspendues à 4 roues. Les voitures légères, charrettes anglaises, tilbury et autres phaétons ne sont pas très nombreuses : à peine une quinzaine d'unités. La disproportion entre les deux types de voitures en dit long sur l'utilisation et la configuration des équipages. Il ne s'agit pas d'attelages que l'on mène par plaisir mais de voitures utilitaires indispensables à toute sortie hors du périmètre d'habitation. Conduites par des cochers rattachés à la domesticité, elles marquent à la fois le rang social de leur utilisateur et la faiblesse des moyens de transport collectifs socialement fréquentables par les couches les plus aisées. Au cours des années 80, le matériel roulant décline à un rythme à peu près comparable à celui qui affecte la cavalerie : 33% à Perrache, même ordre de grandeur à l'Hôtel Dieu. La partie nord ne conserve que 68 véhicules dont 9 sont remisées dans les propriétés de la périphérie. L'évolution des années 90, visible dans le rôle de 1899, montre que les voitures à 4 roues ont poursuivi leur déclin à un rythme à peu près comparable à celui du cheptel, donc avec un certain ralentissement à partir du milieu de la décennie. La perception du quartier de Perrache se distingue par un repli plus marqué, mais le parc disponible y reste surdimensionné par rapport au cheptel encore capable de le tracter. Ce décalage s'explique, car il n'est pas aussi aisé de se défaire des voitures que des chevaux. La valeur d'une voiture est souvent considérable et elle appartient au patrimoine de la famille. On ne s'en dessaisit pas comme d'un simple bien meuble. L'évolution des voitures à deux roues présente une physionomie très différente. Elles deviennent plus nombreuses au fur et à mesure que déclinent celles à 4 roues. D'un bout à l'autre de la période, leur nombre s'accroît partout. La perception de l'Hôtel Dieu offre un bon exemple de cette évolution : 2 voitures en 1880, 4 en 1890 et 9 en 1899 soit une croissance continue. Cette évolution est d'autant plus

intéressante qu'elle n'est pas contrariée par l'émergence des automobiles. L'attelage conservé n'est plus lié à une stricte fonctionnalité : on devine l'émergence d'un attelage d'agrément ou pour le moins d'un attelage que l'on peut mener soi-même.

L'autre grosse cavalerie lyonnaise de luxe réside dans le quartier des Brotteaux. Ce quartier neuf, tracé au cordeau, présente une physionomie particulière. On y trouve un mélange de rues populeuses, de zones industrielles et artisanales qui jouxtent de belles et prestigieuses avenues. C'est là que s'installe une riche bourgeoisie qui occupe les immeubles de l'avenue de Saxe, du cours Morand ou les hôtels particuliers de l'avenue de Noailles et du boulevard du Nord. Le déclin qu'y subit le cheptel de luxe n'est pas comparable : entre 1880 et 1899, il est d'à peine un tiers (32,8%). Rien qui ressemble à l'hémorragie du centre ville. La place y est disponible en abondance et la pratique du cheval n'y rencontre aucun obstacle. Les terrains de parcours sont à proximité : le parc de la Tête d'Or et les zones inondables du Rhône. Il n'est pas impossible qu'une partie des nouveaux arrivants y aient été attirés par les facilités qu'offrait le quartier à la pratique du cheval. C'est là qu'on trouve en tout cas la plus riche infrastructure équestre de la ville: les deux manèges de l'Association lyonnaise d'équitation, inaugurés en grande pompe dans la dernière décennie du siècle, et le manège Bernard. En 1880, la perception des Brotteaux compte 219 chevaux de luxe dont la localisation est à coup sûr concentrée dans un périmètre assez étroit entre le Rhône, le parc de la Tête d'Or et la voie rectiligne du cours Morand prolongé par le cours Vitton. Le matériel roulant se compose de 257 voitures à 4 roues et 15 à deux roues. Le décalage entre les voitures et le cheptel prouve qu'il existe dans les remises privées souvent plusieurs véhicules qui correspondent aux différents types de configuration.

Dix ans plus tard, en 1890, il ne subsiste plus que 175 chevaux de luxe. La régression depuis 1880 totalise 44 existences soit 20%. Comparé à la moyenne de la Presqu'île (36,2%) le phénomène est bien plus mesuré. Il est même deux fois moins puissant que le mouvement qui affecte la zone nord de la Presqu'île. Les voitures à 4 roues diminuent dans les mêmes proportions (-21%). En revanche, les voitures à 2 roues se font plus nombreuses et progressent de 9 unités (de 15 à 26). Enfin, en 1899, le cheptel de luxe du quartier des Brotteaux devient avec 147 existences le premier ensemble quant à l'importance de cette catégorie de chevaux. Le déclin s'est ralenti au cours de cette dernière décennie du XIX^e siècle, suivant en cela une évolution déjà notée dans la Presqu'île. Le quartier se distingue toutefois par la relative modération du repli (-16%). Le repli total du quartier au cours des vingt dernières années est inférieur au tiers (-32,8%), c'est-à-dire moins que la seule régression enregistrée dans le centre ville pour la période 1880-1890. Le parc des véhicules à 4 roues décline de manière plus vive. Il n'en reste plus que 148 unités. La concordance est parfaite avec le cheptel. Les voitures à 2 roues progressent encore un peu, atteignant 28 unités. Cette situation, globalement satisfaisante, doit être mise en parallèle avec la croissance soutenue du nombre des automobiles. Le rôle primitif en compte 7, auxquelles s'ajoutent 10 véhicules supplémentaires en cours d'année. L'automobile ne chasse pas systématiquement l'animal, c'est la preuve que sa présence n'est pas simplement utilitaire. On peut fort bien posséder une automobile et acheter une voiture à deux roues, tout en conservant un véhicule à 4 roues, que l'on réserve pour des occasions sans doute plus rares, mais aussi plus solennelles.

Dans le vaste III^e arrondissement le cheptel de luxe n'a pas décliné avec la brutalité qui a caractérisé le centre ville. Il n'y a d'ailleurs jamais été nombreux. Les deux perceptions qui couvrent le III^e arrondissement n'ont pas un cheptel de luxe très important : 78 têtes. Le quartier de la Préfecture, la Guillotière Nord compte 28 chevaux de plaine taxe en 1880 et 40 l'année suivante, atteignant un sommet qui n'est plus dépassé. Cette partie du III^e arrondissement ne se distingue pas des belles avenues du VI^e. Les immeubles de belle facture datent des quinze dernières années du XIX^e siècle. Ils bordent le cours de la Liberté, l'avenue de Saxe au-delà du cours Lafayette. Ils longent aussi le Rhône et cernent la préfecture. C'est l'endroit chic de l'arrondissement. Il est intéressant de constater que l'architecture urbaine de

la fin du siècle prévoit encore une cour permettant de remiser 4 ou 5 chevaux ainsi que le matériel roulant. Il n'existe pas d'immeubles d'un certain standing qui n'offrent pas ce service aux locataires ou aux propriétaires du premier étage. La perception de la Guillotière sud qui couvre l'essentiel du III^e arrondissement compte 50 chevaux de luxe et atteint un effectif maximal de 55 têtes l'année suivante. Entre 1880 et 1890, l'évolution des deux cheptels présente des similitudes et des différences. On constate, dans les deux cas, une grande variabilité des effectifs d'une année sur l'autre. En revanche, leur évolution est sensiblement différente : le Nord résiste mieux que le Sud. Si l'on prend comme référence 1881 qui marque l'apogée du cheptel de luxe, le cheptel du nord décline de 9.7% tandis que celui du sud perd 29% de ses effectifs. Toutefois, le repli de cette partie de la ville rapporté au total urbain, ne représente qu'une diminution de 3,8% par rapport à 1880. En importance relative, le III^e arrondissement améliore ses positions passant de 10,8% en 1880 à 13,2% dix ans plus tard. La seconde décennie confirme la permanence d'une certaine variabilité interannuelle avec des écarts parfois marqués. En ce qui concerne l'évolution des effectifs équin, on note une inversion de la dynamique antérieure. Le sud de la perception, suivant en cela la logique des zones périphériques, reste sur la crête des 40 existences, progressant même en fin de période, alors que le nord s'effondre. La situation du quartier de la Préfecture se rattache, avec un certain retard, à l'évolution constatée dans le quartier des Brotteaux entre 1890 et 1899. Le cheptel se rétracte d'un tiers malgré une évolution en dents de scie. À la fin du XIX^e siècle, le cheptel de luxe du III^e arrondissement compte 14,1% du total municipal.

Le parc hippomobile évolue peu au cours de la période de référence. Les voitures au nombre de 96 en 1880 sont encore 85 en 1899. On observe la poussée déjà constatée ailleurs des voitures à 2 roues. Au sud par exemple leur nombre triple de 1890 à 1899, passant de 3 à 9 unités. La traction mécanique est moins visible qu'aux Brotteaux ou que dans la Presqu'île, mais la dynamique y est tout aussi forte voire supérieure. Le rôle primitif de 1899 fait état de 5 véhicules : 4 dans le quartier de la Préfecture et un dans la zone sud. Les rôles additionnels en comptabilisent 5 au nord et 4 au sud soit 14 véhicules en tout.

En 1880, la perception de Métropole/Vaise compte 10,4% du cheptel lyonnais de pleine taxe. Les contributions recensent à cette date 75 chevaux de luxe. Au cours des années 80, le cheptel de cette perception progresse malgré de fortes variations interannuelles. Les effectifs atteignent par deux fois en 1881 et en 1888 un total de 95 existences. Cette dynamique explique l'alourdissement du poids relatif de ce secteur urbain qui passe de 12,5% à 15,9% du total urbain de cette catégorie. À partir de 1890, les effectifs déclinent passant de 83 chevaux à 71 en 1899. L'observation du matériel roulant retrace assez fidèlement l'évolution constatée : en 1890, la perception compte 127 voitures à 4 roues contre 92 dix années plus tôt. En 1899, les voitures de cette catégorie sont encore au nombre de 117 soit 20% de plus qu'en début de période. Cette situation est assez originale car elle s'inscrit dans une tendance opposée à celle qui a été constatée ailleurs. En revanche, le nombre des voitures à 2 roues progresse passant de 4 à 14 unités. L'évolution est ici conforme à celle qui a été rencontrée dans les autres perceptions. Ces différentes tendances confirment la résistance du fait équin dans cette partie de la ville.

Le cheptel de luxe du plateau de la Croix Rousse se remarque par deux traits spécifiques : c'est en 1880 le moins nombreux de toutes les perceptions passées en revue, mais, c'est aussi le seul qui progresse jusqu'à la fin du XIX^e siècle. En 1880, la Croix Rousse compte 12 chevaux de maître. Ce nombre s'accroît ensuite régulièrement. On ne note pas de fluctuations importantes et le point culminant situé généralement en début de période est ici reporté à 1888. La Croix Rousse compte alors 20 chevaux de pleine taxe. Comme pour la perception de Métropole/Vaise, la première décennie est marquée par une croissance assez soutenue. Au cours des années 90 les effectifs du cheptel se maintiennent : relative stagnation jusqu'en 1895 puis croissance régulière jusqu'en fin de période. 1899 marque le point culminant de la période 1880-1899 avec 21 existences. La progression en vingt ans a donc été de 42,8%. Le

matériel roulant suit la croissance continue du cheptel : 20 voitures en 1880, 25 dix ans plus tard et 33 en fin de période. La perception de la Croix Rousse ne compte aucun véhicule automobile en 1899. Cette observation doit être mise en parallèle avec la croissance prolongée des attelages dans cette partie de la ville. À l'orée du XX^e siècle, la Croix Rousse est le seul secteur qui continue à investir dans la traction hippomobile.

Entre 1901 et 1911, le cheptel de luxe subit un déclin puissant. En onze ans, il perd plus de la moitié de ses effectifs passant de 417 à 169 existences. À la seule exception des années 1903, 1906 et 1910, le déclin d'une année à l'autre est toujours supérieur à trente chevaux et dépasse même le chiffre de 40 entre 1908 et 1909. Ce puissant déclin n'épargne aucun arrondissement. Les plus touchés sont les I^{er} et VI^e arrondissements avec respectivement un déclin de 65,5 et 64,3 %. Dans le quartier des Brotteaux, la chute des effectifs s'élève à 94 existences. Dans les I^{er} et IV^e arrondissements, où ils n'ont du reste jamais été très nombreux, les chevaux de maîtres ne subsistent plus qu'à l'état résiduel. L'évolution depuis le début du XX^e siècle est encore plus marquante lorsqu'elle est comparée à la croissance exponentielle de la traction mécanique¹⁵¹. Au cours de la même période, les voitures automobiles passent de 141 à 1055 unités. Pour la seule année 1910, près de 200 voitures sont enregistrées, c'est dire la puissance sans cesse croissante du phénomène. À la veille de la Grande Guerre, l'attelage de maître est noyé par le flot montant de la traction mécanique. Sans être encore anachronique, il ne semble déjà plus appartenir à l'époque. En mai 1908, lors des courses du Grand Camp, l'entrée de l'hippodrome aligne des théories de belles voitures sous les frondaisons ombragées. Rendant compte du prestigieux événement mondain, le chroniqueur du *Tout Lyon* déplore, avec un brin de nostalgie, la raréfaction des attelages. Constat déjà formulé les années précédentes :

«Les automobiles en nombre imposant alignaient leur luxueuse carrosserie et leurs cuivres étincelants jetaient une note gaie. Ces superbes voitures se dressent en rivales triomphantes, il faut l'avouer, en face des attelages dont le nombre, je le constate avec regret, va diminuant chaque année. Le temps serait-il proche vraiment où nous devons nous contenter d'admirer les chevaux qui prennent part aux épreuves sportives, derniers représentants d'une espèce qui compta cependant des fervents en si grand nombre ?»¹⁵².

b – La croissance régulière du cheptel de labeur

La cavalerie professionnelle, celle dont l'activité des utilisateurs est astreinte au paiement de la patente comprend les chevaux attelés à des voitures suspendues, sur lesquels pèse une taxe assimilée aux contributions directes, et les chevaux attelés à des voitures non suspendues qui sont exempts de toute taxe autre que les droits d'octroi sur les fourrages et l'avoine. Cette cavalerie, qui reste jusqu'au début de la Première Guerre mondiale la seule source d'énergie accessible dans le domaine du trait industriel et commercial constitue, et de loin, la majeure partie du cheptel urbain. Au fur et à mesure que décline le cheptel de luxe son poids spécifique s'alourdit : 80,11% des effectifs en 1882, 95,69% en 1911. Le cheptel de labeur passe de 2978 têtes en 1882 à 3742 en 1911 soit une croissance de 38,71%. Pourtant, cette évolution cache une réalité assez différente : la croissance a été lente dans les années 1880 si l'on se réfère aux quelques années disponibles. La cavalerie lyonnaise compte alors en moyenne 3083 existences. Au cours de la décennie suivante, pour laquelle les données sont plus nombreuses (8 années sur 10), la moyenne s'élève à 3237 chevaux. Entre 1900 et 1911, le cheptel moyen atteint 3397 têtes mais cette avancée est surtout due à la forte croissance des effectifs en 1910 et 1911. Les effectifs moyens de la période comprise entre 1882 et 1911 sont de 3308 chevaux, et de fait, le cheptel se maintient sur la crête des 3300 existences 10 années

¹⁵¹ Table des tableaux, chapitre 1^{er}, tableau N° 4 Evolution comparée du cheptel de luxe et du parc automobile à Lyon de 1900 à 1911.

¹⁵² *Le Tout Lyon*, 31 mai 1908.

sur les 21 pour lesquelles des chiffres sont disponibles. Le cheptel varie en moyenne d'une année à l'autre d'une centaine d'unités en plus ou en moins. Cette moyenne recouvre néanmoins des écarts très importants d'une année sur l'autre. Ainsi la cavalerie perd 205 existences entre 1897 et 1898 mais en regagne 165 l'année suivante. En chiffres ronds, la ville de Lyon a assuré l'essentiel du trait industriel et commercial avec une cavalerie oscillant, selon les années, entre 3000 et 3400 chevaux. Dans les années de l'immédiat avant-guerre, les effectifs atteignent et dépassent vraisemblablement les 4000 existences puisque le total des chevaux déclarés dans les mairies d'arrondissement, incluant donc les chevaux de maître, est de 4130 existences en 1913 alors que ces derniers ne comptent guère plus d'une centaine d'existences.

Entre 1880 et 1911, le cheptel professionnel attelé à des voitures suspendues connaît une évolution assez différente. Dans le centre ville, il commence à décliner dès la seconde moitié des années 1880 puis, au début de la décennie suivante, dans les perceptions de la rive gauche du Rhône, aux Brotteaux et à la Guillotière. Ce déclin représente entre le quart et les 2/5 des effectifs. Ailleurs, dans le V^e arrondissement qui compte le faubourg industriel de Vaise, le cheptel attelé à des voitures suspendues résiste mieux avec un repli inférieur à 10%. Au début du XX^e siècle, le recul se généralise dans tous les secteurs de la ville. Le cheptel de demi-taxe des contributions directes perd 54,68% de ses effectifs passant de 1077 à 488 existences. Or, toutes ces pertes sont compensées et au-delà puisque, pris dans sa globalité à travers les données livrées par les statistiques militaires, le cheptel professionnel continue de progresser dans tous les arrondissements.

Le déclin du nombre des chevaux taxés reflète donc plus un changement dans la gestion de la force de traction qu'une diminution du cheptel. Cette dynamique divergente des séries statistiques disponibles est liée au mode de mise en oeuvre de la cavalerie : c'est essentiellement le recours au louage qui explique la différence. Le nombre des chevaux mis à la disposition des particuliers et des entreprises par les loueurs augmente de façon constante. Ce cheptel n'est pas comptabilisé dans la fiscalité d'État puisqu'il n'est pas soumis à l'impôt, mais il l'est dans le recensement militaire. L'analyse des deux séries statistiques divergentes permet de souligner le rôle essentiel que jouent les loueurs de chevaux dans la gestion de la cavalerie lyonnaise. Parallèlement au développement des entreprises de louages, les documents révèlent le développement d'un réseau de commissionnaires qui dispose à l'intérieur de l'espace urbain de dizaines de points de collecte permettant d'acheminer colis et marchandises reliant ainsi expéditeurs et destinataires sans qu'ils aient à entretenir une cavalerie. Entre 1890 et la Grande Guerre les points de collecte se multiplient. D'autres facteurs expliquent la divergence des séries statistiques. Deux d'entre eux peuvent être signalés : le développement d'un réseau urbain de transports en commun ne rend plus indispensable le maintien d'une force de trait à double fin, c'est-à-dire comme moyen de transport personnel et comme outil de transport professionnel. La question fiscale constitue un autre élément qui rend compte dans une certaine mesure de la divergence des sources statistiques. Le recours à la cavalerie de location permet de faire l'économie de la fiscalité d'État sur les chevaux et les voitures. Si son impact est sans doute faible pour la cavalerie de pleine taxe, il l'est moins pour le cheptel de labeur. En 1901, lorsque la taxe municipale sur les chevaux vient se greffer sur celle prélevée par l'État, on sent qu'il y a la volonté de fuir la double imposition par un déplacement du cheptel dans une commune contiguë. On note ainsi une évolution contrastée des effectifs équins entre le V^e arrondissement et la commune riveraine de Tassin-la-Demi-Lune. Entre 1902 et 1903, le V^e arrondissement perd 220 chevaux tandis que Tassin en compte 107 de plus soit une progression de près de 50% d'une année sur l'autre. Les chiffres disent assez la corrélation entre l'instauration de la taxe municipale et le déclin accéléré du cheptel attelé à des voitures suspendues. Entre 1901 et 1905, le cheptel de demi-taxe perd 407 existences soit près de 70% du déclin global (69,5%) de la période 1901-1911. Cette concentration extrême en début de période n'est pas étrangère

à la taxe municipale dont le recouvrement est effectif dès le second semestre de l'année 1901. Il n'est d'ailleurs pas impossible que la taxe municipale ait entraîné, une accélération du processus d'externalisation.

II – La gestion de la cavalerie lyonnaise : externalisation et mutualisation de la fonction de trait

L'externalisation est le processus par lequel les particuliers ou les entreprises recourent à la location des chevaux et de voitures pour satisfaire tout ou partie de leurs besoins énergétiques. La mutualisation est la rentabilisation accrue du cheptel par le transfert des surcapacités des uns vers les sous-capacités ponctuelles des autres. L'allocation de la force de trait disponible au niveau global de la ville est fluidifiée par l'utilisation optimale du cheptel. Les effectifs surnuméraires ou sous-exploités disparaissent progressivement des entreprises. Dans les secteurs les plus intégrés, comme chez les loueurs de voitures de grande remise, les cavaleries de chacun d'entre eux sont complétées par des effectifs loués. Il s'agit d'une évolution tout à fait intéressante dans la gestion de la cavalerie. L'économie du système qui se met en place progressivement dès la seconde moitié des années 1880 est d'une redoutable efficacité et d'une grande simplicité.

La location des chevaux et des voitures représente un secteur particulièrement intéressant de l'économie chevaline à Lyon. Les quelque quatre-vingt-dix entreprises qui le constituent en moyenne entre 1901 et 1913 interviennent comme des acteurs de premier plan dans la mise en oeuvre de la fonction de trait : elles contrôlent à elles seules près du quart du cheptel. Constitué de petites entreprises, le secteur a prospéré dans une relative discrétion : il subsiste peu de sources spécifiques. Le plus grand nombre de ces fonds de commerce n'est connu que par leur raison sociale. Pour approcher cette activité commerciale qui a joué un grand rôle dans la rationalisation de la traction animale à Lyon, trois sources sont exploitables : la première provient des archives municipales de Lyon. Elle retrace l'activité administrative de la ville et les statistiques qui en découlent et renseigne aussi bien sur les autorisations de mise en service de voitures de grande remise que sur le rendement de la taxe municipale imposant les loueurs de voiture. Cette source permet de suivre l'évolution du nombre de professionnels dans les différentes perceptions qui quadrillent l'espace urbain et le nombre de stalles qu'ils déclarent. La seconde source combine les données des recensements annuels effectués pour la mobilisation des chevaux et celles de la fiscalité d'État sur les chevaux et les voitures. Ensembles, elles permettent de mettre en lumière le rôle central des loueurs en révélant les dynamiques divergentes des différents cheptels. La sous-série 3^E livre des données fines qui permettent de vérifier les faits au niveau des entreprises. Enfin, en marge, la presse donne quelques informations. Ces sources peu nombreuses ont néanmoins le mérite de révéler de manière indirecte les relations nouvelles que les citoyens nouent avec l'espace et avec l'animal. La compréhension de l'évolution des cheptels pris dans leur dimension quantitative apporte des clefs pour saisir dans sa globalité le fonctionnement d'une société urbaine encore contrainte par des limites énergétiques.

1 – L'externalisation du cheptel de pleine taxe : Le louage de grande remise, un secteur clé dans la mobilisation rationnelle de la fonction de trait

Le rôle essentiel des entreprises de louage est perceptible dans l'évolution divergente des sources statistiques disponibles. Le rendement de la contribution sur les chevaux décline dans la seconde moitié des années 1880. Les statistiques sont formelles : il y a de moins en moins de chevaux imposés par les contributions directes. Leurs effectifs baissent dans les deux catégories concernées avant même que la traction mécanique ne vienne assurer la relève. Le repli qui s'accroît d'année en année commence par les chevaux de pleine taxe et se propage ensuite, au cours de la décennie suivante, au cheptel de demi-taxe. À l'inverse, les statistiques

militaires, conformes à la logique économique et à celle non moins essentielle des besoins énergétiques de l'agglomération urbaine, montrent au contraire une expansion régulière du cheptel. L'écart entre les deux sources s'accroît sans cesse d'une année sur l'autre¹⁵³. Comment peut-on, en l'absence de toute modification des règles d'imposition, expliquer une telle évolution divergente ?

La réponse réside dans le recours sans cesse croissant à la location des chevaux et des voitures. Ce procédé se développe d'abord dans la Presqu'île au cours des années 1880 et concerne les voitures de grande remise¹⁵⁴. Puis, dès la décennie suivante, il se répand au profit des entreprises. Au début du siècle, particuliers et entreprises louent tout ou partie de leur force de traction animale.

L'observation minutieuse du cheptel de luxe révèle la précocité du phénomène d'externalisation de la cavalerie de la sphère domestique. On ne peut pas exclure une volonté de s'exonérer de la charge fiscale, mais là n'est pas la motivation principale. En revanche, les loueurs ont avantageusement exploité cet angle mort fiscal, en mettant à profit la compétitivité qu'il leur procurait face aux autres professionnels du transport des personnes. Ils ne paient pas la taxe et sont en outre exempts du droit de stationnement auxquels sont soumis les fiacriers. Ils ont utilisé pleinement les possibilités offertes par la loi. La loi du 23 juillet 1872, modifiant la loi du 2 juillet 1862 relative à la contribution sur les voitures et les chevaux, exempte dans son article 7, paragraphe 2 « les chevaux et voitures possédés par les marchands de chevaux, carrossiers, marchands de voitures et exclusivement destinés à la vente ou à la location ». Cette exemption est restée sans incidence particulière sur le rendement de l'impôt pendant de nombreuses années puisque au début des années 1880 le nombre des assujettis continue de croître dans les deux catégories imposées. Pour que les contribuables puissent exploiter l'opportunité offerte, il fallait que des entreprises de location voient le jour et que le réseau des transports publics gagne en efficacité. Ces deux conditions se concrétisent progressivement au cours des années 1880 et 1890.

Les contribuables redevables de la taxe entière sont les premiers bénéficiaires de cette adaptation : dans la seconde moitié des années 1880, le nombre des loueurs de chevaux et de voitures s'étoffe dans les quartiers où vit la bonne société. La prestation de service des loueurs permet de disposer de chevaux selon les besoins du moment, avec ou sans voiture de location. Cette solution qui consiste à transférer la fonction de transport hors de la sphère domestique n'est pas un service anodin pour la classe rentière. Elle permet de s'exonérer de toutes les contraintes matérielles que suppose la présence à domicile d'une cavalerie : entretien des chevaux qui comprend la fourniture du foin et de l'avoine, le ferrage, les soins vétérinaires, la vente et l'achat, l'immobilisation d'un capital parfois non négligeable. Elle règle de surcroît le problème des écuries. Ainsi, rue du Peyrat ou rue du Plat, à proximité de la place Bellecour, les écuries particulières des immeubles ne permettent vraisemblablement pas de loger la cavalerie et le remisage des voitures de tous les propriétaires. On peut ajouter à cette liste déjà longue l'entretien des voitures, des harnais et enfin, l'emploi d'une domesticité additionnelle. La possession d'un cheptel de luxe suppose presque automatiquement la possession d'une propriété à la campagne permettant de mettre les chevaux au vert pendant la saison des villégiatures. Cette présence impose mille et une contraintes qui ne sont pas conformes aux attentes d'une partie des utilisateurs. Tous les rentiers ne sont pas des amateurs inconditionnels de chevaux. C'est cette catégorie d'usagers que visent avec succès les loueurs de chevaux et de voitures. Ils présentent l'avantage de proposer un service « clé en main » assumant toutes les charges et les contraintes. L'étendue des services proposés, la souplesse des contrats ou abonnements souscrits, adaptés aux besoins de chaque client ont imposé le

¹⁵³ Table des tableaux, chapitre 1^{er}, tableau N° 8 Le cheptel lyonnais taxé par l'administration des contributions directes 1901-1911.

¹⁵⁴ Tableau N° 9 Effectifs de la cavalerie des loueurs de voiture de grande remise à Lyon de 1881 à 1911.

développement de la location. Les prestations sont faites sur mesure. Le client peut conserver ses voitures frappées de ses armes et louer les chevaux nécessaires. Il peut conserver un ou plusieurs chevaux car le loueur de chevaux fonctionne aussi comme une pension pour chevaux. Le loueur peut conserver la voiture de service courant de son client dans ses locaux ou amener les chevaux de l'attelage au domicile de celui-ci. Toutes ces combinaisons sont possibles dès lors que la proximité entre le domicile du client et l'entreprise de location est effective. Depuis 1895, cette condition est même absolument essentielle car l'administration des contributions directes ne reste pas inactive face au rendement déclinant de la taxe. Le projet de loi sur les contributions directes et taxes y assimilées, pour l'exercice 1896, contient une innovation intéressante :

« À partir du 1^{er} janvier 1896, les chevaux, voitures, mules et mulets fournis par les loueurs, marchands ou carrossiers, à des particuliers qui les logent dans des locaux à leur disposition, seront imposés au nom de ces derniers à la contribution sur les chevaux, voitures, mules et mulets, alors même que les voitures, chevaux, etc seraient toujours entretenus aux frais des loueurs, marchands ou carrossiers et conduits par une personne à leur service. L'article 7 de la loi du 23 juillet 1872 est modifiée en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède »¹⁵⁵.

Le recours aux services du loueur permet le développement, sans contraintes excessives, de la pratique de l'attelage de loisir déconnecté de sa fonction utilitaire. C'est précisément cette faculté qui explique l'accroissement du nombre des voitures de luxe à deux roues au cours des années 1890. Il montre l'engouement pour une pratique plus sportive d'un type d'attelage léger qui se conduit personnellement. Au cours des années 1890, la suprême élégance, celle qui sied à un gentleman, consiste à mener avec un art consommé un buggy, gig ou autre sulky, de préférence issus des ateliers d'un bon carrossier de la ville.

Les rôles nominatifs de la taxe sur les chevaux et les voitures des perceptions de Perrache et de l'Hôtel-Dieu, conservés pour 1890 et 1900, permettent de confirmer cette évolution¹⁵⁶. Ces deux perceptions constituent l'une des deux zones de concentration de chevaux de pleine taxe. En 1890, elles comptent 28 attelages incomplets pour 116 contribuables et 16 en 1900 pour 69 contribuables. Le double phénomène que montre le rôle nominatif est d'une part un accroissement en valeur relative des attelages incomplets et d'autre part le déclin des chevaux recensés dans ce secteur de la ville : de 144 à 86 chevaux. Au même moment, le nombre de loueurs s'accroît dans le quartier. En 1886, le quartier compte trois professionnels qui se chargent de louer et de loger les chevaux, 6 en 1895 et 7 en 1900. La concomitance des phénomènes n'est pas due au hasard. La diminution du cheptel recensé ne correspond pas à la fin des attelages. Le besoin de transport existe autant qu'auparavant. On sait que la clientèle la plus aisée ne fréquente pas les moyens de transport en commun et apprécie moyennement le recours aux fiacres. Ce besoin de transport est assumé avec souplesse par les loueurs qui fournissent à la demande, soit les chevaux soit les voitures, en y ajoutant au besoin l'indispensable cocher. En 1901, les statistiques fiscales recensent 13 loueurs et 145 chevaux proposés à la location dans la perception de Perrache¹⁵⁸. La moitié au moins de ces fonds est située entre la place Bellecour et le cours du Midi. Le reste concerne selon toute vraisemblance le quartier situé au-delà des voûtes de Perrache. Il s'agit de loueurs au service de l'activité de trait industriel et commercial. Il est impossible de dire quelle est la répartition des activités entre les deux secteurs, mais on peut raisonnablement estimer que plusieurs dizaines de chevaux sont en permanence affectés au transport des classes aisées du quartier de

¹⁵⁵ *La Semaine vétérinaire*, 1895/07, Année 10, tome 10, N°28 page 433.

¹⁵⁶ Voir table des tableaux, Chapitre premier, tableau N°10 Les propriétaires de chevaux et de voitures de pleine taxe des perceptions de Perrache et de l'Hôtel-Dieu en 1890 et 1900.

¹⁵⁸ Voir table des tableaux, chapitre premier, tableau N° 11 Évolution du nombre de contribuables et de stables imposés au titre des taxes de remplacement de l'octroi chez les loueurs, marchands de chevaux et pensions pour chevaux de 1901 à 1913.

la Presqu'île entre le cours du Midi et la Bourse. Comment expliquer autrement l'accroissement de ces fonds de commerce dans ce secteur de la ville s'il n'y a pas ou plus de demande ? Certes, à partir de 1900, la diminution du cheptel est liée à l'entrée en force des voitures automobiles dans les rôles additionnels, mais le déclin du cheptel de pleine taxe est nettement antérieur. Par ailleurs, la diffusion du téléphone donne une nouvelle jeunesse aux entreprises de louage, car il devient possible de commander son attelage presque instantanément et ce, même pour une simple course.

Le recours aux loueurs est une forme de mutualisation qui permet à la classe rentière de diminuer le poste des dépenses de transport tout en conservant une forme d'exclusivité sociale qui lui permettait de se distinguer du reste de la population contrainte de se déplacer à pied, en tramway ou en fiacre pour sa composante la plus aisée. Le recours à la location a été rendu possible par l'homogénéité sociale de la demande. Les loueurs ont su définir le standard type du cheptel exigé par la clientèle, la nature des voitures recherchées. L'homogénéité de la demande, la rationalisation de la gestion qu'elle autorise en mettant à la disposition de la clientèle des chevaux exploités de manière intensive, sans immobilisation coûteuse, a de toute évidence baissé le coût du transport tout en conservant un décorum suffisant aux exigences sociales des utilisateurs. Efficacité, fonctionnalité accrue, sobriété et discrétion de bon aloi conviennent admirablement au profil des « Ainay de Bellecour ». Si l'attelage et le luxe peuvent et doivent être exhibés en certaines circonstances, la retenue et la mesure sont aussi des qualités appréciées.

Les services proposés par les loueurs et auxquels la classe rentière a pleinement souscrit ne mettent pas fin aux formes plus traditionnelles. Les amateurs de chevaux ont continué à gérer personnellement leur cavalerie en la conservant à domicile. Entre 1890 et 1900 une quarantaine de contribuables conservent en permanence deux chevaux et plus chez eux. Une dizaine à peine plus de trois.

La substitution progressive du cheptel de pleine taxe, les chevaux de maîtres, par des attelages de grande remise, modifie évidemment les statistiques, mais elle ne change pas fondamentalement le nombre des chevaux en activité au service des classes dominantes. On assiste à une très étroite corrélation entre le repli des chevaux de maîtres et la croissance du cheptel de louage. Les chiffres tracent des courbes tellement caractéristiques qu'aucun doute est permis. En valeur absolue, l'évolution des usages du cheval n'a donc que des effets marginaux sur la cavalerie relevant de cette catégorie. En revanche, elle facilite le passage ultérieur de la traction hippomobile à la traction mécanique puisqu'il n'est pas nécessaire de vendre le cheptel, la ou les voitures et de congédier ou reclasser le cocher. Il suffit simplement de dénoncer le contrat de louage. Le passage à la traction mécanique reflète bien les dispositions mentales des propriétaires qui s'y adonnent.

Il est un effet important de cette pratique que l'évolution des effectifs des loueurs ne permet pas d'appréhender, ce sont les gains de productivité. Les loueurs ont rapidement pris l'habitude de répondre à la hausse de la demande de transport en mutualisant leurs cavaleries. Dans l'absolu, un loueur peut faire face à un pic inattendu d'activité en mobilisant la cavalerie de ses confrères. Le système de la fourniture d'attelages débouche sur une mise en œuvre optimale des chevaux disponibles. Les relations et la collaboration entre les grands loueurs proches de la place Bellecour sont bien connues grâce aux données des inventaires après décès. Le système est parfaitement rôdé et profitable et c'est sans doute par ce biais qu'il se diffuse ensuite aux autres secteurs utilisateurs de la force de trait équine.

2 - La diffusion de l'externalisation de la fonction de trait : une gestion nouvelle de la cavalerie

Le recours aux loueurs s'est ensuite diffusé dans le reste de la société, mais avec un temps de latence, au cours des années 1890, à en juger par les statistiques de la contribution sur les voitures et les chevaux. Dans le cas des contribuables soumis à la patente, et de ce chef

soumis à la fiscalité d'État et à la fiscalité municipale à partir de 1901, l'externalisation de la cavalerie répond à des préoccupations différentes de celles présentées pour le cheptel de luxe.

La question fiscale joue sans doute un rôle. Dès que les effectifs de la cavalerie augmentent, le prélèvement fiscal impose un calcul de rentabilité, mais aucune source ne permet d'approcher cette question de manière précise pour la taxe assimilée aux contributions directes. L'existence d'une taxe majorée qui permet de sanctionner les fraudeurs montre qu'il existe toujours la tentation de retarder la déclaration et d'attendre le rôle de l'année suivante pour faire la déclaration. C'est une attitude marginale. En revanche, lorsqu'en 1901, la taxe municipale s'ajoute à la fiscalité d'État, il existe des indices clairs d'une volonté d'éluider l'impôt bien qu'il ne s'agisse dans les faits que d'une taxe de remplacement se substituant aux droits d'octroi sur l'avoine. Les chiffres disent assez la corrélation entre l'instauration de la taxe municipale et le déclin accéléré du cheptel attelé à des voitures suspendues. Entre 1901 et 1905, le cheptel de demi-taxe perd 407 existences soit près de 70% du déclin global (69,5%) de la période 1901-1911. Cette concentration extrême en début de période n'est pas étrangère au recouvrement de la nouvelle taxe qui est effectif dès le second semestre de l'année 1901¹⁵⁹. Outre la question fiscale, l'efficacité accrue du réseau des transports en commun a joué un rôle sans doute non négligeable en diminuant le nombre d'attelages mixtes utilisés à la fois pour les transports professionnels et privés de leurs utilisateurs. À partir du moment où l'offre de transport atteint une certaine qualité et diversité, le maintien d'une force de trait en réserve ne se justifie plus.

C'est dans la nature même de la gestion des cavaleries qu'il faut rechercher le succès de la location. De fait, les entreprises ne sont pas toutes logées à la même enseigne. Celles qui recourent de manière régulière et intensive à une force de traction n'ont aucun intérêt à externaliser une fonction qui est inséparablement liée à leur métier : les transporteurs, les vidangeurs, les grandes maisons de commerce exploitent leur cavalerie directement. Ainsi, la commune de Lyon, après avoir longtemps loué des chevaux, a jugé plus opportun de mettre sur pied une cavalerie municipale répartie entre les différents services. En revanche, les grandes entreprises peuvent occasionnellement recourir, lors des pics d'activité, à l'utilisation d'une énergie d'appoint comprenant la fourniture de chevaux, de voitures et de cochers. Un nombre sans doute considérable d'entreprises à l'activité cyclique ou saisonnière plus marquée recourent à la location. Ainsi dans le domaine de l'artisanat lié à la construction, le besoin d'une force de traction ponctuelle peut s'avérer indispensable pour approvisionner un chantier en matériaux de construction ou pour en évacuer les déblais. Nul besoin, pour ces opérations prévisibles mais brèves, de disposer de manière permanente d'une force de traction propre. Le recours à la location s'impose comme une solution souple et efficace. Les données statistiques disponibles montrent que la location des chevaux comme mode de fourniture d'énergie de trait n'a rien de négligeable. Les nombreuses entreprises de maçons, d'artisans de la construction qui étaient dans l'obligation d'entretenir une cavalerie minime et sous-employée, franchissent le pas lorsqu'elles ont la certitude de pouvoir accéder, à des conditions raisonnables, à une force de trait supplémentaire. Le système permet de louer et de réserver des chevaux aussi facilement qu'il est possible d'embaucher un ouvrier ou un pisteur (homme de peine) pour la journée.

Les inventaires après décès lorsqu'ils sont relatifs à des entrepreneurs de transport montrent ponctuellement leur réalité dans les créances laissées par les locations de chevaux. Les créances passives soulignent qu'ils font appel, selon l'importance de leurs activités, à des locations fréquentes. Ainsi, dès les années 1892, le camionneur André Boyer, cours

¹⁵⁹ Arch. mun. Lyon, 8 WP 100, *Projet de modification de la loi du 28 juin 1901*, rapport présenté au Conseil municipal par le maire, Lyon, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1907, 46 pages, p. 6 : « En raison du peu d'étendue de la commune de Lyon et de l'extrême mobilité de ces éléments [les chevaux], qui favorise leur exode, cette question du logement ne saurait former le critérium de la non-imposition ».

Charlemagne N°21, recourt systématiquement à des locations de chevaux qui viennent renforcer les 10 chevaux de sa cavalerie. Prises ensemble ces locations ne sont pas négligeables :

Nom	Motif	dépense
M. Chavanne	Location de chevaux	871, 50 francs.
Muthuon	Camionneur	737, 35
Danguin	Camionneur	505,50
Soublet	Location de chevaux	101 francs
Mme veuve Pascal	Location d'un cheval	7 francs
Pinet	Fourniture de chevaux	70 francs
Montat	Fourniture de chevaux	50 francs
Patricot	Fourniture de chevaux	5 francs
Notaire	Location d'un camion	268,10
Total		2615, 45 francs.

Le tiers des créances passives laissées par Boyer concerne la fourniture de force de trait additionnelle qu'il se procure soit en louant des chevaux supplémentaires soit en commandant des prestations de transport à d'autres camionneurs. Il faut noter le nombre élevé de loueurs et en corollaire la nécessité de recourir à la location de véhicules. La location des chevaux suppose la location des voitures. Ce phénomène majeur de l'externalisation d'une partie de la force de trait est difficile à cerner. Pour en voir concrètement des manifestations tangibles il faut descendre au niveau de l'inventaire après décès.

La nature des sources ne permet pas une approche détaillée de l'extension à travers la ville du réseau des loueurs. Les annuaires et indicateurs montrent bien une extension régulière de leur nombre mais, destinés en priorité à une clientèle bourgeoise, ils ne se soucient guère des loueurs de chevaux et de voitures de trait que l'on retrouve dans toute la ville. Ils existent néanmoins. Les tableaux statistiques du rendement des taxes de substitution de l'octroi sont particulièrement révélateurs. La taxe sur les stalles qui touche les loueurs et les marchands de chevaux permet, depuis le début du siècle, de localiser par perception la totalité des assujettis. On peut considérer que chaque stalle déclarée et donc soumise à la taxe est effectivement occupée par des chevaux destinés à la location. En 1901, le total des chevaux proposés à la location par 91 loueurs ou marchands de chevaux est de 1063 chevaux. En réalité, le total est un peu inférieur car les marchands de chevaux tiennent en permanence un certain nombre de chevaux en stock qui ne sont pas susceptibles d'être loués. Le cheptel proposé à la location suit les fluctuations de la vie économique. Entre 1901 et 1910, le nombre de stalles déclarées varie entre 1063 et 921. Cinq perceptions proposent un volume relativement important de chevaux à louer : les zones mixtes où la location est à la fois de chevaux de luxe et de trait commercial comme les Brotteaux, La Guillotière Nord et Perrache ; les zones de location du cheval de labour comme celle de la Guillotière Sud ou de Métropole Vaise. Ailleurs, de petits effectifs se maintiennent assez stables comme dans le I^{er} arrondissement (perception Jardin des Plantes) ou dans le IV^e, sur le plateau de la Croix-Rousse.

En définitive, l'analyse de la répartition de la cavalerie dans les différents arrondissements urbains grâce aux différentes séries statistiques permet d'approcher la manière dont la cavalerie est gérée par les différents utilisateurs. La mutualisation des ressources énergétiques dans le cadre souple de la location, d'abord expérimentée avec succès au service de la clientèle aisée, s'est ensuite massivement imposée dans le domaine du trait industriel et urbain. Ce procédé d'allocation des ressources, qui n'est pas perceptible de prime abord, explique en partie pourquoi Lyon a pu se contenter d'aussi peu de chevaux par habitant. Il y a

là, une approche pragmatique, une capacité collective qui émane de milliers de décideurs anonymes qui incarnent en partie l'esprit lyonnais.

Les loueurs de chevaux constituent un ensemble d'une centaine d'entreprises aux profils assez différents. Ce secteur fournisseur de services aux particuliers et aux entreprises est marqué par deux caractéristiques.

En premier lieu, il existe à l'évidence une forte spécialisation sectorielle qui peut s'appréhender dans une double perspective. D'abord d'un point de vue qualitatif, car il n'y a rien de commun entre la location au service des entreprises et celle nécessairement plus soignée proposée à la clientèle bourgeoise. De fait, les deux secteurs n'imposent ni les mêmes contraintes ni les mêmes investissements. Un fonds de commerce destiné à satisfaire les exigences d'une clientèle aisée impose tout de suite une mise de fonds importante : chevaux et voitures - sans prétendre à une exceptionnelle qualité - doivent néanmoins satisfaire à un certain nombre d'exigences. Le service est impérativement tenu de se distinguer des prestations proposées par la voiture de place au double regard de l'attelage et du cocher. La clientèle bourgeoise demande à être conduite avec des égards, par des cochers à la tenue irréprochable et capables de faire preuve d'une courtoisie à toute épreuve. L'attelage doit être de bonne qualité et paraître le moins possible ce qu'il est, c'est-à-dire un attelage de location¹⁶⁰. La clientèle demande une discrétion de bon goût. La location professionnelle fonctionne sur des critères forts différents. La qualité du cheptel loué est proportionnelle à la qualité du client. Un contrat passé entre l'administration et un loueur n'a pas les mêmes exigences que la fourniture pour une demi-journée d'un cheval à un artisan du quartier. La durée de la prestation, le nombre d'animaux concernés et la nature du travail laissent la place à un grand nombre de prestations. Ensuite d'un point de vue quantitatif, les documents semblent établir une distinction entre les entreprises au service des particuliers et celles qui sont au service des entreprises. Les premières sont moins nombreuses mais dotées d'une cavalerie plus nombreuse. Le tableau N°16 montre très clairement que les loueurs au service de la clientèle bourgeoise mettent en service des effectifs plus importants¹⁶¹. Ainsi les deux loueurs de la perception de l'Hôtel Dieu qui achalandent la rue de la République, les rues environnantes et la lisière nord de la place Bellecour possèdent en moyenne entre 12 et 17 chevaux. Leurs deux ou trois collègues du Jardin des Plantes restent remarquablement stables avec plus de 17 chevaux. Cette caractéristique est confortée par le fait que les zones où l'on retrouve les deux types d'entreprises ont un nombre moyen supérieur à celles où l'on ne rencontre majoritairement que des loueurs au service des entreprises comme les perceptions de la Guillotière sud et le faubourg usinier de Vaise. La faiblesse des effectifs moyens est en étroite liaison avec l'émiettement de la profession dans ces secteurs de la ville. Leur constitution ne requiert pas beaucoup de capital et il peut être très rapidement récupéré en cas de nécessité. Cette souplesse rend compte de la variabilité annuelle du nombre des entrepreneurs et du cheptel mis en location.

En second lieu, ces entreprises jouent un rôle essentiel de mise à disposition d'une force de traction au service des activités marchandes et des besoins privés dans des conditions de grande souplesse. On peut ainsi considérer qu'un 1/7 ou 1/8 de la force musculaire d'origine animale employée en ville est mise au service de la population. Elle représente au cours de la période plus d'un demi-millier de chevaux. Ce système d'accès à la force de trait rendu peu coûteux par l'utilisation intensive de chaque animal et par une diversité d'utilisateurs aux besoins très différents est très proche – toutes choses égales par ailleurs – de l'utilisation des

¹⁶⁰ *Lyon sport*, 19 octobre 1901 : « les gens d'affaire et bien d'autres aussi ont donc intérêt à s'adresser à une maison de location, s'ils ne le font pas plus souvent c'est qu'il est très difficile, pour ne pas dire impossible, de trouver des attelages, voitures, chevaux, personnel ne sentant pas le locatis ».

¹⁶¹ Tableau N° 11 Évolution du nombre des contribuables et des stalles imposées au titre des taxes de remplacement de l'octroi Nombre moyen de stalles déclarées par loueurs, marchands de chevaux et pensions pour chevaux à Lyon de 1901 à 1913.

flottes de véhicules de location mises à la disposition de la clientèle dans les grandes agglomérations contemporaines. Tant pour les particuliers que pour les entreprises, l'analyse coût-avantage reste, au-delà des transformations économiques, une réalité toujours d'actualité. La location de la force de trait, fractionnable à volonté (heure-jour-mois-année) permet de surmonter les contraintes énergétiques qui pèsent encore sur la société et sur les activités économiques. Il s'agit, en termes de gestion, d'une approche très moderne de la diffusion de capacités énergétiques permettant de fluidifier l'ensemble des échanges dans l'espace urbain. La location du cheptel n'est pas simplement une facilité d'accès à l'énergie en termes monétaires. C'est aussi un révélateur de la souplesse d'utilisation de la traction animale. Le grand avantage de la traction hippomobile est sa modularité : l'utilisateur peut louer le cheval sans la voiture. À l'inverse le loueur peut étoffer selon les contrats sa prestation de service en louant une ou plusieurs voitures. Cette souplesse d'utilisation, dont il a déjà été question auparavant, se conjugue avec une plus grande facilité à fractionner l'énergie disponible. En effet, contrairement à la traction automobile qui présente une puissance énergétique indivisible, déterminée une fois pour toute par les caractéristiques du moteur, le cheval, unité indivisible, est en lui-même relativement modeste. Relativement car la puissance musculaire du cheval dépend des caractéristiques intrinsèques à chaque type : il est inutile de comparer la puissance d'un gros percheron de type cheval de tampon pesant une tonne et celle d'un cheval de 450 kg¹⁶². La très grande souplesse de l'énergie musculaire réside dans le fait qu'elle peut être modulée, selon les besoins, dans des proportions considérables en ajoutant les animaux les uns aux autres. L'utilisation quotidienne du cheptel en milieu urbain donne d'innombrables exemples de l'utilisation judicieuse et économe de l'énergie. Quelques exemples peuvent illustrer le propos. La topographie du site de Lyon offre quelques dénivelés trop éprouvants pour un attelage normal. La montée de Choulans fournit un bel exemple. Au bas de la rampe, la location d'un cheval de renfort fournit à l'attelage insuffisant l'appoint énergétique nécessaire le temps de la montée. La prestation se réduit ici à une location de quelques minutes. Le cheval, dételé au sommet de la côte, redescend tout seul, car de surcroît, le cheval est un moteur programmable. Le passage de la rampe des ponts sur le Rhône ou la Saône impose aussi à l'occasion quelques prestations de location. C'est une scène parfaitement banale de la vie quotidienne. Les lourdes voitures de l'OTL bénéficient toutes de l'appoint d'un cheval de renfort au pied des rampes les plus marquées. Les besoins imprévisibles d'énergie peuvent être très vite satisfaits lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent. Les exemples sont nombreux : la neige qui tombe en abondance le 16 janvier 1893 oblige l'OTL à doubler la force de traction attelée aux voitures à impériale : « Dans l'après-midi, la neige s'est mise à tomber avec une grande violence, et bientôt la circulation a été difficile. On a dû atteler à quatre chevaux les tramways »¹⁶³. La semaine suivante le *Salut public* écrit : « Ce matin vers neuf heures, on pouvait voir, rue de l'Hôtel-de-Ville, un traîneau monstre tiré par 14 chevaux. Ce traîneau en forme de triangle tout en fonte, faisait fonction d'immense herse écrasant la neige »¹⁶⁴.

¹⁶² Pour être encore plus exhaustif, il faut considérer que le cheval n'est qu'un solipède parmi d'autres. Outre la différence énergétique entre les types de chevaux, il existe aussi la possibilité d'utiliser les mulets et les ânes qui ont des caractéristiques énergétiques sensiblement différentes. Les ânes, qui ne donnent lieu à aucune statistique ni fiscale ni militaire, existent en nombre assez important en ville pour que des marchands se spécialisent dans la vente de ces animaux. Les solipèdes ne sont pas les seules sources d'énergie musculaire puisque la ville exploite celle de l'homme à des fins de trait. La plus petite unité énergétique musculaire est celle des chiens dont les laitiers se sont fait une spécialité. Il présente le double avantage de servir de force de traction et de garder le chargement pendant que le laitier fait sa tournée dans les immeubles desservis.

¹⁶³ *Salut public*, 16 janvier 1893.

¹⁶⁴ *Salut public*, 23 janvier 1893.

III – L’utilisation du cheptel équin face à l’émergence des nouvelles forces de traction

1 – Cheptel équin et fonctions de trait dans les premières années du XX^e siècle.

En ce qui concerne la fonction de trait du cheptel équin en milieu urbain, il faut se garder de toute démarche construite *a posteriori*, inscrivant le déclin inéluctable du cheval dans un mouvement linéaire. La réalité, faut-il le souligner, est infiniment plus complexe : jusqu’en 1914 le cheptel de labour progresse tandis que celui qui est attelé à des voitures suspendues destiné au transport des personnes commence à décliner doucement en milieu. Pour prendre la mesure de ces évolutions contradictoires, il est au préalable nécessaire de s’interroger sur les besoins énergétiques de l’espace urbain, car ils conditionnent l’évolution quantitative de la cavalerie exploitée. En effet, lorsqu’un organisme complexe comme une ville s’accroît ou lorsque son activité économique se développe, elle requiert une énergie supplémentaire. À niveau technique égal, tant qu’il n’y a pas de moyens de substitution rentables, l’énergie musculaire d’origine animale s’accroît ou décline proportionnellement aux besoins. Or, si l’on reste dans cette optique, le cheval représente l’une des forces mises à la disposition de cette société. Jusqu’à la Première Guerre mondiale, le cheval reste la seule force de traction utilisée par la grande majorité des entreprises et en particulier par les petites et moyennes entreprises. On sait qu’elles constituent l’essentiel du tissu industriel et commercial de l’économie nationale. Rien ne permet d’affirmer qu’il en va autrement à Lyon. À partir de ce constat, l’exploitation du cheptel doit être évaluée en fonction de quatre variables: l’activité économique, les moyens de substitution, la diversité des fonction de trait et le choix des décideurs, c’est-à-dire des chefs d’entreprise.

1° L’activité économique. Les effectifs n’évoluent pas indépendamment de l’environnement économique : la fonction de trait en est un reflet. On peut illustrer cette observation en se situant aux deux extrémités de la Grande dépression (1880-1895), «la plus grave du siècle» selon E. Labrousse. Jusqu’en 1882, le cheptel taxé des contributions directes progresse. Puis, suivant en cela l’évolution du cycle économique, il décline jusqu’au milieu des années 90. Au sortir de la dépression, le démarrage de la Belle Epoque semble enrayer le déclin des effectifs. Le cheptel recommence même à progresser. Le mouvement manque de vigueur puisque apparaissent déjà à l’horizon des moyens de substitution, mais il est révélateur. L’accélération de la croissance économique depuis 1896, et son intensification dans les années de l’avant-guerre, sont corroborées par la courbe ascendante des effectifs chevalins. Ils ne constituent peut-être pas un indice très orthodoxe d’activité économique, néanmoins ils marchent de conserve avec ceux qui sont traditionnellement utilisés par l’histoire économique. Les données de la taxe municipale sur les chevaux reflètent assez fidèlement le mouvement de l’économie: entre 1907 et 1911, le cheptel de labour progresse de 2652 à 3014 existences soit un gain de 362 chevaux et de 464 si l’on se réfère à l’année précédente (1910). Ainsi, y compris dans son irrégularité, le cheptel est à l’image de la croissance d’avant 1914. La diversité des cheptels nous offre de surcroît la possibilité d’approcher de très près l’impact de la conjoncture sur les utilisateurs de la cavalerie. Ainsi, le cheptel de luxe s’avère très sensible à la conjoncture financière. Le krach de l’Union générale, que le contexte local a sans doute répercuté de manière plus brutale qu’ailleurs, s’est traduit dans les rôles primitifs de la contribution par la disparition d’une centaine de chevaux de luxe entre 1882 et 1884. Dix ans plus tard, la crise de Panama a des effets encore plus radicaux : le cheptel de pleine taxe perd 218 existences entre 1892 et 1893 soit un effondrement de 40%.

2° Dans sa diversité, la fonction de trait conditionne une grande variété de réponses possibles.

Le trait privé, l’attelage de maître, décline de manière régulière depuis les années 1880. Cette évolution est liée à l’amélioration du réseau municipal de transports en commun puis à

la diffusion de l'automobile. Entre 1900 et 1906, le cheptel de luxe diminue en moyenne annuelle à un rythme inférieur à 5% alors que le parc automobile progresse presque de 20% en moyenne annuelle sur la même période.¹⁶⁵ Il s'agit de deux phénomènes distincts : les cavaleries de luxe déclinent au rythme de l'externalisation : les chevaux perdus se retrouvent presque à l'unité près chez les loueurs de voitures de grande remise, tandis que la croissance de l'automobile correspond à une nouvelle dynamique de production. Les rythmes ne sont pas les mêmes, parce qu'à l'évidence, les utilisateurs ne le sont pas davantage ou très imparfaitement. Par ailleurs les innovations techniques ne se font pas systématiquement au détriment de la traction hippomobile. La diffusion du téléphone donne une santé nouvelle à la voiture de grande remise. L'utilisateur peut directement commander une course de chez lui et attendre la voiture devant le pas de sa porte. Jusqu'à la Grande Guerre, le cheptel attelé à des voitures de remise compte plusieurs centaines d'existences. Ainsi, à court et à moyen terme, même dans des types d'utilisation qui sont menacés, des adaptations et des rémissions sont perceptibles.

L'automobile en tant que nouveau produit touche toute une clientèle qui n'a jamais possédé d'attelages. La traction mécanique répond à des besoins ou à des motivations qui n'ont pas immédiatement été en concurrence avec la traction hippomobile. En ce qui concerne les possesseurs d'attelage, il faut redire que l'acquisition d'une automobile ne condamne pas immédiatement le cheval. Ainsi au concours hippique, sport équestre et sport mécanique font bon ménage. En 1904, le gymkhana automobile qui clôture la prestigieuse manifestation hippique regroupe une cinquantaine de voitures. Certaines sont pilotées par de grands amateurs de beaux attelages comme le comte de Chabannes ou le comte Palluat de Besset. Les frères Lechère, représentants à Lyon des champagnes Moët et Chandon, amateurs éclairés de beaux attelages ne dédaignent pas se faire photographier simultanément en voiture et à cheval comme pour signifier que l'une n'empêche pas l'autre¹⁶⁶. On le voit, les données sont d'autant plus complexes que les passions ne sont pas forcément exclusives. Les représentations, les rapports à la modernité, l'âge jouent un rôle que l'on devine mais qu'il est impossible d'approcher davantage. Quoi qu'il en soit, après 1906 les chevaux d'attelage déclinent comme si l'analyse comparative s'était achevée en faveur de l'automobile. Entre 1906 et 1910, le rythme annuel de déclin est supérieur à 11%. Entre ces deux dates, le cheptel de luxe perd presque la moitié de ses effectifs et ne progresse plus de manière significative chez les loueurs. Le poids de la traction mécanique commence à se faire sentir dans le transport des classes les plus aisées de la société.

L'utilisation du cheptel équin dans les transports en commun est engagée dans une dynamique similaire, mais elle s'en distingue par la brutalité du phénomène. Jusqu'en 1895, l'essentiel des lignes urbaines est exploité grâce à la traction animale, mais au début du XX^e siècle, il ne subsiste plus que quelques lignes de cars Ripert. En l'espace de cinq ans, l'électrification du réseau des tramways lyonnais voue à la disparition des centaines de chevaux qui sont purement et simplement éradiqués du décor urbain. Le rapport familial et parfois vaguement inquiétant qu'entretenait la présence de cette cavalerie en milieu urbain disparaît. Les fiacres eux-mêmes semblent menacés par l'apparition des premiers taxis automobiles. Leur nombre décline depuis le début du siècle. Mais dans ce recul généralisé de la fonction de trait dans les transports en commun, la traction hippomobile continue de prospérer chez les loueurs de voiture.

Le trait hippomobile à finalité professionnelle s'inscrit résolument, en tout cas à moyen terme, dans un contexte assez différent. Les activités professionnelles recourent à la traction

¹⁶⁵ Table des tableaux, chapitre 1^{er}, tableau N° 4 Evolution comparée du cheptel de luxe et du parc automobile à Lyon de 1900 à 1911.

¹⁶⁶ Table des figures, chapitre 1^{er}, figure N° 3 Les frères Louis et René Lechère, membres fondateurs de la Société Sportive du Rhône.

animale de manière encore très majoritaire. Dans la vaste nébuleuse des activités industrielles, artisanales et commerciales qui mettent en œuvre la force musculaire du cheval, les sources permettent de distinguer une évolution qui porte sur les attelages. Les attelages suspendus sont taxés et l'utilisateur s'efforce d'échapper à l'imposition qui porte non seulement sur le véhicule mais aussi sur le cheval qui le tracte. La baisse constante du nombre des voitures suspendues est donc le signe d'une adaptation à la pression fiscale et non pas celui du déclin de l'utilisation du cheptel : l'externalisation est la réponse apportée par les utilisateurs d'attelages à la pression fiscale. Après avoir touché les attelages de luxe, l'externalisation se répand dans la sphère professionnelle. Elle correspond à un effort de rationalisation de la fonction de trait et à une diminution de son coût : les voitures au service des activités économiques sont proposées à la location. Les charrons se font une spécialité dans ce secteur d'activité. Malgré cette approche nouvelle de l'utilisation du trait équin, toutes les séries statistiques disponibles montrent que le nombre des chevaux progresse d'une décennie à l'autre de 1880 à la veille de la Première Guerre mondiale. Ainsi, malgré les apparences, le nombre de véhicules suspendus et le nombre de chevaux qui y sont attelés continuent de croître. Il est certain que l'introduction de la taxe municipale sur les chevaux au début du XX^e siècle a encore accéléré le mouvement. Beaucoup d'utilisateurs ont considéré que le poids de la taxe municipale et de la taxe d'Etat affectait trop lourdement la rentabilité de leur cavalerie. La taxe municipale est sans doute compensée par la suppression des taxes d'octroi sur l'avoine et les fourrages, mais elle a l'inconvénient d'être plus visible, donc plus douloureuse.

L'exploitation au pas ou à petite cadence de véhicules hippomobiles suspendus ou non en milieu urbain, représente une fraction très majoritaire du système de transport. Ce mode de traction, qui ne privilégie pas la vitesse, reste confiné au périmètre urbain ou à sa plus proche périphérie. Les activités concernées par ce type de charroi sont variées. Petites et grandes entreprises y participent. On y trouve les tonneaux de vidange de l'UMDP, les entreprises de travaux publics et du bâtiment, la multitude des maçons et le monde varié des transporteurs dont la spécialisation n'est pas le trait marquant, les tombereaux à ordures des ronds. Les camions et souvent les tombereaux transportent tous les pondéreux imaginables, du gravier de Saône aux poutrelles métalliques des ferrailleurs, en passant par le charbon qui chauffe la majeure partie des maisons, les grains et les fourrages, les barriques entassées sur les haquets. Des voitures plus légères sont aussi nombreuses : marchands de fruits et de légumes, bimbolotiers, marchands de sciure et de bois au détail, chiffonniers, épiciers. En bref, toutes les activités petites et grandes qui utilisent la force musculaire du cheval comme moyen de traction. Dans les gares et sur les bas ports du Rhône et de la Saône, des chevaux nombreux sont à l'image de l'activité économique. Ce cheptel est en progrès constant. Les effectifs sont de plus en plus nombreux dans les transports variés de marchandises, à l'instar d'ailleurs des types de voitures qui sont mis en œuvre. Les contemporains voient certes évoluer l'utilisation du cheptel mais dans la vie quotidienne et l'animation des rues, personne ne songe à sa disparition, et surtout pas l'écrasante majorité des utilisateurs. Son remplacement par la traction mécanique ne semble pas appartenir au futur proche. Jusqu'en 1914, le cheval de trait reste la source d'énergie la plus souple, la plus intelligente et surtout la moins onéreuse. C'est le tracteur bon à tout faire et qui fait tout. Malgré le cheval-vapeur, la ville de l'âge industriel n'est pas viable sans le cheval tout court. L'heure de la relève n'a pas encore sonné.

3° Les moyens de substitution. La question de la substitution de la traction animale par la traction mécanique projette la réflexion sur un constat déjà connu : la disparition à moyen terme du cheptel urbain. Or, à force de fixer cet avènement inéluctable, l'observation ne rend plus compte de la réalité contemporaine et appauvrit l'analyse. Faut-il rappeler que la suppression de la force de traction animale n'est pas une éventualité qui s'impose d'office, et surtout pas à ses utilisateurs ? Pour sortir de ce schéma singulièrement réducteur il est nécessaire de replacer l'observation de cette question dans un temps plus long.

En premier lieu, Lyon, troisième commune urbaine de France utilise relativement peu de chevaux. Entre les années 1880 et la Grande Guerre, le constat s'impose à travers toutes les données statistiques disponibles. Même à l'époque de l'utilisation maximale de la traction hippomobile, dans la première moitié des années 1890, Lyon n'a vraisemblablement jamais utilisé un cheval pour moins de 50 habitants. En 1912, pour une population de 540 000 habitants, le cheptel lyonnais atteint 4086 existences soit en moyenne un cheval pour 132 habitants. Ces chiffres bruts demandent à être nuancés. Si l'on ajoute les chevaux réformés et non comptabilisés, la proximité de la périphérie où il est possible de remiser les chevaux, et l'habitude des échanges ville-campagne, la moyenne lyonnaise se rapproche, en poursuivant des chemins différents, de la situation parisienne. En clair, si l'on considère que le périmètre urbain *stricto sensu* compte environ 5086 chevaux, obtenus en ajoutant au chiffre précédent un volant d'un millier de chevaux réformés, et en doublant ce nombre pour l'immédiate périphérie, la cavalerie est proche de 10 000 existences. Le rapport hommes/chevaux serait de 54 habitants pour un cheval. En comparaison, les chiffres parisiens sont moins bons. En 1912, le cheptel recensé dans les 20 arrondissements de Paris s'élève à 55 418 chevaux pour une population de 2 500 000 habitants soit en moyenne un cheval pour 45 habitants¹⁶⁷. Même en tenant compte de la spécificité parisienne (extension spatiale de la commune, proximité des zones d'élevage, etc.) l'écart moyen de 9 habitants par cheval entre Lyon et la capitale en dit long sur les effets de l'externalisation. De fait, le cheptel lyonnais vit vieux et la proportion des chevaux réformés par les commissions de classement est très élevée puisqu'elle oscille entre 20 et 30% des effectifs existants. La rentabilité de la traction hippomobile est donc satisfaisante. Combinée à l'utilisation intensive de la force musculaire humaine et à la topographie favorable de l'espace urbain, la traction hippomobile n'est pas contestée.

En second lieu, la fascination que l'automobile a exercée sur les contemporains a été démultipliée par ceux qui en ont rendu compte. La chronologie du déclin en a été faussée dès le départ et le phénomène abusivement exagéré. Du coup, l'amalgame ne permet plus de distinguer les fonctions spécifiques dévolues au cheptel. Les exemples abondent. En 1912, George Renaud de l'Institut et Albert Dulac, dans leur contribution à *l'Histoire universelle du travail*, présentent le destin du cheval sous un jour particulièrement sombre :

«La force animale est plus complètement en décroissance. Si les chemins de fer n'ont pas abaissé dès l'abord le chiffre des chevaux circulant sur les routes, parce que les premières lignes créées ont déterminé autour d'elles un afflux de voyageurs et de marchandises, les nouveaux moyens de transport, tramways et automobiles hier, ballons dirigeables et aéroplanes demain, font reculer devant eux, surtout dans les villes, la race chevaline»¹⁶⁸.

Ce tableau est encore assombri par les lignes suivantes:

«Et voici que les moteurs inanimés menacent de les chasser des travaux agricoles. Les courses subsistent, mais de nouveaux sports ont peu à peu fait oublier l'ancienne vogue du cheval de selle (...) l'arme de la cavalerie persiste seule à offrir un but capital d'activité aux éleveurs de chevaux».¹⁶⁹

Les deux auteurs vont vite en besogne, avec vingt ans d'avance, ils voient dès 1912, tous les maréchaux commander des fers mécaniques à la grande industrie. La réalité complexe de la marqueterie des pays ménage des transitions infiniment plus longues. L'automobile a d'abord traversé les campagnes avant d'y rester à demeure.

D'autres auteurs comme Paul Diffloth, sans doute trop optimistes sur le long terme, appréhendent de manière plus réaliste la situation du cheval. Dans les premières pages de son livre *Races chevalines*, publié en 1908, il dresse un constat en conformité avec la situation

¹⁶⁷ Ghislaine BOUCHET, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Mémoires et documents de l'Ecole des Chartes, N°37, Genève/Paris, Librairie Droz, 1993, 410 pages, p.49.

¹⁶⁸ RENAUD (G) et DULAC (A), *L'évolution industrielle et agricole depuis cent cinquante ans*, Coll. Histoire universelle du travail, Paris, Felix Alcan, 1912, pp. 76-77.

¹⁶⁹ *Ibidem* p. 285.

contemporaine : « Le développement progressif et constant des voies ferrées, aussi bien des chemins de fer d'intérêt local que les grands réseaux, a eu pour corollaire l'extension de notre élevage. Si les transports par route ont pour ainsi dire disparu, au moins pour desservir les grands centres, le trafic commercial et industriel en général a augmenté dans des proportions élevées et les messageries, le factage, les colis postaux ont nécessité l'emploi d'un nombre considérable de chevaux ». Il insiste à juste titre sur les débouchés de l'élevage en milieu rural : « la multiplication des chevaux de trait provient de la nécessité de faire fonctionner les nouvelles machines agricoles, qui ont remplacé la main-d'œuvre devenue rare dans certains pays ». Et de conclure : « On voit donc que, par une sorte d'entraînement, le mouvement attire le mouvement, et les transactions commerciales développées par la traction mécanique profitent à la production hippique. (...) En résumé l'industrie chevaline n'a rien à craindre des évolutions économiques qui ont modifié les conditions de notre vie sociale et commerciale »¹⁷⁰.

Sans s'attarder aux aéroplanes et autres ballons dirigeables, le constat des premiers auteurs est globalement exact mais avec trente, voire quarante ans d'avance sur la réalité si l'on se réfère à la motorisation de l'agriculture. L'observation de l'offre de véhicules automobiles à usage professionnel montre à l'évidence qu'elle apparaît assez tardivement, ce qui ne peut se concevoir avec une forte demande. Il existe assurément une demande soutenue et une offre convaincante dans le domaine de l'automobile, mais la situation est plus incertaine en ce qui concerne le camion automobile, seul susceptible de remplacer le gros de la cavalerie urbaine.

En réalité, cette substitution s'inscrit dans un temps relativement long. Son rythme de croissance et sa capacité à se substituer à la traction hippomobile doivent être correctement évalués. Les véhicules utilitaires à vapeur font leur apparition dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. La chaudière est d'abord chauffée au coke puis au pétrole. Le développement de ces tracteurs et locomobiles s'est poursuivi bien après l'invention du moteur à explosion, mais il ne subsiste pas de traces significatives d'une utilisation concurrente à la traction hippomobile¹⁷¹. L'apparition des premiers camions automobiles à essence est tardive. Le premier spécimen sort des usines Daimler en 1896. Le modèle que proposent Daimler et l'ingénieur Maybach au premier salon de l'automobile en 1898 peut transporter une charge utile de 5 tonnes. K. Benz produit son premier camion en 1901. Equipé d'un moteur monocylindre, il est moins lourd que le précédent.

À Lyon, la commercialisation du camion automobile apparaît pour la première fois en 1904 dans l'annuaire Fournier. La Société Anonyme des Automobiles Peugeot propose «des camions et des fourgons industriels». Cette toute première date correspond à celle que donne Berliet lorsqu'il se réfère en 1910 à la durée d'amortissement de ses camions: « (...) il y a lieu de prendre en considération sérieuse l'état actuel des unités roulant depuis cinq ou six ans.»¹⁷² Mais il faut encore attendre trois ans, en 1907, pour que l'annuaire consacre une rubrique aux constructeurs de camions automobiles. La liste se réduit à quelques noms : Maurice Christolhomme construit dans ses ateliers de Montchat des camions et des omnibus automobiles. Omnibus et non autobus : le vocabulaire évolue moins vite que le véhicule. La Société Anonyme des Etablissements Mieusset, route d'Heyrieux, commercialise des camions de livraison équipés de moteurs à 2 et 4 cylindres qui développent une puissance de 12 à 30 CV. La charge utile varie de 500 à 4000 Kg. À partir de cette date, le phénomène prend de l'ampleur : le camion est proposé par un nombre croissant de constructeurs. La Buire fabrique des châssis pour poids lourds tandis que Luc Court et Cie en 1908, Cottin et Desgouttes en 1909, Berliet en 1910 élargissent leur gamme. Les constructeurs lyonnais ne sont pas les seuls

¹⁷⁰ Paul DIFLOTH, *Races chevalines*, Librairie J.B Baillièrre et fils, Paris 1908, 467 pages, pp. 1-6.

¹⁷¹ FMB 5585, Catalogue publicitaire, *Société des Chaudières et Voitures à Vapeur Système Scotte*, Breveté SGDG en France et à l'étranger, Siège social 56, rue de Provence, Paris, 1896.

¹⁷² FMB 4437, «Combien me coûtent mes chevaux?» Plaquette publicitaire, Automobiles Berliet, non daté.

en piste. Ils doivent compter avec les autres constructeurs étrangers comme la firme suisse Saurer et les sociétés françaises : depuis 1908, la Société des Usines de Puteaux est représentée à Lyon ; Sauer le constructeur helvétique en 1911. En 1911, la firme Schneider spécialisée dans le véhicule utilitaire est également présente. Il est vrai que l'industrie automobile était forte consommatrice d'acier dont ne manquait pas le géant du Creusot. Le décollage de l'offre est donc perceptible dans l'annuaire Fournier dès 1907/1908. C'est sans doute à partir de cette époque que le camion automobile entre de manière significative dans un certain nombre d'entreprises lyonnaises. Mais la prudence s'impose et le mouvement n'a rien d'un raz-de-marée. Le Livre d'or des camions Marius Berliet, luxueux prospectus publicitaire sur papier glacé, non daté, mais que l'on peut situer entre 1911 et 1914, fournit une liste d'une bonne douzaine d'entreprises ou d'administrations qui exploitent ensemble plus d'une centaine de camions.¹⁷³ Ainsi Droin & Motteroz, 2, Place Meissonnier annonce en 1913 des «services journaliers automobiles» vers une dizaine de villes, gage de rapidité. L'entreprise n'abandonne pas pour autant la traction hippomobile. En 1920, elle exploite encore une cavalerie de 9 chevaux et même 12 chevaux en 1927. Cet exemple suffit à montrer la coexistence sur une période assez longue des deux forces de traction. En ville, l'emploi du camion automobile s'accroît après la Grande Guerre, mais n'exclut pas le camion hippomobile. Cela est encore plus évident au niveau des petites et moyennes agglomérations qui polarisent l'espace rural. Le cheval continue à y animer les transports de proximité. En avril 1914, le recensement annuel des poids lourds par l'autorité militaire imposé par la loi du 22 juillet 1909 ne donne pas l'impression d'un raz-de-marée mécanique :

Arrondissements urbains	Nombre de poids lourds
I	0
II	21
III	23
IV	0
V	0 [7 en 1913]
VI	15
VII	49
Total urbain	108 ¹⁷⁴

4° Le chef d'entreprise. Dans le processus de substitution d'une force de traction à une autre, on aurait tort de minimiser le facteur humain et le poids des habitudes. La substitution est assurément beaucoup plus qu'un simple choix technique, c'est un changement de représentation du temps et de l'espace. À sa manière, le camion participe aux transformations accélérées qui marquent la Belle Epoque. Il assure le lien effectif et concret entre les progrès inabornables qui permettent aux avions de voler et la réalité quotidienne. En somme avec le camion automobile, la traction mécanique sort de sa sphère superficielle et ostentatoire de jouet coûteux pour rentrer de plain-pied dans le monde des applications utiles. Face à cette situation nouvelle, les chefs d'entreprises marquent un temps d'hésitations. Tant que la concurrence ne consent à l'effort financier de la substitution, le réflexe est de camper dans une prudente expectative. La rationalité du choix que fait le chef d'entreprise est dictée *in fine* par la taille de l'entreprise, son type d'activité, le coût de la substitution, son utilité , en un

¹⁷³ FMB 4438, *Le livre d'or des camions Berliet*, Draeger imprimeur, Paris, non daté. La liste des secteurs est extrêmement intéressante: "Minotiers, brasseurs, épiciers en gros, négociants en vins et alcools, blanchisseurs, papetiers, entrepreneurs de travaux publics ou privés, constructeurs-mécaniciens, maîtres de forges, sociétés minières ou métallurgiques, sociétés de transports en commun, armateurs, compagnies de chemins de fer, services municipaux, grands services de l'Etat ne cessent de nous demander des lots plus ou moins considérables de nos voitures ou d'accroître les contingents qui se trouvaient déjà en leur possession."

¹⁷⁴ Arch. dép. Rhône, R 625, Recensement des véhicules automobiles.

mot sa pertinence. Comparée à la traction hippomobile dont le monopole est à peine entamé, la traction mécanique est-elle le bon choix? Les réponses varient à l'extrême et ne facilitent pas la prise de décision. Adopter le camion automobile, c'est changer le mode de gestion de l'entreprise. On entre dans l'inconnu. Outre l'investissement initial et l'amortissement, cela signifie des calculs de rentabilité bousculés, une moindre prise sur des paramètres que l'on n'est pas sûr de maîtriser. Pour des hommes habitués à parcourir les écuries, à jauger d'un coup d'œil l'état de la cavalerie, cela signifie un changement d'expertise peu rassurant.

En réalité, le choix n'est simple qu'avec le recul du temps¹⁷⁵.

2- La concurrence du camion automobile

L'emploi du camion automobile devient une réalité dans le transport vers 1905/1906. Quelle place occupe-t-il par rapport à la traction hippomobile? Comment et dans quelle mesure ce nouveau mode de transport entre-t-il en concurrence avec l'ancien?¹⁷⁶

A - La création d'un véritable marché de l'utilitaire

L'étendue démesurée de l'offre ne facilitait pas la prise de décision de l'acheteur. Des dizaines de constructeurs vantaient les mérites de leurs productions respectives. De fait, l'absence de standard, la diversité des moyens et des solutions mis en oeuvre rendaient vain l'achat raisonné dans une perspective comparative. Or, dans le domaine du véhicule utilitaire, l'achat répond à des règles différentes que celles qui prévalent à l'acquisition d'un véhicule de tourisme. Les entreprises cherchent avant tout des camions fiables, robustes, et d'un prix abordable. En un mot, leur acquisition était liée à la recherche du meilleur rapport qualité-prix. On peut affirmer sans craindre de se tromper que l'émergence du camion automobile comme moyen de substitution à la traction hippomobile était suspendue à la résolution de cette équation. C'est l'armée française qui se charge de la résoudre. À la fois impartiale et extérieure au monde des constructeurs, elle établit un classement rigoureux des véhicules proposés sur le marché à partir de performances testées dans les conditions les plus dures.

Très tôt, l'armée a compris tout l'intérêt qu'elle pouvait tirer de la traction automobile. Dès la fin du XIX^e siècle, des véhicules sont testés par la Direction de l'artillerie. Il s'agissait de véritables épreuves d'endurance, régies par de minutieux protocoles scientifiquement déterminés et qui donnaient lieu à des rapports détaillés¹⁷⁷. Les constructeurs les ont très vite exploités à des fins publicitaires.¹⁷⁸ Cette prise de conscience relativement précoce doit être replacée dans une double perspective. En premier lieu, l'armée s'intéresse à des véhicules capables de tracter de lourdes charges. Cela explique l'intérêt que la Direction de l'artillerie accorde, dès la fin du XIX^e siècle, à l'utilisation expérimentale des nouveaux modes de traction. Par ailleurs, l'armée était attentive à l'émergence de la traction par camions automobiles car elle impliquait, à terme, une diminution du cheptel mobilisable. Dans un contexte international aussi troublé que celui que connaissait l'Europe depuis le début du XX^e siècle, ce souci n'avait rien d'académique. Or, la réquisition de véhicules aux standards et aux performances très différents n'offrait pas de véritable solution de rechange. C'est ce constat qui est à l'origine des primes que verse le Ministère de la Guerre aux acheteurs de camions

¹⁷⁵ Table des cartes et plans, chapitre I^{er}, schéma N°1 Quel type de traction pour l'entreprise? Un choix complexe.

¹⁷⁶ Jean-François GREVET, *Aux origines du camion : Armée et constructeurs à la Belle Epoque*, La lettre de la fondation Marius Berliet, N°80, janvier 1999, pp. 7-9. Excellent éclairage dans une perspective un peu différente. Il s'agit du résumé d'un article qui sera publié aux cahiers du CEHD au cours du premier semestre 1999.

¹⁷⁷ FMB 5699, Ministère de la Guerre, Direction de l'artillerie, Feuillet dactylographiés, Epreuve d'endurance, Paris le 26 mai 1914. Ce document rédigé par les services du général Mangin présente les épreuves d'endurance pour les véhicules automobiles de poids lourds, les dernières avant la Grande Guerre.

¹⁷⁸ FMB 5585, Rapport militaire, *Expériences militaires Train Scotte*, 31 pages avec illustrations, Paris 1901.

agréés par les autorités militaires. Envisagées dès 1905, ces primes, qui sont en fait de véritables subventions à la qualité, sont versées dès 1910 pour des véhicules agréés l'année précédente.¹⁷⁹ L'extrême sévérité du cahier des charges impose un cadre très précis aux constructeurs confrontés désormais à un standard exigeant. Les primes et les conditions qui s'y rattachent jettent les bases d'un véritable marché où l'offre est enfin éclaircie. Seule une dizaine de véhicules, appartenant à sept constructeurs, restent en lice à la suite des épreuves de 1909¹⁸⁰. C'est donc à partir de 1910 que tombent les contraintes les plus lourdes à l'introduction de la traction mécanique dans les entreprises.

B - L'avantage comparé des deux modes de traction

L'assainissement du marché par l'armée et les primes du ministère de la guerre, qu'il ne faut pas toutefois surestimer, offraient de belles perspectives aux constructeurs agréés. Restait cependant à convaincre les clients potentiels. Parmi d'autres, Berliet qui s'engage vers 1909-1910 dans la conquête du marché de l'utilitaire l'a bien compris. Dans une plaquette publicitaire que la fondation Marius Berliet date de 1910¹⁸¹, le ton est résolument didactique. L'argumentaire commercial part d'une réalité parfaitement connue des chefs d'entreprise: "combien me coûtent mes chevaux?". En abordant sous cet angle les atouts de la traction mécanique, Berliet avait toutes les chances de capter l'attention de la clientèle visée. Le constructeur présente chiffres à l'appui, la supériorité du camion sur la traction hippomobile. La plaquette s'achève par une synthèse illustrée sobre et efficace¹⁸². L'iconographie juxtapose trois éléments : le Berliet de 5 tonnes, les chevaux qu'il se propose de remplacer et une carte centrée sur Lyon, délimitant le rayon d'action quotidien de la traction mécanique. Les arguments développés par le constructeur lyonnais sont les suivants, par ordre d'importance :

- 1° le prix de revient ;
- 2° le prix de la tonne-kilomètre ;
- 3° l'absence de frais du camion à l'arrêt ;
- 4° le rayon d'action ;
- 5° la vitesse et la rapidité de mise en œuvre ;
- 6° la modulation du tonnage transporté ;
- 7° Un taux de retour à vide moins élevé que celui des équipages hippomobiles.

La traction mécanique ne manque certes pas d'atouts, mais il faut les nuancer¹⁸³.

1° Le prix de revient de la traction hippomobile a été vraisemblablement surestimé. Le prix de revient unitaire par cheval, estimé à 2396 francs, est excessif, mais la présentation des chiffres est habile. Ainsi, l'amortissement des chevaux, calculé sur dix ans, abaisse artificiellement le coût d'utilisation du cheval mais parallèlement, les autres éléments employés pour calculer le prix de revient sont gonflés. En ramenant l'amortissement du cheptel à cinq ans, le prix de revient unitaire atteint 2536 francs. Si l'on compare ce chiffre à

¹⁷⁹ Exemples de primes allouées:

Camions/ Charge utile(Kg)	Prime à l'achat(Francis)	3 primes d'entretien (Fr)	Total(Francis)
2000	2000	3000	5000
2500	2300	3300	5600
2750	2450	3450	5900
3000	2600	3600	6200
3500	2900	3900	6800

Source: FMB 5697, Renseignements complets à l'usage des acquéreurs de véhicules primés, Automobiles Berliet, 1913.

¹⁸⁰ Le décret du 22 avril 1910 dresse la liste des camions déclarés aptes: Ariès (2 types); Berliet (1); Cohendet(1); Delahaye [Desmarais & Morane] (2); de Dion-Bouton (1); Saurer (1); Vinot & Deguigand (2), Le Grand, Op. cit.

¹⁸¹ FMB 4437, "Combien me coûtent mes chevaux?" Plaquette publicitaire, Automobiles Berliet, non daté.

¹⁸² *Ibidem*, table des figures et des illustrations, chapitre I^{er}, document N° 4 Publicité de la Société Berliet.

¹⁸³ A. SPINDLER, *Le cheval à l'époque du moteur production, mise en valeur, utilisation, les éléments du succès*, Berger-Levrault, Paris, 1933, IX-224 pages, p. 6 et suiv.

un autre exemple, rapporté par G. Bouchet, la surestimation du constructeur devient vraiment manifeste¹⁸⁴. En 1911, un épicier parisien donne un chiffre très sensiblement inférieur dès lors que l'on prend en compte les mêmes bases de calcul : 1915 francs. Les calculs du constructeur lyonnais et ceux de l'épicier parisien montrent des différences significatives:

En francs	Berliet	Épicier parisien
Salaires annuels d'un voiturier	1680	1460
Coût annuel pour l'alimentation d'un cheval	949	678,9

Si l'on s'en tient à ces deux dernières données, on retrouve à peu de chose près dans les chiffres de l'épicier parisien les dépenses budgétées par la ville de Lyon. En 1905, lorsqu'elle décide de prendre en régie directe le transport du matériel des services municipaux, elle compte 1399 francs pour la solde annuelle d'un cocher et 718 francs pour l'alimentation d'un cheval en y incluant l'enlèvement des fumiers.¹⁸⁵

À l'inverse, le coût de revient du camion industriel a été sous-estimé. Son amortissement est en effet calculé à partir des primes distribuées par le ministère de la Guerre. Or, l'enveloppe budgétaire dégagée est de 300000 francs pour 1910, ce qui permettait au mieux le financement de 120 camions pour la France entière¹⁸⁶. Ce chiffre est révélateur par lui-même.

2° La plaquette publicitaire consacre une place importante à l'absence de frais d'un véhicule inutilisé. L'argument est en partie fondé, mais dans les deux cas les amortissements continuaient à courir. Par ailleurs, la présentation des chevaux au repos dans l'écurie n'est pas l'image que l'on se fait habituellement de la cavalerie exploitée en milieu urbain. Le jour de repos, est l'exacte contrepartie de ce qui est accordé aux hommes. Notons au passage, que l'écurie présente 12 chevaux alors que le camion n'en remplace que cinq !

3° L'objection suivante s'inscrit dans le prolongement de la précédente. Berliet vante la modularité des charges transportées, symbole de la souplesse d'utilisation de la traction automobile. Là encore, tout est une question de présentation. Selon les cas, le Berliet 3,5 tonnes « au lieu de son minimum 3 tonnes 5, (...) emmènera 4 et même 4 tonnes 5, toujours sans le moindre inconvénient (...) l'excédent de transport n'aura rien coûté ». ¹⁸⁷ Mais à l'inverse, une faible charge est transportée par un véhicule dont la puissance est surdimensionnée. Dans ce cas précis, la traction hippomobile, qui peut être configurée à souhait, est d'un emploi beaucoup plus souple. On peut même prolonger l'exemple lorsqu'il s'agissait d'obtenir ponctuellement une force de traction très puissante. Il suffisait d'augmenter l'attelage. Joseph Mazas, un transporteur, se souvient de ces longs attelages que l'on voyait en ville avant la Grande Guerre:

« À ce moment-là, il y avait la maison Findu qui était rue Bugeaud et qui faisait des locomotives pour les chemins de fer départementaux. De la rue Bugeaud, on les mettait sur des chariots pour les emmener à la gare de la Guillotière avec des attelages de 13 ou de 15 chevaux. C'était superbe! Je me rappelle d'avoir vu passer ça sur l'avenue (Saxe). Le limonier était seul, et puis les autres étaient par deux. Il y avait toujours un nombre impair »¹⁸⁸

4° Enfin la vitesse, argument en principe incontestable, perd une partie de son intérêt dès lors qu'il s'agit d'effectuer des tournées de livraison ponctuées d'arrêts rapprochés et fréquents.

¹⁸⁴ Ghislaine BOUCHET, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Mémoires et documents de l'École des Chartes, n° 37, Genève/Paris, Librairie Droz, 1993, p.215.

¹⁸⁵ Cf. supra p. pour le détail complet

¹⁸⁶ FMB 5692, G. LE GRAND, *Vade Mecum des acheteurs de camions automobiles qui veulent bénéficier des primes militaires*, Librairie de l'auto, Paris, 1910.

¹⁸⁷ *Que me coûtent mes chevaux?*, op. cit. p.10

¹⁸⁸ Entretien Joseph Mazas 11.5. 1985, 87 ans, ancien transporteur.

En somme, les performances de la traction mécanique dépendent de la nature des services qui lui sont demandés. Elle n'est pas la panacée. De ce point de vue, la plaquette publicitaire est aussi intéressante par ce qu'elle dit que par ce qu'elle tait. L'exemple développé met en oeuvre un secteur d'activité où les trajets moyens sont relativement longs : « Prenons la distance moyenne des transports directs effectués en minoterie, soit environ 20 kilomètres, pour un tonnage journalier de 7000 kilos environ, soit 2100 tonnes par an »¹⁸⁹. Dans ce cas de figure, l'utilisation de la traction mécanique s'impose à l'évidence. Tout rayon de déplacement supérieur à 15 Km avantage indiscutablement la traction mécanique et de fait, les minotiers représentent une part importante des premiers clients de la maison Berliet. À l'opposé, tout déplacement inférieur restait à l'avantage de la traction traditionnelle. C'est d'ailleurs le partage très explicite que fait en 1911 un client de Berliet, M.J Lanier de Salon (matériaux de construction) :

“Le travail du camion commence à 15 Km de Salon pour finir à 55Km. Pour mes charrois de 0 à 15 Km., j'emploie la traction animale.”¹⁹⁰

L'analyse met en évidence trois aspects intéressants:

1° Jusqu'en 1914, les transports intra-urbains sont encore largement dominés par la traction hippomobile même si la concurrence se fait plus pressante à partir de 1910 ;

2° les transports interurbains perdent une partie significative de leur cavalerie, mais le mouvement n'est pas uniforme. Il concerne d'abord et avant tout les grandes entreprises ;

3° Les entreprises adoptent la complémentarité des deux systèmes de traction, cumulant ainsi leurs avantages respectifs. Le camion ne chasse pas le cheval, du moins pas tout de suite. Les entrepreneurs ont mis en application l'aphorisme que leur proposait Berliet dans une de ses publicités:

« Savoir ce que l'on dépense est la source de tous les bénéfices »

Section III 1920-1939 : cheval de trait contre cheval-vapeur, la mort du cheval urbain

Les vingt ans de la période 1920-1939 semblent couvrir deux moments assez différents du point de vue de l'évolution du cheptel équin. Une première période, la plus courte, s'étend des années 1920 à 1927. Elle est marquée par une relative stabilité. Malgré la rareté des informations chiffrées pour le début des années 20, on peut en effet parler de stabilité, car le cheptel urbain, sans reconstituer ses effectifs d'avant-guerre, résiste à la pression de plus en plus vive qu'exerce la traction mécanique. Il semble même progresser dans la première moitié des années vingt. Puis, à partir de 1927, brusquement, le déclin jusque-là assez bien contenu s'amplifie. Le cheptel civil, dont nous pouvons suivre exactement l'évolution depuis 1927, se réduit comme une peau de chagrin jusqu'à la guerre. Il perd en moyenne une centaine d'existences par an. Cette fois, c'en est bel et bien fini du cheval comme force de traction significative en ville. À la veille de la Grande Guerre, l'automobile avait mis à mal le cheval de maître sans inquiéter vraiment le cheval de trait. Avec la fin des années 20, c'est la présence de ce dernier qui est remise en cause dans l'enceinte urbaine.

I - La stabilité des années 20

1 - L'évolution générale

À Lyon comme dans d'autres grandes villes de France, le cheptel sort affaibli de la Première Guerre mondiale. Il a été mis à rude épreuve. Les réquisitions successives tout au long des années de guerre ont considérablement anémié la cavalerie municipale. Ainsi, par la force des choses, l'automobile et le camion automobile plus faciles à remplacer occupent désormais le pavé urbain. On compte en 1920, 3600 véhicules automobiles, soit un

¹⁸⁹ *Que me coûtent mes chevaux?*, op. cit. p4.

¹⁹⁰ FMB, 4437, *Communication sur les véhicules industriels*, Automobiles Berliet, 1911.

accroissement de 112% par rapport à 1913. Cette croissance, rendue nécessaire par la raréfaction du trait équin, n'est pourtant rien comparée à celle des années suivantes : de janvier 1920 à janvier 1925, le parc automobile triple, passant de 3600 à 11140 véhicules. Ce raz-de-marée mécanique ne semble pas entamer le cheptel équin qui se maintient dans les années d'après-guerre¹⁹¹.

Nous ne disposons que de données chiffrées fragmentaires relatives aux effectifs du cheptel. Une note du 3 juin 1925, destinée au directeur des contributions directes, fait état dans un rapide historique de 5373 chevaux civils et militaires en 1920 et 5400 en 1925¹⁹². Si l'on estime le cheptel militaire à 2500 chevaux, on obtient respectivement pour les deux années 2873 et 2900 têtes. Ces effectifs sont en retrait de 896 et 869 existences par rapport à 1912. En 1927, le cheptel civil s'élève à 2356 existences soit un écart de 544 chevaux par rapport aux effectifs civils de 1925 estimés à 2900 têtes. Pourtant, malgré l'importance de l'écart, on peut encore parler de relative stabilité. Principalement pour deux raisons : d'abord parce que le cheptel militaire n'est qu'estimé, ensuite parce que ces chiffres supportent la disparition presque totale des chevaux de fiacre, des cheptels de luxe et de demi-taxe des contributions directes, tendances remarquées bien avant la Guerre de 1914-1918. Il ne s'agit donc pas d'un signe nouveau de déclin.

Cette impression de relative stabilité est confirmée par trois documents partiels qui traduisent même une légère croissance.

Tableau A Evolution du cheptel équin dans le IV^e arrondissement de Lyon entre 1920 et 1927.

	Chevaux						Contribuables					
	1920	1927	variati ons	192 0	%	varia tions	1920	1927	Varia tions	1920	1927	Varia t
1 cheval	38	28	-10	41.3	29.1	-12.2	38	28	-10	73	63.6	-9.4
2 chevaux	14	16	+2	15.2	16.6	+1.4	7	8	-1	13.4	18.1	+4.7
3 chevaux	9	6	-3	9.7	6.2	-3.5	3	2	-1	5.7	4.5	-1.2
4 chevaux	4	16	+12	4.3	16.6	+12.3	1	4	+3	1.9		9
1 ^o total	65	66	-1	70.5	68.5	-2	49	42	-7	94	95.2	+1.2
5 chevaux	5	9	+3	5.4	9.3		1	1	-1	1.9	2.2	-1.3
et plus	7	21		7.6	21.8	+1.9	1	1		1.9	2.2	
	15			16.3			1			1.9		
2 ^o total	27	30		29.3	31.2		3	2		5.7	4.4	
Total	92	96¹⁹³	+4	100	100		52	44	-8	100	100	

Sources :

AM L, rôle de 1920, Dossier 42 des taxes municipales, Fond non classé;

AML, rôle de 1927, Taxes municipales, Fond non classé.

Trois observations découlent de ce tableau :

1^o le cheptel du IV^e arrondissement n'a pratiquement pas bougé de 1920 à 1927. On trouve 4 chevaux de plus soit une progression de 4,3%;

2^o la répartition des cavaleries par ordre d'importance numérique reste stable dans ses grands traits : les entreprises ayant moins de 5 chevaux totalisent respectivement 70,5 et 68,5% des effectifs en 1920 et 1927. Phénomène similaire pour les cavaleries de 5 existences

¹⁹¹ Arch. mun. Lyon, document non classé Dossier N°42 Taxes, chenise N°2, contributions indirectes, contrôle, lettre du service du contrôle des contributions indirectes, taxes municipales, auto/chevaux, au directeur des contributions indirectes, 3 juin 1925. Voir table des textes, chapitre I^{er}, document N° 2 Automobiles et chevaux à Lyon en 1925.

¹⁹² Table des textes, chapitre premier, document N° 3 Note des contributions indirectes relatives aux chevaux et voitures à Lyon en 1925.

¹⁹³ Le chiffre porté sur le rôle primitif de 1927 est de 75 existences. Les 21 chevaux qui manquent sont ceux de la Société anonyme des Glacières de Paris qui s'est installée dans le VII^e arrondissement. Nous les avons inclus pour 1927 dans le IV^e arrondissement puisqu'ils existaient à cette date.

et plus. Cependant, on distingue à l'intérieur du premier groupe une répartition différente. Les chevaux uniques diminuent de façon assez nette entre 1920 et 1927 (-12.2%) au profit de cavaleries plus fournies. Celles de 4 chevaux progressent de 12.3%. Cela est le signe d'une reconstitution des cavaleries après les années de pénurie liées à la guerre ;

3° le nombre des contribuables assujettis à la taxe régresse de 15.3% passant de 52 à 44. Il y a moins de contribuables, mais ils ont davantage de chevaux: 1.7 chevaux en 1920, 2.1 en 1927. C'est peut-être dans cette évolution qu'il est loisible de discerner l'amorce d'un déclin, dont la seule observation des effectifs ne rend pas compte.

Les deux documents suivants qui datent respectivement de 1920 et de 1922 permettent aussi de suivre l'évolution des effectifs équins à Lyon, mais le cadre d'observation change : on passe de l'arrondissement à l'entreprise. Le premier document par ordre chronologique s'appuie sur les déclarations de vente et d'achat des chevaux effectués dans le courant de l'année. Or, il a parfois été mentionné en marge le total des effectifs après la réalisation des transactions dans les entreprises. Il suffit ensuite de rechercher ces entreprises dans le rôle primitif de 1927 pour détecter les évolutions survenues entre ces deux dates. Les informations que livrent ces formulaires de possession ou de non-possession portent sur 21 entreprises lyonnaises dotées de 216 chevaux en 1920 et de 246 en 1927. Le deuxième document, daté de 1922, émane des services chargés de confectionner le rôle de la taxe municipale sur les chevaux. Il reste de cette activité administrative une partie des enquêtes menées sur le terrain. Ce document permet de suivre l'évolution de la cavalerie de 30 entreprises lyonnaises disposant de 246 chevaux en 1922 et de 254 en 1927.

Tableau B Présentation générale des deux sources (1920-1927).

Entreprises dont le cheptel est:	Nombre d'entreprises	Effectifs 1920	Effectifs 1927	Nombre d'entreprises	Effectifs 1922	Effectifs 1927
en progression	10	146	186	12	62	96
en déclin	7	50	40	10	90	64
stable	4	20	20	8	94	94
total	21	216	246	30	246	246

Sources :

Les informations livrées par ces deux documents de 1920 et de 1922 corroborent les tendances dégagées lors de l'observation du IV^e arrondissement. Quelques remarques s'imposent :

1° On constate dans l'évolution de ces deux sources une progression des effectifs. La première source, celle de 1920, enregistre une évolution de +13.8%. Ce résultat, excessif, exagère trop fortement la vitalité du cheptel. À cet égard, la croissance signalée par le document de 1922 semble plus proche de la réalité. En effet, les 3.2% de croissance cadrent mieux avec les quelques informations générales disponibles et les résultats de l'analyse du IV^e arrondissement. On remarque qu'aucune des trois sources, certes partielles, ne fait état d'une chute des effectifs équins. Au-delà des chiffres, c'est cette tendance qu'il faut retenir ;

2° Un deuxième point commun unit les deux sources : le mouvement de la cavalerie des entreprises par rapport à leurs effectifs initiaux. Dans la majorité des cas, les cavaleries progressent jusqu'en 1927. Cette tendance majoritaire émanant des 51 entreprises qui forment notre échantillon (entre 7,5 et 8% du cheptel civil en 1920 et 1922) ne doit pas tout au hasard.

3° Enfin, le dernier point de convergence, plus large puisqu'il regroupe les trois sources, réside dans la place qu'occupent certaines cavaleries dans la croissance enregistrée durant les années 1920 : ce sont les entreprises dont la cavalerie comptait moins de 5 existences qui sont

à l'origine de la croissance du cheptel. Ainsi, dans le premier document analysé, on constate pour le IV^e arrondissement une seule forte poussée, celle des entreprises dotées de 4 chevaux. Dans le document de 1920, les cavaleries de 1 à 4 chevaux (en fait il s'agit d'une majorité de cavaleries de 3 et 4 chevaux) qui représentaient 5,4% du cheptel des entreprises dont la cavalerie progresse, participent pour 27,5% à la croissance survenue entre 1920 et 1927. Dans la dernière source, ce même type de cavalerie constitue 29% des effectifs en 1922 et participe pour 38,2% à la croissance du cheptel recensé.

Tableau C Entreprises¹⁹⁴ dont le cheptel s'accroît jusqu'en 1927. Classées d'après leur cavalerie initiale.

Entreprises dont le cheptel compte de	1920-1927 % du cheptel total de l'échantillon	Participation à la croissance	1922 - 1927 % du cheptel total de l'échantillon	Participation à la croissance
1 à 4 chevaux	5.4	27.5	29	38.2
5 à 10	9.5	17.5	51.6	50
11 à 20	20.5	40	19.3	11.7
Plus de 20	64.3	15		

4^o Un seul mouvement important différencie les documents de 1920 et de 1922. Il s'agit des entreprises dont la cavalerie reste stable. En 1920, sur 21 entreprises, 4 étaient dans cette situation. Elles totalisaient 9,2% des effectifs. En 1922, ces mêmes entreprises sont au nombre de 8 sur 30, soit 26,6% du total contre 19% en 1920. Mais, c'est au niveau des effectifs que le changement est le plus saisissant : 38,2% On peut se demander si ce n'est pas un signe avant-coureur d'une évolution ultérieure.

En résumé, on peut retenir deux enseignements des documents analysés : En premier lieu, il existe une croissance dans les années 1920. Cette croissance, est peut-être quelque peu accentuée par la nature fragmentaire de nos sources. Par ailleurs, cette croissance émane plutôt des petites entreprises que des grandes. En second lieu, cet équilibre relatif recèle toutefois des tendances qui annoncent le retournement de la fin des années 1920. Cela est visible à travers la diminution du nombre des contribuables observée dans le IV^e arrondissement et par l'accroissement du poids des entreprises dont le cheptel stagne de 1922 à 1927.

2 - La place du cheval de trait dans les entreprises urbaines

Le cheval n'a donc pas immédiatement cédé du terrain. S'il ne progresse plus de façon significative, il se maintient encore solidement. Certes, l'on ne voit plus en ville les impressionnants attelages de l'avant-guerre, mais en 1930 il y a encore des gens pour se plaindre des embarras que causait l'activité des « véhicules de charrois lourds transportant des fers, des poutres et traînés par 4 ou 5 chevaux attelés en flèche »¹⁹⁵. Dans les années 20, cette relative stabilité ne cesse de surprendre tant la situation semblait mal engagée pour la traction animale. D'une part, le cheval coûtait très cher dans l'immédiat après-guerre. Le prix a plus que triplé par rapport à 1914 : il passe de 1400 francs pour un bon percheron à 5000 ou 6000 francs. C'est sans doute davantage que l'inflation si l'on en juge par l'évolution des prix de gros. Le déséquilibre entre l'offre et la demande n'était pas encore résorbé malgré les importations massives de chevaux canadiens. D'autre part, au même moment, le marché était abondamment pourvu de véhicules militaires américains vendus d'occasion. Au total, les 12000 francs que valait un camion automobile de 4 tonnes ne constituaient pas un

¹⁹⁴ Pour la présentation globale de certaines de ces entreprises, voir table des tableaux, chapitre premier, tableau N°12 Cavaleries de 21 entreprises lyonnaises entre 1920 et 1927.

¹⁹⁵ *Samedi Hebdo*, 15 juin 1930 N°45 [cote BML: 6707]

investissement trop téméraire. Un bon nombre d'entreprises, jusque-là freinées par le prix du camion automobile, franchissent le pas.

Un document administratif de 1921 fournit à cet égard quelques renseignements¹⁹⁶. Cette liste partielle d'entreprises lyonnaises exploitant un ou plusieurs camions automobiles provient de la transformation du système d'immatriculation des véhicules automobiles réalisée en 1921. À partir de cette date, les véhicules automobiles reçoivent un numéro d'identification alors qu'auparavant ne figurait sur la plaque officielle que la puissance fiscale du moteur. Cette réforme, déjà significative en elle-même, permet d'y voir plus clair. Les 106 entreprises recensées dans le document comptaient 197 camions automobiles, c'est-à-dire 15% du parc automobile municipal que l'on peut estimer à 1296 camions, soit 36% du total des 3600 véhicules exploités en ville à la même époque. L'analyse du document autorise un certain nombre de constatations. Si l'on s'intéresse d'abord à la répartition par entreprise d'après le nombre des véhicules utilisés, on constate que le camion unique représente de loin la situation la plus courante. En effet, 67,6% des entreprises de l'échantillon sont dans ce cas. Si l'on ajoute les entreprises possédant deux camions - déjà situées très loin derrière avec 15,2% - on obtient 82,8%. Les 17,2% des entreprises restantes exploitant plus de 2 camions sont regroupées autour de parcs allant de 3 à 6 véhicules. Par ailleurs, il faut noter que les entreprises recensées disposant de 3 à 6 véhicules conservent presque toutes une cavalerie non négligeable. Ainsi, les Docks lyonnais exploitent simultanément une cavalerie de 7 chevaux en 1922 (9 en 1927) et 4 camions de 20 CV; la Société Economique d'Alimentation est dotée de 5 camions de 20 CV mais conserve encore 28 chevaux en 1927; le déménageur Claudius Bonnore (l'actuelle maison Paradis) quant à lui dispose de 5 petits camions de 17 CV et conserve 5 chevaux; Gillet & fils, les soyeux du quai de Serin, emploient en 1921 un puissant parc de 8 camions: ils disposent cependant toujours de 9 chevaux en 1927. On pourrait multiplier les exemples. Une seule grosse entreprise est exclusivement dotée de la traction mécanique: la société des Transports Automobiles Rhône et Loire qui avec 17 camions fait figure de géant. À elle seule, elle totalise 8,7% des véhicules recensés par le document administratif. La répartition des camions par entreprise reflète en toute logique une situation quelque peu différente: 52,8% des camions immatriculés à Lyon proviennent d'entreprises exploitant 1 ou 2 camions. À l'opposé, l'autre moitié des camions appartient à 17,2% des entreprises.

Au total donc, une majorité d'entreprises dotées d'une force de traction mécanique modeste en côtoie quelques-unes plus abondamment pourvues. Au début des années 1920, malgré l'accroissement du nombre des camions, leur exploitation exclusive reste le fait d'un nombre restreint d'entreprises. Par rapport à la situation d'avant 1914, il n'y a pas encore de rupture décisive. La nouveauté réside dans la diffusion progressive à une échelle plus vaste qu'autrefois de la force de traction mécanique. On retrouve cette diffusion progressive même parmi les entreprises les plus fidèles à la traction animale, comme chez les marchands de charbon par exemple. Voilà comment J.-B. Girard (83 ans en 1985), important marchand de charbon sur le quai Rambaud, présente les premiers moments de la traction automobile dans son entreprise:

« Un jour je dis à mon père (1919): dis donc, on vend des camions à Bourg, pour rien du tout, on ferait bien aller voir! Alors, mon père m'écoute et ne répond rien comme d'habitude. Le soir, buvant son pot avec des camionneurs, il dit: mon fils me dit qu'il y a des camions à vendre à Bourg, pas chers, vous êtes au courant? L'autre dit: oui mais c'est pas à Bourg-en-Bresse, c'est du côté de Langres dans la Haute-Marne. Mon père lui dit: ça pourrait peut-être vous intéresser? Oui, peut-être; Eh bien, si on allait y faire un tour? »

“On a eu le Liberty et mon père a embauché un mécanicien d'origine suisse qui connaissait toute la question. Les camions américains, il en connaissait un brin! Et puis après, ils sont

¹⁹⁶ Arch. mun.Lyon, taxes municipales, dossier N°42. Fonds non classé.

partis dans un autre camp américain, ils ont ramené une Packard. Le troisième coup, ils ont amené le reste, un As, voilà.”

« Alors mes collègues “charbon” eux, ils ont acheté du neuf, du Berliet, du Saurer, plus tard (...) ça c’est fait progressivement, lentement, très lentement dans la profession »¹⁹⁷

Dans cette lenteur à adopter franchement la traction mécanique, plus que les pesanteurs et les habitudes, subsiste la question de la rentabilité dès lors que l’exploitation du cheptel s’effectue en milieu urbain. Au début des années 1920, le cheval reste toujours la force de traction la plus économique. En 1923, E. Forgeot, directeur régional des services vétérinaires du Rhône et de l’Ain, présentait cet aspect de la façon suivante :

“Les chevaux utilisés dans les agglomérations et les centres industriels (...) cèdent devant le camion et la camionnette. Cependant leur utilisation reste souvent plus économique. Une maison d’alimentation qui livre à domicile dans un rayon d’une quinzaine de kilomètres aurait intérêt à conserver ses chevaux. Et toute exploitation industrielle ou commerciale possédant à la fois chevaux et camions n’emploie économiquement les derniers qu’aux périodes de surcharge de travail : en temps normal, l’usage de la seule cavalerie est moins onéreux.”¹⁹⁸

À Lyon, la commune est l’un des plus gros utilisateurs de camions automobiles, mais la constitution de ce parc municipal était assez récente. Le Livre d’or des camions Berliet signale dès avant la Grande Guerre une douzaine de camions. Ainsi, ce n’est qu’en 1913 que le bataillon municipal des sapeurs-pompiers est doté de la traction mécanique. En 1921, les tonneaux d’arrosage hippomobiles sont supprimés et remplacés par des arroseuses automobiles. En décembre de l’année suivante, la ville possède ainsi trois arroseuses, deux balayeuses et 33 camions dont 27 Berliet. Pourtant, le service des transports conserve des chevaux, tout comme celui des inhumations. Ce choix se retrouve à Villeurbanne où la municipalité partage l’opinion générale formulée par E. Forgeot puisqu’elle utilise en 1925 une cavalerie de 14 chevaux et seulement quatre camions dont deux arroseuses.¹⁹⁹

Il peut être noté, pour conclure, que la bataille de la rentabilité n’est pas encore gagnée par la traction automobile. Par rapport à la période de l’avant-guerre, l’argumentaire reste le même, comme si le message ne s’imposait toujours pas d’évidence à la clientèle potentielle. À titre d’exemple voici comment Chevrolet assure encore, à une date relativement tardive, la promotion de ses camions:

« Nous livrons davantage et dépensons moins. Entreprise marseillaise de travaux publics ».²⁰⁰

« Nous livrons maintenant 25 km plus loin. Une brasserie strasbourgeoise ».²⁰¹

“Notre rayon de livraison augmenté (...) nos frais de transports réduits”. Maison d’alimentation ».²⁰²

En fin de période encore, le cheval semble rester intéressant non seulement dans les transports classiques en milieu urbain mais également comme force de traction sur les chantiers de construction. Au cours de l’été 1928, sur le chantier de construction des nouveaux abattoirs de la Mouche, l’entreprise Peysson, ex-entreprise Veuve Louis Berne, facture la fourniture d’un cheval, d’un camion et du voiturier pour la somme de 70 francs par jour. Un camion est facturé par la même entreprise 300 francs. La location d’un camion

¹⁹⁷ Entretien J.-B. Girard, marchand de charbon, 11 avril 1984 ; table des figures, chapitre II, figure N° 5 : Traction hippomobile et automobile chez le marchand de charbon Streichemberger, quai Rambaud, au lendemain de la Grande Guerre.

¹⁹⁸ Guicherd (Jean) et Ponsard (Ch.), *L’agriculture du Rhône en 1926*, Rapports des Commissions de la Prime d’honneur et des Prix culturels du Rhône en 1926, Lyon, Nordclerc-Fenétrier, 1927, in-8., fig., pl., cartes, pp.191-192.

¹⁹⁹ Budget primitif de Villeurbanne. Année 1925.

²⁰⁰ *Progrès de Lyon*. 19.2.1930.

²⁰¹ Ibidem 17.3.1930.

²⁰² Ibidem 11.4.1930.

revient donc 4,2 fois plus cher. Entre le 30 août et le 15 septembre 1928, la ville loue 29,5 journées de traction hippomobile et seulement 8 journées de camion automobile. Le cheval est plus employé mais il l'est conjointement avec le véhicule automobile. Cette location de chantier montre encore une fois la complémentarité des deux sources énergétiques²⁰³.

II - Le tournant brutal des années 30 (1927-1939)

Au seuil des années 30, nous parvenons au terme d'une longue évolution : en quelques années, le cheval disparaît presque complètement du cadre urbain. S'il subsiste encore quelque temps, c'est de façon résiduelle et marginale. En effet, chaque jour davantage sa présence étonne et apparaît comme un vestige anachronique. L'histoire de cette rupture entre le cheval et la ville se détache avec une exceptionnelle netteté. Pour la première fois, un document - le rôle nominatif de la taxe municipale sur les chevaux - répond à toutes les questions soulevées par la présence du cheptel en ville : à combien d'existences s'élève la cavalerie lyonnaise, où la trouve-t-on? Qui l'utilise? Comment? Bref, c'est la fin d'une longue période d'incertitude.

L'analyse des rôles nominatifs de la fiscalité municipale peut se faire en combinant différents groupes de cavalerie, les arrondissements et les contribuables, entreprises ou particuliers qui les exploitent. À cet effet, quatre types de cavaleries ont été distingués : les cavaleries de moins de 4 chevaux, celles de 4 à 10 existences, de 11 à 20 et enfin celles de plus de 20 chevaux.

1 - Les effectifs de 1927 à 1939

De 1927 à 1939, le cheptel civil lyonnais passe de 2 363 à 557 existences. En 13 ans, 1 806 chevaux disparaissent des rôles. Cela correspond à un effondrement de 76,4% des effectifs. Ce mouvement d'ensemble frappe par sa puissance et sa continuité : d'une année sur l'autre, la ville perd en moyenne près de 139 chevaux.

Tableau D Pourcentage du déclin des différentes cavaleries d'arrondissement de 1927 à 1939.

Années	I ^{er} arrdt	II ^e arrdt	III ^e arrdt	IV ^e arrdt	V ^e arrdt	VI ^e arrdt	VII ^e arrdt	Moyenne communale
1927-1930	14.8	22.7	25.6	36	48.7	24.7	14.6	23.5
1930-1933	34.7	33.1	27.9	27	35.3	30.3	25.2	29.2
1933-1936	26.6	27.2	30.2	17.1	35.2	20.9	24.2	27.4
1936-1939	22.7	50	53.1	51.7	34.9	27.5	33.6	39.8
1927-1933	44.4	48.3	46.4	53.3	58.4	47.6	36.2	46.1
1933-1939	43.3	63.6	67.3	60	57.8	42.7	49.7	56.2
1927-1939	68.5	81.2	82.5	81.3	82.5	70	67.9	76.4

Si aucun arrondissement n'échappe à ce puissant mouvement, on constate tout de même des disparités dans l'intensité du reflux. Ainsi, de 1927 à 1933, pour un déclin moyen de 46.1%, on remarque des situations variables d'un arrondissement à l'autre. Les II^e, IV^e, V^e et VI^e connaissent un déclin plus soutenu que la moyenne communale. Le Ve, avec une perte de 58.4% de son cheptel constitue une zone de déclin plus précoce et plus soutenue qu'ailleurs. À l'opposé, les I^{er} et III^e et surtout VII^e arrondissements enregistrent un repli plus modéré. Le VII^e, avec 36.2% voit son cheptel décliner une fois et demie moins vite que le V^e. Au cours de la période suivante, de 1933 à 1939, le phénomène de repli s'amplifie de plus de 10% puisqu'il atteint au niveau communal 56.2%. Les secteurs où le cheptel résiste le mieux

²⁰³ Arch. mun. Lyon, 428 WP 11, Abattoirs et marché aux bestiaux de la Mouche, 1923-1933.

sont à nouveau les I^{er} et VII^e mais aussi le VI^e arrondissement qui avec un déclin de 42.7% réalise la meilleure performance. Sur toute la période de référence, de 1927 à 1939, ce sont en fin de compte les VII^e, I^{er} et VI^e arrondissements qui maintiennent le mieux leurs effectifs avec une diminution respective de 67.9%, 68.5% et 70% pour une moyenne communale de 76.4%. Ailleurs, le repli dépasse toujours 80%.

Tableau E Pourcentage des différentes cavaleries d'arrondissement de 1927 à 1939.

Arrdt	I ^{er}		II ^e		III ^e		IV ^e		V ^e		VI ^e		VII ^e		Total	
	Chev	%	Chev	%	Chev	%	Chev	%	Chev	%	Chev	%	Chev	%	Chev	%
1927	162	6.8	277	11.7	635	26.8	75	3.1	383	16.2	210	8.8	621	26.2	2363	100
1930	138	7.4	214	11.8	472	26.1	48	2.6	246	13.6	158	8.7	530	29.3	1806	100
1933	90	7	143	11.2	340	26.7	35	2.7	159	12.4	110	8.6	396	31.1	1273	100
1936	66	7.1	104	10.4	237	25.5	29	3.1	103	11.1	87	9.3	300	32.3	926	100
1939	51	9.1	52	9.3	111	19.9	14	2.5	67	12	63	11.3	199	35.7	557	100

Dans cette brutale expulsion du milieu urbain on est frappé par la contraction simultanée des cheptels d'arrondissement : le poids spécifique de chaque secteur urbain ne s'altère sérieusement qu'à partir de 1933.

En 1927, les cheptels d'arrondissement n'avaient pas sensiblement évolué depuis le début du siècle : le V^e arrondissement qui couvre la rive droite du Rhône et de la Saône de La Mulatière à Vaise comptait 16.8% des chevaux urbains. La Presqu'île, c'est-à-dire les I^{er} et II^e arrondissements abritaient 18.5% des chevaux dans d'innombrables arrières-cours obscures (I^{er} arrondissement au pied des pentes de la Croix Rousse) ou dans des entrepôts aménagés en écuries (II^e arrondissement entre la gare d'eau et la gare de Perrache). Une petite cavalerie qui comptait un peu plus de 3% des effectifs communaux travaillait sur le plateau de la Croix-Rousse. Enfin, la rive gauche du Rhône du VI^e au VII^e arrondissement logeait 62% du cheptel soit 1466 chevaux.

Entre 1927 et 1933, la part respective des différentes cavaleries d'arrondissement n'évolue pas de façon significative. La chute de 46.1% des effectifs durant la même période affecte de manière presque identique les sept arrondissements urbains. Tous, à l'exception des V^e et VII^e, se maintiennent à peu de chose près. Le I^{er} voit son poids relatif croître de 0.2% alors que les autres enregistrent un très léger tassement égal ou inférieur au demi-point. Contrastant avec cette stabilité générale, le V^e arrondissement subit un recul de 3.8%. À l'opposé, le VII^e se caractérise par une progression de 4.9%. Ainsi, en 1933, presque le tiers du cheptel lyonnais vit dans cette vaste nébuleuse industrielle et artisanale qu'est le VII^e.

De 1933 à 1939, les tendances timidement amorcées dans la période antérieure s'accroissent : les II^e, III^e et IV^e voient leur poids spécifique diminuer. Ainsi, le III^e passe de 26.7% du cheptel total à 19.9%. Cette chute de 6.8% est due en partie à la disparition de la puissante cavalerie de l'UMDP encore forte de 98 chevaux en 1933. Le II^e arrondissement pour des raisons similaires se rétracte de 1.9%. Seul le VI^e arrondissement en perte de vitesse de 1927 à 1933 refait son retard, passant de 8.6 à 11.3% du cheptel total. Enfin, les deux arrondissements dont le poids spécifique s'était alourdi dans la période antérieure, continuent leur progression : le I^{er} gagne 2.1% passant de 7 à 9,1% des effectifs totaux. Le VII^e, quant à lui, franchit vigoureusement le cap du tiers des effectifs urbains avec 35.7% des chevaux en 1939.

2 - La répartition des effectifs dans les différentes cavaleries

L'évolution globale du cheptel équin et les variations enregistrées au niveau des arrondissements ne constituent qu'une simple étape descriptive. Le rôle nominatif de la taxe municipale sur les chevaux permet une observation plus affinée, en détectant la nature des évolutions constatées. Il faut essayer de comprendre comment aux quatre coins de la ville a

émérgé ce vaste mouvement d'abandon du cheval comme force de traction. Notre méthode consiste à observer l'évolution de la taille des centaines de cavaleries dont se compose le cheptel lyonnais²⁰⁴. Est-ce dans les petites, les moyennes ou les grandes cavaleries qu'à été amorcé puis amplifié le déclin des années 30 ?

En 1927, le cheptel lyonnais est exploité dans le cadre de cavaleries industrielles et commerciales de tailles très différentes. S'il existe un nombre considérable de contribuables exploitant un seul cheval, on trouve encore quelques très grosses cavaleries à l'orée des années 30. Au niveau municipal, sur les 4 groupes de cavaleries présentés ci-dessous, c'est de loin le premier groupe (1 à 3 chevaux) qui concentre la plus grosse partie des effectifs avec 1096 chevaux soit 46.3%. Le second groupe (4 à 10 chevaux) avec 608 existences arrive loin derrière avec 25.7% des effectifs. Le troisième groupe qui comprend des cavaleries de 11 à 20 chevaux représente 12.1% des effectifs lyonnais, c'est-à-dire 287 chevaux exploités par 22 entreprises. Enfin, le dernier groupe rassemble les cavaleries de plus de 20 chevaux. Dix entreprises lyonnaises franchissent ce seuil avec 372 existences (15.7%) Cette description d'ensemble recouvre des situations qui varient d'un arrondissement à l'autre. L'étude de cette diversité peut être abordée en observant 1° comment se répartissent les différentes cavaleries dans chaque arrondissement; 2° quel est le % du total communal de chaque cavalerie abritée par arrondissement.

A - La répartition des différents groupe de cavalerie dans chaque arrondissement

On aperçoit vite en détaillant la situation arrondissement par arrondissement, qu'il existe un mode d'exploitation du cheval propre à chaque zone urbaine.

Tableau F Evolution en % des cavaleries du premier groupe de 1927 à 1939 :

Chevaux	I ^{er} Arrdt	II ^e	III ^e	IV ^e	V ^e	VI ^e	VII ^e	Moyenne communale
Année 1927								
1	8.6	11.1	18.8	37.3	26.3	28	29.3	22.6
2	12.3	8.6	12.2	21.3	15.1	19	17	14.1
3	3.7	7.5	8	8	12.5	10	10.6	9.2
1-3	24.6	27.4	39.2	66.6	54	57.1	57	46.3
Année 1933								
1	7.7	10.4	20	42.8	32	20.9	30	23.4
2	8.8	18.1	14.7	22.8	22.6	20	17.6	17.2
3	6.6	6.2	6.2	8.5	15	2.7	11.3	8.7
1-3	23.3	34.9	40.8	74.2	69.8	43.6	59	49.4
Année 1939								
1	13.7	25	33.3	57.1	49.2	23.8	23.1	28.5
2	15.6	26.9	21.6	14.2	17.9	19	18	19.3
3	11.7	11.5	16.2	0	0	19	6	9.6
1-3	41.1	63.4	71.1	71.4	67.1	61.9	47.2	57.6

De 1927 à 1939, un certain nombre d'évolutions transforment le premier groupe. En premier lieu, on assiste à un accroissement presque continu du poids relatif des cavaleries de 1 à 3 chevaux :

²⁰⁴ Pour une vision complète des différents types de cavaleries voir table des tableaux, chapitre 1^{er}, tableau N°18 Evolution numérique des groupes de cavaleries exploitées à Lyon de 1927 à 1939.

1927: 46.3% des effectifs
1930: 46.6%
1933: 49.4%
1936: 47.4%
1939: 57.4%

En corollaire à cet accroissement du poids relatif du premier groupe de cavalerie, apparaît - mais de façon un peu moins générale - un phénomène semblable dans l'exploitation des chevaux uniques :

1927 : 22.6%
1933 : 23.4%
1939 : 28.5%

Ce premier groupe comporte deux ensembles spatiaux assez différents. En 1927, les trois premiers arrondissements urbains se caractérisaient par le fait qu'ils mettaient en oeuvre relativement moins de petites cavaleries qu'ailleurs. Ils apparaissent très nettement en retrait par rapport à la moyenne communale : ainsi, pour une moyenne globale de 46.3%, le I^{er} arrondissement ne comptabilise que 24.6% des effectifs dans le premier groupe, le II^e 27.4% et le III^e 39.2%. Il s'agit d'un phénomène uniforme puisqu'on le retrouve au niveau des cavaleries de 1, 2 et 3 chevaux. Dans les quatre autres arrondissements, toutes les cavaleries du premier groupe se situent au-dessus de la moyenne communale, à l'exception du IV^e arrondissement où les cavaleries de 3 chevaux avec 8% n'atteignent pas la moyenne communale (9.2%). Cette répartition se retrouve en 1933. Les trois premiers arrondissements présentent un front massif où toutes les cavaleries se situent en retrait par rapport à la moyenne. Cependant, on distingue déjà l'amorce d'une évolution différente : l'écart par rapport à la moyenne se creuse entre les I^{er} et les II^e et III^e arrondissements. En revanche, dans les autres arrondissements, la situation évolue : dès 1933, le VI^e arrondissement se joint à l'ensemble de ceux situés en deçà du niveau moyen. Ainsi, le quartier des Brotteaux avec 43.6% des effectifs dans le premier groupe s'éloigne de la moyenne communale (49.4%)

En 1939, le bloc des trois arrondissement qui exploitaient peu de cavaleries du premier groupe n'existe plus : seul le I^{er} arrondissement se maintient avec 41.1% des effectifs à un niveau nettement inférieur à la moyenne communale (57.6%). Le I^{er} est rejoint par le VII^e arrondissement dont presque toutes les cavaleries du premier groupe baissent. Ainsi, l'exploitation d'un cheval unique passe de 30% à 23.1% des effectifs tandis que les cavaleries de 3 chevaux chutent de 11.3% à seulement 6 % des effectifs de l'arrondissement. Le reste des arrondissements reçoit le renfort des II^e et III^e arrondissements qui comptent maintenant 63.4 et 71.1% des effectifs dans le premier groupe. Dans ces deux arrondissements, l'exploitation d'un cheval unique fait un bond spectaculaire de 10.4% à 25% dans le II^e et de 20 à 33.3% dans le III^e.

Dans les autres groupes de cavalerie, l'évolution est assez contrastée de 1927 à 1939. En pourcentage, le deuxième groupe (4 à 10 chevaux) voit son poids rester sensiblement le même d'un bout à l'autre de la période : 25.7% en 1927 et encore 24.7% en 1939. À l'opposé, les cavaleries du quatrième groupe se maintiennent assez bien jusqu'en 1933. Entre 1927 et 1933 elles progressent même légèrement puisqu'elles passent de 15.7 à 16.1%. Puis, très vite, le 4e groupe s'effondre pour ne plus représenter que 4.3% des effectifs à la veille de la guerre. En 1939, il n'est présent que dans le VII^e arrondissement. Enfin, dans le troisième groupe, le déclin s'est avéré plus précoce qu'ailleurs puisque son poids relatif diminue de moitié entre 1927 et 1933 (de 12.1 à 6.2%). Cependant, il bénéficie de l'effritement des cavaleries du quatrième groupe ou de leur disparition pour se rehausser à 13.2% des effectifs en 1939.

Dans le détail des arrondissements, les 2^e, 3^e et 4^e groupes reflètent par la force des choses une situation inversement proportionnelle à celle du premier groupe. Ainsi, toutes les

cavalleries de plus de trois chevaux sont, à une exception près, égales ou supérieures à la moyenne communale dans les trois premiers arrondissements, et en retrait dans tous les autres.

Tableau G Evolution en % des cavalleries des 2°, 3° et 4° groupes de 1927 à 1939

Année / Arrdts	I ^{er}	II ^e	III ^e	IV ^e	V ^e	VI ^e	VII ^e	Moyenne communale
Année 1927								
Cavalleries de :								
4 à 10 chevaux	26.5	27.4	20.1	33.3	21.1	23.3	27.2	25.7
11 à 20	18.5	40.7	12.2	0	24.8	7.1	4	12.1
Plus de 20 chevaux	30.2	15.8	28.3	0	0	12.3	11.7	15.7
Année 1933								
Cavalerie de:								
4 à 10 chevaux	26.6	39.1	31.1	25.7	22	34.5	22.9	28.2
11 à 20	26.6	8.3	3.2	0	8.1	0	4.7	6.2
Plus de 20 chevaux	23.3	17.4	24.7	0	0	21.8	13.1	16.1
Année 1939								
Cavalleries de:								
4 à 10 chevaux	33.3	36.5	15.3	28.5	32.8	12.8	25.6	24.7
11 à 20	25.4	0	13.5	0	0	25.3	15	13.2
Plus de 20 chevaux	0	0	0	0	0	0	12	4.3

Dès 1933, la situation se complexifie dans les I^{er}, II^e et III^e arrondissements où des situations particulières tendent à se développer. Par exemple, dans le deuxième groupe, celui des cavalleries de 4 à 10 chevaux, le I^{er} arrondissement avec 26.6% des effectifs n'arrive pas à la moyenne communale (28.2%). Constat similaire dans le III^e arrondissement où pour le 3^e groupe (11 à 20 chevaux) le niveau moyen est loin d'être atteint. Par contre, le VI^e arrondissement intègre l'ensemble des trois premiers arrondissements puisque les cavalleries du 2^o groupe progressent de 23.3 à 34.5% tandis que celles du groupe 4 voient leur % multiplié presque par deux (de 12.3 à 21.8%). En 1939, seul le 2^o groupe existe encore dans tous les arrondissements. À l'exception des IV^e et VI^e arrondissements où l'effondrement est supérieur à la moitié, les autres secteurs de la ville augmentent ou maintiennent le poids relatif de leurs cavalleries de 4 à 10 chevaux. Le troisième groupe est encore présent de façon significative dans le I^{er} et le VI^e arrondissements. Enfin, le 4^e groupe n'est plus représenté que par une seule cavalerie dans le VII^e arrondissement.

Un dernier aspect peut être traité : quel est l'impact de ces fluctuations au niveau des effectifs totaux ?

B - Le poids des différents groupes de cavalerie d'arrondissement par rapport au cheptel total

Les variations qui affectent les différents groupes de cavalerie dans chaque arrondissement s'accompagnent également de fluctuations du poids de ces groupes par rapport au cheptel total. En mesurant ce poids, on peut dresser l'état des cavalleries les plus représentatives pour chaque arrondissement et compléter les tendances déjà dégagées par l'analyse précédente.

Le tableau N° 14²⁰⁵ permet de distinguer deux ensembles d'arrondissements dont les échanges internes divergent. Le premier ensemble, qui se compose des III^e, V^e et VII^e

²⁰⁵ Table des tableaux, chapitre 1^{er}, tableau N°14 Pourcentage du cheptel total des groupes de cavalleries d'arrondissement 1927-1939.

arrondissements voit globalement ses cavaleries du premier groupe s'alourdir de 1927 à 1939, alors que celles de 4 chevaux et plus déclinent lentement. Le second ensemble constitué des I^{er}, II^e, IV^e et VI^e arrondissements, maintient de faibles effectifs dans le premier groupe jusqu'en 1933 et des effectifs plus importants dans les autres groupes. Puis à partir de 1933, on assiste à un phénomène inverse : les effectifs des cavaleries de 4 chevaux et plus s'effondrent alors que ceux du 1^{er} groupe s'affirment.

Dans le premier ensemble d'arrondissements, le groupe I, se distingue d'emblée par l'importance des effectifs qu'il regroupe : 34.1% des effectifs totaux en 1927. Son poids va croissant puisqu'il représente 37.9% des effectifs en 1933 et 38.9% en 1939. Dans le détail, c'est logiquement le VII^e arrondissement qui surclasse tous les autres. Le 1^o groupe de cavalerie totalise 14.9% du cheptel lyonnais et les autres arrondissements arrivent assez loin derrière : 10.5% dans le III^e et 8.7% dans le V^e. Le VII^e tire sa suprématie du grand nombre de chevaux uniques que l'on y trouve : 7.7% alors que l'exploitation d'un seul cheval ne concerne que 5% des effectifs dans le III^e et 4.2% dans le V^e. L'écart subsiste mais il est moins significatif pour les cavaleries de 2 chevaux. Au niveau des cavaleries de 3 chevaux, l'éventail est presque refermé puisque l'écart s'élève à moins de 1%.

En 1939, les résultats de l'hémorragie chevaline (le cheptel a été divisé par 4.2 depuis 1927) ont provoqué un reclassement : le VII^e arrondissement ne compte plus que 16.8% des effectifs globaux dans le premier groupe soit un déclin moyen de 1.5%. Ce déclin s'explique par la diminution du nombre des chevaux uniques et des effectifs des cavaleries de 3 chevaux. En fait, à la veille de la guerre, c'est avant tout le III^e qui par sa croissance relative tient le haut du pavé : il compte 14.1% des chevaux de Lyon dans le 1^{er} groupe. Toutes ses cavaleries du premier groupe s'étoffent. Le V^e pour la première fois diminue simultanément en valeur absolue et en valeur relative. S'il conforte sensiblement le groupe des chevaux uniques avec 5.9% soit une progression de 1.9% par rapport à 1933, il ne compte plus que 2.1% des chevaux de la ville dans les cavaleries de 2 chevaux, et surtout il ne dispose plus de cavaleries de 3 chevaux.

Si l'on jette un regard collectif sur les 3 autres groupes, on retrouve la prédominance des 3 arrondissements : ils représentent 34.8% des effectifs en 1927. Mais la comparaison avec le premier groupe s'arrête là car la situation d'ensemble diverge sur deux points. D'abord parce que dans les trois arrondissements, les cavaleries de 4 chevaux et plus, s'inscrivent globalement dans une perspective de repli : en 1933, elles ne comptaient plus que 31.8% et seulement 28.2% en 1939. Ce déclin lent mais régulier cache deux tendances ; d'une part, le 2^e groupe de cavaleries après une forte poussée de 1927 à 1933 (de 15.9 à 18.1% des effectifs totaux) revient presque en 1939 au point de départ avec 16%. D'autre part, les 3^e et 4^e groupes de cavaleries s'inscrivent depuis 1927 sur une trajectoire descendante : 18.9% des effectifs en 1927, plus que 13.7% en 1933 et seulement 12.2% en 1939.

Ensuite, on constate une redistribution des rôles entre les VII^e et III^e arrondissements. En 1927, le III^e arrondissement compte 16.3% des effectifs dans les cavaleries de 4 chevaux et plus, alors que le VII^e n'en aligne que 11.1%. Cette situation évolue assez rapidement au détriment du III^e. En 1933, le III^e compte encore 15.6% des effectifs, et le VII^e passe à 12.5% soit une progression de 1.4%. En 1939, le III^e arrondissement s'effondre à 5.6% des effectifs tandis que le VII^e culmine à 18.7%. Il concentre alors dans les 2^e, 3^e et 4^e groupes de cavaleries plus d'effectifs que tous les autres arrondissements réunis. En second lieu, on assiste à l'émergence lente mais irrésistible des quatre arrondissements dont il n'a pas encore été fait état, c'est-à-dire les I^{er}, II^e, IV^e et VI^e arrondissements. En effet, au début de la période de référence, leurs cavaleries du 1^{er} groupe ne pesaient vraiment pas lourd : toutes réunies, elles n'atteignaient même pas 12% des effectifs totaux soit nettement moins que celles du VII^e arrondissement. En 1933, leur situation s'était encore aggravée puisque le poids de leurs cavaleries du 1^{er} groupe descendait à 11.2%. Puis, dans le dernier sondage en 1939, on

constate un renversement complet de tendance : les cavaleries du 1^{er} groupe gagnent 7.1% et représentent alors 18.3% des effectifs totaux. Comment expliquer cette situation ?

Ce renversement de tendance trouve son explication dans les mouvements qui affectent les autres groupes de cavalerie de 1927 à 1939. On assiste dans le fond à un phénomène de vases communicants : les cavaleries les mieux fournies disparaissent et viennent gonfler les effectifs du 1^{er} groupe. En clair, cela signifie que les cavaleries nombreuses ne disparaissent pas purement et simplement mais subissent une dégradation progressive. En somme, c'est leur reliquat que l'on retrouve dans les petites cavaleries.

En 1927, les quatre arrondissements totalisaient 18.2% des effectifs municipaux dans les cavaleries de 4 chevaux et plus. En 1933, elles n'en comptent plus que 17.7%. Ce tassement cache deux situations : les cavaleries du 2^e groupe progressent un peu, alors que celles des 3^e et 4^e perdent 0.7%. Au total, on constate donc peu de changements dans ces arrondissements entre 1927 et 1933. En revanche, durant la phase suivante (1933-1939) on note un puissant glissement des effectifs des cavaleries de 4 chevaux et plus vers le 1^{er} groupe. Dans le 2^e groupe, le repli est largement entamé en 1939. Les quatre arrondissements passent de 9.7 à 8.5% des effectifs totaux. Un seul arrondissement, le I^{er}, accroît sensiblement ses cavaleries de 4 à 10 chevaux. Ensuite, dans les deux derniers groupes (11 à 20 chevaux et plus de 20 chevaux) les effectifs descendent de 8 à 5.1% entre 1933 et 1939. Le 3^e groupe se maintient dans les I^{er} et VI^e arrondissements alors que le 4^e groupe y disparaît complètement.

C - Les contribuables.

Jusqu'à ce stade de l'analyse, le déclin de la présence équine en ville a été observé en suivant le repli des effectifs d'une année sur l'autre. Certes, la constatation du déclin voire de l'effondrement des effectifs est un fait de première importance, mais en toute logique il ne permet pas de déduire une désaffection générale pour la traction animale, la disparition en quelque sorte d'une culture chevaline. Pour pouvoir appréhender cette tendance, il faut se pencher sur l'évolution du nombre des contribuables, puisque ce sont eux qui décident individuellement de l'avantage ou de l'inconvénient de maintenir à leur service des chevaux de trait.

Si l'observation du nombre des contribuables et leur répartition dans les différents groupes de cavalerie est essentielle, c'est parce qu'elle autorise des déductions beaucoup plus fines sur l'évolution du cheptel que le comptage brut de ce dernier. Ainsi - pour ne reprendre que cet exemple - si deux entreprises utilisant une abondante cavalerie disparaissent, le cheptel déclinera d'une année sur l'autre mais ce repli n'aura pas forcément une valeur significative. En revanche, si un nombre comparable de chevaux disparaissent des registres en même temps qu'un nombre important de contribuables, alors on pourra lier ce phénomène à une désaffection plus ou moins importante du cheval comme moyen de transport. À partir de là, on peut tout à loisir affiner le détail de ce repli en observant les cavaleries touchées et l'évolution du nombre moyen de chevaux par contribuables. De 1927 à 1939, le rôle de la taxe municipale sur les chevaux s'éclaircit : il perd plusieurs dizaines d'articles par an. Entre ces deux dates, 71.3% des contribuables disparaissent.

De quelle façon cet effondrement du nombre des contribuables s'est-il répercuté au niveau des différents groupes de cavaleries ? Pour répondre à cette question, il faut envisager d'une part la situation d'ensemble au niveau urbain, et d'autre part les situations particulières dans les arrondissements. Enfin et pour conclure, il faut suivre l'évolution du nombre moyen de chevaux par contribuable.

a - L'évolution globale du nombre des contribuables

Au plan communal, l'effondrement du nombre des contribuables n'affecte que modérément leur répartition dans les quatre groupes de cavaleries. On retrouve en effet, d'un bout à l'autre de la période analysée, le poids écrasant du premier groupe de cavaleries puisqu'il finit par regrouper les 4/5 des assujettis à la taxe en 1939. Cette importance explique aussi la faiblesse des variations enregistrées dans les groupes.

En valeur absolue, tous les groupes de cavalerie ont vu le nombre de leurs contribuables diminuer. Mais il existe une hiérarchie du déclin : plus la cavalerie est importante et plus le déclin est puissant.

Tableau H Evolution du nombre des contribuables de 1927 à 1939.

Groupes de cavaleries	Contribuables en 1927	Contribuables en 1939	% du déclin 1927-39
1 ^{er} groupe			
1 cheval	535	159	70.2
2 chevaux	171	54	68.4
3 chevaux	73	18	75.3
Total du 1 ^o Groupe	779	231	70.3
2 ^e groupe	105	25	76.1
4 à 10 chevaux			
3 ^e groupe	22	5	77.2
11 à 20 chevaux			
4 ^e groupe	10	1	90
+ de 20 chevaux			

Si l'on analyse de plus près le comportement du premier groupe, on constate que le pourcentage moyen de déclin recouvre des situations assez différentes : ce sont les propriétaires de cavaleries de 2 chevaux qui perdent le moins de terrain avec un déclin de 68.4% entre 1927 et 1939. En revanche, les contribuables déclarant 3 chevaux subissent une érosion comparable à celle qui affecte le 2^e groupe de cavaleries. Dans les autres groupes, la faiblesse même du nombre des contribuables explique l'approfondissement du déclin au fur et à mesure que l'on se rapproche du dernier groupe :

Tableau I Déclin du nombre des contribuables par groupes de cavaleries exprimé en pourcentage dans le cadre de deux séquences chronologiques.

Groupes de cavaleries	% du déclin de 1927 à 1933	% du déclin de 1933 à 1939
1 ^{er} groupe		
1 cheval	44.2	46.6
2 chevaux	35.6	50.9
3 chevaux	49.3	51.1
Total du 1 ^o groupe	42.8	48
2 ^e groupe (4 à 10 chevaux)	41.2	59
3 ^e groupe (11 à 20 chevaux)	68.1	28.5
4 ^e groupe (+ de 20 chevaux)	20	87.5

En ce qui concerne le rythme du déclin matérialisé dans le cadre de deux périodes, 1927-1933 et 1933-1939, deux tendances se dégagent. D'une part, la première période se caractérise, à une exception près, par un déclin moins puissant (-43.1%) que la seconde (49.7%). D'autre part, il existe d'un groupe de cavalerie à l'autre des rythmes très différents: dans le premier groupe, les contribuables déclarant deux chevaux ne déclinent que de 35,6%

entre 1927 et 1933. Mais pour cette première période, la palme revient au 4° groupe qui n'est affecté que par un déclin de 20%. Le 3° groupe connaît quant à lui, un déclin plus marqué que les autres avec une perte de 68,1% de ses contribuables de 1927 à 1933. Ces comportements excessifs se retrouvent en général inversés au cours de la période suivante: le 4° groupe perd 87,5% de ses contribuables alors que le 3° connaît le plus faible déclin avec une diminution de seulement 28.5%

Tableau J Pourcentage par arrondissement des contribuables assujettis à la taxe municipale sur les chevaux en 1927, 1933 et 1939 :

Groupes de cavaleries	1927	1930	1933	1936	1939
1 ^{er} groupe					
1 cheval	58.4	55.4	57.1	57.4	60.6
2 chevaux	18.6	20	21.1	20.8	20.6
3 chevaux	7.9	8.6	7.1	7	6.8
Total du 1 ^{er} groupe	85	84.1	85.4	85.3	88.1
2 ^e groupe (4 à 10 chevaux)	11.4	12.5	11.7	11.6	9.5
3 ^e groupe (11 à 20 chevaux)	2.4	2	1.3	1.3	1.9
4 ^e groupe (+ de 20 chevaux)	1	1.2	1.5	1.6	0.3

Ce tableau suggère quelques remarques. En valeur relative, seul le premier groupe de cavalerie qui est le plus important par le nombre de ses contribuables, ne progresse de façon significative qu'à partir de 1936. Son évolution marquée par un affaiblissement de son poids relatif entre 1927 et 1936 est le résultat d'un tassement pour la même période du nombre des contribuables déclarant 1 seul cheval (-3%) et qui n'est pas compensé par la bonne tenue des assujettis déclarant 2 et 3 chevaux. Ce n'est qu'à partir de 1933 que les cavaleries d'un seul cheval prennent un ascendant définitif. Le 2^e groupe de cavaleries, suit une trajectoire comparable à celle des cavaleries de 3 chevaux : il accroît son poids relatif jusqu'en 1930 et le maintient jusqu'en 1936 à un niveau supérieur à celui de 1927. Là encore, le tassement (-2.1%) est tardif. La situation du 4^e groupe est encore plus significative : il progresse jusqu'en 1936, passant de 1% des contribuables en 1927 à 1.6% puis, dans la dernière période, il chute à 0.3% du total des contribuables. Cette rupture entraîne, par un phénomène de vases communicants, une nette croissance du 3^e groupe dont l'importance relative stagnait depuis 1933.

b - L'évolution du nombre des contribuables par arrondissement

Comme toujours, l'analyse générale masque des situations particulières. Celles-ci apparaissent si l'on observe le poids de chaque arrondissement, l'évolution des rythmes du déclin et la répartition des contribuables dans les différents groupes de cavaleries d'arrondissement.

Tableau K Pourcentage par arrondissements des contribuables assujettis à la taxe municipale sur les chevaux en 1927, 1933 et 1939 :

Année / arrdts	I ^{er}	II ^e	III ^e	IV ^e	V ^e	VI ^e	VII ^e
1927	3.9	4.6	8.1	10.3	18.1	22.9	31.7
1933	3.6	4.2	8	8.2	16.3	23.4	36
1939	3.8	6.4	9.9	10.3	16.4	22.5	30.5

De 1927 à 1939, les arrondissements urbains présentent deux groupes quant à l'évolution du nombre des contribuables qui y figurent. Dans un premier ensemble, 3 arrondissements maintiennent leurs effectifs aux tous premiers rangs : les V^e, III^e et VII^e, par ordre

d'importance croissante représentent plus des 2/3 du nombre des contribuables lyonnais. Après un alourdissement de leur poids relatif en 1933, ils retrouvent sensiblement en 1939 leur poids de 1927. Dans le second ensemble qui comprend les I^{er}, II^e, IV^e et VI^e arrondissements, on distingue quelques évolutions bien précises :

1° le poids spécifique des I^{er} et II^e arrondissements augmente de manière ininterrompue au cours de la période 1927-1933 ;

2° à l'inverse, le IV^e arrondissement décline;

3° enfin, le VI^e après avoir fléchi en 1933 retrouve en fin de période son importance relative de 1927.

Tableau L Déclin du nombre des contribuables exprimé en % dans les 7 arrondissements de Lyon de 1927 à 1939 :

% du déclin	Arrondissements							Moyenne communale
Années	I ^{er}	II ^e	III ^e	IV ^e	V ^e	VI ^e	VII ^e	
1927-1933	47.2	42.6	55.7	41.9	35.3	48.7	48.8	43.1
1933-1939	5.5	39.5	35.7	51.6	57.4	49.4	54.5	49.7
1927-1939	52.7	65.3	71.5	71.9	72.5	74	76.7	71.3

Le tableau permet de saisir la diversité qui se cache derrière le phénomène général du déclin des contribuables. Les rythmes du déclin de 1927 à 1939 varient d'un arrondissement à l'autre avec des écarts extrêmes non négligeables. Par rapport au déclin général qui affecte le nombre des contribuables au cours de la période de référence (1927-1939), on peut distinguer trois situations :

il y a d'une part les arrondissements qui déclinent moins ou au même rythme que la moyenne municipale (-71.3%): il s'agit des I^{er}, II^e et VI^e arrondissements. Dans ces trois secteurs de la ville, le déclin s'affirme assez tôt (dès la période 1927-1933) pour s'atténuer considérablement au cours de la séquence suivante (1933-1939) ;

le second groupe d'arrondissements (III^e et VII^e) se situe un peu au-dessus de la moyenne municipale : le déclin s'amorce modérément durant la période 1927-1933 pour connaître ensuite une accélération supérieure à la moyenne communale. Le déclin s'inscrit ici dans une trajectoire inverse à celle du groupe précédent ;

enfin, dans les 4^e et 5^e arrondissements, le déclin s'engage dès le début à un rythme plus soutenu que la moyenne communale.

À l'intérieur de chaque arrondissement, le rythme du déclin du nombre des contribuables est lié à l'évolution du premier groupe de cavaleries qui par son poids imprime la tendance. Ainsi dans les I^{er}, II^e et VI^e arrondissements, le ralentissement du déclin au cours de la période 1933-1939 est la conséquence immédiate de la bonne tenue des cavaleries de 1 à 3 chevaux durant ce laps de temps. À l'inverse, dans tous les autres arrondissements, le 1^{er} groupe de cavaleries est marqué par un rythme de régression plus important durant la même période.

En revanche, dans niveau des autres groupes de cavaleries - même en les réunissant pour obtenir des chiffres significatifs - il n'existe pas d'évolutions systématiques. Ainsi, dans l'ensemble des trois arrondissements où le nombre des contribuables décline le moins vite entre 1927 et 1939, on note une forte accélération du déclin dans les II^e et VI^e arrondissements. Dans ces deux secteurs de la ville, les cavaleries de 4 chevaux et plus diminuent respectivement de 63.6% et 71.4% par rapport à 1933. Ils forment avec le III^e arrondissement (-81.8% de 1933 à 1939) les trois espaces urbains les plus touchés. Seul le I^{er} arrondissement échappe à cette tendance. Il se rattache aux IV^e, V^e et VII^e où le déclin des trois derniers groupes des cavaleries est le plus faible.

c - Le rapport chevaux/contribuables

L'utilisation du nombre moyen de chevaux par contribuable rend possible le couplage des deux données mouvantes que sont les effectifs de la cavalerie et ceux des hommes qui s'en servent. Par ailleurs, le rapport chevaux/contribuables est doté d'une grande souplesse puisqu'il peut avoir comme base soit un groupe de cavalerie soit un arrondissement ou encore la combinaison des deux.

Tableau M Nombre moyen de chevaux par contribuable lyonnais de 1927 à 1939 :

Groupes de cavaleries	Année 1927	Année 1930	Variations (V) 1927-30	Année 1933	V 30-33	Année 1936	V 33-36	Année 1939	V 36-39
1-3 chevaux	1.4	1.4	0	1.4	0	1.4	0	1.38	-0.02
4-10 chevaux	5.7	6	+0.3	5.8	-0.2	5.2	-0.6	5.5	+0.3
11-20 chevaux	13	13.2	+0.2	13.1	-0.1	14.7	+1.6	14.8	+0.1
+ de 20 chevaux	37.2	31.5	-5.7	25.7	-5.8	26	+0.3	24	-2
Evolution globale	2.5	2.6	+0.1	2.4	-0.2	2.5	+0.1	2.1	-0.4

À ce stade de la démonstration, il s'agit d'observer de quelle façon évoluent, l'une par rapport à l'autre, les deux masses que constituent les chevaux et les contribuables. L'utilisation du nombre moyen de chevaux par contribuable (RCC) comme indice synthétique met en relief 2 situations générales :

1° Le RCC se maintient. L'équilibre chevaux/contribuables reste inchangé. Cet équilibre - si on compare l'évolution parallèle des deux masses (RCC brut) - n'est atteint que dans le 7^e arrondissement entre 1927 et 1933. En revanche, abordé sous l'angle des groupes de cavaleries, les phases d'équilibre sont plus nombreuses. Ainsi, dans le premier groupe de cavaleries, le 3^e arrondissement connaît un indice inchangé (1.4) de 1927 à 1939. L'équilibre du RCC signifie une utilisation harmonieuse du cheval : si le nombre des contribuables et des chevaux continue à décliner, le nombre moyen de chevaux par cavalerie reste stable. On peut également employer le terme d'équilibre lorsque les variations d'une séquence à l'autre sont minimales. C'est le cas du RCC brut entre 1927 et 1936 : la plus forte fluctuation au cours de cette période n'excède pas 0.2.

2° Le RCC diminue ou augmente. Ces variations sont la règle dès que l'on abandonne le niveau communal pour scruter la situation dans les arrondissements. Dans un sens comme dans l'autre, les fluctuations traduisent un déséquilibre au niveau de l'exploitation des cavaleries. Lorsque le RCC diminue, cela signifie que les effectifs équins régressent plus vite que ceux des contribuables. La base humaine, la masse des utilisateurs de la traction animale résiste alors même que l'utilité de cette traction n'est plus bien perçue. Concrètement, le cheval encore maintenu dans les entreprises perd du terrain face à la traction mécanique. Lorsque le RCC augmente, les effectifs des cavaleries sont plus importants, mais le nombre des utilisateurs diminue. Un RCC qui augmente témoigne d'un affaiblissement des liens entre l'homme et le cheval. L'observation de ces fluctuations peut être menée dans le cadre de la commune de Lyon et dans celui des arrondissements par le biais du RCC brut et par celui des divers groupes de cavaleries.

L'évolution du nombre moyen de chevaux par contribuable révèle une tendance assez hésitante jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale : tour à tour le rapport augmente (1927-1930 et 1933-1936) puis diminue (1930-1933 et 1936-1939). Pourtant, ces fluctuations n'étant que minimales, il est légitime de parler de stabilité. Jusqu'en 1936, le RCC brut lyonnais se situe autour de 2.5. La seule variation significative est celle de la dernière séquence (1936-1939) puisque le RCC passe de 2.5 à 2.1. Au niveau des arrondissements prédominent des évolutions assez différentes. Les rythmes ne sont pas les mêmes. Le déclin est particulièrement soutenu dans les I^{er}, II^e et III^e arrondissements, modéré dans les IV^e et V^e. Le

solde est en revanche positif dans les 6^e et 7 arrondissements. Cette impression de stabilité jusqu'en 1936 est confirmée par la permanence de la position qu'occupent les arrondissements classés d'après l'importance de leur RCC. En effet, malgré l'évolution divergente des arrondissements et la succession des phases de hausse et de baisse, cette hiérarchie reste inchangée entre 1930 et 1936. Cette stabilité n'est altérée partiellement que sur les marges : de 1927 à 1930, les VI^e et VII^e arrondissements entament la première phase d'ascension dans la hiérarchie alors que le V^e jusqu'alors au 4^e rang s'installe définitivement à l'avant-dernière position. À l'autre extrémité de la période envisagée (séquence 1936-1939), les VI^e et VII^e poursuivent leur ascension aux 2^e et 3^e rangs tandis que les II^e et III^e arrondissements descendent respectivement à la 4^e et 5^e places.

Pour terminer ce tour d'horizon, un constat s'impose : il n'existe pas en dehors du VII^e arrondissement d'équilibre au-delà de 1936. Les I^{er}, II^e et III^e enregistrent un repli de leur RCC supérieur à 25%. Même le VI^e arrondissement, qui termine en 1939 à 2,3 chevaux par contribuable, se situe sur une pente descendante depuis 1933. Dans le VII^e, le RCC reste équilibré. Cet équilibre s'est organisé sur deux paliers : de 1927 à 1933 le RCC s'établissait autour de 2,1 puis à 2,4 à partir de 1936. Cet arrondissement n'est pas marginal puisqu'il concentre plus du quart des effectifs équins et presque le tiers des contribuables en 1927. En 1939, le poids du VII^e s'est encore accru : 35.7% des chevaux lyonnais y sont recensés ainsi que 30.5% des contribuables.

Il reste à observer l'évolution du RCC des divers groupes de cavaleries tant au niveau communal qu'au niveau des arrondissements. Au niveau communal, les cavaleries de 1 à 3 chevaux restent remarquablement stables d'un bout à l'autre de la période étudiée. Le RCC du premier groupe s'établit en effet à 1.4 chevaux entre 1927 et 1939. Parallèlement, les effectifs exploités dans ces cavaleries sont passés de 1096 à 321 existences au cours de la même période. La permanence de l'équilibre s'explique par un déclin dans les mêmes proportions du nombre des contribuables (779 à 231). L'évolution du 2^e groupe est marquée par une évolution irrégulière: de 1927 à 1939, alternent les phases de hausse et de baisse. Le RCC atteint son point culminant en 1930 avec une moyenne de 6 chevaux par contribuable. Il décline ensuite jusqu'en 1936 à 5.2 puis remonte à 5.5 en 1939. Par rapport à 1927, la chute est donc assez faible. Enfin, pour chacun des deux derniers groupes de cavalerie, on distingue une évolution spécifique. Le 3^e groupe connaît un accroissement de son RCC tout au long de la période. Cet accroissement s'est effectué en deux phases : autour de 13 jusqu'en 1933 puis à 14.7 / 14.8 dès 1936. Le nombre des cavaleries du groupe diminue, passant de 22 à 5 entre 1927 et 1939, mais le nombre moyen des chevaux que l'on y trouve augmente. Le dernier groupe de cavaleries enregistre une évolution inverse : son RCC décline inexorablement au cours de la période 1927-1939, passant de 37.2 à 24. Ce déclin se retrouve dans tous les arrondissements à l'exception du VII^e qui enregistre une croissance jusqu'en 1936.

Dans les arrondissements, on découvre naturellement une plus grande diversité. En 1927, il existe trois groupes d'arrondissements : les I^{er} et II^e où le RCC atteint 1.5, les III^e, V^e et VI^e à 1.4 et enfin les IV^e et VII^e à 1.3. L'écart qui les sépare est relativement peu important. Jusqu'en 1936, ces RCC continuent à évoluer soit à la hausse soit à la baisse mais en aucun cas ces variations n'excèdent 0,1. Ce n'est qu'entre 1936 et 1939 que les écarts s'accroissent : le I^{er} arrondissement à 1,6 depuis 1930 contraste avec les IV^e et V^e qui atteignent 1.1 soit un écart de 0.5. Dans ces deux arrondissements, les cavaleries du 1^{er} groupe sont donc quasiment composées d'un cheval unique. Comme pour le 1^{er} groupe, on distingue dans les arrondissements un certain nombre d'évolutions divergentes : la tendance générale est à la baisse entre 1927 et 1939. En effet, cinq arrondissements enregistrent un déclin de leur RCC dans des proportions comprises entre 0.2 et 1. Deux ensembles se dessinent : le I^{er} et le II^e arrondissements connaissent une croissance parfois assez importante jusqu'en 1933, à laquelle succède un déclin non moins vigoureux. Le III^e connaît une évolution similaire mais avec un déclin plus précoce ; les V^e, VI^e et VII^e déclinent jusqu'en 1936 puis leur RCC progresse dans

des proportions importantes au cours de la dernière séquence (1936-1939)²⁰⁶. La faiblesse numérique des deux derniers groupes ne permet pas de les étudier dans le cadre de l'arrondissement.

D - Synthèse générale sur l'évolution numérique de la cavalerie de 1880 à la veille de la Seconde guerre mondiale

Au terme de ce chapitre, il est possible de dresser un premier bilan synthétique de recherche sur l'évolution du cheptel équin à Lyon de 1880 à 1939. Les points suivants peuvent être retenus :

1° le cheptel a été compté en permanence à des fins différentes par des administrations diverses mais jamais en totalité. Cela explique la difficulté que l'on éprouve à déterminer son importance numérique. Cette incertitude était aussi celle des contemporains, comme en témoigne au début du siècle l'incapacité des autorités municipales à cerner l'importance de la cavalerie lyonnaise. S'ajoute à cela, la mauvaise conservation d'ensemble des documents fiscaux et administratifs relatifs à la taxation du cheptel urbain. À quelques exceptions près, ils ne balisent jamais en totalité la période étudiée. L'analyse du cheptel équin n'a pu être réalisée qu'à travers des sources fragmentées de nature diverse qu'il a fallu raccorder et pondérer. Aussi, les données proposées et surtout les évolutions suggérées jusqu'en 1927 ne sont au mieux que des ordres de grandeur ;

2° l'étude des cavaleries exploitées à Lyon montre une grande diversité de situations. Jusqu'à la Grande Guerre, on perçoit avec une plus ou moins grande netteté trois types de cheptel dont l'évolution diverge. Nos sources distinguent d'abord les chevaux de maître qui déclinent dès le début des années 80. Cette évolution est liée à l'externalisation de la fonction de trait, choix effectué par les classes aisées. La raréfaction du cheptel de luxe s'accompagne d'une augmentation corrélative du nombre d'attelages de grande remise. L'essentiel de ce cheptel a disparu à la veille de 1914. Le déclin des effectifs a été à la fois plus précoce et plus puissant dans le centre ville qu'ailleurs. Le deuxième type de cheptel, les chevaux de demi-taxe des contributions directes, les chevaux de labeur, constituent les 2/3 du cheptel taxé. Leurs effectifs progressent au long des années 80 et déclinent au cours de la décennie suivante. Les rythmes du déclin diffèrent d'un arrondissement à l'autre : les arrondissements du centre ville, les I^{er} et II^e perdent plus vite et davantage de chevaux que les autres. Cette chronologie décalée par rapport au cheval de luxe montre le temps de latence qu'il a fallu pour que la gestion externalisée du cheptel de labeur suive le mouvement enclenché par les attelages de maître. La Croix-Rousse se démarque de cette évolution en étoffant son cheptel tout au long de la période. C'est le signe que la cavalerie du plateau entretient davantage de relations avec l'espace rural tout proche qu'avec le reste de la ville. Enfin un troisième type de cheptel, qui englobe les précédents et ceux qui ne sont pas comptabilisés par les contributions et qui résulte des données statistiques récoltées chaque année par l'armée (application de la loi du 3 juillet 1877) progresse jusqu'à la Première Guerre mondiale. Il s'agit d'une cavalerie attelée à des voitures non taxées, gérée par les loueurs de chevaux ou de voitures et intégrée dans la dynamique de l'externalisation de la fonction de trait. Son rythme de croissance reflète l'activité de la ville : elle progresse et se rétracte selon la conjoncture économique. Il n'existe pas encore d'alternative réelle à la force musculaire du cheval. À cet égard, le camion automobile n'exerce pas de pression significative sur le cheptel avant 1914. Son emploi reste pour l'essentiel cantonné aux transports interurbains.

3° La période de l'entre-deux-guerres marque l'éviction du cheptel équin hors de l'espace urbain. Entre 1920/21 et 1939 l'effondrement est spectaculaire. Il correspond à la disparition des deux tiers du cheptel exploité à Lyon. L'évolution n'a pourtant rien d'uniforme. Nos

²⁰⁶ Le IV^e arrondissement n'a pas été pris en compte car ses cavaleries du 2^e groupe trop peu nombreuses ne peuvent faire l'objet d'une analyse.

sources montrent une stabilité et probablement une croissance du cheptel jusqu'en 1927. En dépit des apparences, c'est l'époque où les entreprises exploitent de la manière la plus rationnelle la diversité des forces de traction disponibles. Elles savent judicieusement cumuler les avantages respectifs de la traction mécanique et de la traction hippomobile. Cette tendance déjà décelée avant 1914 se prolonge et s'amplifie au lendemain de la guerre. Puis, assez brusquement avec les années 30, l'équilibre qui prévalait est rompu au détriment du cheptel. L'utilisation du cheptel est-elle devenue moins intéressante ? La réponse est sans doute négative et c'est plutôt l'environnement général qui rend difficile le maintien de la traction animale en ville. Il n'est pas impossible que le remplacement d'une génération de chefs d'entreprise par une autre, moins attachée à la traction hippomobile, et donc moins sensible à ses avantages qu'à ses inconvénients, ait précipité le mouvement.

4° Entre 1927 et 1939, après la stabilité relative des années 20, le cheptel perd 76.4% de ses effectifs. De 1927 à 1933, le reflux de la présence animale est à la fois simultané et d'importance comparable dans tous les secteurs de la ville. Au cours de la séquence suivante des différences apparaissent. Certains secteurs de la ville résistent mieux à la rétraction de leurs effectifs. C'est le cas des I^{er}, VI^e et VII^e arrondissements. On constate aussi que l'exploitation du cheptel équin dans les différents groupes de cavaleries varie d'un arrondissement à l'autre. Les I^{er} et II^e arrondissements exploitent de grandes cavaleries. C'est un trait dominant qui les caractérise d'un bout à l'autre de la période de référence. C'est une situation similaire qui prévaut dans le III^e jusqu'en 1933. À l'inverse, le IV^e est essentiellement composé de cavaleries du premier groupe. Les VI^e et VII^e arrondissements exploitent quant à eux une majorité de cavaleries du 1^{er} groupe, sans exclure la présence des autres types de cavaleries. En 1939, le VII^e est le seul arrondissement à posséder encore la totalité des groupes de cavalerie. Enfin, le V^e exploite comme les deux précédents une forte proportion de cavaleries du 1^{er} groupe où dominent les chevaux uniques. Les 2^e et 3^e groupes occupent tour à tour une place supérieure à la moyenne communale, le 3^e groupe jusqu'en 1933 et le 2^e en 1939.

5° La localisation du cheptel équin en ville, la répartition des effectifs dans les différents arrondissements montrent qu'il existe des espaces chevalins et des zones réfractaires ou qui le sont devenues. Les soixante ans de la période 1880-1939 révèlent un certain nombre d'aspects. En premier lieu, la rive gauche du Rhône totalise à toutes les époques la majeure partie de la cavalerie municipale. Le VII^e arrondissement, et avant sa création la zone sud du III^e (la perception de la Guillotière B), constitue depuis le départ l'espace urbain le plus favorable au cheval. Il concentre à toutes les époques entre le quart et le tiers des effectifs. Il regroupe aussi la majeure partie des contribuables assujettis aux contributions et à la taxe municipale sur les chevaux. C'est par ailleurs le seul secteur de la ville à conserver jusqu'au bout un éventail complet de tous les groupes de cavaleries. À l'opposé, les quartiers du centre ville, les perceptions de Perrache, l'Hôtel-Dieu et Bourse sont celles qui ont abandonné l'exploitation du cheval dès que cela a été possible.

6° L'observation des contribuables entre 1927 et 1939 permet de dégager quelques traits intéressants. En premier lieu, l'exploitation du cheval est majoritairement le fait de contribuables qui déclarent des cavaleries du 1^{er} groupe. Le poids spécifique de ces contribuables s'accroît tout au long de la période de référence : 85% du total en 1927 et 88% en 1939. En second lieu, le phénomène de contraction du nombre des contribuables qui correspond à la disparition de 71.3% d'entre eux entre 1927 et 1939, n'altère pas fondamentalement leur répartition à l'intérieur des différents arrondissements. Seuls les II^e et III^e arrondissements enregistrent un accroissement de 1.8% du nombre de leurs contribuables. Une observation similaire peut être faite quant à leur répartition à l'intérieur des différents groupes de cavaleries, si l'on excepte la poussée, somme toute modeste, des cavaleries du premier groupe. Le RCC montre des changements un peu plus nets. Si le nombre moyen de chevaux par contribuable reste stable dans les deux premiers groupes de cavaleries, il

progresses assez sensiblement dans le 3^e groupe et décline dans le 4^e groupe. Il faut retenir, pour conclure sur ce point, une rétraction régulière et d'intensité proportionnellement comparable des utilisateurs du cheval dans tous les secteurs de la ville. Ils déclinent cependant un peu moins que les effectifs équins. Le phénomène est donc général.

CHAPITRE II LA ROTATION DU CHEPTEL ÉQUIN EN MILIEU URBAIN

La rotation du cheptel équin est inhérente à son usure. Au cours de son exploitation, la force musculaire du cheval se dégrade puisqu'il s'agit d'un moteur vivant. Cette dégradation se traduit à terme par un changement de propriétaire et par un autre mode d'exploitation. La fonction de trait subsiste - c'est d'ailleurs le principal argument de revente – mais à un niveau d'exigence moindre.

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, la rotation du cheptel est en grande partie engendrée par deux opérations liées de façon étroite : par la remonte le cheptel neuf entre en ville ; par la réforme le cheptel en service est soit recyclé dans l'espace urbain ou dans l'espace rural, soit envoyé à la boucherie ou au clos d'équarrissage. Les chevaux sont introduits en ville par les marchands dont c'est le métier et par l'achat direct dans les pays d'élevage par les utilisateurs eux-mêmes. Le système des missions d'achat dans les pays producteurs n'était selon toute vraisemblance pratiquée que par l'OTL et certaines grosses maisons de transport. La réforme engendrait aussi un vaste mouvement de mutations qui par paliers successifs touchait une multitude de cavaleries urbaines : on aborde de la sorte le marché de l'occasion, celui du cheval de seconde ou de troisième main.

Section I – Les professionnels de la rotation du cheptel : les marchands de chevaux

L'absence d'un pays producteur de chevaux à proximité de Lyon et d'une façon plus générale l'absence d'une civilisation chevaline rendaient indispensables le recours à des intermédiaires pour l'approvisionnement de la ville.

Il n'existe pas un seul type de marchands de chevaux. Cette diversité s'explique si l'on sait que le négoce des chevaux constitue une activité très souple qui autorise toutes les nuances, tous les degrés d'engagement professionnel : cela va du petit trafic de voisinage à la solide maison sérieuse et honorablement connue. On comprend pourquoi la diversité des profils cache ici plus qu'ailleurs le pire et le meilleur. En regardant de plus près cette profession, on découvre la présence d'une hiérarchie assez stricte qui tempère la fluidité apparente de l'ensemble. Au cours des quelque soixante ans qui s'écoulaient de 1880 à la Seconde Guerre mondiale, des dizaines de marchands se succèdent sur la place de Lyon. Certains se maintiennent tout au long de la période de référence, d'autres au contraire ne font que passer ou émerger juste un moment de l'anonymat. Si l'on prend comme référence l'ancienneté, seul gage de respectabilité indiscutable, la clientèle, l'aire d'approvisionnement et la nature des activités, on peut distinguer trois types de marchands : ceux qui sont à la tête de grandes maisons, ceux que l'on peut qualifier d'artisans du négoce de chevaux, et enfin les marchands occasionnels.

I - Les grandes maisons : la respectabilité des messieurs à cravate

Les grandes maisons constituent en quelque sorte la partie la plus visible de la profession. Elles représentent un club restreint de négociants ayant pignon sur rue. Ces grandes maisons se distinguent des autres par un certain nombre de traits spécifiques.

On note d'abord l'honorabilité qui s'appuie sur une ancienneté de bon aloi. La respectabilité se retrouve jusque dans la mise de ces professionnels du cheval : point de blouse ni de bâton mais cravate de rigueur et montre au gousset²⁰⁷. On est là assurément loin des clichés dominants qui dépeignent les marchands de chevaux comme des individus capables de placer au meilleur prix n'importe quelle marchandise tarée. Certes, la lecture attentive des affaires portées en justice atteste l'existence de dérapages, mais l'annulation d'une vente pour dol - car il est rarement question de vices rédhibitoires - entame le crédit d'un marchand. Une

²⁰⁷ Entretien Raoul Bernard, 26/09/1984 : «Des gens comme mon père et mon grand-père [étaient] des messieurs en cravate qui se déplaçaient sur les foires et les marchés souvent les mains dans les poches juste pour voir un peu de monde»

seule mauvaise affaire portée sur la place publique était susceptible de provoquer la ruine d'un fonds de commerce. Dans les transactions chevalines, la confiance jouait un rôle-clé, le seul vraiment déterminant.

Le second trait distinctif des grosses maisons réside dans leur capacité à approvisionner le marché lyonnais à partir d'animaux directement importés des pays d'élevage. C'est cette capacité à organiser les flux entre les zones d'élevage et le marché qui permet de déterminer l'assise et la solidité commerciales d'une maison. Entre 1880 et la Grande Guerre, on ne recense guère plus d'une dizaine de gros marchands de chevaux, et tous n'ont pas exercé leur activité de façon simultanée. Par ailleurs, il existe au cours de ce gros tiers de siècle une mobilité interne à la profession : certains fonds disparaissent avec la mort de leurs propriétaires tandis que d'autres encore modestes en début de période prennent de l'assurance et du poids. En répertoriant systématiquement l'arrivée des convois de chevaux annoncés par voie de presse et en exploitant les différents annuaires, il est possible de distinguer les maisons les plus importantes. Cinq sondages ont été effectués dans le *Progrès de Lyon* en couvrant la période 1881- 1910. Le premier de juillet 1881 au 31 décembre 1882, le second de janvier 1891 au 31 décembre 1892; le troisième de janvier 1899 au 31 décembre 1900. Les deux derniers sondages couvrent respectivement les années 1905 et 1910. Ils se distinguent des autres par l'absence de toute annonce émanant des marchands. En revanche, si l'arrivée des convois n'est plus signalée, les annonces des particuliers, jusqu'alors pratiquement inexistantes, prennent le relais. Quelques sondages dans d'autres quotidiens comme le *Salut Public* ont été réalisés pour l'année 1890 par exemple. C'est à partir de 1901 que cesse toute publicité sur les arrivages de chevaux. L'extinction de cette source ne permet plus d'établir au-delà de 1900, de hiérarchie entre les grandes maisons. Il s'agit toutefois d'un moindre mal puisqu'à cette date, la situation commence à se figer : les grands marchands de chevaux en activité depuis les années 1880 cessent d'exercer et leurs fonds de commerce ne sont pas repris. Ainsi dès 1907, Nathan se retire et Bénier, le plus grand professionnel de la place, lui emboîte le pas quelques années plus tard en 1911. C'est le signe d'un changement du marché qui, sans se rétracter pour tous les types de chevaux, connaît néanmoins quelques tensions. De 1880 à 1914, on ne compte que huit marchands ayant pratiqué de façon régulière le commerce national et international des chevaux. Seules les activités de quatre d'entre eux couvrent la presque totalité de la période : Bénier & Delangle, Nathan, Carbonel et Bernard. Chaque maison a ses spécificités, ses pratiques commerciales et ses aires d'approvisionnement. Il en résulte naturellement une diversité des enseignes. L'analyse de quelques maisons, telle qu'elle est rendue possible par les sources fiscales, notariales ou les enquêtes orales, peut permettre une approche du négoce des chevaux.

Une maison, par l'importance des transactions qu'elle réalise, éclipse les autres. Il s'agit de la « maison Rémy Mortier ». Rémy Mortier est le représentant à Lyon de Ferdinand Delangle, Le public le sait sans doute mais sans y attacher une véritable importance. L'usage commercial a imposé Mortier comme si l'affaire lui appartenait, mais le fonds de commerce est inscrit au nom du négociant de Lille ; quoi qu'il en soit, François dit Dominique Mortier vend des chevaux de camion 7, rue Cavenne où il dispose de belles écuries. Sa réputation n'est plus à faire et les acheteurs n'hésitent pas à venir de Limonest ou de Givors pour lui acheter les gros chevaux belges, les traits du Nord ou les Ardennais qui font sa réputation. Mortier vendant à la commission des chevaux que le lillois Delangle sait choisir avec soin.

François Mortier est né en 1833 à Villeurbanne. On ne sait rien de lui avant son premier mariage en 1862 à l'âge de 30 ans. Le contrat de mariage stipule que la future, Victorine Delorme, apporte quelques biens mobiliers estimés à 1000 francs, le futur est dépourvu d'avoirs. En 1863, François Mortier entre au service de Ferdinand Delangle comme en atteste

le registre qui conserve les comptes entre le marchand lillois et son représentant²⁰⁸. Cette collaboration dure près d'un quart de siècle jusqu'au 23 mai 1887, date du décès de Mortier²⁰⁹. Cette relation est incontestablement un succès : en janvier 1872, au décès de son épouse, le couple qui a deux enfants vit dans une relative aisance : le mobilier du ménage s'élève à plus de 2000 francs. Les créances qui dépassent 32 000 francs suggèrent, en l'absence de tout héritage mentionné dans la succession, que Delangle accepte sans doute des délais de paiements, ce qui permet à François Mortier de placer les chevaux qui viennent de Lille sans mobiliser de fonds propres. L'entente des deux partenaires, les qualités de vendeur de Mortier, la qualité des chevaux expédiés et la confiance mutuelle expliquent le succès de l'entreprise.

Au décès de sa première femme, sans même respecter un temps de latence, contraint par l'existence de deux jeunes enfants, une fille et un garçon, Mortier se remarie aussitôt avec une dauphinoise de Villefontaine (Isère), Henriette Arnaud, fille d'agriculteurs. Le contrat de mariage daté du 24 février 1872 note un apport personnel de François Mortier, hors succession de sa première épouse, de 4 095 francs. Cette somme correspond à l'argent gagné depuis le décès de Victorine Delorme. Sa seconde femme apporte une dot de 6 500 francs dont 4 500 en numéraire. Cette nouvelle union fonde définitivement l'assise de François Mortier. Les années 1870 sont marquées par l'acquisition de toute une série de biens immobiliers. En 1874, 1877 et 1879, il achète successivement un immeuble, rue Montesquieu N°18 et 20, à l'angle de la rue de Béarn ; un terrain à bâtir angle rue Béarn et Montesquieu, terrain qu'il achète comptant pour la somme de 5800 francs ; enfin, en juin 1879, il se porte acquéreur d'un tènement d'immeubles de 500 m² situé rue Cavenne N° 5, 7 et 9, payé 18 000 francs. Les constructions existantes, bâtiments, hangar ou terrain sont loués. L'enregistrement note 5 400 francs de loyer et calcule au « denier vingt » un capital de 108 000 francs²¹⁰.

Mortier, homme de confiance de Ferdinand Delangle, lui loue les écuries de la rue Cavenne pour la somme de 2800 francs par an. Sa fonction consiste à réceptionner les convois qui se succèdent toute l'année hormis un petit étiage hivernal. Il se charge de l'entretien des chevaux. En juin 1887, le négociant de Lille doit plus de 6 000 francs à la succession Mortier pour frais de nourriture des chevaux ou ferrage de ceux-ci car ils étaient fréquemment déferrés pour le voyage en train. Son activité essentielle consistait à placer les arrivages auprès de la clientèle du fonds de commerce inscrit au nom de Ferdinand Delangle. En 1887, le commerce semble florissant : entre janvier et mai 1887, Ferdinand Delangle a expédié à Lyon pour plus de 40 000 francs de chevaux. Le dernier convoi reçu du vivant de François Mortier est présenté de la sorte :

« La Maison Mortier, marchand de chevaux, rue Cavenne 7, Guillotière prévient messieurs les amateurs qu'il recevra samedi 16 courant un superbe convoi de gros chevaux camionneurs et limoniers venant des Ardennes et du Boulonnais »²¹¹.

Compte tenu de l'étiage des deux premiers mois, on perçoit mieux l'importance de l'activité. Un très beau cheval de camion de 6 ans, rendu sur place tout frais de transport payés vaut environ 700 francs et son prix de vente 150 à 200 francs de plus soit 850 à 900 francs. Il s'agit de l'estimation moyenne d'une série de successions rapprochées entre 1886 et 1887, y compris celle d'un marchand de chevaux dont il sera question ci-après. Sur la base de 40 000, cela représente l'expédition d'une soixantaine de chevaux soit 5 wagons d'une douzaine de chevaux. Les deux derniers paiements, effectués par le défunt le 23 mars et le 16

²⁰⁸ 1^{er} juin 1887, minute de Me Henri RAVIER, notaire à Lyon, non encore versé aux Archives départementales du Rhône, Jean-Luc Reyjal, Alexandre Thurel, Caroline Courtiade, notaires associés, 1, rue Montebello, 69003 Lyon, successeurs.

²⁰⁹ Arch. mun. Lyon, MI 09 0955, actes de décès, acte N° 921.

²¹⁰ Arch. dép. Rhône, 443 Q 22, déclarations de mutation par décès.

²¹¹ *Le Salut public*, 15 avril 1887.

avril 1887, s'élèvent à 10 000 francs chacun soit 20 000 francs en tout. Au jour de son décès, il doit encore 14 000 francs à Delangle.

Les effets de commerce comme les billets à ordre constituent l'essentiel des créances, si l'on excepte une hypothèque garantissant une créance de 5900 francs sur un voiturier de Givors. Les créances sur 24 clients totalisant plus de 33000 francs, 13 portent sur des sommes inférieures à 600 francs et 11 sur des sommes supérieures à 1000 francs. Deux gros clients totalisent le tiers de l'encours. Les billets en caisse au moment du décès de François Mortier sont tous exigibles en juin et juillet sauf trois dont les échéances s'étirent d'août à la mi-octobre. Les créances engrangées au moyen de ces billets à ordre sont davantage une facilité de paiement accordée aux clients qu'un crédit. On peut se demander si Mortier n'était pas contraint par une limite située autour de 30 000 francs : en 1872 lors du décès de sa première femme, le montant des créances sur ses clients était déjà du même ordre.

En juin 1887, lors du décès de Rémy Mortier, Delangle confie la succursale à Rémy Thévenon, puis il s'associe à Bénier. Cette association dure plus de vingt ans et leurs activités se maintiennent à un niveau élevé. Les négociants de la rue Cavenne reçoivent en effet, tout au long des trois premiers sondages (1881-1882; 1891-1892; 1899-1900), un nombre de convois supérieur à la totalité de ceux que reçoivent les autres marchands de la ville. En 1882, Mortier fait venir 10 convois de chevaux de trait des Ardennes et du Boulonnais alors que les autres n'en totalisent que 6. Dix ans plus tard, les successeurs de Mortier comptent 9 convois à leur actif alors que Nathan et Carbonnel n'en alignent respectivement que 3 et 4. Même en 1899, bien que la ville soit submergée par les chevaux qu'abandonne l'OTL après l'électrification de son réseau, ils parviennent à importer 4 convois.

Mortier puis ses successeurs Bénier & Delangle sont les seuls grands marchands de la place à commercialiser presque exclusivement des chevaux de camionnage, de « gros chevaux camionneurs et limoniers venant des Ardennes et du Boulonnais ». L'annonce du convoi est toujours la même. Elle ne subit aucune modification au cours des trois premiers sondages qui couvrent la période 1880-1900. Nous n'avons pas retrouvé d'autres professionnels capables de vivre enfermés dans une telle spécialisation. Cela démontre de toute évidence la puissance exceptionnelle de cette maison. Entièrement consacrés au cheval de gros trait, les marchands de la rue Cavenne captent à eux seuls une part non négligeable du marché.

Autre maison, autre profil. Avec la maison Carbonel, on change d'univers, ce n'est plus de chevaux de camions qu'il s'agit mais d'attelages de qualité. Benjamin Carbonel vend des chevaux de demi-sang, des carrossiers qui sont attelés à des voitures de maître. Son fonds de commerce 11, rue Sébastien Gryphe est avenant. Passé la porte cochère, la cour dessert divers locaux destinés au commerce des chevaux : l'élément central est une grande écurie qui héberge une vingtaine d'animaux et qui peut sans doute en recevoir davantage ; elle est surmontée d'un fenil contenant 44 000 kg de paille et de foin. Sur la cour donnent également une sellerie et un hangar où est remise plus d'une demi-douzaine de voitures hippomobiles dont un omnibus. Au rez-de-chaussée du N°11, Carbonnel loue diverses pièces pour les garçons d'écurie et un bureau. Meublé avec soin, il permet d'accueillir les visiteurs : un bureau avec un corps de bibliothèque et un bureau en cerisier organisent l'espace. Trois fauteuils permettent aux clients de prendre place. Sur les murs, différents tableaux représentant des scènes de course apportent une note de circonstance. Une petite glace et un marbre figurant un gladiateur mourant complètent le décor d'une touche un peu plus intime et classique²¹². La seule existence de ce bureau renseigne sur la clientèle et sur les animaux qui font l'objet des transactions. Tout l'art du vendeur consiste à appareiller le ou les chevaux à leur futur propriétaire et cet impératif est encore plus absolu s'il s'agit d'un cheval de selle. En déclinant les caractéristiques d'un attelage ou d'un cheval, le client dresse d'abord son propre portrait et la qualité essentielle du vendeur est d'en trouver le pendant dans le règne

²¹² Arch. dép. Rhône, 3^E 14623, minute de Me Verrier notaire à Lyon, 22 février 1894.

animal. Écouter avant de proposer les animaux en exposition, tenir compte des goûts, de la mode et des préjugés que véhicule le client requiert un bureau, lieu d'observation et de décryptage. Si Benjamin Carbonel s'est progressivement fait un nom dans le négoce des chevaux de luxe, c'est qu'il est capable de mettre en relation ses connaissances du cheval, et les exigences relativement élevées de clients qui connaissent les chevaux et les conçoivent presque comme un prolongement d'eux-mêmes sur la chaussée.

Benjamin Carbonel est né à Manosque (Basses-Alpes) le 22 janvier 1829. Il est issu d'une famille aisée. Le père, présenté comme aubergiste en 1855, lors du mariage de Benjamin, est surtout entrepreneur de transport. Il exploite à Marseille avec son fils Auguste une entreprise de transport, la société Carbonel père & fils, dont le capital dépasse les 100 000 francs. La famille possède des biens immobiliers à Manosque. En 1878, au décès de leurs parents, Benjamin et ses cinq frères et sœurs reçoivent chacun un héritage de plus de 70 000 francs, composé d'obligations de la ville de Marseille, de Paris, des biens immobiliers et de numéraire. Bienvenu Joseph Benjamin Carbonel, remplacé de la classe 49, se marie à Lyon en 1855, à l'âge de 26 ans avec une fille de la Guillotière, Julie Nancy Gonin, de six ans sa cadette, issue d'une famille de la bourgeoisie locale²¹³. Trois enfants naissent de cette union : Jules Claude, Joseph Honoré et Marie Madeleine, mineure en 1894 lors du décès de son père. Les sources ne permettent pas de saisir les circonstances qui installent ce Manosquin à Lyon dans les premières années du Second empire au lieu de Marseille où semblent s'épanouir les activités familiales. Quoi qu'il en soit, son état-civil révèle qu'il est déjà dans le commerce des chevaux. Il n'y a pas de documents qui permettent vraiment de dire comment il organise son négoce : fait-il des achats à Paris auprès d'autres marchands de chevaux ou au contraire se déplace-t-il à l'étranger, en Allemagne, aux Pays-Bas ou au Danemark ? Quelques indices le laissent penser : en 1894, ses deux fils sont comme lui négociants en chevaux. C'est beaucoup de monde pour une simple officine de revente. Par ailleurs la succession comporte des frais de voyage établis au nom de l'un des fils. Compte tenu du volume traité, de la plus-value possible sur les chevaux vendus, les déplacements à l'étranger ou des contacts étroits avec des courtiers dans les pays d'élevage apparaissent très plausibles. À la même époque, les Bernard sont dans cette logique, allant au Royaume-Uni (Angleterre et Irlande) pour choisir des chevaux de selle et d'attelage.

Il propose des carrossiers de belle origine. À la mi-février 1894, il commercialise une demi-douzaine de chevaux allemands estimés entre 500 et 1000 francs, dix juments et chevaux hollandais parmi lesquels deux juments et deux chevaux appareillés vendus 2200 francs la paire. L'ensemble est complété par un cheval anglais hors d'âge, de toute évidence un cheval de reprise, un cheval normand et un percheron. Il s'agit d'animaux neufs, presque tous âgés de 5 ou 6 ans²¹⁴. Ces animaux ne sont pas immédiatement commercialisables puisqu'un cheval de demi-sang n'est vraiment apte au service qu'à partir de 7 ans. Carbonnel, accepte une immobilisation de capital parce qu'il ajoute une valeur ajoutée considérable en proposant des chevaux acclimatés et dressés.

Le cheptel expertisé rue Sébastien Gryphe représente un capital de 18 000 francs. Benjamin Carbonel met également à profit, pour les besoins de son commerce, une propriété située à Monplaisir, route d'Heyrieux, aux portes de la ville. Cette petite exploitation de 5 ha compte une écurie « située à l'extrémité de la propriété côté du jardin potager, stalles avec crèches, mangeoires et agencements d'écurie faisant partie du matériel de Lyon ». Cette exploitation que les Carbonel nomment la propriété de Parilly est une annexe indispensable au commerce des chevaux. Carbonel peut en effet placer les chevaux dans un contexte moins

²¹³ Arch. mun. Lyon 2 MI 765 acte N°13, 10 janvier 1855.

²¹⁴ Table des tableaux, chapitre II, tableau N°1 Chevaux proposés à la vente par Benjamin Carbonel à la mi-février 1894.

austère que la grande écurie collective, les séances de dressage pour les animaux les plus difficiles s’y déroulent dans un environnement moins stressant que le plein monde urbain, les animaux peuvent être mis au vert, s’acclimater à leur nouveau lieu de vie. C’est cette annexe qui explique l’importation de chevaux de moins de cinq ans. Enfin, elle rend possible des arrivages plus nombreux puisqu’ils ne sont pas limités par la contenance de l’écurie de la rue Sébastien Gryphe.

L’inventaire après décès de la succession de Benjamin Carbonel met en avant l’une des spécificités du fonds de commerce : la préparation minutieuse des chevaux mis en vente. Sur les sept véhicules hippomobiles répertoriés dans la remise, cinq sont directement destinés au dressage des chevaux :

- 1 squelette de voiture à quatre roues ;
- 2 tilburys de dressage ;
- 1 voiture phaéton de dressage ;
- 1 break de dressage.

Contrairement aux régions d’élevage ou de traditions chevalines qui possèdent leurs écoles de dressage et de menage, écoles qui sont à l’honneur chaque année au concours hippique, cours du Midi, comme celles de la Loire, de Saône-et-Loire, de la Nièvre, de l’Allier, pour n’en citer que quelques-unes, Lyon en est presque dépourvu. Il existe bien depuis 1894 l’école lyonnaise d’équitation et quelques dresseurs, vendeurs de chevaux à l’occasion, personnalités parfois distinguées, mais pas d’institutions incontestables. C’est dans des lacunes de ce type que se lisent vraiment les rapports sentimentaux et affectifs qu’une communauté entretient avec le cheval. Ce contexte local particulier donne un avantage de poids au professionnel qui vend le cheval et qui assure par une reprise des fondamentaux un produit à la portée de tous les conducteurs. Cette demande sociale peut être mise en parallèle avec la vogue croissante des voitures à deux roues susceptibles d’être menées par leur propriétaire. L’expertise des Carbonel est rassurante et la fourniture réussie d’un carrossier ou d’une paire appareillée fidélise la clientèle. C’est donc par cette valeur ajoutée que Benjamin Carbonel a pu asseoir sur des dizaines d’années la réputation de sa maison.

Ce segment est aussi celui d’autres marchands comme les Nathan. Adrien Nathan, longtemps l’unique marchand de chevaux du VI^e arrondissement, installé au 15 de l’avenue de Noailles (actuelle avenue Foch), se signale aussi par une activité soutenue et résolument ciblée sur le haut de gamme ²¹⁵. Pour ce dernier comme pour les frères Carbonel ou les Bernard, les années 1890 marquent la ligne de faite d’une activité que l’automobile n’est pas encore parvenue à troubler. Nathan approvisionne le marché lyonnais et sans doute le reste de la région en produits de qualité comme en témoignent quelques annonces parues dans le *Salut public* au début du mois de mars 1890 :

“Nathan recevra le 4 mars prochain un superbe convoi de carrossiers bien appareillés et belles juments postières percheronnes”²¹⁶.

Le surlendemain, une autre annonce dans le même journal apporte des précisions importantes:

“Nathan vient de recevoir 50 chevaux: danois, anglais, cobs irlandais, carrossiers bien appareillés et juments postières percheronnes”²¹⁷

Cette prédilection affichée pour le cheval de luxe ne se dément pas. Elle s’inscrit dans la durée. La maison Nathan et fils importe, d’un arrivage à l’autre, des animaux originaires des zones d’élevage les plus en vogue. Le cob irlandais semble son signe distinctif et sa spécialité. En 1891, 3 annonces de convois apportent des renseignements intéressants. Le 16 mai 1891,

²¹⁵ *Progrès illustré* 26/04/1896. Dans une publicité traitée sous forme de bande dessinée, la journée d’un riche rentier est retracée dans un environnement de luxe. Le héros achète un magnifique cob chez Nathan ; table des figures, chapitre II, figure N° 1 Nathan marchand de chevaux avenue de Noailles.

²¹⁶ *Salut public*, 2/03/1890.

²¹⁷ *Salut public*, 4/03/1890.

Nathan et fils reçoivent « un choix considérable de chevaux d'attelage et de selle en plein service »²¹⁹. Ce convoi est suivi d'un autre en octobre « 45 chevaux anglais, anglo-normands d'attelage et de selle, de cobs irlandais »²²⁰. Toujours en octobre, un troisième convoi de « chevaux bien appareillés de toutes provenances »²²¹. Fin août 1892, il signale l'arrivée d'un « superbe convoi de chevaux de selle et d'attelage anglais et anglo-normands »²²². Les Nathan vendent aussi des chevaux de trait des « juments postières percheronnes »,²²³ mais on sent bien que ces chevaux n'occupent qu'une place marginale dans les annonces. En dehors de toute information documentaire mais compte tenu de la multiplication des importations d'origines différentes, il est vraisemblable que les Nathan s'alimentent via des marchands spécialisés de Paris au moins pour une part de leurs achats.

Les Bernard occupent une position intermédiaire. Ils ont su rester hors de toute spécialisation sans que leur réputation n'en souffre. De tous ces négociants, les Bernard sont les mieux connus. Au début des années 80, ces Bourguignons, marchands de chevaux de père en fils, tentent avec succès l'aventure lyonnaise. Ils rachètent le fonds Guinet et s'installent au 39 de la rue Vaubecour près de la Place Perrache. Dans un premier temps, les deux frères conservent leurs attaches à Chalon-s/-Saône, au faubourg Saint-Côme. On les retrouve ensuite rue du commandant Faurax dans le VI^e arrondissement. Là, sur un terrain de 1800 m², ils édifient progressivement un complexe comprenant des écuries, des stalles louées et deux manèges. Dès les années 90, ils entrent de plain-pied dans le club restreint des grands marchands.

Les Bernard suivent un itinéraire à la fois similaire et différent. Les chevaux commercialisés par les frères Bernard sont assez comparables à ceux que propose Nathan et fils si l'on en juge par les annonces qui sont faites :

« Aujourd'hui, 6 courant, arrivage de plusieurs convois de chevaux Hollandais, Irlandais et Anglais achetés directement au Norfolk. Chevaux d'attelage et de selle. Juments percheronnes ».²²⁴ Fin avril 1890, une annonce avertit la clientèle de la vente de nouveaux chevaux: « Nouvel arrivage d'un convoi de chevaux irlandais et anglais provenant directement du Lincolnshire. Début de la vente lundi 28 courant »²²⁵.

Les Bernard se singularisent par leur volonté d'acheter leurs lots de chevaux dans les pays d'élevage. Les deux annonces précisent que les chevaux anglais ont été achetés directement sur place. L'origine géographique est nommément signalée. Il est difficile de n'y voir qu'une simple coquetterie. Cette démarche commerciale met en exergue une véritable appellation d'origine. Ces comtés ruraux aux sols fertiles et aux beaux pâturages, qui encadrent le golfe du Wash, garantissaient un élevage de qualité. Par ailleurs et surtout, l'achat dans le pays d'élevage rend plus transparente en l'écourtant la chaîne d'acquisition. De ce fait, le vendeur qui est aussi l'importateur peut s'engager personnellement sur des produits qu'il a lui-même sélectionnés. Cette pratique d'achat qui consistait à ne se fier qu'à son instinct et choisir les sujets les plus conformes aux besoins de sa clientèle évitait bien des déconvenues. Raoul Bernard, le petit-fils d'Alexis, l'un des frères Bernard, confirme ces déplacements à l'étranger y compris en Irlande où la maison achetait des cobs. Il va sans dire que les percherons qu'ils savaient choisir en Mayenne étaient aussi négociés chez les agriculteurs dans la région de Pré-en-Pail ou dans les foires du département. Ces chevaux sont devenus ultérieurement une spécialité de la maison lorsque à la fin des années 1890, le recentrage s'est fait sur les seuls chevaux de camion.

²¹⁹ PDL 16/5/1891.

²²⁰ PDL 14/10/1891.

²²¹ PDL 20/10/1891.

²²² PDL 20/08/1892.

²²³ PDL 20/10/1891.

²²⁴ *Salut public*, 7/03/1890.

²²⁵ *Salut public*, 26/04/1890.

Ils se distinguent également en poussant plus loin que d'autres marchands – notamment les Carbonel- la logique du cheval de luxe en proposant des prestations diverses en relation avec leur activité principale : « Au grand manège » sont dispensées « des leçons d'équitation, cours pour Dames et Messieurs. Leçons générales et particulières »²²⁶. En somme, ils vendent à la fois les chevaux de luxe, de « selle et d'attelage »²²⁷ et la façon de s'en servir.

Les autres maisons occupent chacune le terrain plus ou moins solidement selon les époques. Au début des années 80, C. Bloc au 267 de l'avenue de Saxe est à l'origine d'un fort courant d'importation. Il annonce ainsi début février 1881 l'arrivée à deux jours d'intervalle de 70 chevaux, ce qui en dit long sur ses capacités financières²²⁸. Level, un autre marchand dont les activités ne dépassent pas les années 80, suit le mouvement. Ce négociant de la Guillotière annonce deux convois en octobre et novembre 1881 de « juments percheronnes de premier choix et de bons et gros chevaux de Goudreau (Belgique) ».²²⁹ Laurent Coissard est un marchand solidement installé jusqu'à sa mort en janvier 1886. Au début des années 1880, il fait venir « de gros chevaux et bonne jument »²³⁰. La précision « qu'il arrivera mercredi avec un beau convoi » indique qu'il achète directement dans les pays d'élevage en s'appuyant sur un réseau de courtiers. Les achats au creux de l'hiver, alors que les animaux travaillent peu mais coûtent de l'argent aux éleveurs, est une pratique courante que l'on retrouve chez les Bernard. Les papiers de sa succession montrent qu'il n'hésite pas à recourir aux services de marchands parisiens comme Léon frères, boulevard Richard Lenoir, à qui il doit en janvier 1886 plus de 1200 francs pour achats de chevaux²³¹. Coissard est l'un des rares marchands pour lequel il existe des données chiffrées vraiment précises. Fin janvier 1886, pour régler sa succession, ses héritiers vendent les chevaux qui se trouvent dans son écurie :

« Vente aux enchères publiques par le ministère d'un commissaire-priseur à Lyon, avenue de Saxe 244, le dimanche 24 janvier 1886, à midi, de 17 bons chevaux, jeunes et en bon état dépendant de la succession de M. Laurent Coissard qui était marchand de chevaux à Lyon avenue de Saxe 244. Cette vente est poursuivie à la requête des héritiers »²³².

L'inventaire après décès donne une description assez précise de ce lot de chevaux :

Tableau A Inventaire après décès, succession de Laurent Coissard, janvier 1886			
Sexe	Robe et description	Age	Prix
Ch	Bai brun, pied gauche derrière blanc, tache au défaut de l'épaule gauche	15	100
Ch	Bai cerise, marqué en tête pied gauche devant et pied gauche derrière	4	500
J	Isabelle, chanfrein en tête	5	700
J	Gris bleu	6	700
J	Noir foncé	6	700
J	Pommelé blanc, crin noir	8	550
Ch	Bai brun, marqué légèrement en tête	6	500
Ch	Bai brun, chanfrein en tête, pied gauche derrière blanc	4	850
J	Blanche argentée	7	600
Ch	Pommelé vineux, tête blanche	5	1000
Ch	Bai brun foncé, étoile en tête	5	1100
Ch	Bai cerise, étoile en tête	6	900
Ch	Bai, quatre pieds blancs marqué sur la surface de l'œil gauche	4	900

²²⁶ *Progrès de Lyon* 30/10/1892.

²²⁷ *Progrès de Lyon* Ibidem.

²²⁸ *Progrès de Lyon*, 5/10/1881.

²²⁹ *Progrès de Lyon*, 16/10 et 17/11 1881.

²³⁰ *Progrès de Lyon*, 10/10/1882.

²³¹ Arch. dép. Rhône, 3^E 14 577, minute de Me Verrier notaire à Lyon, 13 janvier 1886, inventaire après décès.

²³² *Salut public*, 21 janvier 1886.

Ch	Bai, léger en crins	5	1100
Ch	Bai brun foncé, étoile en tête, marqué sur la couronne pied gauche	Agé	200
Ch	Alezan doré, étoile en tête	6	600
Ch	Noir rubicon, étoile en tête, nez chanfreiné	6	700
Total			11 700

La source est intéressante à plus d'un titre. D'abord elle confirme qu'un marchand ayant pignon sur rue est tenu de proposer en permanence un certain nombre de chevaux à la clientèle. Comme le temps de latence est relativement long entre le transfert d'un lot de chevaux des régions d'élevage vers le fonds de commerce et comme les frais de transport ne sont pas négligeables, les arrivages ne peuvent se résumer à quelques existences. Cette nécessité est, d'un point de vue comptable, un des paramètres que le marchand doit savoir gérer. Le cheval en attente d'être vendu n'est pas non plus un capital simplement immobilisé. Outre la perte de l'animal par maladie ou par accident, éventualité qu'il faut prendre en compte, le cheval consomme quotidiennement une ration d'entretien. Ensuite, l'annonce signale des animaux jeunes, il s'agit bien de chevaux neufs et non pas de chevaux de seconde main. À 700 ou 800 francs par tête, tous frais de transports compris, l'immobilisation de capital, près de 12 000 francs n'est pas négligeable.

Les données relatives à Laurent Coissard sont intéressantes lorsqu'elles sont croisées avec celles disponibles pour Benjamin Carbonel bien que les deux marchands ne soient pas tout à fait contemporains. Alors que ce dernier reçoit sa clientèle bourgeoise dans un petit salon où la conversation permet de cerner la demande du ou des acheteurs, Laurent Coissard négocie, fait le tour de l'écurie avec le client, vante son arrivage. Ce n'est pas la valeur des chevaux, assez comparable dans les deux cas qui impose un cadre différent, mais la clientèle. Il ne s'agit plus de bourgeois mais de camionneurs, d'artisans qui souhaitent acquérir une bonne bête de service. Coissard négocie ses bonnes affaires au restaurant. Les sommes qu'il doit au restaurateur proche de chez lui sont supérieures au prix de vente de son propre fonds de commerce.

La spécialisation des maisons qu'on devine selon les époques et qui a servi de fil conducteur à la présentation de la profession est exacte, mais elle doit être nuancée par la pratique de tous les jours, par la nécessité de commercialiser les chevaux de reprise et parce qu'il est souvent délicat d'établir *in petto* une distinction tranchée entre chevaux de camionnage et carrossiers. Les produits des pays d'élevage se déclinent en nombreuses nuances. Ainsi les éleveurs de percherons proposent différentes modèles qui peuvent être raisonnablement affinés et dont l'élégance naturelle n'est pas incompatible avec certains attelages de maître. À l'exception de Bénier & Delangle, les marchands de chevaux malgré d'évidentes spécialisations associent fréquemment cheval de luxe et cheval ordinaire. Les exemples ne manquent pas. Le chemin suivi par certains professionnels de la place, Bloc dans les années 80, les Carbonnel plus tard, montre dès le début un partage plus équilibré entre cheval de luxe et cheval de service. C. Bloc vend de « beaux chevaux d'attelage » mais également des « percheronnes appareillées ». Ses chevaux sont de « tous genres »²³³. Il insiste moins que Nathan sur l'origine des chevaux qu'il commercialise. Bloc vend aussi des chevaux réformés par l'administration de la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, donc des chevaux de trait relativement étoffés qui lui assurent l'écoulement de plusieurs dizaines de chevaux par an²³⁴. Chez les Carbonnel le carrossier prime mais il n'est pas exclusif. Dans les publicités de 1891, les convois comprennent des chevaux d'attelage et de selle, des chevaux à deux fins ainsi que des juments percheronnes. L'année suivante, sur les cinq convois que reçoit Benjamin Carbonel, trois comptent des chevaux originaires du Perche.

²³³ *Progrès de Lyon* 5/10/1881.

²³⁴ *Progrès de Lyon* 27/10/1881.

En 1899, l'annonce du seul convoi recensé a changé : on ne distingue plus chevaux de luxe et chevaux de service, mais on les présente de façon plus laconique « vient de recevoir un très beau convoi de chevaux ».²³⁵

Ces grandes maisons sont la plupart du temps des affaires familiales, c'est d'ailleurs une caractéristique qu'elles partagent avec nombre d'affaires moins importantes. La réussite de ces maisons prend racine dans la valeur professionnelle d'un individu, le fondateur, auquel la clientèle donne sa confiance. Cette confiance n'est transmissible dans de bonnes conditions qu'aux membres de la famille initiés le plus tôt possible à l'art hermétique des transactions chevalines. Cet environnement familial apparaît comme la conséquence d'un métier où l'on ne transmet pas un fonds de commerce dont les stocks et la clientèle représentent une valeur marchande, mais un savoir-faire. En abordant les techniques de vente, objet d'un développement ultérieur, il sera possible de voir à quel point le coup d'œil, l'appréciation exacte de la valeur d'un cheval, conditionnent la longévité dans la profession. Une partie non négligeable des transactions concerne la vente de chevaux d'occasion, les reprises qui déterminent l'achat de chevaux neufs. Reprises, échanges, ventes et achats à la commission sont autant de bénéfiques qu'il faut recueillir avec prudence. Un grand marchand doit vendre un cheval pour ce qu'il est vraiment tout en dégagant un bénéfice fruit de son travail. Abuser la clientèle est prendre le risque d'apparaître comme un vulgaire maquignon.

Sans une solide réputation, une grande maison ne peut se maintenir. Or, la confiance, c'est-à-dire la quintessence de la réputation, ne se transmet qu'avec parcimonie. La référence au fondateur de la maison est indispensable jusqu'à ce que le ou les successeurs aient créé leur propre image. Cette étape obligée est visible dans les annonces et les publicités qui en fournissent de beaux exemples. Le cas de la Maison Bénier & Delangle est assez intéressant. Après le décès de Rémy Mortier, le Lillois Ferdinand Delangle informe tout de suite la clientèle :

« La Maison Ferd. DELANGLE, de Lille a l'honneur d'informer sa clientèle et le public en général que par suite du décès de son ancien représentant M. Mortier, son représentant actuel est M. Rémy THEVENON. La Maison fera comme par le passé le commerce en grand des gros chevaux. Elle tiendra également la postière et les chevaux d'attelage et de selle des meilleures provenances, dont ses écuries seront toujours largement pourvues. La Maison F. DELANGLE recevra, le 5 juillet, un superbe convoi de gros chevaux camionneurs et limoniers des Ardennes et du Boulonnais, ainsi qu'un très joli choix de chevaux d'attelage et de selle. Achats directs aux pays d'origine. Arrivages réguliers »²³⁶.

L'annonce peut paraître surprenante de prime abord, mais le paradoxe n'est qu'apparent. Rémy Mortier n'est en effet que le représentant de Ferdinand Delangle, mais c'est lui qui est en quelque sorte l'interface entre la clientèle et la lointaine maison lilloise. Ce n'est pas Delangle qui a capitalisé la confiance, l'estime de la clientèle, c'est Rémy Mortier. Dans le cours normal des affaires commerciales, c'est le seul Mortier qui reçoit les commandes, consent les remises, rend service aux clients et s'engage sur les délais de livraison et sur la qualité des chevaux vendus. La disparition brutale de Mortier risque de remettre en cause les positions conquises à Lyon. Ainsi Bénier et Delangle continuent encore six ans après le décès de Mortier, dont la notoriété semble avoir été assez considérable, à faire figurer son nom dans l'annonce des convois : « Maison Bénier et Delangle, successeur de Mortier »²³⁷.

L'avis publié dans le *Salut public*, a pour but de réinsérer la Maison Delangle dans la réputation bâtie par Mortier. Il s'agit de faire comprendre à la clientèle que la disparition de Mortier est sans incidence sur la qualité des chevaux commercialisés puisqu'ils sont, comme

²³⁵ *Progrès de Lyon*, 20/04/1899.

²³⁶ *Salut public*, 2 juillet 1887.

²³⁷ *Progrès de Lyon*, 7/2/1891.

par le passé, choisis par Delangle et proviennent des mêmes pays d'élevage. La situation est d'autant plus urgente qu'il faut écouler un nouveau convoi dont l'arrivée est prévue le 5 juillet. C'est sans doute pour se prémunir contre le retour d'une telle situation que le patronyme de Delangle figure désormais à côté de celui de Bénier, le successeur lyonnais de Mortier, dans la raison sociale des marchands de la rue Cavenne.

Pour les transmissions dans le cadre familial, on remarque des précautions similaires. Après la disparition du grand marchand qu'était Benjamin Carbonel, Joseph et son frère se désignent tout de suite comme les « fils de Benjamin », ²³⁸ passant sous silence leur propre identité ; qu'il s'agisse de fonds de commerce vendus ou transmis, le passage de relais ouvre une période incertaine. Les années 80 offrent quelques exemples de greffes infructueuses. En 1886, l'important négoce de C. Bloc est repris par A. Valette. Cette maison qui paraissait solide propose encore des chevaux de luxe et de service l'année suivante puis disparaît en 1888 sans laisser la moindre trace. On retrouve d'autres successions malheureuses. Lorsqu'en 1889, H. Pinoteau, dont l'activité est attestée depuis le début des années 1880 « dételle », son successeur, Henri Garlatti ne parvient pas à prendre durablement les rênes de l'affaire. Les premières années Garlatti maintient un certain volume d'activité comme l'indique ce convoi annoncé le 10 octobre 1892 « de chevaux prêts et postières » ²³⁹. Mais en 1896, il quitte le 5 boulevard du Nord pour le 19 de la rue Vendôme où on le retrouve sous la rubrique « pension et dressage de chevaux » ²⁴⁰. Il retourne à son activité préférée. Il ne vend plus de chevaux ou du moins plus comme activité principale. C'était en réalité un remarquable conducteur de chevaux comme l'attestent les nombreuses distinctions qu'il rafle au concours hippique en 1890, lorsque celui-ci est rétabli après quelques années d'interruption. ²⁴¹

Il va de soit qu'un fonds de commerce de ce genre ne peut être vendu au premier venu pas plus qu'il ne peut être conservé dans la famille si la succession n'a pas été préparée ou n'a pu l'être. En janvier 1886, l'épouse de Laurent Coissard demande l'autorisation judiciaire de mettre en vente le fonds de commerce :

« Qu'il y a intérêt pour les héritiers de M. Coissard père, à vendre le plus vite possible ce fonds de commerce qui ne peut que périlcliter et perdre de sa valeur entre les mains de l'exposante, laquelle est dans l'impossibilité de l'exploiter elle-même » ²⁴².

II - Les artisans du négoce de chevaux

À côté des quelques gros marchands de la place, on distingue, tout au long des soixante ans qui s'étirent de 1880 à la Deuxième Guerre mondiale, des marchands dont le poids semble moins lourd dans la profession. Ils ne participent qu'épisodiquement au commerce national des chevaux. Leurs activités s'inscrivent plutôt dans un cadre urbain, suburbain et régional. Ce sont à la fois des spécialistes du cheval d'occasion, de deuxième ou de troisième main et du cheval rustique. Ce groupe compte plus d'une centaine de professionnels. Dans ce groupe de professionnels, la diversité des activités et des clientèles permet de cerner *grosso modo* trois profils de marchands.

Les marchands dont les activités s'inscrivent de façon exclusive dans le cadre urbain forment un premier groupe. À l'instar de ce que l'on rencontre dans le groupe précédent, il s'agit d'affaires familiales où la vente et l'achat de chevaux relèvent d'un savoir-faire

²³⁸ *Annuaire Henry* 1896 ; table des figures, chapitre II, figure N°2 Les Fils de Benjamin Carbonel.

²³⁹ *Progrès de Lyon*, 9/10/1892.

²⁴⁰ *Annuaire Henry* 1897

²⁴¹ *Salut public*, 22/4/1890. Dans la catégorie des prix internationaux, deuxième division (épreuve réservée aux équipages et chevaux de 4, 5 et 6 ans appartenant à des marchands, écoles de dressage ou loueurs, sans distinction de race ni de provenance) Garlatti obtient un 2^e prix en premier catégorie avec un phaéton attelé à deux chevaux, juste derrière l'attelage à 4 de la maison Nathan. En deuxième catégorie, il remporte les 1^{er}, 2^e et 3^e prix.

²⁴² Arch. dép. Rhône, 3^E 14 577, minute de Me Verrier notaire à Lyon, 13 janvier 1886, inventaire après décès.

professionnel transmis de père en fils. Comment se présentent ces fonds de commerce? Peu de frais fixes à l'exception d'une écurie louée ou possédée à deux pas de chez soi, le fils ou le frère comme associé. Voilà une officine qui tourne au moindre coût. Elle est alimentée des mutations de chevaux en ville, des ventes judiciaires, de la réforme et des ventes de l'Administration des Domaines, des malheurs des uns et des autres. Mais il ne faut pas se méprendre, ces gens sont compétents comme l'atteste leur longévité professionnelle. Rien à voir avec les maquignons occasionnels venus d'on ne sait où pour y retourner après une ou deux saisons de transactions louches. Les Lévy, Lehmann, deux ou trois du même nom selon les époques occupent solidement le terrain, tantôt brouillés tantôt rabibochés au fil des bonnes et des mauvaises affaires. On les retrouve sur les 60 ans qui couvrent la période étudiée vivant de leur art. Trop pensent certains, pour qui juif et maquignon se déclinent sur le même mode représentant deux infamies superposées et complémentaires²⁴³. Toutefois, certains se font vraiment un nom dans la profession : Lehmann obtient la remonte du peloton équestre de la police municipale en vendant 8 chevaux de selle pour la somme de 7850 francs tandis que les Bernard n'en vendent qu'un à 1100 francs.²⁴⁴

Les documents dessinent à grands traits un deuxième type d'artisans du négoce des chevaux. On les distingue bien jusqu'à la Grande Guerre, puis leurs rangs s'éclaircissent. Leur domaine de prédilection semble l'espace suburbain où ils vivent et prospèrent. Ces marchands forment la majeure partie des professionnels qui fréquentent le marché de Charrabara, le marché aux chevaux de Lyon. Les annuaires professionnels et les pétitions qu'ils signent à l'occasion permettent de dégager deux groupes : les suburbains et les ruraux. Le premier groupe, fort d'une cinquantaine d'individus, vit des échanges qui se nouent entre la ville et la grande périphérie qui la ceinture. Situés à la confluence des besoins que secrètent en permanence la ville et les champs, ils exploitent leur connaissance des deux mondes en jouant le rôle d'utiles intermédiaires. Ils ont en charge le renouvellement de la cavalerie en majeure partie agricole que l'on retrouve à la lisière de la ville. Ils aiguillent les flux équins qui entrent ou sortent de l'espace urbain en raccordant l'offre et la demande. En effet, aux portes de la ville et dans la commune même, là où les champs le disputent à l'espace urbain proprement dit, le poids de vie rurale s'imisce par tous les interstices, ce dont témoignent les statistiques agricoles annuelles. Sur la rive gauche du Rhône, cette zone aux contours irréguliers empiète à l'Est et au Sud-est sur le 3^e arrondissement, le futur 7^e, et continue en direction de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux et Saint-Fons pour se fondre dans les horizons agricoles du Bas-Dauphiné. Les prolongements de cet espace agricole se retrouvent à l'Ouest, sur les rebords du plateau lyonnais et dans le IV^e arrondissement où s'achève le plateau de la Dombes. Les agriculteurs, les maraîchers et même des artisans ayant encore souvent un pied dans l'agriculture, y exploitent une forte cavalerie. Cette interpénétration des deux mondes génère deux types de transactions. En premier lieu, les cantons ruraux de la périphérie rurale de Lyon fournissent des chevaux. C'est surtout vrai pour les cantons dauphinois, là où le cheval règne en maître. L'élevage des chevaux y est pratiqué dans un grand nombre d'exploitations. Avec une obstination étonnante, les agriculteurs du Bas-Dauphiné continuent de produire un cheval rustique avec des juments indigènes et des étalons robustes, près de terre, qui font frémir l'administration des haras. Les

²⁴³ Un certain nombre de marchands de chevaux de la place de Lyon comme les Bernard, Nathan ou Lévy étaient en effet israélites. L'antisémitisme peut être clairement identifié en certaines occasions et plus particulièrement lors des ventes de chevaux aux enchères par l'administration des Domaines. *Le Tout Lyon* du 31/10/1909 en donne un exemple significatif " Quelques Juifs maquignons, qui se tenaient à l'écart, avaient l'air de très bien s'entendre afin de ne pas gonfler les enchères et de faire entr'eux la forte affaire [...] Et les mines réjouies des maquignons indiquaient assez clairement que l'Etat n'était pas précisément en train de faire de brillantes affaires"

²⁴⁴ Arch. dép. Rhône, Livre de détail du budget 1900 de la police de l'agglomération lyonnaise, Fonds non classé.

bidets disgracieux trouvent acquéreurs dans les campagnes et en ville tandis que l'emploi des étalons anglo-normands qu'impose le dépôt d'étalons d'Annecy ne débouche longtemps que sur des produits décousus qui ne satisfont personne. En réalité le cheval dauphinois, remarquablement endurant, qui se contente de peu, très dur à la tâche, intéresse tous les utilisateurs qui ne se soucient pas de l'extérieur du cheval. Le format du petit artilleur qui semble dominant convient admirablement, non seulement aux agriculteurs de la périphérie qui livrent quotidiennement leurs productions en ville, mais aussi à un grand nombre d'artisans en tout genre qui n'ont nul besoin de chevaux plus étoffés. Ce flux de chevaux très rustiques génère même des importations plus lointaines tant la ville en a besoin²⁴⁵. À l'inverse, la ville offre des opportunités aux agriculteurs de la périphérie. Les chevaux impropres au camionnage, fatigués dans leurs membres par les pavés de la ville, peuvent être utiles aux champs. C'est essentiellement le prix d'acquisition qui semble intéresser les utilisateurs ruraux. Voici par exemple Benoît Reveyrand originaire de Saint-Laurent-de-Mure (Isère). Il est domicilié rue Saint-Michel, au cœur du III^e arrondissement, le cœur chevalin de la ville. Il connaît certainement toutes les cavaleries de l'arrondissement. Il sait où se trouvent les chevaux à remplacer. Il les achète à Lyon et les revend dans les communes de la périphérie : il a des clients à Bron, à Villeurbanne et surtout à Saint-Laurent-de-Mure. En février 1900 son encours clients est de 2800 francs qui représentent plus d'une douzaine de créances et sur son compte il dispose de 2400 francs²⁴⁶. Il y a là, à l'évidence un petit négoce qui fluidifie les échanges entre la ville et la campagne.

De 1880 à 1914, une quinzaine de marchands se partagent successivement la ceinture rurale de la capitale rhodanienne. Reproduisant la carte des plus fortes densités équinés, ils sont presque tous domiciliés au Sud de la ville dans le vaste III^e arrondissement. On peut citer quelques noms : Forest, au 131 chemin de Vénissieux, exerce sa profession de marchand de chevaux durant presque trois décennies de 1889 à 1907; sur un modèle semblable on retrouve les Cotes, père et fils. Plus tard Effantin, toujours chemin de Vénissieux mais au 7, vend des chevaux de 1905 à 1928. À l'Ouest, là où commence assez vite le domaine des bêtes à cornes, ils sont moins nombreux mais cela ne les empêche pas d'être solidement installés comme Cl. Grizaud, chemin du Pont d'Alaï. Il figure sur l'annuaire Fournier sans interruption durant vingt ans de 1888 à 1907.

La seconde catégorie concerne une trentaine d'individus dont les noms s'égrainent dans les annuaires de 1880 à 1914. Ils n'apparaissent guère plus de trois ans dans l'annuaire Fournier. Plus de la moitié n'y figure qu'une seule année, c'est dire le caractère très spécialisé de leurs activités. Cependant, l'examen attentif de ces parcours professionnels révèle des conditions de départ assez différentes : Ferret, Petit, Tripiet, pour les années 80 ; Gorichon, Sicre, Perrin, au cours de la décennie suivante, connaissent des carrières à peine discernables : à l'exception d'une mention dans l'annuaire Fournier, on ne sait rien ni de leur origine ni de leurs activités. Mais sortir de l'annuaire Fournier ne signifie pas disparaître professionnellement. Ils resurgissent parfois dans un document ce qui prouve qu'ils continuent à vaquer à leurs affaires. D'autres sont mieux connus parce qu'ils recourent à la presse. Ainsi Dumas fait paraître en 1892 dans *Le Progrès de Lyon* trois annonces au cours du second semestre²⁴⁷. Les chevaux qu'il propose sont dignes d'un vrai marchand : « chevaux normands d'attelage seuls et en paire », de luxe précise-t-il : hollandais, percherons, boulonnais. Voilà des animaux

²⁴⁵ P. DECHAMBRE, H. ROSSIGNOL, *La production chevaline en France*, rapport au congrès national vétérinaire de 1906, Lyon, imprimerie Scheider, 1906, 160 pages, p. 65 : « Dans les Hautes Alpes (région de Gap), les marchands de chevaux allaient autrefois chercher des poulains de six à dix-huit mois en Auvergne et surtout en Lorraine. Ces animaux élevés dans la montagne, restaient petits, trapus et constituaient ce que l'on a appelé les *ragots de Saint-Bonnet*, chevaux estimés à Lyon et à Marseille où ils faisaient prime ».

²⁴⁶ Arch. dép. Rhône : 446 Q 85, folio 140.

²⁴⁷ *Progrès de Lyon* 19-24/10/1892 et 2/12/1892.

susceptibles de satisfaire une clientèle davantage tournée vers le monde urbain. Il annonce deux convois en août et en décembre 1892. Puis il ne donne plus aucun signe de vie : son nom disparaît de l'annuaire et la presse reste muette sur ses activités. Entre les inconnus cités plus haut et Dumas, on note une différence : il se hasarde hors de l'activité normale de ces professionnels de la périphérie en vendant des chevaux de luxe. Tentative faite pour élargir la base de son négoce, opportunité saisie au vol ? Les documents manquent pour le dire. Quoi qu'il en soit, après un essai pour se mesurer à des horizons plus lointains, son silence marque un retour sur des affaires locales. D'autres marchands, plus opiniâtres, investissent davantage dans la publicité à l'instar de Maire, marchand domicilié 4 rue d'Auvergne. Il apparaît deux années de suite dans l'annuaire Fournier, en 1899 et en 1900. Son activité se limite à la vente de chevaux au coup par coup. C'est une technique qui s'apparente en tout point à celle d'un particulier : il passe une annonce : « Beau cheval 1.68m, 6 ans, alezan. Aucune tare. Convient pour omnibus, landau, fourgon de commerce ou camion »²⁴⁸. L'inscription dans l'annuaire Fournier vient épauler l'annonce par voie de presse. Sans préjuger de ses compétences, l'inscription dans l'annuaire lui donne une crédibilité supplémentaire. Cette démarche n'est pas destinée à sa clientèle courante mais à une clientèle urbaine qu'il ne connaît pas et qu'il faut rassurer. L'obligation de signaler chaque animal mis en vente est la preuve d'une notoriété professionnelle nulle ou d'une activité d'appoint, puisque qu'il vend aussi des voitures d'occasion. Comme Maire, deux ou trois individus signalent leur existence comme marchands de chevaux pendant deux ans. Une demi-douzaine renouvellent leur inscription trois ans mais ne se signalent jamais par une commercialisation annoncée par voie de presse. Ils n'en existent pas moins. C'est le cas de Faure et Pivot dans les années 80 ; Py, Roy et Buisson dans les années 90. Leur existence professionnelle tourne essentiellement autour du marché de Charrabara qui est le carrefour incontournable des trafics régionaux. Ainsi Claude Py, marchand de chevaux au Moulin à Vent (Villeurbanne), est de toutes les pétitions signées dans les années 1880 par les professionnels qui fréquentent le marché aux chevaux²⁴⁹.

Ces artisans du commerce de chevaux présentent à coup sûr tous les degrés d'engagement dans la profession : cette gradation dans l'activité, principale pour les uns, accessoire pour les autres, se justifie par la multiplicité des occasions. En regardant de plus près l'ensemble des informations disponibles, on constate qu'un certain nombre de ces marchands de chevaux associaient à leur négoce d'autres activités. Tel Paquien, domicilié chemin Vivier, régulièrement répertorié comme marchand de chevaux de 1905 à 1910, est aussi à la tête d'une entreprise de camionnage. Tel autre figure comme marchand de chevaux et loueur de chevaux de renfort. À l'opposé, la longévité déjà signalée d'un Forest, d'un Effantin ou d'un Grizaud semble confirmer une activité plus importante. Enfin, d'autres individus, principalement des loueurs de voitures, des logeurs de chevaux apparaissent épisodiquement dans la rubrique marchands de chevaux de l'annuaire Fournier : Pral au début des années 80 (logeur de chevaux), Tastet 10, Rue Malherbes achète et vend des chevaux à la commission entre 1896 et 1900, mais il est d'abord loueur de voitures. Il existe ici une complémentarité logique entre les deux activités : la location de véhicules va de pair avec la possession de chevaux qu'il faut régulièrement renouveler. La vente et l'achat de chevaux dans le cadre de son commerce sont complétés par une activité parallèle de même nature. C'est une logique similaire qui amène la très sélecte Association lyonnaise d'équitation, rue Tronchet dans le VI^e arrondissement, à vendre des chevaux. Des chevaux de l'association sont vendus entre 1894 et 1899. Par la suite, c'est Monneret son président, qui se charge de cette activité en domiciliant ses annonces chez lui, 24 cours Morand dans le VI^e arrondissement²⁵⁰.

²⁴⁸ *Progrès de Lyon*, 30/12/1900.

²⁴⁹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 36.

²⁵⁰ *Progrès de Lyon* 12/08/1905 et 3/11/1905.

Le groupe des marchands de chevaux que l'on peut qualifier de ruraux vivent au-delà de l'immédiate périphérie. Ils fréquentent le marché hebdomadaire de Charrabara soit pour commercialiser des chevaux soit pour en acheter. Ils sont vraisemblablement les intermédiaires d'une clientèle rurale qui recherche une occasion intéressante mais qui n'a ni le temps ni l'expertise nécessaire pour se rendre en toute sécurité sur le marché hebdomadaire de l'ancienne place de l'Hippodrome. On imagine des tractations ardues car l'adéquation entre le prix et la qualité engage la réputation du marchand à qui l'on ne pardonne pas une mauvaise affaire. La tension est de plus en plus vive au printemps car le volant des affaires encore largement influencé par les travaux agricoles augmente, raréfiant les bonnes affaires et tendant les prix. Les documents disponibles en petit nombre dans la seconde moitié des années 1880 signalent des marchands originaires du Rhône, de l'Isère et de la Loire pour la plupart. L'aire d'origine de ces marchands horsains se situe dans un rayon d'une quarantaine de kilomètres autour de Lyon. Cela semble être l'aire de chalandise des affaires drainées par le marché lyonnais. Un seul marchand signataire d'une pétition de 1889 est domicilié en dehors de cette zone : Foulot, de l'Abergement-de-Seurre en Côte-d'Or²⁵¹. C'est cette catégorie de marchands qui demande avec insistance que le marché aux chevaux ouvre plus tôt car ils veulent pouvoir retourner chez eux le jour même pour ne pas alourdir leurs frais.

Le dernier groupe est sans doute le plus original puisqu'il s'agit de bouchers chevalins²⁵². Par nécessité professionnelle, le boucher chevalin est en contact immédiat et permanent avec le négoce de chevaux : il est un gros acheteur. Certains - et c'est un phénomène que l'on observe tout au long de la période - franchissent le pas et rajoutent à leurs activités la vente. En somme, au lieu d'être le dernier maillon du cycle équin, ils prennent position aux deux extrémités de la chaîne. Cette démarche tout à fait logique est génératrice d'une grande synergie. Les Milliat, bouchers chevalins de père en fils, offrent un raccourci édifiant : l'étal familial sis 4, Place des Victoires jouxte les écuries au 5 de la même place. Ici, on débite de la viande de solipède; là, on la vend sur pied! Les Milliat ne sont pas les seuls à avoir compris la complémentarité naturelle entre ces deux activités : les Chambéry, installés à la Halle des Cordeliers, les ont devancés. Ce sont d'ailleurs, dès 1868, les premiers à pratiquer ce métier sur la place de Lyon.

Les bouchers chevalins avec le développement soutenu de ce secteur professionnel dans les années 80²⁵³ ne pouvaient se contenter de la production urbaine. Ils se trouvent dans l'obligation de ravitailler leurs étals en battant méthodiquement l'espace suburbain et bientôt régional. On les retrouve dans les années 80 dans les départements voisins: l'Ain, l'Isère, la Drôme, la Loire. Entre 1880 et 1890, la dizaine de bouchers chevalins ramènent en ville près de 30000 chevaux (29987). Il semble bien que l'habitude ait été assez rapidement prise de croiser les opérations: ils proposaient de vendre des chevaux à leurs clients en remplacement de ceux qu'ils enlevaient. Certes, la double transaction ne se répétait que de loin en loin mais elle suffisait à soutenir une activité au point de la rendre complémentaire et non plus subsidiaire. Par ailleurs, le boucher chevalin installé en ville tout en sillonnant les campagnes connaissait mieux que quiconque les disponibilités qu'offrait la région en chevaux de pays, sans race précise mais rustiques et qui trouvaient pour cela des débouchés en ville. Ainsi chaque déplacement était l'occasion à la fois de ravitailler le fonds de commerce en viande et de ramener des chevaux en vue de la vente.

Aptes à juger du premier coup d'œil la qualité d'un cheval avec le regard pénétrant du boucher et du marchand, certains se livraient en grand au négoce des chevaux au point de se demander laquelle des deux activités comptait le plus. Nous avons vu ci-dessus qu'ils

²⁵¹ Arch. mun. Lyon. 474 WP 30, Pétition des marchands de chevaux à MM. Les membres de la commission chargée de rechercher les moyens d'améliorer la presqu'île de Perrache, septembre 1889.

²⁵² Voir ci-dessous la boucherie chevaline de Lyon.

²⁵³ Cf. Arch. mun. Lyon, Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon, Année 1881, p.86, Rapport de l'inspection des viandes de boucheries.

fournissaient des chevaux à leurs clients. Ils pouvaient placer à la campagne des chevaux urbains fatigués dans leurs membres (bouletés en général) mais on ne peut pas exclure la fourniture d'animaux beaucoup moins étoffés mais aussi rustiques. Les Milliat nous offrent quelques bons exemples. Dès juin 1882, ils se signalent par l'importation d'une trentaine de chevaux corses de 3 et 4 ans donc prêts au service²⁵⁴. Une annonce parue dans le *Progrès de Lyon* quelques jours auparavant révèle un courant plus vaste en provenance des régions méditerranéennes²⁵⁵. Les chevaux proposés sont « visibles tous les jours Place de la Victoire » et à Charrabara (donc le samedi après-midi), confirmant du même coup la clientèle populaire qu'ils touchaient. Certes, ce convoi de deux wagons ne peut pas soutenir la comparaison avec les neuf qu'amène au cours du second trimestre 1882 un marchand comme Rémy Mortier, mais il est cependant le signe d'une assurance qui va croissant au fil des années. Au début du XX^e siècle, Milliat fournit assez fréquemment des chevaux aux différents services municipaux, ce qui est une preuve de sérieux dans un domaine où le poids des grands se faisait sentir. C'est aussi dès cette époque que les Milliat se spécialisent dans la fourniture de poneys²⁵⁶. À la veille de la Grande Guerre, ils continuent encore à importer des poneys russes et espagnols²⁵⁷. C'est une évolution similaire que l'on rencontre chez les Piessards dont nous reparlerons ultérieurement ou de manière plus épisodique chez des chevalins comme Michalet et Verron.

III- Les marchands occasionnels

Le monde bigarré du négoce des chevaux comporte encore les marchands occasionnels. Leur présence est attestée depuis les années 1880 mais c'est surtout au cours des décennies suivantes que leur importance s'accroît et déstabilise la profession.

Les marchands forains sont des professionnels disposant de puissants moyens financiers : la vente de chevaux d'une ville à l'autre suppose un capital de départ couvrant l'achat des animaux, leur transport et leur pension jusqu'au jour de la vente. La technique qui s'apparente à un coup de force contre les marchands de la place est organisée de la manière suivante : un marchand arrivé par la ligne PML escorté de trois ou quatre wagons de chevaux, descend dans un hôtel de la ville disposant d'écuries assez vastes pour loger jusqu'à une centaine de chevaux. À partir de ce point de chute provisoire, la vente s'étalait sur plusieurs jours après la parution d'un avis dans la presse locale. On peut reprendre à titre d'exemple quelques annonces parues dans *Le Progrès de Lyon* :

« Un nouveau marchand de chevaux de la Finlande est arrivé avec un convoi de 60 beaux et bons doubles poneys finlandais trotteurs qui seront mis en vente avec garantie les 19, 20, 21 et 22 juin mois courant et jours suivants à l'Hôtel de l'Aigle 109, Grande Rue de la Guillotière »²⁵⁸ ;

« Avis aux amateurs de chevaux,

²⁵⁴ *Progrès de Lyon*, 23/06/1882.

²⁵⁵ *Progrès de Lyon*, 9/06/1882.: « Perdu deux juments sardes marquées C.S.+ Envoyez les renseignements à Milliat Place des Victoires 11, Lyon. Récompense. Elles ont été poursuivies jusqu'à Genas (Isère) ». Les chevaux sardes correspondent tout à fait à la clientèle populaire que vise Milliat, voir Eugène ROISSARD de BELLET, *La Sardaigne à vol d'oiseau en 1882* : son histoire, ses mœurs, sa géologie, ses richesses métallifères et ses productions de toute sorte, Plon, Nourrit, Paris 1884, 343 pages., pp.282-283 : « Aujourd'hui une grande partie des poulains provenant des haras et des particuliers sont vendus et expédiés à Marseille par les vapeurs français ; on les emploie au service des fiacres dans cette ville, et on les revend pour pareil service dans les grandes villes du Midi de la France. C'est un débouché avantageux pour la Sardaigne, en même temps que les qualités dont la nature a doué le cheval doivent le faire apprécier par ceux qui l'utilisent sur le continent.

²⁵⁶ *Le Régional*, Hebdo, dimanche 26 mai 1901;

²⁵⁷ *Progrès de Lyon*, 19-21/07/1910.

²⁵⁸ *Progrès de Lyon*, 17/06/1882.

Il est arrivé ce matin à l'Hôtel du Commerce marché aux bestiaux de Vaise 30 jolis chevaux sardes à des prix très modérés »²⁵⁹

« Avis aux amateurs,

Arrivée d'un convoi de chevaux irlandais et mecklembourgeois chevaux de luxe, forts trotteurs et hautes actions qui se montent et qui s'attellent seuls et à deux.

Mise en vente à partir de ce jour et suivants à l'Hôtel de l'Aigle. 107, Grande Rue de la Guillotière. »²⁶⁰

« Arrivage de chevaux de trait et camion à vendre. Hôtel de l'Aigle. Grande Rue de la Guillotière »²⁶¹.

Ces annonces relevées au début des années 80, 90 et 1900 livrent un certain nombre d'informations.

Ces quelques annonces tirées de la presse lyonnaise permettent quelques remarques :

1) Les chevaux vendus viennent généralement de l'étranger : ils sont sardes, irlandais, finlandais, mecklembourgeois si l'on se cantonne aux annonces reproduites. C'est déjà beaucoup, mais on peut y ajouter la Russie (chevaux trotteurs Orloff), la Hongrie, la Hollande si l'on se réfère à d'autres annonces et dans la seconde moitié des années 1890, les chevaux du nouveau monde viennent compléter l'offre : Amérique du Nord (Ohio) et Amérique du Sud (Rio de la Plata et Pampa argentine).

2) Les animaux proposés à la vente semblent appartenir à toutes les catégories de cheptel : les chevaux rustiques, de petite taille comme les chevaux sardes très proches par le format et par les aptitudes de ceux que l'on trouve en Corse ; les carrossiers de belle origine mais aussi des chevaux de gros trait. Toutes les clientèles sont visées et aucun professionnel lyonnais n'est épargné. C'est le rapport qualité/prix qui permet de faire la différence et de surmonter les réticences. Dans un article au titre évocateur de « *Redoutable invasion* » écrit en 1897, le chroniqueur équestre Pierre de Zuch passe en revue l'un de ces arrivages de chevaux :

« Les américains sont pour la plupart, des chevaux de luxe : trotteurs, carrossiers, bêtes de selle sans type bien défini, mais habilement choisis suivant la région où on les destine et qui généralement ne trompent pas l'acheteur. Ce sont des chevaux rappelant comme silhouette quelque peu nos croisements anglo-nivernais ou charolais, mais avec des membres secs et nerveux, aux attaches noueuses et bien prises ; d'un caractère souple et facile, ils sont, en général, aptes à tous les services et doués de beaucoup de cœur. On les préfère pourtant comme bêtes d'attelage que comme montures ; sans vouloir dire pour cela qu'ils ne soient pas bons à ce mode d'emploi. La remonte du reste, a fait des essais qui ont donné, jusqu'à ce jour, des résultats satisfaisants. J'ai même eu l'avantage, dans le régiment où j'ai eu l'honneur de servir, d'avoir un lot assez important de chevaux de la Plata parmi le dressage dont j'étais chargé ; tous ont fourni d'excellents chevaux de troupe dont deux bêtes de tête, ils étaient pour la plupart, très durs à la fatigue, se nourrissant de peu et très dociles »²⁶².

La qualité des animaux, conjuguée au prix, ne laisse aucune chance au négoce local :

« les conditions d'élevage sont, en effet si différentes en France de celles de l'Amérique, nous n'avons pas de ces plaines et pâturages sans limites, sur lesquels on peut faire vivre des milliers de chevaux à peu de frais, que l'on retire à 4 ou 5 ans pour les vendre dans le pays même de 150 à 200 francs, ou que l'on dirige sur l'Europe et qui reviennent, rendus au port de Bordeaux par exemple, transport, imprévu et tous droits payés, de 300 à 350 francs. Aussi comprendra-t-on facilement l'attrait de ce genre de spéculations, quand on songe que lors de la dernière vente d'une centaine d'américains à Lyon, les prix ont varié de 600 à 1800 francs, que tout le convoi a été écoulé en une seule journée ».

²⁵⁹ *Progrès de Lyon*, 28/06/1882.

²⁶⁰ *Progrès de Lyon*, 06/02/1892.

²⁶¹ *Progrès de Lyon*, 10/10/1900.

²⁶² Pierre de Zuch, *Le monde sportif de Lyon et du Sud-Est*, « Redoutable invasion », 28 juin 1897.

Non seulement les animaux vendus sont de bonne qualité mais de surcroît ils sont vendus avec des papiers en règle, les doubles poneys finlandais trotteurs par exemple sont mis en vente « avec garantie ».

3) Les vendeurs ne sont pas ou peu mentionnés. De temps en temps apparaît une identité. L'annonce publiée le 19 mars 1881 dans le *Salut public* est peu fréquente : « La maison Lieux, de Paris, est arrivée à Lyon vendredi 18 courant, avec un superbe convoi de poneys et de chevaux irlandais de toutes tailles, bien dressés, qui seront mis en vente les vendredi 18, samedi 19 du cour. et jours suivants, à l'Hôtel de l'Aigle, Grande Rue de la Guillotière ». Une autre, adressée au public lyonnais, est intéressante. Parue dans le Progrès de Lyon le 10 octobre 1900, elle est libellée de la manière suivante : « Commissaires-priseurs de Marseille. Mardi 13 novembre à 9 heures vente aux enchères de 75 chevaux Américains provenant de l'Ohio et appartenant au colonel Crowford. Chevaux de luxe, trotteurs, carrossiers, etc. Vendus avec toutes garanties ». Les produits proposés surclassent tellement ce que les marchands locaux mettent en vente qu'il n'est plus besoin d'assurer le transport des lots à vendre jusqu'à Lyon. Il faut réfléchir un instant à ce que représente l'arrivée d'un commissaire-priseur dans une vente. Cette annonce semble répondre aux interrogations interloquées de Pierre de Zuch trois ans plus tôt : « les importateurs ne se contentent même plus de faire des expéditions sur nos grands ports commerciaux du Havre, de Bordeaux, Nantes, etc ., ils adressent directement, en plein centre, des convois complets de chevaux au détriment de nos éleveurs français, à qui ils font une concurrence redoutable ». Les professionnels ont repris la main sur les particuliers, écartés des enchères par des procédés classiques, à l'image de ceux qui se renouvellent chaque fois que l'administration des domaines vend des chevaux militaires réformés.

Qui tire profit de la situation ? Les intermédiaires qui rachètent les lots débarqués en France ? Sûrement. Les clients ? Sans doute mais dans une moindre mesure, car la situation semble avoir considérablement évolué. Les perdants sont assurément les éleveurs et les marchands spécialisés dans le cheval de luxe. Car tout de même, les chiffres sont considérables : le lot de cent chevaux de juin 1897 a dû provoquer un effondrement durable de la demande. Il ne s'agit pas en effet de chevaux de camion mais d'attelage dont le nombre baisse inexorablement dans l'enceinte urbaine. Dans les années 1890, de vieux fonds disparaissent. Celui d'Adrien Nathan, avenue de Noailles, au cœur d'un quartier chevalin n'est pas repris lorsque ce dernier décide de « dételé ». Les structures plus petites sont emportées. En 1904, l'Association hippique et Agence générale hippique, une officine spécialisée mais sans doute peu importante, malgré l'inflation de sa raison sociale, ferme ses portes. Fondée par A.Truchet en 1889 cette maison, spécialisée dans la vente et l'achat de chevaux d'attelage et de selle et très accessoirement de gros trait, ne réussit pas sa conversion. Même les grosses structures cèdent du terrain dans le domaine des chevaux de luxe. Les Bernard se replient sur le cheval de camion dont la demande reste soutenue puisque globalement le cheptel continue de progresser dans les années d'avant-guerre. Mais toutes les maisons ne sont pas à l'abri. Joseph Carbonel éprouve des difficultés. En 1901, il rajoute à ses activités traditionnelles de marchand celle de logeur de chevaux. Mais les installations de « 1^{er} ordre »²⁶³ qu'il inaugure à cette fin, en août de la même année, ne mettent pas un terme aux difficultés qu'il rencontre. En 1904, abandonnant le métier, on le retrouve dans d'autres activités commerciales. Réaction sans doute excessive puisqu'en 1907 il réapparaît comme marchand de chevaux cours Gambetta. L'exemple montre toutefois l'incertitude qui s'installe dans la profession. De fait, si le cheval de gros trait n'est pas tout de suite mis en difficulté par l'apparition du camion automobile, il en va autrement du cheval d'attelage, concurrencé par la croissance exponentielle du nombre des voitures automobiles. Dans les années qui précèdent la Grande Guerre, alors que des dizaines de camions automobiles sillonnent les artères de la

²⁶³ *Progrès de Lyon* 24/07/1901.

ville et ont cessé de susciter la curiosité des citadins, les premiers signes d'une crise apparaissent. En 1911, lorsque Benier cesse son activité, depuis toujours centrée sur la commercialisation des gros chevaux importés du Nord-Ouest de la France, la succursale lilloise arrête définitivement ses activités. La commercialisation des produits de la maison, ininterrompue depuis près d'un demi-siècle, passe par d'autres canaux. En tout cas, la reprise de la succursale n'a pas semblé une affaire suffisamment solide pour susciter une reprise. Les fonds de commerce qui subsistent se nivellent.

Section II - L'entrée en milieu urbain

En 1880, point de départ de l'analyse, le cheptel arrive par convois ferroviaires. Depuis déjà une bonne vingtaine d'années, le quai de la gare est le premier espace urbain que découvrent les chevaux. Au vrai, dans le commerce des chevaux comme dans bien d'autres secteurs commerciaux, le transport par voies ferrées bouleverse de fond en comble les habitudes professionnelles. En premier lieu, l'extension et la ramification du réseau de chemins de fer autorisent plus que par le passé la mobilité des acheteurs : elle permet aux marchands de chevaux de s'affranchir de la foire chevaline jadis incontournable²⁶⁴. L'acquisition de lots, le jour de foire, est remplacée par l'achat de chevaux dans les fermes. Le marchand de chevaux, accompagné de son courtier, effectuait des tournées d'achat chez les producteurs et payait les animaux retenus. En second lieu, le développement et la banalisation du transport des chevaux par le rail permettent d'étendre les arrivages pratiquement sur toute l'année. De fait cette nouvelle souplesse entre zones d'élevage et zones d'exploitation favorise une meilleure adéquation entre l'offre et la demande. Le temps de latence entre l'achat, la réception et la vente du cheptel diminue de manière sensible l'immobilisation du capital. En 1890 par exemple, les 18 convois recensés dans le *Progrès de Lyon* couvrent tous les mois de l'année à l'exception de janvier.

I - L'origine des grands courants d'importation

Dans les années 1880, Lyon et les communes de la proche périphérie abritent un cheptel aux origines diverses. Cette diversité découle de l'absence d'une race propre à la région et de la variété des fonctions de trait en milieu urbain. On peut distinguer les chevaux de selle et les chevaux d'attelage ressortissant des différents types de voitures en usage dans la ville. La gamme est variée allant des carrossiers allemands ou hollandais aux modèles plus légers comme savent en produire la Dombes ou l'arrondissement de la Tour-du-Pin. Cette cavalerie s'ajoute aux effectifs bien plus considérables des chevaux de trait employés dans le commerce et l'industrie.

Les chevaux de selle comptent quelques dizaines de spécimens de pur sang ou très près du sang acquis à Paris ou à l'étranger par des amateurs éclairés et fortunés. Ils ne sauraient éclipser les chevaux de selle ordinaires qui constituent le plus grand nombre. Ces chevaux de selle, en partie issus des élevages de la Dombes, du Forez ou du Charollais tous proches

²⁶⁴ LAVALARD, *Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transport*, Paris 1888-1893, p. 243 : «Les foires ne sont plus réellement aujourd'hui les lieux où l'on peut, d'une manière certaine, comme anciennement, acheter les chevaux. Avec les nombreux et rapides moyens de communication qui existent, les foires ont perdu une grande partie de leur importance. Mais leurs dates sont souvent utiles pour indiquer l'époque de la livraison des chevaux que les marchands et les acheteurs sont allés voir chez les éleveurs.»

côtoient des normands ou des tarbais. Les carrossiers, nettement plus nombreux, sans doute plus d'un demi millier au début des années 1880, il s'agit les chevaux de luxe des contributions directes, ont des origines variées. À côté des dombistes ou des chevaux français de la plaine de Caen - les anglo-normands - on note la présence de plus en plus massive des régions productrices du Nord-Ouest de l'Europe. Les vingt dernières années du siècle sont en effet marquées par un recours accru au cheval d'attelage issu de ces régions : chevaux hollandais et chevaux allemands originaires de l'Oldenburg, du Schleswig-Holstein ou du Mecklembourg mais leur présence est attestée de longue date à Lyon où ils sont régulièrement importés par les marchands de la place²⁶⁵. Cette mode du cheval étranger irrite certains éleveurs comme Philippe Ory, l'un des promoteurs de l'élevage du cheval forézien : «Les grands de ce jour, les commerçants rapidement enrichis ne voulaient plus du cheval français ; l'anglais, le hollandais, le mecklembourgeois étaient à la mode et les pauvres gens qui les singent étaient encore plus enthousiasmés(...) Aujourd'hui cependant on a reconnu la rétivité et l'instabilité du cheval anglais, la mauvaise conformation du pied du hollandais, la mollesse du mecklembourgeois empâté par les barbotages, et avec raison on commence à préférer notre cheval indigène surtout depuis quelques années²⁶⁶.

Malgré cette note d'espoir teintée de chauvinisme hexagonal, et le développement sans cesse plus affirmé de produits de qualité dans les régions proches, l'engouement pour le cheval étranger subsiste jusqu'à l'apparition de la voiture automobile. Certains marchands de la place, comme Adrien Nathan ou Carbonel, se spécialisent même dans leur importation.

En ce qui concerne les chevaux de trait professionnel, il est possible de tracer à partir de Lyon trois arcs de cercle correspondant respectivement à des aires d'approvisionnement régional, national et international.

Une partie du cheptel lyonnais est issue de l'élevage régional. Il s'agit de chevaux de petit format provenant des races locales, les chevaux de pays, extrêmement rustiques, dont la résistance et la sobriété convenaient tout à fait aux propriétaires de voitures de place, aux maraîchers et aux petits commerçants qui sillonnaient la ville (marchands de sciure, de bois au détail, laitiers, etc.). On trouve, dans un rayon de 100 Km autour de Lyon, quelques zones de production : la Bresse et le Dauphiné fournissent de longue date la région lyonnaise en chevaux comme l'atteste l'enquête agricole décennale de 1862. Un peu plus loin, l'Auvergne proposait des chevaux similaires²⁶⁷. Ces courants d'importation, issus de régions relativement proches étaient dédaignés par les grosses maisons. D'ailleurs compte tenu de la clientèle et de l'utilisation qui en était faite, ils n'autorisaient pas des prix de vente très rémunérateurs. On peut penser que ce sont de petits marchands qui contrôlaient ces transactions régionales.

Avec les aires d'approvisionnement national, on passe tout de suite à des chevaux plus étoffés, plus onéreux mais au standard fixé qui se rattachent aux grandes races de trait français. Ce commerce national confirmé par un faisceau de sources convergentes, fournit l'essentiel de la cavalerie lyonnaise. Trois aires d'approvisionnement dominant :

L'aire percheronne. Elle déborde le berceau de la race, le «Perche aux bons chevaux». Elle regroupe pour l'essentiel 8 départements situés à la jonction des actuelles régions de Haute-Normandie, de Basse-Normandie, du Centre et des Pays de Loire. Les exceptionnelles qualités du percheron, petit ou grand, en faisaient par excellence le moteur du camionnage urbain et des transports de voyageurs. Ainsi, la remonte de l'OTL qui exploitait plus de 700 chevaux au milieu des années 1880 privilégiait cette race.

²⁶⁵ Antoine-Joseph-Auguste RIQUET, *Voyage hippique dans la plupart des provinces de l'Europe situées au nord et au nord-est de la France*, Imprimerie A. Bailly, Paris 1847, 96 pages, p.17.

²⁶⁶ Jean ORY, *Histoire du cheval dans le Forez*, Saint Etienne, 1897, Imprimerie Théolier, pp. 28-29

²⁶⁷ Arnold LOCARD, *Catalogue descriptif des mammifères sauvages et domestiques qui vivent dans le département du Rhône et dans les régions avoisinantes*, Paris 1889, Librairie J.B. Baillièrre et fils. L'auteur précise p. 68 : «Les chevaux de voitures de place appartiennent aux races auvergnates, limousines et languedociennes»

L'aire boulonnaise figure quant à elle régulièrement dans les convois annoncés par les marchands. La région de production des différentes variétés de la race (petit mareyeur et gros boulonnais) s'étend de Dunkerque au Havre. Cette zone de production est plus nette que la précédente car il s'agit à la fois d'un pays naisseur et d'un pays d'élevage. Le boulonnais à la robe blanche est apprécié par les marchands de charbon : ce cheval au format considérable s'exploite au pas et ne s'épuise pas à mettre en mouvement sa puissante charge.

L'aire ardennaise est une zone d'approvisionnement relativement ancienne. Le cheval de trait de l'Ardenne, descendant authentique du cheval de Solutré, constitue une race rustique élevée dans le Nord Est de la France, de la région Champagne-Ardenne jusqu'en Alsace. Toutefois nos sources montrent une aire d'approvisionnement plus restreinte qui concerne le seul département de l'Ardenne.

Nous n'avons pas retrouvé de mentions nombreuses relatives à la Bretagne qui était pourtant l'une des principales régions productrices. De 1880 à la Grande Guerre, aucun marchand ne cite cette région comme zone d'approvisionnement. L'absence de l'Ouest pourtant abondamment pourvu en bons chevaux s'explique peut-être par l'indigence de nos sources. Arnold Locard signale la présence de postiers bretons dans la cavalerie de l'OTL²⁶⁸. Le directeur de l'OTL dans un ouvrage relatif à la compagnie Omnibus et Tramways de Lyon qu'il dirige souligne des chevaux de cette provenance : « Les chevaux normands, bretons et percherons (...) composent en majeure partie la cavalerie des tramways de Lyon »²⁶⁹.

Enfin, au-delà des grandes aires d'approvisionnement mentionnées ci-dessus, l'étranger proche fournit des chevaux de trait. La Belgique est plusieurs fois mentionnée. La maison Level au cours des années 1880 fournissait de gros traits belges exploités au pas. Ces chevaux ressemblent probablement au trait du Nord.

Quelle réalité découvre-t-on près d'un demi-siècle plus tard ? En 1926, E. Forgeot, directeur régional des services vétérinaires du Rhône et de l'Ain apporte une réponse précise dans le cadre d'une étude collective sur l'agriculture du Rhône²⁷⁰. Le cheval de selle et de maître a disparu. C'est le point ultime d'une évolution engagée dès la fin du XIX^e siècle. E. Forgeot précise en outre que « l'on ne compte plus, dans les rues de Lyon que de rares chevaux de fiacre dont les derniers exemplaires pourvus de toutes les tares, disparaîtront sous peu »²⁷¹. Toujours dans le même rapport, E. Forgeot qui a pu voir de près au cours des deux dernières années une très grosse partie de la cavalerie lyonnaise en fait la description suivante : les chevaux utilisés dans les agglomérations urbaines et les centres industriels appartiennent aux races de gros trait et de trait léger (boulonnais, ardennais, percherons, nivernais et bretons).²⁷² Hormis les nivernais et les bretons qui sont nommément désignés, l'inventaire proposé ne change pas grand-chose aux provenances constatées dans les années 1880. En ce qui concerne le cheptel de la périphérie, l'auteur du rapport donne des précisions intéressantes : « en banlieue, chez les cultivateurs maraîchers, on rencontre tous les types depuis le cheval de gros trait jusqu'au petit cheval de Camargue. Celui qui domine est le cheval de poids moyen, râblé, peu commun tel qu'on l'élève dans la Drôme, l'Isère et la plaine limitée par la Costière dans l'Ain ».²⁷³

²⁶⁸ Arnold Locard, *ouvr.cité*, p. 68.

²⁶⁹ M. LAMY, *Les tramways de Lyon*, Saint-Étienne, Imprimerie Théolier & Cie, 1884, 160 pages, p. 136.

²⁷⁰ J. Guicherd, Ponsard, *L'agriculture du Rhône en 1926*, Lyon, Norclec-Fenetrier, 1927, XII + 432 p. Fig., pl., cartes.

²⁷¹ *Ibidem* p.192.

²⁷² *Ibidem* p.191

²⁷³ *Ibidem* p.192

II - Le volume des entrées

Soumis à une usure continuelle, le cheptel urbain fait l'objet d'un renouvellement permanent. Ce phénomène est visible en partie dans les arrivages parfois très importants que reçoivent les marchands de chevaux. Est-il possible de déterminer le volume de ces flux de renouvellement ?

En travaillant sur des sources fragmentaires mais fiables, et qui ont le mérite d'exister, on peut avancer quelques ordres de grandeur. La cavalerie exploitée dans le cadre des entreprises industrielles et commerciales est affectée par un pourcentage moyen de réforme annuelle que nous estimons un peu supérieur à 13%. Ce taux est plus élevé pour les chevaux attelés à des voitures transportant des passagers. Ce cheptel est en effet astreint à des obligations de service public. On peut l'estimer à 15 ou 16%. À partir de ces taux de réforme, il est possible de cerner *grosso modo* le nombre des chevaux à remplacer. Il faut toutefois prendre ces chiffres comme des ordres de grandeur puisque les sources conservées ne permettent que des approches limitées et indirectes. Deux types de sources ont été utilisées. La première émane de l'exacte et minutieuse inspection semestrielle puis trimestrielle de la cavalerie attelée à des voitures publiques. Elle permet de déterminer un taux de réforme entre 1881 et 1886. La seconde source provient de l'activité administrative relative à la confection du rôle primitif de la taxe municipale sur les chevaux. Il a été possible de déterminer pour 1920 le total des chevaux qui sont effacés des registres, sans être sûr pour autant de leur remplacement²⁷⁴. Enfin, pour une période encore plus tardive, les ventes et les achats de chevaux de 1937 à 1945 sont connus grâce à deux registres retrouvés dans le dossier 145 des taxes municipales de Lyon.

1 – Le taux de réforme des cavaleries attelées à des voitures publiques

On peut déterminer en partie la remonte de la cavalerie attelée à des voitures publiques par le biais de l'inspection semestrielle puis trimestrielle des chevaux affectés aux transports en commun. Ces inspections diligentées par le service municipal des voitures publiques aboutissaient au classement des chevaux d'après leur état général. La nomenclature utilisée par l'administration prévoit trois qualifications : bon, passable, réformé. Dans une lettre du 23 mars 1882 adressée au préfet du Rhône à la suite d'un litige, l'inspecteur-vétérinaire du service des voitures publiques donne la définition précise de chacune des mentions :

«Toutes les fois que pour la première fois, on me présente des chevaux pour être affectés à un service quelconque de voitures publiques, ce qui arrive presque tous les jours, je les examine très attentivement et je refuse impitoyablement ceux que je reconnais médiocres ou mauvais. Quant à ceux que j'accepte, je les classe en bons lorsqu'ils ne laissent rien à désirer et que je prévois qu'ils peuvent rendre un bon et long service ; et en passables lorsqu'ils présentent quelques tares ou un commencement d'usure et de fatigue des membres, faisant pressentir qu'ils ne fourniront plus une longue carrière ; mais que je reconnais capable d'effectuer encore un assez bon service, pouvant se prolonger au-delà de six mois au moins»²⁷⁵.

En utilisant la nomenclature de l'inspection des chevaux nous avons distingué quatre grosses cavaleries attelées à des voitures publiques : les chevaux de l'OTL, ceux de diverses compagnies exploitant simultanément des voitures de place et des omnibus de l'intérieur, la cavalerie des petits maîtres, c'est-à-dire celle des fiacriers indépendants et la cavalerie des

²⁷⁴ Il existe une troisième source qui n'a pas été exploitée car trop tardive. Il s'agit de deux registres récapitulatifs des ventes et des achats de chevaux à Lyon de 1938 à 1945. AML, dossier 145, taxes municipales :
Registre N°1 du 7/12/1937 au 17/07/1941.

Registre N°2 du 21/07/1941 au 25/02/1948.

²⁷⁵ Arch. dép. Rhône, S 1913, Lettre de l'inspecteur vétérinaire du service des voitures publiques au préfet du Rhône, 23 mars 1882.

omnibus de banlieue. Au total, cette première approche porte sur un effectif moyen de 1756 chevaux, calculé pour la période 1881-1886. Les deux inspections semestrielles aboutissent en moyenne annuelle à une réforme de 217 chevaux soit 12.3% des effectifs exploités. Toutefois, la réforme annuelle moyenne cache des différences considérables qui sont dues à la nature du cheptel utilisé, à son mode d'exploitation et aux entreprises qui les mettent en œuvre.

L'OTL exploite en moyenne 724 chevaux sur la période de référence. Il s'agit d'une cavalerie bien entretenue, constituée de percherons et de bretons pour la plupart. Le cheptel poussif est éliminé par les inspections mais aussi entre les inspections par un processus interne qui vise à maintenir un niveau d'exploitation régulier. Le taux de réforme est donc très nettement supérieur aux 7.5% qu'affiche l'inspection des voitures publiques. Aucamus et Galine dans leur étude sur les tramways citent en exemple la gestion de la cavalerie de l'OTL. On y apprend que les chevaux effectuent un service journalier de 22.5 Km et qu'ils sont réformés après six ans et demi de service. Ce renouvellement du cheptel correspond à une réforme annuelle de 15.3%. Rapporté à l'effectif moyen, le cheptel réformé est d'environ 111 chevaux soit bien davantage que les 58 chevaux effectivement répertoriés.

Les omnibus de banlieue qui sont souvent exploités par de petits entrepreneurs comptent une cavalerie de 262 chevaux en moyenne annuelle pour la période 1881-1886. La réforme moyenne est de l'ordre de 32.5 chevaux par an correspondant à une réforme de 14.1%. Les chevaux ont un format comparable à celui des chevaux de tramway. Il est probable que la gestion de cette cavalerie n'est pas aussi rigoureuse que celle de l'OTL. Il existe sans doute un mouvement de réforme entre deux inspections, mais l'exploitation du cheptel est plus intensive. Cela est confirmé par le taux de réforme supérieur. On peut néanmoins majorer ce taux car l'omnibus use davantage le cheptel. La réforme effective est proche de 18% soit environ 47 chevaux en moyenne annuelle.

Le cheptel des voitures de place des petits maîtres se distingue par un taux de réforme assez élevé. Le cheptel des fiacriers est de mauvaise qualité même si l'administration semble l'avoir purgé des sujets les plus impropres au service. On note ainsi que les années 1881-1884 enregistrent toutes une réforme annuelle moyenne supérieure à 23%. Ces chevaux sont beaucoup plus légers que les précédents. La moyenne de 19.8% reflète une exploitation très intensive d'un cheptel qui scandalise bon nombre de contemporains. De fait, le cheptel est exploité jusqu'à ce que l'administration l'interdise. En tout état de cause, le pourcentage moyen de réforme officielle est sans doute bien inférieur à la réalité. Il n'est pas difficile d'envisager une mortalité élevée dans ce cheptel mal soigné. D'ailleurs la forte variabilité annuelle de la proportion des chevaux qualifiés de bons renforce cette impression. Les trois inspections de 1886 sont très révélatrices de ce point de vue. La proportion des bons chevaux fluctue entre 8.5 et 11.2% des effectifs. Or, l'année suivante, cette même catégorie compte entre 26.2 et 33% des effectifs. Le cheptel a donc été renouvelé sans que le taux de réforme n'enregistre cette mutation. Officiellement, la réforme enlève en moyenne 66 chevaux par an, mais en affectant une réforme de 23% à ce type de cheptel le total se situe aux environs de 85 chevaux.

Enfin, le dernier groupe de cavalerie fort d'environ 400 chevaux regroupe des animaux assez différents. On y trouve des chevaux d'omnibus et des chevaux de fiacre exploités successivement ou de manière concomitante par l'OTL d'abord (jusqu'en 1882), puis par la CTT et par la Compagnie générale de voitures à partir de 1885. Le cheptel attelé aux omnibus de l'intérieur, aux cars-Ripert, est comparable à celui qui tracte les tramways. On peut l'estimer à environ 180 chevaux renouvelés par une réforme de 18%, proportion déjà retenue pour le service des omnibus de banlieue. Cela donne un taux de réforme annuelle qui porte sur 32 chevaux. Les 217 chevaux restants sont affectés par une réforme probablement un peu moins forte que celle qui touche le cheptel des petits maîtres. La cavalerie est en moyenne mieux notée que la précédente. On peut lui attribuer un taux de réforme de l'ordre de 20% soit 43 chevaux. Au total, la cavalerie attelée à des voitures publiques est renouvelée par une

remonte que l'on peut estimer à 18.1% soit un total de 318 chevaux par an pour la période 1881-1886.

2 – Le taux de réforme des cavaleries industrielles et commerciales

S'agissant des cheptels de labeur et de luxe, une double contrainte doit être levée. La première porte sur leurs effectifs et la seconde sur leur taux de réforme qui est en grande partie tributaire du mode d'exploitation. Le cheptel des contributions directes compte en moyenne 1855 existences entre 1881 et 1886. Si l'on admet qu'il représente environ 40% du cheptel civil global, cela porte l'effectif total à environ 3000 chevaux auquel il faut ajouter un volant d'un millier de chevaux réformés qui ne sont pas déclarés de manière systématique. En englobant les chevaux agricoles de la périphérie communale on peut admettre un effectif de 3500 chevaux. En y joignant quelques centaines de chevaux de grande remise exploités par les loueurs de chevaux, le total est proche de 3800 chevaux civils à Lyon dans les années 1880. À raison d'une réforme annuelle de 12,5 ou 13%, le renouvellement de la cavalerie urbaine stricto sensu donne lieu à l'importation d'un effectif proche de 500 chevaux.

Le calcul du taux de réforme pose des problèmes plus délicats. Le cheptel de trait industriel et commercial n'est en effet astreint à aucune obligation légale de renouvellement, hormis les dispositions générales de police sanitaire. La diversité de gestion est la règle. Le cheptel est exploité tant qu'il est rentable de l'exploiter. Certaines cavaleries sont exploitées dans des conditions proches du standard exigé des voitures publiques. On pense en particulier aux maisons de factage qui exploitent leurs chevaux à un rythme soutenu. La gestion rigoureuse de la cavalerie est considérée comme un impératif essentiel. On sait par exemple que les Messageries Nationales exploitaient des chevaux d'un type particulier achetés spécialement à Châtellerault dans la Vienne²⁷⁶. La remonte est donc effectuée en vertu d'un calendrier précis et les achats sont groupés. Ainsi par une lettre du 26 novembre 1902 adressée au directeur des contributions directes du Rhône, l'entreprise déclare l'acquisition de 10 chevaux supplémentaires depuis le 7 juillet.²⁷⁷ Le seuil de rentabilité est variable. Il apparaît à la lecture des registres de déclaration des chevaux du III^e arrondissement. Entre 1894 et 1898, il est possible de calculer le taux de réforme d'un certain nombre de cavaleries. On dispose en effet de la liste des effectifs et des noms donnés au cheptel déclaré. Il est indispensable que chaque cheval soit nommé pour pouvoir déterminer de manière exacte sa longévité dans l'entreprise. La qualité variable de la tenue des registres et la présence de chevaux sans noms, empêchent l'extension de la démarche à l'ensemble du cheptel connu.

Les deux plus grosses cavaleries du III^e arrondissement mettent en évidence deux stratégies différentes qui valorisent toutes deux la qualité du cheptel exploité. Le premier type de gestion, celui de l'Union Mutuelle Des Propriétaires lyonnais pour les vidanges (l'UMDP), vise un amortissement du cheptel sur une période relativement longue. Les chevaux sont exploités le plus longtemps possible avant d'être vendus. Cela explique l'âge moyen élevé du cheptel de la compagnie : 11,6 ans²⁷⁸. Les 107 chevaux déclarés en décembre 1894 sont encore au nombre de 57 quatre ans plus tard. Certains chevaux sont très âgés. En décembre 1898, le cheval «François» entre dans sa 24^{ème} année. «Poule» présenté comme «hors d'âge» en 1894, est toujours compté parmi les effectifs quatre ans plus tard. Le renouvellement de la cavalerie de l'UMDP est effectué en 7,6 ans, cela donne un taux de réforme de 13,1%. Pour un effectif moyen de 103,2 chevaux entre 1894 et 1898²⁷⁹, la compagnie a rayé 58 existences de sa cavalerie soit en moyenne 11,6 chevaux par an. Les déclarations de 1894 et 1895 apportent quelques précisions. Sur les 25 chevaux qui disparaissent au cours de ces deux

²⁷⁶ Entretien J. Girard, 11 avril 1984.

²⁷⁷ AML Dossier 43 des taxes municipales, chemise N°8. Fonds non classé.

²⁷⁸ Le maximum de rendement des chevaux étant obtenu entre cinq et treize ans, on peut considérer que l'âge moyen d'une cavalerie dans la force de l'âge est de 9 ans.

²⁷⁹ 1894 :107 ; 1895 :104 ; 1896 :96 ; 1897 : 101 ; 1898 : 108.

années, quatorze meurent et onze sont vendus. La remonte de l'UMDP est effectuée par l'acquisition de 68 chevaux ce qui correspond à l'achat moyen de 13,6 chevaux par an. Cette moyenne cache néanmoins d'importantes fluctuations : sept chevaux sont acquis en 1895 et 20 en 1898.

Le second type de gestion peut être illustré par la cavalerie des camionneurs Gavand et Frainet. Leur cavalerie, remise 13 chemin de Gerland, présente des caractéristiques très différentes de celles de l'UMDP. Le renouvellement de la cavalerie est très rapide puisqu'il est inférieur à cinq ans (4,85 ans). Le taux de réforme annuel est de 20,6%. L'amortissement du cheptel intègre, dans une proportion importante, le prix de la revente qui procure en permanence une partie des capitaux nécessaires à la remonte. Cette gestion de la cavalerie induit deux caractéristiques spécifiques : en premier lieu, elle requiert des chevaux jeunes, indispensables pour assurer une revente ultérieure dans de bonnes conditions. La moyenne d'âge est de 9,77 ans. En 1894, seuls six chevaux sur 77 ont plus de seize ans soit 7,7 % des effectifs contre 14% à l'UMDP. En second lieu, une gestion de ce type impose un rythme de transactions plus soutenu que dans l'exemple précédent. Pour une cavalerie moyenne de 75,2²⁸⁰ chevaux entre 1894 et 1898, 16,2 chevaux sortent en moyenne chaque année des effectifs (ventes, décès). Ils sont remplacés par une remonte moyenne de 15,5 chevaux²⁸¹.

Ainsi, on obtient d'un côté un amortissement long par vieillissement du cheptel et de l'autre, un amortissement court et une immobilisation plus importante de capital, conjuguée à une rotation rapide des effectifs. Les deux modes d'exploitation se rejoignent sur un point essentiel : maintenir le cheptel en bon état. À l'UMDP, l'exploitation des chevaux est moins soutenue pour éviter toute usure prématurée. Chez Gavand et Frainet, on la devine beaucoup plus exigeante mais par voie de conséquence plus courte. En définitive, le choix d'un mode de gestion semble dépendre du type d'activité auquel est astreint le cheptel. Le curage des fosses d'aisance qui constitue l'activité essentielle, exige de toute évidence des rythmes d'exploitation moins intenses que le cheptel au service des gares de la ligne PLM. Les autres cavaleries de l'arrondissement aux effectifs moins nombreux, mais qui se prêtent à une analyse comparable, montrent des rythmes de rotation assez rapides. La Société Générale des Asphaltes de France, chemin de Gerland, exploite 10 chevaux destinés à la traction des chaudières d'asphalte. Le cheptel y est renouvelé complètement en quatre ans. L'âge moyen du cheptel en 1894 est de 10,8 ans. La remonte de la cavalerie est affectée par trois achats en 1896, 1897 et 1898. L'âge moyen des chevaux acquis est plus élevé que chez Gavand et Frainet. Ainsi le cheval François, acquis en 1898 est âgé de 14 ans. Cette rotation particulièrement rapide se retrouve dans la cavalerie qu'exploite Jean Antoine Boissac, camionneur, chemin Scaronne. Les huit chevaux qu'il déclare en 1895 ne sont plus que deux en 1898. Entre 1896 et 1898, sept chevaux disparaissent des effectifs et sont remplacés par un lot de trois chevaux acquis en 1896 et un autre de sept chevaux en 1898, ce qui porte les effectifs à onze existences.

Pour le cheptel de luxe des contributions directes, le constat est identique. Les chevaux de selle et les carrossiers coûtent cher. De surcroît, chevaux et voitures constituent tout à la fois un symbole et un signe d'appartenance sociale. Le cheptel est soigné. Le renouvellement de ce cheptel est une chose sérieuse dont les propriétaires s'occupent tout spécialement. Dans les années 80, les avis de vente dans la presse quotidienne ne concernent d'ailleurs que des chevaux de luxe. La gestion des chevaux de maître et celle des cavaleries des maisons de factage n'intéressent qu'une partie du cheptel. Pour toutes les petites cavaleries et en particulier celles qui dépendent des artisans et commerçants qui n'exploitent qu'un ou deux chevaux, aucune approche n'est possible. On peut toutefois fixer un ordre de grandeur et estimer la réforme moyenne du cheptel industriel et commercial de demi-taxe à 12.5% et

²⁸⁰ 1894 : 77 ; 1895 : 76 ; 1896 : 73 ; 1897 : 77.

²⁸¹ 1895 : 16 ; 1896 : 12 ; 1897 : 16 ; 1898 : 18.

peut-être à 10% pour le cheptel de luxe. Ces pourcentages correspondent à une exploitation de 8 et 10 ans. Cet ordre de grandeur est en partie corroboré par une autre source de nature administrative : les déclarations de possession et de non-possession.

Les déclarations de possession ou de non-possession de chevaux permettaient de confectionner le rôle primitif de la taxe municipale sur les chevaux. La liste des transactions effectuées en 1920 a été conservée pour tous les arrondissements urbains excepté le IV^e²⁸². Quiconque achète ou vend un cheval doit le signaler à l'administration des contributions directes qui était chargée de collecter cette taxe. Ces déclarations fournissent le nom du déclarant, son adresse, la date et la nature de la transaction (vente ou achat) ainsi que le nombre de chevaux concernés. L'ensemble des mouvements qui ajoute ou qui retranche des effectifs aux cavaleries existantes donne un ordre de grandeur des dynamiques qui modifient le cheptel. Le phénomène observé est donc à la fois plus précis et plus global que la simple réforme administrative imposée au cheptel attelé à des voitures publiques. En 1920, les diverses transactions se répartissent de la manière suivante :

Tableau B Total des ventes et des achats de chevaux à Lyon en 1920			
Arrondissements	Ventes	Achats	Total
1	4	14	18
2	11	8	19
3	38	53	91
4	-		13 ²⁸³
5	52	36	88
6	33	23	56
7	57	58	115
Total	195	192	387 / 400 ²⁸⁴

Rapportés aux effectifs de 1920, estimés à 2800 chevaux pour la commune de Lyon, les 400 mutations constatées concernent 14.2% de la cavalerie. Ces données sont assez proches des taux de réformes déduits auparavant. Toutefois, quelques réserves s'imposent : les mutations de 1920 reflètent sans doute la difficulté économique de la période de l'immédiat après-guerre : les chevaux sont encore assez rares et leur prix élevé. Par ailleurs, un certain nombre de chevaux ont été probablement comptés deux fois (en vente et en achat). Des notations ont parfois été faites en marge évitant un double comptage, mais cette précaution est loin de constituer une règle générale. Si l'on s'en tient aux seules ventes, les chevaux dont se défont les propriétaires représentent 7% des effectifs mais ils ne permettent pas de prendre en compte en totalité la mortalité du cheptel exploité (maladies, accidents). Un contribuable imposé pour un cheval ne signalait pas son remplacement en cours d'année puisque sa base d'imposition restait inchangée. D'autre part, les seules ventes ne permettent pas de détecter l'augmentation des cavaleries. En tenant compte de ces réserves, il semble raisonnable de situer le renouvellement annuel de la cavalerie lyonnaise à hauteur de 12 ou 13% selon les époques. Dans les années 1890 il est plus intense qu'après la Grande Guerre car la pénurie de chevaux aboutit à un vieillissement de la cavalerie urbaine. Au début du XX^e siècle, sur la base de 4086 chevaux affectés d'un taux de réforme moyen de 12,5 à 13%, le renouvellement porte sur 510-530 chevaux par an et plus du double en y incluant les communes de la périphérie immédiate. Si l'on part des différents ordres de grandeur retenus, on peut considérer qu'au milieu des années 1880, l'exploitation du cheptel en ville génère un flux d'importation proche d'un millier de chevaux. Les animaux de labour étaient vendus à Lyon

²⁸² AML Dossier 42 des taxes municipales, chemise N°6, fonds non classé.

²⁸³ Estimation calculée à partir de la moyenne communale.

²⁸⁴ Total obtenu en ajoutant l'estimation des transactions du IV^e arrondissement.

et dans la proche périphérie. En revanche, l'aire de chalandise des marchands spécialisés dans la vente des chevaux de luxe (chevaux de selle et carrossiers) s'étendait à un niveau régional. Ce mouvement d'ensemble s'est ensuite rétracté avec la disparition d'une partie importante des chevaux attelés aux voitures publiques. En revanche, l'érosion s'est manifestée tardivement s'agissant des équipages de luxe car leur diminution précoce a été compensée par l'augmentation symétrique des chevaux attelés aux voitures de grande remise dans le cadre du mouvement d'externalisation abordé ci-dessus.

III - Le redéploiement du cheptel : du cheval neuf au cheval d'occasion

1 - La préparation des ventes chez les professionnels : Chevaux neufs et reprises

La préparation des chevaux à la vente, c'est-à-dire toute la phase antérieure à la vente proprement dite, revêt une grande importance. Elle met un terme provisoire à toute une série d'opérations emboîtées les unes dans les autres qu'il convient d'analyser. Chaque professionnel a ses habitudes et ses réseaux dans les pays producteurs. Sans doute le coup d'œil, la qualité des courtiers qu'il utilise sur place et les déplacements qu'il effectue varient-ils d'un négociant à l'autre, mais la qualité constante qu'ils doivent offrir à la clientèle impose une vigilance de tous les instants. Nous proposons ci-dessous les principales étapes de la préparation des ventes en nous appuyant sur les pratiques de la maison Bernard pour laquelle nous avons pu recueillir des informations précises.

L'approvisionnement du fonds de commerce impose des déplacements réguliers dans l'Ouest du pays. C'est la destination la plus courante, mais à la fin du siècle dernier, les frères Bernard n'hésitaient pas à faire le voyage en Irlande lorsqu'il s'agissait de ramener des lots de postiers irlandais dont la réputation comme carrossiers n'était plus à faire. En tout état de cause, il n'était pas question d'acheter des chevaux sans les avoir vus au préalable. Les déplacements sont l'occasion dès la fin du mois de janvier ou début février de fréquenter les grandes foires et de contacter les courtiers. Raoul Bernard se souvient : «Nous allions du côté d'Alençon, plus précisément nous avions un correspondant à Pré-en-Paille d'une part et à Falaise où il y avait un gars très connu, Alfred Lefevres, il était de l'Ain (...) À l'époque les courtiers faisaient le travail pour nous avant que nous arrivions. On faisait le tour des fermes et on achetait directement»²⁸⁵

Les Bernard, c'est une vieille tradition, achètent des percherons de la Mayenne. La race est assez bien représentée dans le département où de longue date l'influence percheronne s'est fait sentir y compris dans le trait du Maine, dont le standard est assez voisin de celui de la race percheronne. « Les paysans les attelaient et les faisaient ». Il s'agit toujours d'animaux entre «3, 4 et 5 ans dont l'apprentissage est achevé. La maison Bernard n'achète que des chevaux hongres puisqu'il s'agit d'une demande généralement formulée par les camionneurs de Lyon. Les chevaux achetés travaillaient tous sans exception. Contrairement aux marchands du Midi ou d'Alsace qui voulaient des chevaux «haut d'état», des chevaux «fleuris»²⁸⁶, les Bernard ne craignent pas d'acheter des chevaux un peu crus que certains délaissent. «Mon père - dit Raoul Bernard - n'avait pas peur d'acheter des chevaux juste en état de travail (...) il savait juger un cheval très bien mais il n'achetait pas de tare, à aucun prix. Un cheval taré, il le laissait».²⁸⁷

Une fois l'acquisition du lot effectuée, les chevaux étaient regroupés en gare de Pré-en-Pail où ils arrivaient à pied la plupart du temps. «Dix ans avant mon époque – dit Raoul Bernard -

²⁸⁵ Entretien R. Bernard, 26/9/1984.

²⁸⁶ Fleuri ou «veau gras», l'expression péjorative désigne selon R Bernard «un cheval trop gras qui prouvait qu'il n'avait pas l'habitude de travailler donc qu'il n'était pas en muscles»

²⁸⁷ Entretien R Bernard, 26/09/1984. Même source pour les citations suivantes.

ils mettaient un gosse sur un cheval et ils en attachaient 9 derrière (...), ils étaient «tête-à-queue.» On prenait des crins de la queue du cheval, on l'attachait à la longe du cheval qui était derrière. Les chevaux sont déferrés sur le quai de gare avant l'embarquement pour éviter qu'ils puissent se blesser durant le voyage. Une fois le lot embarqué par les soins du courtier, il était réceptionné à Lyon. «Les chevaux arrivaient en gare des Brotteaux pour nous. On attendait ça, on surveillait, on se renseignait au téléphone, on allait en gare : «Est ce que le wagon est bien à tel train ?». Puisque c'étaient des animaux vivants, ils arrivaient à prendre des trains de voyageurs, vous savez des rapides, des express. Enfin le wagon arrivait, on les [chevaux] mettait généralement par trois, peut-être un quatrième attaché, comme on vient de dire, et nous on était tout gosses : « Allez, tu prends un lot ! » On amenait « 2-3 chevaux des fois plus et jusque de la gare des Brotteaux, boulevard des Belges, rue Cdt. Faurax, on arrivait rue Vendôme». Les chevaux étaient dociles, «ils venaient de passer un minimum de 24 heures en train. Ils étaient très fatigués et les heures étaient bizarres». En arrivant les chevaux étaient nourris et «s'ils avaient pris froid dans le wagon, on leur donnait à boire de l'eau tiède et une goutte d'aconit, très peu, de manière à couper immédiatement un début de gourme, de grippe».

Après réception des chevaux, les marchands de la rue Commandant Faurax procèdent aux dernières vérifications avant de les proposer à la vente. «Immédiatement, le lendemain matin à la première heure - se souvient Raoul Bernard- le maréchal-ferrant était averti et on mettait deux fers à tous les chevaux». Chaque cheval est alors testé en situation de travail, son allure, sa capacité à tracter, son tempérament sont passés en revue : «il y avait un petit char à roues qui a été par la suite à pneus, le char de livraison des camionneurs en ville. On attelait le cheval. De chez nous on prenait le quai jusqu'au pont de la Boucle ; du pont de la Boucle au pont Vaïsse, deux fois, trois fois. Les chevaux vendus sont «francs de collier». On saisit ici toute l'importance du contact direct avec l'éleveur puisque le cheval de 5 ou 6 ans est le fruit d'un apprentissage. La valeur véritable d'un cheval, sa valeur ajoutée dépend des conditions de dressage. Après cet échauffement de 5 ou 6 Km, « le patron, c'est- à dire mon grand-père ensuite mon père, au coin de la rue Commandant Faurax l'arrêtait, traversait la rue, écoutait s'il n'y avait pas de cornage, de «goitrierie». Le cheval rentrait, on le mettait au tombereau, il devait tirer selon son poids le tombereau avec les roues bloquées ou moins bloquées. Une fois ce travail fait sur tout le lot, cela pouvait durer un jour jusqu'à trois jours suivant le nombre, alors la vente commençait. Au mois de mars, même pas, il fallait retourner chercher un autre wagon.»

Lorsque le travail de préparation est achevé, le lot est proposé à la vente. Les chevaux sont visibles aux écuries de la rue du Commandant Faurax. Une annonce dans *Le Progrès* informe en quelques lignes la clientèle de l'arrivée d'un convoi :

«A. Bernard, rue Commandant Faurax

Lundi 30 courant, mise en vente d'un grand convoi de chevaux en paires et seuls, d'attelage, de selle et postiers»²⁸⁸.

L'activité commerciale de la maison ne se limite pas à la vente des chevaux neufs. L'indicateur Henri de 1890 présente assez bien l'ensemble des services proposés :

BERNARD FRERES, rue Vaubecour, 39 (Perrache),

Maison de confiance.

Ventes, achats et échanges à forfait et à la commission.- Spécialité de chevaux de luxe seuls et en paires ; chevaux de selle et postiers, perchérons.- Location de chevaux pour tous services au mois et à l'année. *Seule maison vendant les chevaux à garantie et à l'essai suivant conditions* ».

²⁸⁸ PDL 29 avril 1900.

Installés à Lyon depuis 1890, les Bernard pratiquent une politique commerciale qui affiche sans complexe leurs compétences. Pour réussir l'aventure lyonnaise, les nouveaux venus devaient proposer une qualité exemplaire et prouvée. Vendre les chevaux à garantie et de surcroît à l'essai, même si l'on ajoute «suivant conditions», n'était pas sans risques. Les chevaux, marchandises vivantes, ne sont pas réductibles à un modèle standard, la diversité des sujets, des tempéraments prime en tout état de cause. Dans ces conditions, vendre sans s'exposer à des retours impose une exacte connaissance des animaux et de leur mode d'exploitation. Tout cela permet de mieux comprendre la minutie de la préparation des ventes et les nombreux déplacements auxquels s'astreignent les Bernard. Un autre service commercial indispensable concerne la reprise des chevaux. En changeant une partie de sa cavalerie, le client dispose de chevaux en surnombre dont il peut se défaire soit sur le marché de Charabara soit en concluant un accord avec le marchand. Il existe dans ce cas une double option : soit le cheval est vendu au marchand par le système de la reprise, soit le cheval est laissé en dépôt-vente. Le marchand qui devient un intermédiaire est alors, selon les cas, intéressé à la vente par un forfait ou par une commission. Il est probable que la valeur de l'animal déterminait en grande partie l'option retenue. En ce qui concerne le cheval de camion, la reprise ne pose guère de problèmes : le cheval de camion, en état satisfaisant, pouvait encore entamer une longue carrière agricole.

2 - Les transactions réalisées par les administrations et les grandes entreprises

3 - Un lieu d'échanges : le marché aux chevaux de Charrabara

Le marché aux chevaux qui se tient derrière la gare de Perrache est un de ces endroits typiques de sociabilité urbaine, un classique de la flânerie du samedi après-midi. On y déambule les mains dans les poches, en s'arrêtant devant les groupes qui se forment lorsque les transactions se dessinent²⁸⁹. On y va seul ou on s'y retrouve. Le spectacle est presque toujours au rendez-vous. Les jours de gros marché les chevaux alignent leurs croupes dissemblables qui offrent dans leur diversité comme un reflet d'humanité. Robes bigarrées : fleurs de pêcher, rouan, alezane, noire, blanche ; tailles ; aplombs, âges. Tout cela est mélangé et présenté en vrac sur plus de deux cents mètres linéaires. C'est le marché aux puces du cheval de deuxième ou de troisième main. Il faut y ajouter selon les semaines des lots plus ou moins fournis d'ânes vendus par des marchands spécialisés de Lyon ou de la périphérie²⁹⁰. Il y a là de bonnes affaires en perspective mais aussi des déconvenues et des escroqueries. Acheter à Charrabara c'est prendre un risque si l'on n'est pas un expert. Dans sa malice, la sagesse populaire en a fait un dicton : «Qui s'en va de Charrabara avec un cheval s'en va avec ses embarras»²⁹¹. Il y a les amateurs qui jaugent la marchandise proposée, qui se mêlent à la conversation en lançant une pointe incisive qui exaspère le vendeur sur le point d'emporter la décision. On fait trotter le cheval, on l'agace adroitement d'un bâton pour en obtenir un port altier le temps d'une transaction²⁹². Charrabara, c'est cet enchevêtrement de combines, d'habitudes, de réputations qui changent chaque semaine.

A - L'emplacement du marché²⁹³

Le marché de Charrabara, situé dans la presque île de Perrache, occupe le fond d'une vaste cuvette, sorte de bas-fond qui longe le cours Charlemagne entre la rue Marc Antoine Petit et

²⁸⁹ Table des figures et des illustrations, chapitre II, illustration N° 3 Marché aux chevaux de Charrabara en 1908 (1) ; illustration N° 4 Marché aux chevaux de Charrabara (2).

²⁹⁰ Table des figures et des illustrations, chapitre II, illustration N° 5 : Lot d'ânes exposé à Charrabara.

²⁹¹ Entretien Jean Girard. 11/4/1984.

²⁹² Table des illustrations, chapitre II, illustration N° 6 Galop d'essai au marché de Charabara.

²⁹³ Olivier Zeller, *L'animal dans la ville d'Ancien Régime*, Cahiers d'Histoire, 1997, N° 3-4, L'animal domestique, pp. 543-554.

le cours Bayard. Une rampe accessible depuis la rue Gilibert permet d'y accéder. Sous le Second Empire le marché végète. À en croire le vétérinaire Rey, chargé des services vétérinaires de Lyon, le marché «laisse à peu près tout à désirer».²⁹⁴ Ainsi en été, le cheptel exposé en plein soleil souffre de la chaleur. En août 1869, il propose au baron de Metz, secrétaire général de la ville de Lyon, que « les chevaux soient placés sous les arbres de l'avenue parallèle au chemin de fer »²⁹⁵. Consultés, les services de la voirie ne formulent aucune objection à ce que le marché soit installé «sur le promenoir complanté de l'ancien hippodrome de Perrache bordant la rue Gilibert».²⁹⁶ L'idée un moment soulevée de déplacer le marché à Vaise est écartée²⁹⁷.

Dix ans plus tard, le marché est toujours situé au même endroit. En juillet 1878, dans une lettre adressée au préfet du Rhône, Lagarrigue, vétérinaire municipal chargé de la surveillance du marché aux chevaux, en fait une description peu flatteuse :

«Ce marché se tient sur un emplacement assez vaste, en contre-bas de quelques mètres des voies de communication avoisinantes, servant en même temps de dépôt aux déblais provenant des démolitions : c'est dire qu'avant peu, il sera tellement restreint, qu'il ne suffira plus à son usage»²⁹⁸.

En hiver, si ce n'est un marais, c'est tout au moins un borbier dans lequel on patauge à qui mieux mieux. C'est sur ce terrain que se font les essais de tous les chevaux, tant attelés que conduits en main ; la boue jaillit de tous les côtés, on en est aveuglé ; or, dans ces conditions, il est matériellement impossible de voir si un cheval boite ou non et si ses extrémités sont saines ; tout cela au préjudice de l'acheteur.

En été ce n'est que poussière, ce qui n'est rien moins que très désagréable. Les chevaux y sont en outre exposés aux ardeurs d'un rayonnement solaire dont il est facile de se rendre compte. Dans ces conditions, il n'est prudent ni humain d'exposer ainsi pendant quelques heures et à une immobilité presque complète, des animaux quels qu'ils soient. La loi Grammont pourrait trouver ici son application».²⁹⁹

Pour doter le marché d'un emplacement digne de ce nom, Lagarrigue propose à son tour la solution imaginée par Rey en 1869 :

«C'est facile et bien simple : il s'agirait tout bonnement de le sortir du trou où il se tient et de le transporter à une vingtaine de mètres environ plus à l'Ouest. De ce côté, le terrain est borné par le mur de soutènement du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne ; le long de ce mur est une voie pavée d'une douzaine de mètres de large, qui n'est presque pas fréquentée et qui pourrait servir, contrairement à la défense qui en est faite, à y exercer seulement les chevaux conduits en main ou montés. À l'Est de cette voie, est un espace vide de 150 à 200 mètres environ de longueur planté de deux rangées d'arbres, entre lesquelles on pourrait très avantageusement établir le marché. À cet effet, et pour éviter que ces arbres ne puissent être détériorés par les dents ou les coups de pied des chevaux, la corde leur servant d'attache commune, pourrait être fixée à un mètre en dedans de la rangée d'arbres, le plus près de la voie pavée ; de cette façon, les chevaux auraient la tête tournée du côté du chemin de fer et la croupe du côté de l'emplacement actuel du marché, lequel servirait, exclusivement aussi, à l'essai des animaux attelés seulement».³⁰⁰

²⁹⁴ Arch. Dép. Rhône, 8 MP 51, Foires et marchés (1869-1870), lettre de Rey, professeur à l'école impériale vétérinaire de Lyon, 4 août 1869.

²⁹⁵ Ibidem

²⁹⁶ Ibidem, Lettre de Bonnet, ingénieur en chef de la voirie municipale, 12 août 1869.

²⁹⁷ Ibidem, lettre du baron de Metz à Rey, 3 septembre 1869.

²⁹⁸ Table des figures et des illustrations chapitre II, figure N° 7 plan du marché aux chevaux dressé en janvier 1874 par l'ingénieur adjoint de la voirie municipale de Lyon.

²⁹⁹ Arch. Mun. Lyon, 1124 WP 36, rapport de Lagarrigue au préfet du Rhône, 20 juillet 1878.

³⁰⁰ Ibidem

Le service de la voirie municipale consulté sur l'opportunité de la mesure, y souscrit sans réserve :

«Nous verrions un grand avantage pour la ville à repousser le marché du côté du chemin de fer, attendu que cela nous permettrait de mettre en vente ou en location les terrains occupés par ce marché sur l'alignement occidental du cours Charlemagne.(...) En conséquence nous appuyons la demande de M. l'Inspecteur des marchés pour les motifs qui y sont contenus».³⁰¹

Le nouvel emplacement du marché ne règle pas – loin de là – tous les problèmes. Il reste dépourvu de toute infrastructure, à l'exception d'une borne-fontaine dont l'existence a été reconnue indispensable »³⁰².

Cet équipement *a minima* n'incite pas la clientèle à payer le droit d'attache au marché aux chevaux. L'emplacement officiel n'est qu'un centre vide. La rencontre de l'offre et de la demande s'effectue hors des limites payantes et réglementaires déterminées par l'administration. Le véritable marché s'établit de manière informelle dans les rues adjacentes. Ses points d'ancrage sont les débits de boissons où se nouent les transactions. Chaque samedi, l'animation de ce marché aux limites mouvantes encombre les rues du quartier. Jean Balmont, adjudicataire de la ferme du droit d'attache au marché aux chevaux, se plaint du sort peu enviable qui lui est fait. En mars 1881, il écrit au préfet :

«Depuis quelques temps le marché ne se tient presque plus aux endroits désignés par le cahier des charges, mais bien dans la partie nord de la rue Gilbert, des rues Marc Antoine Petit et autres rues adjacentes, contrairement au règlement ;

Qu'il n'existe plus aucune mesure pour empêcher le trafic qui se fait en dehors du marché et qu'il en résulte pour le soussigné des pertes énormes pour la perception.

Il vient donc solliciter de M. le Préfet de vouloir bien donner des ordres pour faire cesser cet état de choses, qui non seulement est nuisible à ses intérêts, mais encore, il se permet de faire observer que M. l'inspecteur vétérinaire ne peut lui-même exercer aucun contrôle sur des animaux qui échappent à sa surveillance».³⁰³

Dans un rapport du service de la voirie, l'administration reconnaît la difficulté qu'elle éprouve à canaliser l'activité des maquignons et la clientèle qu'ils drainent :

« Les faits dont se plaint le fermier du droit d'attache au marché aux chevaux sont très difficilement saisissables, attendu que les marchands et acheteurs s'arrêtent le plus souvent devant un café dans lequel ils rentrent pour traiter de leurs affaires en laissant à la garde d'un homme leurs voitures attelées au devant de l'établissement ».³⁰⁴

L'administration propose de compléter le cahier des charges de la ferme du droit d'attache de la manière suivante :

«Nul n'a le droit de prendre station qu'aux endroits fixés par l'administration ou qui le seraient par la suite, pour la tenue du marché aux chevaux. Le fermier est en conséquence,

³⁰¹ Ibidem, rapport de la voirie municipale, 6 août 1878.

³⁰² Ibidem, rapport Lagarrigue : «Le besoin d'eau sur ce point est non moins nécessaire à l'inspecteur du marché qui, après avoir exploré les narines des animaux qui lui paraissent suspects de morve, a besoin de se laver les mains pour son propre compte d'abord et pour ne point devenir lui-même un agent de propagation des maladies qu'il a mission de combattre»

³⁰³ Arch. Mun. Lyon, 1124 WP 36, lettre de Jean Balmont au préfet du Rhône, 30 mars 1881.

³⁰⁴ Ibidem, rapport de la voirie municipale sur la réclamation du sieur Balmont, fermier du droit d'attache de Charabara, 13 avril 1881. Les documents disponibles montrent que cette pratique est ancienne et solidement installée dans les us et coutumes du marché aux chevaux. En avril 1870 dans une lettre adressée au maire, le fermier Bermaix proteste déjà contre cette pratique qui amoindrit ses recettes. Arch. mun. Lyon 1124 WP 36 : «et maintenant que le marché ne commence qu'à 3 heures il y a beaucoup de chevaux ou ânes qui sont vendus dans les rues près du marché, et je ne perçois pas les frais qui me seraient dus suivant mon cahier des charges et ceux qui sont vendus qui sont dans le marché, ils ne veulent pas payer le droit d'attache avant que la cloche ait sonné. À qui faut-il donc s'adresser pour pouvoir se faire payer puisque les sergents de ville ne viennent qu'à 3 heures ?»

expressément autorisé à faire conduire d'office auxdits endroits, les voitures, chevaux, mulets et ânes qui stationneraient sur les voies publiques aux abords du marché.

L'ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur de la voirie municipale, M. le Commissaire de police du quartier de Perrache, ainsi que M. le Capitaine des gardiens de la paix, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.»³⁰⁵

Les plaintes à l'encontre du marché n'émanent pas que du fermier. Les riverains s'insurgent contre cette réunion hebdomadaire désordonnée et sans retombées favorables pour le quartier. En mai 1882, un certain nombre de conseillers municipaux se font le relais de l'exaspération des habitants du quartier. Ils souhaitent la construction d'un véritable marché doté d'infrastructures permanentes :

«Dans la plupart des villes de France, il existe pour ce genre de marchés, des halles découvertes cimentées et sablées proprement tenues, divisées en allées de passage, allées de courses, en cases pour voitures, cases pour chevaux, et louées, soit directement par un employé de la ville, soit indirectement par un fermier, à l'année, au mois ou à la journée.

La ferme de ces halles rapporte généralement un assez gros revenu.

À Lyon, il en est tout autrement et l'adjudication qui expire le 31 décembre 1887 ne rend que le chiffre dérisoire de 4050 f. ».³⁰⁶

La question ne préoccupe guère l'administration communale. En septembre 1889, les propriétaires et marchands de chevaux de la région lyonnaise reviennent à la charge. Ils saisissent la commission des améliorations de la Presqu'île de Perrache qui, réunie en assemblée, décide d'appuyer leur demande auprès des autorités municipales. L'argumentaire est exposé en 7 points :

«Considérant :

1° Que ce marché est établi sur des terrains appartenant à la ville de Lyon ;

2° Que ce marché est une cause de prospérité commerciale pour les habitants du quartier et qu'il y a par conséquent, lieu de chercher à en augmenter l'importance ;

3° Que ce marché n'étant pas couvert, les animaux mis en vente y sont exposés aux intempéries des saisons et susceptibles d'y contracter de graves maladies. Ce qui fait que certains chevaux achetés bien portants au marché tombent malades à leur arrivée chez l'acheteur. L'état actuel porte donc atteinte à la fortune publique ;

4° Que si ce marché était couvert, les transactions commerciales y seraient à peu près aussi nombreuses les jours de mauvais temps que les jours de beau temps ;

5° Que si ce marché était couvert les marchands de chevaux de luxe hésiteraient moins à y exposer en vente leurs animaux. Les sujets amenés seraient plus nombreux et constitueraient pour la ville un revenu supérieur au revenu actuel.

6° Que le marché aux bestiaux de Vaise est couvert et n'abrite que des animaux qui pour la plupart sont immédiatement livrés à la boucherie ; à plus forte raison est-il urgent d'établir une toiture sur des animaux destinés à être vendus pour servir ensuite à des travaux plus ou moins pénibles ;

7° Que le prix d'une couverture de 5 mètres de largeur par 200 mètres de longueur, étant de 12 à 14 000 francs (approximativement), ne peut être une cause sérieuse d'empêchement ».³⁰⁷

La démarche semble porter ses fruits puisqu'en novembre de l'année suivante, l'architecte en chef de la ville propose un certain nombre de projets. Le premier, qui comporte deux versions de dimensions différentes, représente une installation permanente entièrement couverte assez proche de celle demandée au début de la décennie. Il s'agit d'une halle

³⁰⁵ Ibidem

³⁰⁶ Ibidem, pétition de six conseillers municipaux au maire de Lyon en vue d'améliorer le marché aux chevaux de Charabara, 10 mai 1882.

³⁰⁷ Arch. mun. Lyon, 474 WP 30, lettre de la commission des améliorations de la Presqu'île de Perrache au maire de Lyon, novembre 1889.

rectangulaire en deux corps de bâtiments disposant de stalles capables de contenir 328 ou 368 chevaux qui encadrent une piste d'essai dont la partie médiane est occupée par un étroit plateau surélevé³⁰⁸. L'installation projetée aurait pu utilement centraliser la majeure partie des transactions réalisées en ville. Le second projet, bien plus modeste, consiste en une simple couverture destinée à protéger les chevaux exposés. C'est finalement cette deuxième solution qui est adoptée.

En 1892 des travaux sont entrepris sur l'emplacement du marché. La ville fait construire un abri de 1300 m² pour la somme de 33000 francs³⁰⁹. Cet abri, large de 5 mètres et long de plus de 200 mètres protège le cheptel exposé du soleil et des intempéries. La physionomie du marché est transformée par le percement de la rue Seguin parallèle à la rue Gilibert et au cours Charlemagne. Le marché se présente alors comme une vaste esplanade rectangulaire de 211 par 44,5 mètres de côté représentant une superficie de 9500 m². Il comprend deux parties distinctes : l'abri qui constitue l'espace de présentation du cheptel mis en vente, et d'autre part un périmètre d'essai qui occupe l'essentiel de l'espace entre l'abri et la rue Seguin³¹⁰. Enfin, en 1905 ce vaste périmètre est ceinturé par une barrière métallique³¹¹. La rue Gilibert, fermée par de lourdes chaînes de fer entre le cours Bayard et la rue Marc Antoine Petit offre, le temps du marché, une piste d'essai supplémentaire. Ainsi Charrabara représente en pleine ville une emprise supérieure à un hectare.

Les différentes mesures de police, et surtout les aménagements tardifs consentis par la municipalité, expliquent sans doute la hausse sensible du prix de l'adjudication de la ferme du droit d'attache : entreprise Daymand : 4700 francs/an pour la période 1888-1896³¹²; entreprise Revouy : 5550 francs/an pour le bail suivant (1897-1905).³¹³

Cette embellie ne peut néanmoins pas cacher un déclin des revenus de la ferme. En 1905, le fermier ne réalise guère plus de 3000 à 3200 francs de recettes.

B - Volume et rythmes du marché de Charrabara

Jusqu'en 1906, il n'existe pas de sources régulières permettant de déterminer le volume des transactions réalisées au marché aux chevaux. Le fermier se contentait d'effectuer les versements auxquels il s'était engagé en obtenant la ferme. En 1887, la ferme est concédée au prix de 4700 francs. Le droit d'attache par animal étant fixé à 50 centimes, le simple montant de la ferme correspond à 9400 chevaux ou voitures amenés au marché. Il est raisonnable d'envisager un volume d'activité sensiblement supérieur à 10000 chevaux par an. L'augmentation déjà évoquée de la ferme à 5500 francs en 1896 pour un droit resté inchangé permet de conclure au maintien d'un volume assez significatif jusqu'à la fin du siècle. La recette de 1905 évaluée entre 3000 et 3500 francs représente encore un total de 6000 à 6400 chevaux et voitures proposés à la vente. Cela d'autant plus que la décision de fermer le marché permet raisonnablement de penser qu'une partie de l'activité échappait à l'imposition de la taxe. H. Herriot dans son rapport devant le conseil municipal estime en effet que le contrôle «fait par le fermier au moyen d'une marque de couleur apposée sur chaque animal [...] ne présente pas toutes les garanties désirables.»³¹⁴

À partir de 1906, le contrôle plus rigoureux du marché, accessible par une entrée unique située en face de la rue Ravat, et la mise en régie directe permettent de collecter toute une

³⁰⁸ *Idem* ; Table des figures et des illustrations, chapitre II, figure N° 8 Projet de marché couvert avec piste d'essai.

³⁰⁹ Bulletin administratif de la ville de Lyon, janvier 1892.

³¹⁰ Arch. Mun. Lyon, 922 WP 89, plan au 1/500^{ème} du marché aux chevaux.

³¹¹ Bulletin administratif de la ville de Lyon, 3 décembre 1905, N° 492.

³¹² Arch. Mun. Lyon, 923 WP 256, pièce N°9, note sur les résultats de l'adjudication de la ferme du droit d'attache au marché aux chevaux de Perrache du 1^{er} janvier 1887 au 31 décembre 1896

³¹³ *Ibidem*, pièce N°5, adjudication de la ferme du droit d'attache du 1^{er} janvier 1897 au 31 décembre 1905.

³¹⁴ Bulletin administratif de la ville de Lyon, 3 décembre 1905, N° 492.

série d'informations. En effet chaque semaine, le responsable de la perception du droit d'attache dépose sa recette, consignée aussitôt dans le livre de détail des recettes municipales. Les données des registres annuels de 1906 à 1913³¹⁵ permettent de déterminer le nombre des chevaux et voitures proposés à la vente. Toutefois deux réserves doivent être signalées. D'une part, les recettes hebdomadaires ne permettent pas de distinguer chevaux et voitures. Cette imprécision n'est pas très gênante dans la mesure où les témoignages et les bribes d'activités administratives n'attribuent qu'une place marginale à la vente de véhicules hippomobiles dans l'enceinte du marché. D'autre part, il est impossible de déterminer le total des ventes. Un cheval proposé à Charabara ne trouvait pas forcément acquéreur le jour de son exposition. Des chevaux pouvaient très bien être exposés plusieurs fois et il est impossible de repérer cela. Les quelques données disponibles montrent qu'une proportion assez importante n'était pas vendue. Le *Salut public* propose de temps à autre, sans grande régularité donc, une rubrique sur l'activité des marchés. Le volume des transactions du marché de Charrabara y figure parfois :

Date du marché	Chevaux	Mulets	Ânes	Total	Vendus	%
27 septembre 1890 ³¹⁶	192	11	25	228	126	55.2
25 octobre 1890 ³¹⁷	180	5	16	201	115	57.2
15 novembre 1890 ³¹⁸	215	14	18	247	135	54.6
% moyen sur 3 séances : 55.6						

En tout état de cause, le total des chevaux vendus à Charrabara est inférieur au total proposé.

Entre 1906 et 1913, dernière année complète avant la Grande Guerre, le marché subit un déclin sensible : les propositions de vente passent de 8206 à 4285 chevaux et voitures soit une chute de 47.7%. Cette division par deux du total annuel de l'offre entre 1906 et 1913 s'inscrit dans une courbe qui reste irrégulière. Par deux fois, en 1909 et en 1911, le niveau de l'offre remonte par rapport à l'année précédente, mais à chaque fois le déclin reprend de manière marquée. La moyenne annuelle de l'offre hebdomadaire montre de manière moins saccadée une évolution inexorable. En 1906, 157 chevaux et voitures étaient en moyenne présentés à la vente ; 126.4 en 1908 ; 115 en 1910 et 82.4 en 1913. Ces chiffres traduisent à leur manière, mais en accentuant fortement le trait, les prémices d'un déclin de la traction hippomobile en milieu urbain. L'effondrement de l'offre en l'espace de 8 ans s'explique par plusieurs raisons. En premier lieu, les vendeurs tirent parti d'un marché devenu acheteur en chevaux de boucherie. Il n'était plus besoin de se déplacer à Charrabara. Il suffisait de contacter le chevalin. En parallèle, les marchands de chevaux obligés de vivre sur un marché qui commence à se rétracter d'abord pour les chevaux de maîtres puis ceux de camion, changent leurs habitudes. Ils s'intéressent de plus près à des transactions de faible valeur jadis considérées comme négligeables. Les marchands de la périphérie, et singulièrement ceux de la plaine de Lyon, démarchent vraisemblablement avec plus d'énergie les entreprises et les artisans utilisateurs de la traction hippomobile.

La moyenne mensuelle de l'offre au marché de Charrabara confirme les relations étroites qui l'unissent aux campagnes de la périphérie. Les fluctuations de l'offre ne peuvent pas s'expliquer par les impératifs de la traction hippomobile en ville. Il n'y a pas de variations

³¹⁵ Table des tableaux, chapitre II, tableau N° 2 Nombre des chevaux et des voitures proposés à la vente au marché aux chevaux de Charrabara de 1906 à 1913.

³¹⁶ *Salut Public*, 29/9/1890.

³¹⁷ *Ibidem* 27/10/1890.

³¹⁸ *Ibidem* 17/11/1890. Le *Courrier de Lyon* propose également de manière aléatoire une rubrique similaire : le 25 avril 18890 205 chevaux sont amenés sur le marchés ainsi que 7 mulets et 19 ânes soit 221 solipèdes. 115 ont été vendus; l'édition du 3 mai 1890 note 204 existences enregistrées par le fermier du marché et 110 transactions.

saisonniers dans l'activité économique de la métropole lyonnaise. Les variations enregistrées répercutent la demande de l'espace rural. Les entreprises lyonnaises qui renouvellent leur cavalerie sont attentives à la revente des chevaux remplacés. Ainsi pour une offre mensuelle moyenne de 556 chevaux et véhicules (calculée pour la période 1906-1913) on constate un étiage hivernal marqué. De novembre à février l'offre est assez nettement inférieure à la moyenne. À partir du mois de mars, les offres augmentent et dépassent la moyenne mensuelle entre mai et juillet. Charrabara est en effet une porte de sortie du cheptel urbain. Les témoignages et les diverses sources en notre possession le confirment. Cela explique dans une large mesure le développement d'un espace chevalin dans l'Ouest lyonnais, pourtant domaine de prédilection des bêtes à cornes. Le Dauphiné s'y ravitaille aussi. Les agriculteurs achètent sur le marché lyonnais de bons chevaux de camions devenus impropres au service urbain, mais qui peuvent encore rendre d'utiles services pour les travaux agricoles. Les animaux achetés par les agriculteurs des cantons chevalins du Bas-Dauphiné comme ceux de Saint-Symphorien-d'Ozon ou de Meyzieu sont en priorité des juments destinées aux travaux des champs mais aussi à la production³¹⁹.

C - La diversité des transactions

Le marché aux chevaux de Charrabara était ouvert à tous, autant aux particuliers qu'aux professionnels. Les transactions sont effectuées entre particuliers, entre professionnels ou entre professionnels et particuliers. La municipalité se borne à offrir un terrain et un contrôle vétérinaire pour les animaux proposés à la vente³²⁰. Ainsi par exemple, dans une lettre datée du 24 octobre 1904, adressée au maire de Lyon, l'inspecteur sanitaire de la ville de Lyon rend compte d'une saisie :

«J'ai l'honneur de vous informer que samedi dernier 22 octobre, j'ai fait exclure du marché aux chevaux, un cheval bai, hors d'âge à Madame Chataignier de Givors (Rhône).

Le cheval atteint de morve a été abattu sur mon ordre au clos d'équarrissage de la ville. L'autopsie a révélé toutes les lésions de la maladie présumée».³²¹

Les professionnels qui fréquentent le marché de Charrabara sont dans leur grande majorité des maquignons des franges suburbaines de l'agglomération lyonnaise. Les cartes postales datées du début du XX^e siècle les montrent vêtus de leur blouse de coton gris, armés d'un bâton et coiffés d'un chapeau mou. Ils côtoient les bouchers chevalins de Lyon, que leurs opérations croisées placent au cœur de nombreuses transactions. Dès 1878, dans un rapport déjà cité, Lagarrigue, responsable du marché signalait l'absence des grands marchands de la place :

«Sur notre marché on ne voit jamais aucun cheval de luxe ; les marchands de renom n'y exposent jamais des sujets de quelque valeur ; quelques-uns même s'en abstiennent d'une manière absolue».³²²

La réalité a toutes les chances d'être plus complexe. En effet, bien que Charrabara soit essentiellement un marché du cheval d'occasion, tous les marchands s'y retrouvent, même les plus connus, ne serait-ce que pour y écouler des chevaux de reprise qu'ils répugnent à exposer dans les stalles de leur établissement. Selon l'envergure du professionnel, le marché aux chevaux est soit le lieu principal d'activité soit une annexe propice à des arrangements. C'est en définitive moins la qualité du marchand qui est en jeu que la nature de l'opération

³¹⁹ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, Schéma N° 2 Le système de production chevalin suburbain dans le ressort du concours hippique de Meyzieu, fin XIX^e – début XX^e siècle.

³²⁰ Arch. Mun. Lyon, 784 WP 0018. Règlement de la police du marché aux chevaux en date du 8 juillet 1926. Il reprend dans un texte unique de 15 articles les prescriptions antérieures : arrêtés des 9 mars 1858, 21 mai 1870, 4 mai 1881, 12 avril 1884 et 20 mars 1888.

³²¹ Ibidem 1125 WP 25, service des épizooties, lettre du vétérinaire Quivogne, 24 octobre 1904.

³²² Ibidem, 1124 WP 36, rapport de Lagarrigue au préfet du Rhône, 20 juillet 1878.

effectuée. Le marché a donc toute son importance pour la profession. Cela explique pourquoi les meilleures places sont gardées en vertu de pratiques qui créent des tensions et des jalousies dans la profession. Dans une pétition du 26 février 1891 adressée au maire, un certain nombre de marchands et non des moindres remettent en cause l'article 7 de l'arrêté du 9 mars 1858 qui régleme la police de ce marché :

«L'article 7 de cet arrêté dit : quant à la répartition des places, que les premiers marchands arrivés choisissent les bornes d'attache à leur convenance, à l'exception de celles pour lesquelles il y avait des abonnements et qui devront être marquées. Cette clause qui favorise les abonnés, crée des inégalités, des faveurs spéciales pour l'un d'entre nous, au détriment des autres ; il nous paraît inadmissible que votre administration veuille perpétuer un pareil abus ; nous demandons, à l'exemple de ce qui se fait sur les autres marchés découverts, que chacun ait sur le marché de Charrabara l'emplacement qu'il a choisi par ordre d'arrivée ; nous ne réclamons même pas que les places soient données au sort, comme cela se pratique sur le marché aux bestiaux de Vaise.

Vous voudrez bien remarquer, Monsieur le maire, que nous ne vous signalons qu'un des inconvénients de l'arrêté du 9 mars 1858 qui n'est plus dans l'esprit de notre époque, et nous espérons que vous voudrez bien nous faire justice»³²³.

De fait, Charrabara apparaît comme le grand marché urbain des communes rurales de la région. Son importance régionale s'explique à la fois par le nœud ferroviaire que constitue Lyon et par la présence en ville d'une forte cavalerie. Le marché est situé à la confluence de deux mondes professionnels assez différents. Les marchands de la place contrôlent l'écoulement de la cavalerie urbaine usée, tandis que les maquignons de la périphérie leur achètent, en partie au moins, ces mêmes chevaux qui achèvent leur cycle de vie urbain. Charrabara fonctionne comme le lieu de rencontre de deux utilisations différentes du cheval de trait : le camionnage et le labourage. Il va de soi que les deux branches de la profession ne s'inscrivent pas dans des rythmes similaires. Ainsi, les ruraux qui viennent de la périphérie, et souvent de plus loin, demandent un allongement de la durée du marché, tandis que les Lyonnais, déjà sur place, s'en satisfont. C'est vraisemblablement pourquoi ils ne se manifestent pas en nombre pour signer la pétition adressée au maire de Lyon le 29 juin 1886 :

«La durée du marché étant trop courte, les transactions ne peuvent s'effectuer commodément et les marchands et les acheteurs du dehors se trouvent dans l'impossibilité de prendre les trains qui pourraient les ramener chez eux le jour même».³²⁴

On ne compte que quelques professionnels lyonnais sur les 150 pétitionnaires qui se manifestent à cette occasion. Seule la corporation des bouchers chevalins fait exception. Ce n'est guère surprenant puisqu'ils battent les profondeurs du monde rural. On y distingue les Piessard, Chambéry, Boisson ou Gullon. Cette pétition, une des plus importante qui ait été conservée, n'aborde pas la question des infrastructures, comme si la matérialité des lieux n'était que secondaire à leurs yeux. Il n'est nullement question d'améliorer l'espace, tour à tour boueux ou poussiéreux, qui leur tient de marché. Ils ne formulent aucune exigence de ce type. La seule proximité de Perrache, dénominateur commun minimum de la profession, suffit à leur commerce. Au vrai, leurs transactions se passent fort bien d'un lieu de marché : ils ne tiennent ni à la présence dérangeante du vétérinaire, ni à déboursier 50 centimes par tête exposée.

L'inspecteur vétérinaire chargé de la surveillance des marchés, interrogé sur l'opportunité d'allonger la durée du marché, relève la contradiction contenue dans la pétition et formule en toute logique, la proposition d'en réduire la durée. Il en profite surtout pour brosser en quelques lignes, la sociabilité du négoce des chevaux. Les maquignons forains y sont présentés sous un jour peu favorable :

³²³ Ibidem, 1124 WP 36, Pétition des marchands de chevaux adressée au maire de Lyon, 26 février 1891.

³²⁴ Ibidem, 1124 WP 36, Pétition des marchands de chevaux adressée au maire de Lyon, 29 juin 1886.

«L'avantage qu'il y aurait à faire commencer le marché plus tôt pour le faire durer plus de temps serait en faveur des débitants de boissons du quartier, qui bien certainement vendraient quelques bouteilles de plus ; mais il le serait surtout pour les marchands de chevaux qui ont l'habitude d'entraîner leurs clients dans des cabarets, avant de conclure aucun marché avec eux. Cette manière de procéder n'est pas toujours conforme à la saine morale»³²⁵

Les particuliers amènent sur le marché des chevaux dont ils souhaitent se dessaisir pour toutes sortes de raisons dont certaines n'étaient peut-être pas avouables. Charrabara permet sûrement des escroqueries mais pas plus qu'ailleurs. Les histoires qui traînent autour du marché appartiennent au répertoire classique des embrouilles de maquignonage.

Les transactions réalisées entre particuliers échappent à notre regard. Aucune source ne permet de les approcher. À n'en pas douter, à Charrabara se presse tout le monde des petits commerçants, des bimbelotiers ou des marchands de quatre saisons, des fiacriers aux abois dont le ou les chevaux ont été réformés par l'administration. Ajoutons les agriculteurs de la région. La rumeur les brocarde bien volontiers, mais sont-ils toujours les dindons de la farce ? Ce n'est pas certain. Un fait divers, relevé dans le *Salut Public* daté du 6 septembre 1881, est assez significatif :

« Un triste accident est arrivé samedi à Charrabara sur le marché aux chevaux.

Un cheval vicieux a renversé et foulé aux pieds un marchand de chevaux du Moulin-à-Vent, M. Cotte, et lui a fait de sérieuses contusions à la cuisse droite et au genou gauche.

Le blessé, après avoir reçu des soins dans l'établissement de Mme Ducrieux, cours Charlemagne, a été reconduit en voiture à son domicile.

M. Cotte en présence des regrets manifestés par le propriétaire de l'animal, M. Claude Chabert de Charbonnière qui s'est chargé d'ailleurs de tous les frais qui pourraient résulter de l'accident, a retiré la plainte qu'il avait portée».

Beaucoup d'opérations sont sans doutes croisées : on est tour à tour vendeur et acheteur au cours de la même séance. Un cheval pour la « casse » apporte le complément nécessaire à une nouvelle acquisition³²⁶. Dans la foule qui déambule, il y a aussi les amateurs qui excellent dans l'art de débusquer les affaires louches. Jean Girard se souvient de ce lieu rituel de promenade du samedi qu'il fréquentait avec son père avant la Grande Guerre : «Mon père était un homme de chevaux [...] il aimait bien me traîner comme ça à Charrabara»³²⁷. Devant un «beau cheval pommelé qui faisait dans les 750 kg», la conversation s'engage :

«- Qui c'est qui vend ce cheval ?

C'est moi ! C'était une femme.

Alors il [mon père] me fait : «c'est sûrement une carne pour que ce soit une femme qui le vende».

Il lui fait :

D'où êtes vous ?

Je suis de Saint-Chamond.

Ah bon, et qu'est-ce que vous faites à Saint-Chamond avec ce cheval ?

On fait le tampon et on n'a plus de travail.

Ah bon. Combien vous en voulez ? Tant. « Bon on va voir ça».

³²⁵ *Ibidem*, 1124 WP 36, lettre de Lagarrigue, inspecteur vétérinaire de la ville de Lyon, au maire de Lyon, 15 juillet 1886.

³²⁶ M. SAINT-GERMAIN LEDUC, *Serviteurs et commensaux de l'homme*, Alfred Mame et fils éditeurs, Tours 1886, 285 pages, p.71. « Quand mon limonier sera hors d'âge ou si le malheure veut qu'il se casse un membre, enfin dès qu'il cessera de me payer avec un bénéfice suffisant sa place à la mangeoire, j'agirai avec lui en bon prince. Je lui accorde quinze bonnes journées de répit avant d'appeler le boucher ; quinze jours à la ration de fèves et de son lui feront le poil, lui donneront de la mine. Je le vends comme viande ».

³²⁷ Entretien Jean Girard.

Il m'emmène et m'explique : «Ben voilà, c'est un cheval qui ne veut plus tirer, qui ne veut plus toucher le collier. Il est bien beau, il est bien joli, mais ils l'ont écœuré et il serait tout à reprendre».³²⁸

Le déclin du nombre des chevaux et des voitures proposés à la vente au marché de Charrabara coïncide avec l'accroissement des annonces des particuliers dans la presse quotidienne. Ces annonces prennent leur essor au tournant du siècle. On assiste là, probablement à un changement dans les pratiques de vente et d'achat des chevaux en milieu urbain. Tout semble se passer comme s'il n'était plus de mise de traiter au marché ou de négocier avec les marchands de la place. Une partie de la clientèle s'affranchit de leurs services. Dans certaines annonces il est même précisé qu'on ne «traitera qu'avec avec particulier»³²⁹ L'annonce la plus surprenante est celle d'un acheteur qui la libelle de la manière suivante : «Je donne 20 Fr. à qui me fera acheter grosse jument poulinière. 67, rue Chevreul»³³⁰ N'est-ce pas la manière la plus radicale d'ignorer jusqu'à l'existence même des marchands de chevaux ?

Les premières annonces de particuliers concernent sans doute des chevaux de qualité et les transactions s'effectuent de gré à gré entre gens du même monde. Il n'était pas question de fréquenter Charrabara et les vendeurs pensent pouvoir se passer de l'intermédiaire qu'est le marchand. En octobre 1882, un particulier vend «bon cheval bai cerise, 1 m 70, âgé de 5 ans. 22, quai des Brotteaux».³³¹ Les transactions s'effectuent aussi par l'entremise d'agences chargées de transmettre les offres. Sous couvert de l'anonymat le prix de l'animal est annoncé : «Bon cheval à deux fins, 6 ans, 450 fr., Coupé 500 fr., à vendre. S'adresser agence Fournier sous N° 7309»³³². La sobriété des annonces initiales s'estompe à la fin du siècle. L'animal mis en vente et la vente elle-même sont présentés sous un jour plus avenant. Le prix proposé est soit justifié soit un argument de vente : «Belle jument ½ sang, bai brun, 7ans, prix 900 francs». L'annonce ajoute : «affaire exceptionnelle».³³³ Une autre annonce de 1899 précise : «Cheval parfait monté, attelé, garanti, prix modéré, 24 place Bellecour»³³⁴. Les annonces de particuliers s'étendent ensuite aux chevaux de camion jusqu'alors absents des offres de vente. Ce type de vente prend une nouvelle dimension : «A vendre très bon cheval de travail, 7 ans, 1,74 m, s'attelle bien»³³⁵.

Au fil des années, les chevaux gagnent en qualité parce que la technique de l'annonce s'affine sans cesse comme s'il fallait impérativement rassurer l'acheteur. On ne met plus en avant la seule qualité physique ou esthétique de l'animal, on s'attarde désormais sur son caractère : il est tantôt «sage et doux»³³⁶ tantôt «franc et doux»³³⁷. On précise même pour rassurer le petit conducteur que le cheval est «conduit par une dame»³³⁸. L'argument plaît. On le retrouve un peu plus tard : «petit cheval doux conduit par des dames»³³⁹. En novembre une autre annonce précise à nouveau «joli petit cheval très docile trottant bien et pouvant être conduit même par une dame»³⁴⁰. L'argumentaire aborde aussi le motif de la vente. Le propriétaire se sépare de son animal parce qu'il s'en va : «forte jument noire, poids 650 Kg,

³²⁸ *Ibidem*.

³²⁹ *Progrès de Lyon*, 17 décembre 1910.

³³⁰ *Ibidem* 27 septembre 1910.

³³¹ *Progrès de Lyon*, 20 octobre 1882.

³³² *Ibidem* 13 octobre 1892.

³³³ *Ibidem* 19 janvier 1899.

³³⁴ *Ibidem* 1 novembre 1899.

³³⁵ *Ibidem* 28 juillet 1900.

³³⁶ *Ibidem* 21 mars 1905.

³³⁷ *Ibidem* 2 juillet 1910.

³³⁸ *Ibidem* 23 août 1910.

³³⁹ *Ibidem* 6 septembre 1910.

³⁴⁰ *Ibidem* 4 novembre 1910.

âge 7 ans garanti. Vendue cause départ. Fays à Brignais»³⁴¹. Certains vendeurs invoquent cette raison sans prendre beaucoup de précaution. Ainsi le 29 juillet 1910 un particulier passe l'annonce suivante dans le *Progrès de Lyon* : «bonne occasion cause départ, cheval fort trotteur, docile, sage. 64, boulevard Pinel». Deux semaines plus tard à la même adresse un particulier souhaite « acheter un petit cheval sage, fort trotteur».³⁴² L'urgence qui augure de bonnes affaires est aussi utilisée comme moyen d'appel : «Petit âne et sa voiture à vendre 150 fr. On vendrait séparément. Très pressé, 15, cours du Midi»³⁴³. Telle autre annonce suggère l'urgence dans sa rédaction même : «jument douce. Vite s'adresser Hôtel de la Mule Noire, av. Saxe 177».³⁴⁴ On évoque souvent la fin de saison ou une fin de chantier :

«3 chevaux entiers à vendre p. fin de travaux. Séraillier. Gare Bois d'Oingt (Rhône)»³⁴⁵ ou encore : «Jument percheronne à vendre, fin de saison. Toutes garanties. S'adresser à La Carbonique lyonnaise. Grand rue de Monplaisir 30, Lyon».³⁴⁶ Enfin, la vente peut être provoquée par la disparition du propriétaire : « A vendre pour cause décès 1 cheval breton, 5 ans franc et doux, et un autre de 14 ans très bon (Saint Romain en Gal, Rhône)».³⁴⁷

Les ventes aux enchères publiques ont laissé davantage de traces que les transactions des particuliers. Il existe des ventes aux enchères par le ministère d'un commissaire-priseur. Ce sont les moins fréquentes. Elles portent sur des chevaux de prix :

«Place de l'hippodrome, vente aux enchères d'un beau et fort cheval irlandais».³⁴⁸

Les ventes judiciaires aux enchères publiques toujours annoncées par voie de presse, sont les plus nombreuses. Les lots vendus sont parfois importants:

Étude M. V. Chapuis avoué à Lyon, place de la République 44.

Liquidation.

Vente aux enchères publiques par le ministère d'un commissaire-priseur de

Six bons chevaux de trait

le samedi 27 mai 1882 à 3 heures du soir

Place de l'hippodrome (Charrabara)

Cinq pour cent en sus.

Cette vente a lieu en vertu d'une ordonnance rendue par M. le Président du tribunal civil de Lyon en date du 24 mars 1882. Enregistrée³⁴⁹.

Les ventes judiciaires sont souvent plus sobres dans l'évocation du malheur d'autrui :

«Vente de 2 belles juments percheronnes place de l'hippodrome (Charrabara). Vente judiciaire aux enchères publiques»³⁵⁰, ou encore dans le *Progrès de Lyon* en décembre 1905 :

« Vente judiciaire

Par le ministère d'un commissaire-priseur

le samedi 9 décembre 1905 à deux heures et demie à Lyon, Place du marché-aux-chevaux, lieu de Charrabarra

6 bons chevaux de trait avec leurs harnais».³⁵¹

Enfin, certains professionnels ne dédaignent pas de vendre à Charrabara les convois qu'ils reçoivent. C'est le cas des bouchers chevalins qui vendent des chevaux légers ou des ânes destinés à une clientèle populaire :

³⁴¹ *Ibidem* 15 octobre 1910.

³⁴² *Ibidem* 14 août 1910.

³⁴³ *Ibidem* 26 octobre 1905.

³⁴⁴ *Ibidem* 17 décembre 1910.

³⁴⁵ *Ibidem* 28 août 1900

³⁴⁶ *Ibidem* 2 octobre 1905.

³⁴⁷ *Ibidem* 2 juillet 1910.

³⁴⁸ *Ibidem* 15 septembre 1900.

³⁴⁹ *Ibidem* 26 mai 1882.

³⁵⁰ *Ibidem* 8 janvier 1891.

³⁵¹ *Ibidem* 7 décembre 1905.

«M.Milliat prévient le public qu'il vient de recevoir un lot de trente chevaux corses de 3 à 4 ans, visibles tous les jours Place de la Victoire et samedi 24 courant à Charrabara. Cinq pour cent en sus ».³⁵²

Section III - La sortie du milieu urbain

Les chevaux jugés inaptes au service urbain connaissent deux grands types de destination: la boucherie ou le recyclage rural. Ces deux destinations ne concernent pas les mêmes cheptels.

I -L'abattoir chevalin de Corne de Cerf

Consommer de la viande de cheval n'est pas une habitude ancienne. Hormis quelques spécialités régionales comme le salami et les saucissons d'Arles, peu de préparations culinaires incorporent de la viande d'équidés³⁵³. À l'instar des rats, des chats ou des chiens qui agrémentent l'ordinaire des villes assiégées, la viande de cheval est longtemps restée un plat exceptionnel et pour tout dire, un plat des mauvais jours. Pourtant, dès la première moitié du XIX^e siècle, toute une série de naturalistes comme les Geoffroy Saint-Hilaire, père et fils, les Quatrefarges de Bréau ou les Decroix relayés ultérieurement par les cercles d'hygiénistes, médecins et penseurs sociaux, assurent une active promotion de la viande de cheval³⁵⁴. Tous s'accordent unanimes sur l'excellence nutritionnelle et gustative de cette viande injustement bannie de la diète alimentaire. Ils pensent que le cheval peut fournir aux classes laborieuses une alimentation riche en protéines, saine et savoureuse. De fait, plus que les banquets hippophagiques et les comptes-rendus scientifiques, les dizaines de milliers de chevaux sacrifiés en 1870-1871 pendant le siège de Paris ont fort contribué à implanter cet usage alimentaire dans la population. C'est de cette époque que date l'essor de la consommation chevaline. La remarque vaut aussi pour Lyon comme le suggère le rapport établi en 1881 par l'inspection vétérinaire en charge de la boucherie chevaline : «ce commerce spécial est exploité à Lyon depuis environ quinze ans. (...) La boucherie chevaline semble être en voie de prospérité ; le nombre des sujets livrés à la consommation va croissant».³⁵⁵ En effet, la consommation de la ville est multipliée par trois de 1875 à 1881 passant de 572 à 1753 chevaux.

L'essor de l'hippophagie, ce «commerce spécial» pour reprendre le rapport cité plus haut, ne transforme pas en un tour de main la sourde prévention sociale qui entoure cet aliment. Ces résistances mettent en lumière les relations tout à fait particulières qu'entretiennent l'homme et sa « plus noble conquête ». Au vrai, il s'agit d'une attitude éminemment culturelle. La France à la fin du XIX^e siècle est à mi-chemin entre l'Angleterre qui ne consomme de viande chevaline sous aucun prétexte et l'Allemagne qui l'accommode de mille manières sans état d'âme. En France, «manger du cheval» est un acte que réprouve d'instinct le code social. La proximité entre l'homme et le cheval est telle qu'il n'est pas excessif de parler de cannibalisme. C'est une nourriture indécente comme au temps de Grégoire III, *immundum est enim et execrabile*. Cette répulsion, joliment présentée dans le *Septième Jour*, une revue

³⁵² *Ibidem*, 22 juin 1882.

³⁵³ Sylvain LETEUX, « L'hippophagie en France. La difficile acceptation d'une viande honteuse », *Terrains et travaux*, 2/2005, N°9, pp. 143-158 ; Didier NOURRISSON, 1995. « Comment les Français se sont-ils mis à manger du cheval ? », pp. 297-308, Daniel ROCHE [dir.], *De Pégase à Jappeloup : cheval et société, Festival d'Histoire de Montbrison* ; Pierre GUILLAUME, « Succès et déboirs de l'hippophagie à la Belle Époque », Daniel ROCHE [dir.], *De Pégase à Jappeloup : cheval et société, Festival d'histoire de Montbrison*, pp. 309-314 ; Ronald HUBSCHER, « Nourrir le peuple : l'hippophagie à Paris au XIX^e siècle », C. GUINTARD, C. MAZOLI-GUINTARD [dir.], *Élevage d'hier, élevage d'aujourd'hui*, pp. 139-150.

³⁵⁴ Éric PIERRE, « L'hippophagie au secours des classes laborieuses », *Communications*, année 2003, Volume 74, N°1, pp. 177-200.

³⁵⁵ Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon, année 1881, pp. 86 et suivantes.

mondaine par Silex, un pseudonyme qui cache une belle plume du *Tout Lyon* de la Belle Epoque, « n'a plus aujourd'hui sa valeur de jadis et les chrétiens n'ont pas de meilleure raison pour détester le cheval que les juifs n'en ont pour abominer le porc »³⁵⁶. De surcroît, cette nourriture inconvenante marque aussi une ligne de partage social. Elle est totalement rejetée par les classes aisées pour qui le cheval est un signe de ralliement quasi-totémique. Transgresser ce tabou alimentaire n'est même pas concevable. Il est d'ailleurs significatif, que les préjugés sociaux soient progressivement levés non pas par le plaisir de la bouche mais sous couvert des prescriptions thérapeutiques. C'est la faculté de médecine qui donne son aval et non point l'art culinaire. La viande de cheval n'est pas consommée en tant que telle, elle l'est pour ses vertus médicales. C'est plus un fortifiant bon marché qu'un aliment ordinaire. Pour se soigner la société fait des usages singulièrement différents du cheval : les bourgeois le montent et les classes laborieuses le mangent.

1 - Le cadre administratif

La boucherie lyonnaise est dispersée à travers l'agglomération. Les abattoirs de Perrache et de Vaise, où fonctionne par ailleurs un marché aux bestiaux fort à l'étroit, réalisent l'essentiel de l'activité. Ils sont pourtant secondés par des centaines de tueries particulières situées pour des raisons fiscales sur les marges rurales de la ville. La boucherie chevaline, pour ne pas déroger à l'éparpillement général dispose d'un abattoir particulier, chemin Corne de Cerf, à la lisière des III^e et VI^e arrondissement. La tuerie chevaline est loin du tumulte pittoresque et remuant de la boucherie classique. Ici, par comparaison avec les deux grands abattoirs, la tonalité est résolument artisanale. Au plus fort de son activité, le volume hebdomadaire des animaux sacrifiés n'a jamais dépassé quelques centaines de têtes. L'établissement est modeste et le décor peu avenant si l'on en croit la description de *Silex* déjà cité plus haut: «tout au fond du quartier de la Villette, dans une ruelle plantée de cailloux pointus et bordées de bicoques malsaines, on découvre derrière un large portail rouge, couleur de mauvais augure, l'abattoir municipal de chevaux».

En réalité, le terme d'abattoir municipal est incorrect puisqu'il s'agit d'une entreprise privée, astreinte à des obligations de service public. L'abattoir commun de Corne-de-Cerf est une tuerie particulière jouissant du monopole de l'abattage des chevaux, mulets et ânes sur le territoire de la commune de Lyon.

Les documents conservés sur la tuerie chevaline de Corne-de-Cerf sont relativement peu nombreux³⁵⁷. En août 1884, le vétérinaire Quivogne, conseiller municipal de Lyon, dépose une proposition visant à créer un abattoir municipal réservé à la boucherie chevaline et diminuer sensiblement la taxe d'abattage. Cette initiative incite Loizel, directeur-propriétaire de la tuerie commune de Corne-de-Cerf, à rédiger un mémorandum dans lequel il vante le système existant. Ce document de huit pages constitue l'une des rares pièces permettant de retracer la genèse de l'abattoir chevalin.³⁵⁸

Jusqu'en 1874, l'abattage des chevaux en vue de la boucherie est effectué par quelques bouchers de la place. Les pratiques semblent assez rudimentaires, les bouchers «*faisant abattre les chevaux où ils pouvaient*». Chambéry, l'un d'entre eux, tente à plusieurs reprises

³⁵⁶ *Le Septième Jour*, 2^{ème} année, n° 27, 6 juillet 1913, voir table des textes, chapitre II, document N° 1 La boucherie chevaline à Lyon.

³⁵⁷ Arch. dép. Rhône, 5 M 113, lettres G/L, établissements classés, 1^{ère}, 2^e et 3^e classes, demandes en autorisation d'installation, de maintien ou de transfert. Le dossier de Louis-Alexis Loizel, directeur et propriétaire de l'abattoir chevalin, se compose pour l'essentiel des pièces suivantes : une demande d'autorisation, une enquête de *commodo* et *incommodo* datée du 3 janvier 1875, deux rapports du Conseil d'hygiène et de salubrité de l'arrondissement et de la ville de Lyon datés du 3 février 1875 et du 19 juin 1884.

³⁵⁸ Arch. mun. Lyon, 474 WP 30, Loizel, *Observations à propos de la création d'un abattoir municipal pour la boucherie chevaline*, 18 août 1884, 8 pages. Voir table des textes, chapitre II, document N° 2 L'abattoir chevalin de Lyon vu en 1884 par son directeur.

d'installer une tuerie qui suscite des plaintes du voisinage³⁵⁹. Loizel fait état d'un abattoir créé par Chambéry aux Charpennes à Villeurbanne, rue des Belles femmes. Il précise *«que cet abattoir, tenu dans de mauvaises conditions souleva des protestations unanimes qui forcèrent M. Chambéry à fermer son établissement»*. En décembre 1874, quelques mois après la fermeture de son établissement, Chambéry associé à Loizel demande une autorisation préfectorale en vue de créer un véritable abattoir chevalin. En mai 1875, l'autorisation est accordée à titre d'essai. Seul Loizel accepte d'affronter les risques encourus³⁶⁰. Par un arrêté du préfet, il obtient le 22 juillet 1875, le monopole de l'abattage des chevaux, mulets et ânes destinés à la boucherie. Cette mesure destinée à renforcer le contrôle de l'administration, lèse les plus importants bouchers chevalins de la place, suscitant une certaine hostilité. L'abattoir convenablement tenu, renchérit le prix de la viande. La taxe d'abattage s'élève en effet à huit francs par bête : 2 francs pour l'octroi, 3 francs pour la visite de l'inspecteur, 3 francs pour rémunération du propriétaire de l'abattoir. Sur les débuts de son entreprise, Loizel écrit : *«Je fis de grands sacrifices pour installer d'une manière convenable ce nouvel abattoir, bien que j'ignorais à ce moment quels seraient les résultats de cette entreprise qui présentait un caractère très aléatoire»*. La première année, le nombre des abattages stagne. Dans *La boucherie à Lyon en 1876*, Charles Cornevin, professeur à l'école vétérinaire de Lyon, montre bien les réticences d'une partie de la profession :

«Dans les derniers jours de septembre, une descente de police a lieu chez deux bouchers de chevaux ; elle donne la preuve de ce qu'on soupçonnait, à savoir qu'ils abattaient directement à domicile la plupart des animaux qu'ils livraient à la consommation.(...) Les bouchers coupables ont argué, pour leur défense, de la taxe de 8 francs qu'ils sont obligés de payer par bête qu'ils amènent à l'abattoir (...) Cette taxe, dont la légalité est peut-être discutable, a été, avec le désir de se soustraire au contrôle sévère et vigilant de l'inspecteur, la cause de la décroissance apparente de la viande de cheval» ;

Le constat est sévère. Quelques années plus tard, en 1884, la proposition de Quivogne reprend implicitement le constat déjà formulé : c'est la taxe d'abattage, et tout particulièrement la part dévolue au propriétaire de la tuerie, qui suscite la fraude. Loizel répond : *«Quant aux abattoirs clandestins, ce n'est pas l'abaissement de la taxe qui les fera disparaître, car les animaux abattus dans ces tueries sont tous malades ou dans un état de maigreur tel qu'ils seraient certainement saisis par le service de l'inspection»*.

Le vrai sens de la proposition de Quivogne tient surtout dans la croissance vigoureuse des abattages. En 1884, l'hippophagie semble solidement installée dans la ville. Les rapports annuels de l'inspection de la boucherie ne se privent pas de le signaler. En créant un abattoir municipal, la ville pourrait tirer profit de cette dynamique. Loizel rétorque que les frais de première installation seraient considérables. Il les chiffre à 100000 francs. *«Toutes ces dépenses –écrit-il- absorberaient le produit de la taxe d'abattage et la ville ne retirerait aucun profit de la création d'un abattoir municipal»*. Il affirme d'autre part, que la croissance du début des années 1880 ne peut se prolonger *«car on n'élève pas les chevaux pour l'abattage et aujourd'hui il s'établit des boucheries chevalines dans tous les grands centres, ce qui fait que Lyon ne pourra s'alimenter que dans un certain rayon. D'ailleurs, l'exemple de Paris peut suffire : en consultant la statistique, on voit que sur dix-sept mille chevaux abattus annuellement dans les dix premières années, actuellement il n'y en a plus que sept à huit mille»*. Même si Loizel sous-estime la capacité d'attraction de la boucherie chevaline de la capitale, son analyse s'est révélée globalement exacte.

³⁵⁹ Olivier FAURE, «Le Bétail dans la ville au XIX^e siècle», dans *Cahiers d'histoire, L'animal domestique XVI^e-XX^e siècle*, Eric Baratay et Jean-Luc Mayaud [dir.], Tome XLII, 1997, N°3-4, p. 566.

³⁶⁰ Arch. dép. Rhône, 5 M 43, registre chronologique des dossier individuels de demande en autorisation pour les établissements de de 1^{ère}, 2^e et 3^e classes, ouvert en 1875 et clos le 31 août 1912. En mai 1878, en association avec son frère et Michallet, un autre boucher chevalin, il tente sans succès d'installer une tuerie chevaline rue Corne-de-Cerf.

Abandonné quelques années, le projet ressurgit en 1889. L'architecte de la ville dresse, sur la demande du maire, les plans d'un abattoir à réaliser dans un immeuble communal situé chemin de Gerland. Pour la circonstance, l'architecte de la ville a travaillé en étroite concertation avec l'inspecteur principal de la boucherie. Le projet est conçu à partir de l'expérience pratique de l'abattoir de Corne-de-Cerf. Les plans peuvent être considérés comme le standard représentatif de ce que l'on attend, à la fin des années 1880, d'une installation industrielle de ce type³⁶¹. L'installation comporte une grande salle d'abattage, des dépôts spécifiques destinés à la collecte du sang des animaux sacrifiés et aux viandes saisies. Outre la création d'une triperie, l'établissement comporte une écurie pour cinq chevaux et une fosse à fumier. Le projet prévoit l'éclairage au gaz et le forage d'un puits avec l'établissement d'un manège pour la manœuvre de la pompe. La dépense totale est estimée à 25000 francs³⁶². En décembre 1889, le maire demande à l'architecte s'il est possible de réduire la dépense. La réponse, sans doute jugée insuffisante, débouche sur l'abandon du projet³⁶³.

La gestion de l'abattoir est réglementée de manière minutieuse par un arrêté municipal du 7 septembre 1900³⁶⁴. Les 39 articles du règlement définissent tout à la fois la gestion de l'abattoir, la police sanitaire et l'exercice du commerce de la boucherie chevaline. Le propriétaire est responsable des prescriptions concernant l'hygiène de son établissement. Il est dans l'obligation « de se conformer strictement aux dispositions qui règlent l'ouverture et la fermeture de l'abattoir. Il a la garde des objets et des viandes qui y séjournent, en dehors des heures fixées pour l'abattage des animaux ».

Les professionnels de la boucherie chevaline, les utilisateurs de l'abattoir procèdent pour leur compte à l'abattage des animaux. Ils utilisent le matériel et les emplacements techniques mis à leur disposition ainsi que l'eau et l'éclairage fournis par l'établissement. Il est demandé aux ouvriers de la profession de suivre un certain nombre de règles élémentaires qui relèvent tout autant de considérations techniques que de la plus élémentaire civilité. Le règlement rappelle l'interdiction de maltraiter les animaux et de les abattre sans leur avoir recouvert les yeux au moyen d'un masque. La société se méfie de la violence et des actes de cruauté gratuits qui pourraient rejaillir sur elle³⁶⁵. L'animal, même voué à la boucherie, reste un être vivant, et le cheval plus que tout autre. Ces dispositions réaffirment la norme face aux raccourcis et à la routine du métier. Malgré les apparences, sacrifier n'est pas un geste tout à fait banal. Cela explique en partie que l'on interdise le spectacle au profane. La boucherie est un monde clos par nécessité. On y trouve étroitement associées la morale et l'hygiène dont le XIX^e siècle marque les grands débuts scientifiques.

Troisième division, septième bureau, service de l'alimentation publique, on accède enfin tout au bout de l'organigramme de l'administration municipale à l'inspection des viandes de boucherie. Les apparences sont trompeuses car le service veille sur la santé publique tout au long de la chaîne qui se forme de l'abattoir à l'étal de boucherie. En 1881, le service dirigé depuis sa récente restructuration par l'inspecteur-vétérinaire Leclerc compte 4 inspecteurs vétérinaires et 8 contrôleurs. Ils ont comme mission de surveiller et de contrôler les abattoirs et les étals de boucherie ainsi que tous les commerçants qui vendent de la viande destinée à l'alimentation humaine. Entre 1881 et la Grande Guerre, le service s'accroît régulièrement passant de 12 à 18 personnes. Il suit l'augmentation du mouvement des abattoirs. La viande

³⁶¹ Table des figures et des illustrations, chapitre II, figure N° 9 Plan de l'installation d'un abattoir chevalin dans l'immeuble communal chemin de Gerland, 76.

³⁶² Arch. mun. Lyon, 474 WP 30, lettre de l'architecte en chef de la ville au maire de Lyon, 9 septembre 1889.

³⁶³ Ibidem, lettre de l'architecte en chef au maire de Lyon, relative à la diminution de la dépense, 20 décembre 1889.

³⁶⁴ Bulletin municipal officiel de la ville de Lyon, N° 219, 9 septembre 1900, Boucherie chevaline.- Arrêté du 7 septembre 1900, pp.267-268.

³⁶⁵ Maurice Agulhon, «Le sang des bêtes : le problème de la protection des animaux en France au XIX^e siècle », dans Sangs. –*Romantisme, revue du XIX^e siècle*, N°31, 1981, pp. 81-109.

chevaline est l'objet d'une attention particulière, car elle ne provient pas de sujets dont l'abattage est une finalité normale, à l'instar du cheptel bovin, même lorsqu'il est exploité à des fins de trait. L'abattage du solipède est plutôt l'ultime bénéfice que l'on peut tirer d'un animal d'abord et avant tout entretenu comme force de traction. Le cheval sacrifié est selon les cas, un animal vieux qui n'est plus en état d'accomplir sa mission première, un animal dans la force de l'âge mais accidenté ou un animal malade. En clair, il pèse toujours un soupçon sur la qualité de l'animal sacrifié. D'ailleurs, l'importance des saisies justifie la sévérité des contrôles vétérinaires. Le contrôle de l'inspection des viandes de boucherie s'effectue pour l'essentiel aux deux bouts de la chaîne, c'est-à-dire à l'abattoir et sur l'étal du boucher. Dans l'enceinte de l'abattoir, le contrôle s'effectue en deux temps. Le vétérinaire de service dont la présence est obligatoire aux heures d'abattage, c'est-à-dire l'après-midi de 14 à 17 h 30, procède à l'inspection du cheptel vivant. Cette première étape permet de supprimer la présentation d'animaux visiblement malades ou trop anémiés. Maigreur extrême, tuberculose généralisée, n'échappent pas à l'œil expert du vétérinaire. La saisie est alors prononcée dans la plupart des cas. La menace d'une saisie impose une certaine discipline aux bouchers. Il existe de la sorte un double contrôle: celui du boucher chevalin qui est peu enclin à acheter un animal taré et celui du vétérinaire. Cette première phase est immédiatement suivie d'une autopsie de l'animal abattu. C'est au cours de celle-ci que sont prescrites la majeure partie des saisies soit partielles soit totales. L'autopsie permet par exemple de découvrir les cas de morve latente. Le rapport de 1902 relatif aux saisies opérées à Corne-de-Cerf est instructif à cet égard: « Il a été saisi 47 chevaux pour cause de morve latente, c'est-à-dire de la forme de la maladie qui se décèle seulement à l'autopsie avec absence de tout symptôme extérieur ». Chaque année, plusieurs dizaines de chevaux morveux sont ainsi soustraits à la consommation. L'article 13 du règlement de 1900 donne la liste complète des affections qui entraînent la saisie totale ou partielle des viandes.

2 - Le mouvement général des abattages

De 1880 à 1913, 79 858 solipèdes ont été amenés à l'abattoir commun de Corne-de-Cerf. Après inspection vétérinaire, 3443 ont été saisis soit avant l'abattage soit après. Ainsi, 76 415 animaux ont été déclarés conformes en tout ou en partie aux normes sanitaires. Au cours de cette période, les abattages forment une courbe marquée par des variations de forte amplitude. Après un sommet absolu en 1886 qui ponctue une décennie de belle croissance, le déclin s'installe irrémédiablement. À partir de 1893, on constate qu'après chaque phase de déclin, la reprise ne parvient plus à dépasser le sommet précédent. L'évolution des effectifs équins sacrifiés de 1880 à 1913 permet de distinguer quelques grandes périodes³⁶⁶.

Jusqu'en 1886, la croissance des abattages est vigoureuse puisqu'on passe de 1547 à 3860 animaux sacrifiés soit une croissance de 149,5 %. Les rapports annuels de l'inspection des viandes de boucherie enregistrent avec satisfaction l'augmentation constante de la consommation (rapport de 1881). En 1881, le rapport signale que "la boucherie chevaline semble être en voie de prospérité". On attend une poursuite de la croissance pour l'année suivante. En 1884, le doute n'est plus permis puisque le rédacteur du rapport signale que "la boucherie est en voie de prospérité". Le mouvement ascendant de la tuerie commune de Corne-de-Cerf s'explique par le développement d'une forte demande sur Lyon, mais aussi sur la région, car il n'existe pas encore d'établissements concurrents. La croissance des abattages s'explique aussi par des considérations météorologiques. Dans un mémorandum déjà cité, le directeur de la tuerie de Corne-de-Cerf précise les conséquences de la sécheresse en 1884 :

Cette année le nombre des animaux abattus, à Lyon, pourra augmenter de deux à trois cents ; vu le prix excessivement élevé des fourrages, beaucoup de propriétaires ne garderont

³⁶⁶ Table des tableaux, chapitre II, tableau N° 3 Mouvement mensuel de l'abattoir chevalin de Corne de Cerf de 1875 à 1913.

*pas leurs chevaux ; les bouchers, profitant de cette situation, achèteront à vil prix et abattront le plus possible. Mais ce serait une grave erreur de se baser sur ce chiffre comme moyenne, car l'année prochaine, les chevaux étant plus rares et par conséquent le prix beaucoup plus élevé, il y aura certainement une différence en moins qui peut s'évaluer à quatre ou cinq cents».*³⁶⁷

Après 1886, la chute est sévère. Elle dure jusqu'en 1895, où un premier seuil semble atteint. Entre ces deux dates, le volume traité passe de 3860 solipèdes à 2914 solipèdes ce qui représente une baisse du quart des abattages. La baisse n'est pas continue, elle est entrecoupée de vives reprises qui forment des clochers effilés et éphémères. C'est le cas en 1890, 1892 et 1893. Le pic de 1893 s'explique par la disette de fourrage qui a accéléré le rythme des abattages. Le mouvement général de baisse des effectifs sacrifiés est attribué à l'ouverture récente d'abattoirs chevalins dans les grandes villes voisines comme à Mâcon, Chalon ou Grenoble « qui ont cessé presque complètement de s'approvisionner à Lyon en viande de cette nature (rapport de 1895) ».

Entre 1895 et 1899, une reprise assez vigoureuse se dessine sans qu'il soit possible d'en expliquer les raisons. Une partie du terrain perdu les années précédentes est regagné. Le total des abattages grimpe de 1879 à 2700. Cependant, ce regain passager est suivi d'une nouvelle rechute de 1900 à 1904. Les rapports signalent la concurrence de plus en plus forte que les bouchers de la région font peser sur ceux de Lyon. La région ne parvient pas à fournir un cheptel suffisant aux étaux de boucherie. On sent bien cette faiblesse chronique de l'offre en regardant la courbe des saisies qui s'inscrit en général dans une évolution inverse. Dès que le volume des abattages diminue, celui des saisies augmente. En effet, les bouchers chevalins moins regardants sur la qualité des animaux qu'ils ramènent de leurs tournées doivent prendre des risques pour approvisionner leurs fonds de commerce. C'est ce risque que sanctionnent les saisies opérées par l'inspection des viandes de boucherie.

Enfin, jusqu'à la Grande Guerre, les reprises sont de moins en moins vigoureuses. Le développement de la boucherie chevaline est en fait bridé par une double contrainte. La première contrainte émane de la tension sur l'offre qui se solde par une concurrence excessive tant au niveau régional qu'au niveau national, l'emprise de Paris s'ajoutant à celle des autres centres urbains qui concurrencent Lyon³⁶⁸. Cette situation débouche sur une seconde contrainte, celle des prix. En devenant plus chère, la viande de cheval perd son avantage comparatif face à la viande bovine. En quelques années, les bifteck et les aloyaux passent de 10/12 sous la livre à 80 centimes, le filet de 14 à un franc la livre. c'est la conséquence normale de l'augmentation du prix des chevaux. En 1908, un cheval se négocie selon son état entre 200 et 250 francs alors que dix ans auparavant il n'en valait que 60 à 80 francs. Le rapport de 1908 résume bien cette double contrainte:

« Cette diminution [des abattages] est la conséquence du prix élevé du cheval de boucherie qui est devenu rare dans notre région depuis que les bouchers parisiens viennent y faire de nombreux achats pour satisfaire l'engouement du corps médical de la capitale pour l'emploi de cette viande dans l'alimentation de certains malades.»³⁶⁹

3 – La boucherie chevaline de Lyon

³⁶⁷ Arch. mun. Lyon, 474 WP 30, Loizel, *Observations à propos de la création d'un abattoir municipal pour la boucherie chevaline*, p.7.

³⁶⁸ *Journal des viticulteurs & agriculteurs*, 1907, année 26 N°9, page 142 : « En 1906, 22792 chevaux, au marché du boulevard de l'Hôpital sur 28937 chevaux vendus, soit près de 80% ont été dirigés sur l'abattoir de Vaugirard, où en outre, un grand nombre de chevaux sont amenés directement. Au total les Parisiens ont mangé 40 000 chevaux soit environ 11 000 000 de kilos, alors que, en 1899, ils n'avaient pas consommé tout à fait 5 000 000 ».

³⁶⁹ *Progrès de Lyon*, 3 septembre 1910.

Sans que cela soit une surprise, c'est au cœur des quartiers populaires que l'on rencontre la majeure partie des étaux de boucherie chevaline. La Croix Rousse et surtout le troisième arrondissement en constituent les lieux de prédilection. Dans les années 80, la profession présente un profil assez ramassé. On compte alors une douzaine de « chevalins » dont à peine la moitié semble peser d'un certain poids. L'indigence des sources conservées n'autorise au mieux que quelques observations générales. La conservation des bordereaux de l'abattoir de Corne de Cerf apporte quelques précisions pour l'année 1885. Ils fournissent en effet la liste nominative des bouchers chevalins qui sacrifiaient à l'abattoir et le nombre des animaux abattus. Les bordereaux nous indiquent trois fois par mois le total des occisions réalisées par chaque boucher chevalin :

Tableau C Abattages effectués par les bouchers chevalins de Lyon en 1885 à l'abattoir de Corne de Cerf. ³⁷⁰											
Noms Mois	Chambéry Aîné	Cadet	Gullon	Michallet	Milliat	Piessard	Berry	Jubert	Vuichert	Boisson	Rodenbach
Janvier	48	55	47	20	24	59	17	17	6	8	2
Février	47	40	45	20	26	54	18	18	6	5	1
Mars	47	44	42	20	21	63	16	15	5		1
Avril	41	41	43	15	22	57	15	14	9		
Mai	45	36	43	14	26	61	17	13	10		
Juin	40	44	40	13	22	59	14	13	11		
Juillet	43	39	45	16	27	64	15	14	10		
Août	13	13	21	6	10	27	5	6	4		
Septembre	41	42	56	19	25	77	16	15	16		
Octobre	48	40	59	17	28	83	15	17	11		
Novembre	42	40	60	18	26	84	14	20	10		
Décembre	46	38	64	16	30	88	16	21	13		
Total	501	472	565	194	287	776	178	183	111	13	4

Neuf chevalins utilisent alors régulièrement l'abattoir de Corne de Cerf. Quatre d'entre eux se détachent par l'importance des abattages : les Chambéry, les plus anciens bouchers chevalins de Lyon, sacrifient 472 et 501 solipèdes au cours de l'année 1885. Ils ne sont individuellement dépassés que par Louis Piessard et Gullon qui traitent respectivement 776 et 565 chevaux. Les autres suivent assez loin derrière. Ce groupe de tête est celui des chevillards en viande chevaline. Contrairement au reste de la profession, les chevalins ont pu développer «le commerce à la cheville» parce qu'il existait un lieu unique d'abattage qui permet la rencontre entre l'offre et la demande. On entend par cheville «l'industrie de certains bouchers qui détenteurs de capitaux suffisants achètent une quantité de bestiaux supérieure à celle que

³⁷⁰ Arch. mun. Lyon, 784 WP 19.

débite leur étal et vendent à leur collègues de la viande abattue»³⁷². Du coup, disparaît la nécessité pour chaque boucher d'acheter lui-même les bêtes sur pied et d'écouler «au hasard des offres individuelles [les] morceaux dont il n'a pas le débit»³⁷³. Ces professionnels ont une envergure régionale. Outre les étals lyonnais, ils approvisionnent ceux des villes de la région. Le sérieux et la sévérité du contrôle sanitaire imposé par l'inspection municipale des viandes de boucherie, gage de qualité, accentue le phénomène de polarisation.

Le premier négociant en viande chevaline de la place de Lyon est sans conteste Louis Piessard. Il a su développer un commerce prospère. Il dispose de belles installations aux halles des Cordeliers qui apparaissent comme le centre géographique de la profession puisqu'on y retrouve les Chambéry. Il possède en outre deux succursales, l'une rue Moncey, l'autre rue Sébastien Gryphe. Louis Piessard (1875-1935) son fils aîné suit la voie tracée. Il est propriétaire depuis 1908 d'un étal de boucherie chevaline à Vaise, rue du Mont-d'Or. Entre temps, la famille Piessard abandonne Saint-Priest pour Champagne-au-Mont-d'Or. Auguste y possède de vastes écuries et des près qu'il utilise pour regrouper les animaux achetés à Lyon ou sur les foires de l'Ain (Bourg, Montmerle) et de l'Isère ainsi que ceux qu'il se procure en battant la campagne. Ces chevaux sont mis au vert quelques temps puis descendus en longues files indiennes à la gare de Vaise. De là, ils sont expédiés sur Paris. Auguste Piessard participe donc activement aux difficultés qui assaillent la boucherie lyonnaise dans les années qui précèdent la Grande Guerre. En alimentant le marché parisien il assèche celui de Lyon, mais il tire profit du cours élevé offert par la capitale «parce qu'il y avait un débit énorme de viande de cheval à Paris et que les tarifs étaient supérieurs à toute autre région»³⁷⁴. Auguste Piessard appartient à cette catégorie de professionnels qui ont compris comme les Milliat tout l'intérêt qu'offrait une véritable «remontée des filières». Loin de se cantonner au rôle de chevillard il a pris l'habitude de croiser les opérations : il achète des chevaux de boucherie mais il se charge aussi de les remplacer. À ce complément somme toute logique de son activité, il ajoute la location de chevaux de fiacre, et lui-même reprend en octobre le fond de transport de son frère Laurent. Il exploite deux «sapins» et déclare trois chevaux au service des voitures publiques.³⁷⁵ Chevillard, boucher au détail, marchand de chevaux et entrepreneur de fiacres, autant de métiers à la fois différents et complémentaires qui permettent de mieux cerner son activité.

Les bouchers chevalins constituent un groupe à part. La douzaine de chevalins qui forment jusqu'à la Grande Guerre l'essentiel de la profession défendent des intérêts spécifiques qui les distinguent du reste de la boucherie lyonnaise. C'est en grande partie l'unicité du lieu d'abattage, les règles particulières et les charges qu'ils supportent qui expliquent cette situation. Ainsi depuis le début du siècle, la profession solidaire et représentée par la quasi-totalité de ses membres mène une longue procédure contentieuse contre l'administration municipale. Elle demande la restitution des droits perçus à l'abattoir de Corne-de-Cerf au motif qu'ils excèdent les dépenses consenties par la municipalité en faveur de l'abattoir. Jugée en 1902, l'affaire est portée en appel puis en cassation. En juin 1907, les parties au procès sont renvoyées devant le tribunal de Bourg. Le contentieux relancé par l'évolution de la législation en 1909, oblige la ville de Lyon à refondre le tarif de perception des taxes de Corne-de-Cerf³⁷⁶.

Il existe aussi une communauté de culture, une spécificité du métier qui pousse à une certaine endogamie. Cela explique l'existence de véritables lignées ou les membres d'une même famille se succèdent durant près d'un siècle et parfois davantage dans la profession.

³⁷² Abrégé de l'histoire de la question des abattoirs à Lyon. Imprimerie A. Waltener et Cie 14, rue Belle-Cordière. 1872. 72 pages.

³⁷³ Ibidem.

³⁷⁴ Entretien Louis Piessard, boucher chevalin à Lyon, petit-fils d'Auguste Piessard, 02/03/1987.

³⁷⁵ AML, Taxes municipales, dossier N°43, fonds non classé.

³⁷⁶ AML, BMO, juin 1909, le débat juridique y est exposé.

Nous avons déjà présenté l'exceptionnelle longévité des Piessard ou des Chambéry. Les femmes reprennent les rênes du fonds de commerce à la disparition du mari. Cette «régence » permet la pérennité du fonds de commerce dans la famille en attendant la relève.

II - Le clos d'équarrissage

La ville use le cheptel qu'elle exploite. Les utilisateurs évaluent cette usure en se séparant du cheptel lorsqu'il peut encore donner lieu à une autre exploitation. Selon sa qualité, le cheptel est soit recyclé dans le milieu rural soit livré à la boucherie chevaline. Ces deux types de sortie du milieu urbain constituent des issues normales et souhaitées. Elles participent à l'amortissement du coût de la fonction de trait. Il existe néanmoins des circonstances où l'état de l'animal contrarie cette ultime exploitation raisonnée et méthodique de la cavalerie. Une part du cheptel est destinée au clos d'équarrissage. Il s'agit de tous les animaux qui meurent subitement ou des suites d'une maladie, de blessures ou d'un état général qui empêchent leur exploitation dans un abattoir chevalin.

Comme lieu spécifique de destruction du cheptel équin, le clos d'équarrissage est récent. L'étymologie le confirme. Ce n'est qu'au début du XIX^e siècle (1801) que le mot équarrissage cesse d'avoir le sens que lui donnait le dictionnaire de Furetière. L'équarrissage désigne «l'abattage et le dépeçage d'animaux impropres à la consommation alimentaire en vue d'en tirer tout ce qui peut être utilisé dans diverses industries (peau, os, corne, graisse)»³⁷⁷. Le verbe équarrir dans le sens de couper en quartiers, dépecer un animal, ne date que de 1845. Enfin, le mot équarrissoir, le couteau de l'équarrisseur, apparaît encore plus tardivement, vers 1870. Ce vocabulaire récent est presque exclusivement associé au cheval. Au vrai, longtemps considéré comme impropre à la consommation, le cheval n'est pas associé au champ lexical de la boucherie. Le clos d'équarrissage est par destination le lieu où l'on exploite tout ce que peut livrer le cadavre du cheval³⁷⁸. Il est aussi associé à l'espace urbain, puisque la concentration du cheptel urbain dans les agglomérations, et singulièrement dans les plus grandes, impose un lieu spécifique destiné à détruire et à recycler la cavalerie hors d'usage. L'extension spatiale de la ville, la multiplicité des usagers et les nécessités de l'hygiène publique, rend indispensable le fonctionnement de cette industrie spécifique. Parallèlement, l'essor de l'hippophagie, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, en change la nature. Une partie importante du cheptel équin est désormais traitée à la tuerie chevaline de Corne de Cerf. Par contrecoup, le clos d'équarrissage devient presque exclusivement le lieu d'abattage des animaux malades ou contagieux et celui où l'on traite cadavres et viandes saisies. Les quelques documents disponibles sur le clos d'équarrissage de Lyon montrent avec force cette évolution.

1 – L'indispensable nuisance du clos d'équarrissage³⁷⁹

³⁷⁷ Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française Robert.

³⁷⁸ Arch. mun. Lyon, 4 WP 45. Dans la première moitié du XIX^e siècle, le clos d'équarrissage Laracine exploite de manière encore très grossière les cadavres de chevaux dont il prend livraison ou qu'on lui apporte. L'atelier procède largement par enfouissement des cadavres tandis que les viandes et le sang sont livrés «au courant du Rhône». La récupération se limite à la peau, aux crins, aux sabots, aux graisses et aux os. Sur la valorisation des animaux morts voir table des textes, chapitre II, document N° 3 Ce que vaut un cheval mort.

³⁷⁹ Dans le sillage des préoccupations hygiénistes qui marquent la fin du XIX^e siècle, les établissements classés et insalubres, où figurent en bonne place les clos d'équarrissage, génèrent une importante réflexion. Multiforme dans ses approches sanitaires, administratives ou juridiques, elle s'efforce de trouver un équilibre entre des intérêts souvent contradictoires : Dr. Alexandre LACASSAGNE, *Les établissements insalubres de l'arrondissement de Lyon*, comptes-rendus des travaux du conseil d'hygiène publique et de salubrité du département du Rhône, Lyon, Storck, Paris, Masson, 1891, 583 pages ; Louis RESSICAUD, *Des droits des tiers lésés dans le voisinage des établissements insalubres ou dangereux*, thèse pour le doctorat de droit soutenue devant la faculté de droit de l'université de Lyon le 27 juin 1902, Lyon, Lyon Salut Public ; François COREIL, *Les industries insalubres : établissements classés*, Paris : Dunod et Pinat, 1908 ; Dr. Paul BROUARDEL, dr. E.

Le clos d'équarrissage se déplace progressivement vers la périphérie, où sa présence suscite de plus en plus l'hostilité des riverains, confrontés aux odeurs pestilentielles qui en émanent. La localisation de l'usine d'équarrissage cristallise toutes les contradictions : il n'est guère possible de s'en passer mais il n'est plus acceptable d'en tolérer la présence en pleine ville. Le clos d'équarrissage est d'autant plus dérangeant qu'il représente le lieu d'anéantissement de l'animal le plus proche de l'homme et qui occupe dans la hiérarchie des représentations une place exceptionnelle et singulière. La fin misérable du cheval, dans cette machine à broyer les chairs qu'est l'atelier d'équarrissage, le recours à la putréfaction comme principe actif de transformation, constituent autant de scandales que la société s'efforce d'éradiquer. En cherchant à atténuer la puanteur des cadavres, c'est la mort ignoble que l'on s'efforce d'occulter.³⁸⁰ Ainsi, au fur et à mesure qu'avance le front d'urbanisation, l'hygiène, la science, la morale et l'odorat imposent une discrétion nouvelle, et une migration du clos d'équarrissage vers les marges du territoire communal.

L'atelier d'équarrissage qui fonctionne pour les besoins de l'agglomération lyonnaise a été fondé au début du XIX^e siècle. Il est exploité à la Guillotière, pour l'heure commune indépendante de Lyon. L'entreprise dirigée par la famille Laracine se développe au cœur du bastion chevalin de l'agglomération. En décembre 1835 dans une lettre adressée au maire de la Guillotière, Jean-Marie Laracine rappelle l'importance des effectifs équins concentrés sur la rive gauche du Rhône. Il sollicite l'autorisation d'agrandir ses installations devenues trop étroites : «le trop peu de terrain que je possède dans la ville de la Guillotière m'empêche d'opérer plus en grand». Il souhaite en effet donner une dimension industrielle à son entreprise en faisant valoir d'une part sa longue expérience³⁸¹ et d'autre part, les exigences de l'hygiène publique, qui ne s'accommodent plus des pratiques antérieures : «tous ces animaux morts dans les différents quartiers de la ville de Lyon et de la Guillotière, sont jetés dans les deux rivières et on ne voit que trop souvent, ou sur leurs bords ou sous les bateaux des blanchisseuses ou autres, des débris de carcasses en décomposition ou putréfaction». Il est disposé à traiter méthodiquement tous les cadavres d'animaux sur l'étendue du territoire communal³⁸². En échange de cette activité présentée dans une perspective de service public, il réclame le monopole de l'équarrissage.

En février 1835, Laracine accompagné du commissaire de police, présente le nouvel emplacement de l'atelier, situé au lieu-dit Terre-de-Baraban. Dans son rapport, le commissaire constate : « je ne vois dans sa demande qu'une amélioration dont le quartier du Plâtre devra savoir quelque gré à l'autorité». Une enquête de commodo et incommodo est diligentée. Les réactions sont négatives³⁸³. Les riverains engagent des procédures qui se soldent en juillet 1837 par un rejet de la demande au motif «qu'il s'agit dans l'espèce d'un

MOSNY, dr. Ed. IMBEAUX, dr. E. MACE, *Traité d'hygiène* 12, *Hygiène des villes et des agglomérations communales*, édit. J.B. Baillière, Paris 1910. ; Alain CORBIN, *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social, XVIII^e-XIX^e siècles*, Paris, Aubier, 1983, 334 p., réédition : Paris, Flammarion, 1986, 336 p.

³⁸⁰ Olivier FAURE, «Le bétail dans la ville au XIX^e siècle», *L'animal domestique*, Cahiers d'histoire, tome XLII, 1997, N° 3-4, pp. 555-573.

³⁸¹ Arch. mun. Lyon, 4 WP 45, lettre de Jean-Marie Laracine au maire de la Guillotière, décembre 1835 : «Depuis longtemps feu mon père puis moi sommes en possession de l'équarrissage des chevaux sacrifiés à l'école royale vétérinaire pour l'instruction des élèves, de ceux qui périssent dans différents quartiers de Lyon et de la Guillotière»

³⁸² Arch. mun. Lyon, 4 WP 45 : Laracine affirme que «tous les débris des chevaux morts ou abattus seront enfouis». Procédé sommaire sans grande valorisation. L'atelier lyonnais accuse un retard évident par rapport aux pratiques d'un certain nombre d'établissements parisiens. Cf. sur ce point : Parent-Duchâtelet, *Les chantiers d'équarrissage de la ville de Paris envisagés sous le rapport de l'hygiène publique*, 1832, p. 29 cité par A. Corbin dans *Le miasme et la jonquille*, op. cit. p.141.

³⁸³ En matière de clos d'équarrissage, la jurisprudence semble assez bien établie. Cf. Louis Ressicaud, op. cit., pp.129-130 : « L'odeur est un des plus sérieux motifs de classement : outre, en effet, l'inconfort immédiat, on a à craindre dans un grand nombre de cas, les conséquences qui en peuvent résulter pour la santé, surtout lorsqu'il s'agit de l'odeur provenant de matières animales».

établissement insalubre de première classe qui au terme des règlements doit être éloigné des habitations particulières, que le local indiqué par le pétitionnaire ne satisfait pas à cette condition essentielle». Dans un courrier du 27 janvier 1840, le préfet constatant que l'atelier fonctionne toujours, demande instamment au maire de bien vouloir procéder à sa fermeture. Quelques mois plus tard, en juin 1840, Jean-Marie Laracine jette son dévolu sur un autre terrain situé dans un quartier peu peuplé, au lieu dit des Rivières, à proximité des Iles de l'Archevêque, à quelques centaines de mètres du Rhône. L'enquête de voisinage prévue par la procédure légale montre à nouveau une réelle opposition : «Le quartier qui est appelé à recevoir une nombreuse population ne peut être le centre d'établissements insalubres qui nuiraient d'abord à la garnison du fort de la Vitriolerie et aux propriétaires riverains qui peuvent y élever des constructions considérables». Le clos d'équarrissage est finalement autorisé par un décret en Conseil d'Etat le 23 août 1841. En 1848, Jean-Marie Laracine acquiert dans le même quartier un autre atelier équarrissage, lui aussi en butte à l'hostilité de la population riveraine et des autorités militaires, qui se plaignent de la puanteur dans laquelle sont condamnés à vivre les soldats du fort de la Vitriolerie.

L'autorisation de l'atelier s'explique par le peuplement très dispersé du secteur et par la nécessité incontournable de traiter les cadavres des animaux impropres à la consommation. Bien que clairsemée, la population riveraine existe et tend à s'accroître au fil des années. Les activités industrielles du quartier de la Mouche fixent une population ouvrière de plus en plus nombreuse. Néanmoins, en reportant le clos d'équarrissage aux confins du territoire communal, les nuisances olfactives sont reportées ailleurs : «des plaintes légitimes n'ont cessé de faire parler de cette usine, alors que pendant bien des années, à peu près seule dans ces quartiers pourtant éloignés, elle a réuni contre elle toutes les malédictions notamment des habitants de la rive droite opposée du Rhône».³⁸⁴

En 1886, le clos d'équarrissage est la propriété de deux industriels lyonnais, Jacques Malécot et Victor Cambon. Ils sollicitent l'autorisation d'ajouter la production d'engrais aux activités d'équarrissage. Cette requête détermine une note du conseil d'hygiène et de salubrité qui formule un avis sévère sur «*l'usine très connue et non moins mal famée de la maison Laracine*». Le rapport d'inspection rédigé en mars 1886 fustige le chaos scandaleux qui prévaut dans le clos d'équarrissage. Son aspect barbare et son organisation peu scientifique rebutent les inspecteurs. Le désordre de cette usine de la mort offre un spectacle indécent, que réprouve la morale. La puissance stérilisante et rassurante de la chimie, capable de tout transformer, semble buter sur un obstacle hérité d'une époque révolue. Dans une cour mal pavée et encombrée, les membres de la commission d'hygiène décrivent un spectacle dantesque :

«À travers le pêle-mêle de ventrilles, de carcasses et d'hommes penchés sur les cadavres de chevaux, de chiens, et piétinant dans la boue sanieuse qui recouvre le sol jonché de débris animaux, sans compter les entassements de chaque côté de la porte d'entrée, ici de peaux diverses et là de pieds de chevaux, jusqu'à hauteur de l'épaule

(...) L'encombrement est parfois considérable lorsque, par exemple 20 à 30 chevaux sont amenés à l'usine dans la journée, ou que dans la matinée la fourrière y a conduit, en même temps, une vingtaine de chiens. Déjà dans le milieu du jour le pêle-mêle des écorchés et des arrivants est à son comble, et le spectacle est vraiment hideux ; l'on a alors besoin d'être rassuré par des faits d'innocuité générale enregistrés par la science pour ne pas trop s'émouvoir sur les suites des contagions possibles en présence de tant d'animaux accumulés, non seulement hors de service mais abattus après des cas de morve, de farcin ou de rage, comme nous en avons été témoins».

³⁸⁴ Arch. dép. Rhône, 5 M 137, dossier Malécot, rapport de la commission d'hygiène et de salubrité, 4 mars 1886. Voir table des textes, chapitre II, document N° 4 Rapport du Conseil d'hygiène public et de salubrité relatif au clos d'équarrissage et usine d'engrais Laracine, 21 avril 1886.

La demande des deux industriels enclenche les procédures prévues par l'article 3 du décret du 15 octobre 1810 et l'ordonnance du 14 janvier 1815. L'enquête de commodo et incommodo révèle encore une fois la sourde opposition de la population³⁸⁵. La population riveraine ne partage pas l'avis du commissaire de police du quartier Saint-Louis. Il considère en effet que l'atelier «est suffisamment isolé des habitations dont la plus rapprochée est située au minimum à 200 mètres»³⁸⁶. La mairie d'Oullins émet des protestations énergiques en octobre 1885 tandis qu'au même moment, une pétition de 53 voisins du clos d'équarrissage, s'insurgent contre les nuisances supplémentaires que risque d'ajouter la production d'engrais.

L'autorisation administrative accordée en décembre 1887 est assortie d'importantes modifications dans le fonctionnement du clos d'équarrissage. En 1891, Alexandre Lacassagne affirme à propos de l'établissement Laracine que «les voisins de l'usine n'ont plus à se plaindre des odeurs et l'assainissement est aussi complet que possible»³⁸⁷. Quoi qu'il en soit, entre 1887, date des aménagements imposés, et 1901, aucune plainte ne figure parmi les pièces administratives relatives au clos d'équarrissage. Cette amélioration ne dure qu'un temps. En 1902, une pétition des habitants des quartiers de la Mouche, des Brotteaux Rouges et des Rivières, s'insurge contre «les odeurs insupportables dégagées par l'établissement d'équarrissage Malécot et la fabrique d'engrais chimiques Cambon». L'intervention de la mairie permet momentanément de diminuer l'intensité des nuisances. En 1904, une nouvelle pétition adressée au maire de Lyon met en cause l'ampleur que prennent les activités du clos d'équarrissage :

«La maison Malécot ne se contente pas de manipuler les cadavres des animaux provenant de la ville, mais consomme en quantité des cadavres expédiés de points très éloignés de Lyon et du département, qu'elle reçoit par chemin de fer (l'arrivée se fait généralement par la gare de Saint-Fons) de telle sorte qu'ils arrivent dans un état complet de putréfaction»³⁸⁸

L'exaspération de la population est telle, que l'affaire est évoquée au Conseil municipal dans la séance du 21 novembre 1904. En fait, la contestation est réamorçée par le nouveau déplacement auquel est contraint l'entreprise. La ville n'ayant pas renouvelé le bail de l'entreprise, chemin des Culattes, les entrepreneurs proposent de transférer leurs installations 71, chemin de la Vitriolerie, quelques centaines de mètres plus au sud, aux limites extrêmes du territoire communal. Ce choix provoque une levée de boucliers : les riverains relayés par les conseils municipaux d'Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Fons manifestent leur hostilité. Cette unanimité explique l'arrêté préfectoral du 5 juillet 1905 : fruit d'un compromis, il n'autorise que le fonctionnement de l'atelier d'équarrissage et la transformation du sang des abattoirs³⁸⁹. Ce choix montre très clairement que les impératifs incontournables du service public s'imposent comme une priorité. En revanche, cette approche pragmatique de la question fait apparaître que la production d'engrais, dans un périmètre de plus en plus peuplé, ne justifie pas les nuisances qu'elle engendre.

Après cette demi-victoire, les riverains suivent de près le fonctionnement de l'atelier d'équarrissage. Ils signalent de manière précise tous les manquements de l'entreprise. La pétition du 12 décembre 1906 conteste la non-application des articles 31 et 32 de l'arrêté préfectoral relatifs à l'égout permettant d'évacuer les eaux usées vers le Rhône. Les

³⁸⁵ Ibidem, dossier Malécot.

³⁸⁶ Ibidem

³⁸⁷ A. Lacassagne, op. cit. p. 447.

³⁸⁸ Arch. mun. Lyon, 1108 WP 18, pétition de novembre 1904 adressée à Monsieur le Maire et Messieurs les Conseillers municipaux de la ville de Lyon. Il est intéressant de constater que les signataires de la pétition ne vivent pas seulement dans l'immédiate proximité de l'établissement incriminé. Certains pétitionnaires habitent au-delà de l'avenue des Ponts : rue de Marseille, rue Sébastien Gryphe ou quai Claude Bernard. On peut ainsi estimer que les effluves incommodes le voisinage à une distance supérieure à un kilomètre. Voir table des textes, chapitre II, document N° 5 Pétition des habitants de La Mouche, des Brotteaux Rouges et des Rivières relative aux nuisances de l'équarrissage Malécot et de la fabrique d'engrais chimiques Cambon.

³⁸⁹ Ibidem, copie de l'arrêté préfectoral du 5 juillet 1905

pétitionnaires constatent également que les articles 12 et 19 qui réglementent le transport du sang des abattoirs restent lettre morte. Tout en reprenant des considérations générales sur l'odeur pestilentielle que dégage l'atelier, ils font valoir les dangers sanitaires que l'établissement fait peser sur le voisinage :

«Indépendamment de l'odeur nauséabonde que leur industrie ne peut manquer de provoquer dans le quartier, chose que l'enquête à leur sujet a dû déjà faire ressortir, et qui, à notre avis, n'a pas été prise en considération de la façon sérieuse qui lui était due ; n'y a-t-il pas un danger réel et permanent pour la sécurité publique et en particulier pour les nombreux enfants fréquentant journallement les voies d'accès à ladite usine, à ce que, par suite de la non-étanchéité de leurs véhicules, ces industriels tout en salissant la voie publique d'une manière peu agréable pour n'importe qui, en rendent même la boue infectieuse au malheureux qui sans le savoir, pourrait la toucher malgré lui»³⁹⁰

La pétition de décembre 1906 donne lieu en février de l'année suivante, à une enquête et à un rapport du bureau d'hygiène³⁹¹. L'administration rappelle aux deux industriels les obligations auxquelles ils sont astreints, notamment en ce qui concerne le transport du sang des abattoirs et l'emploi de voitures parfaitement étanches. La pression des riverains et la surveillance du bureau d'hygiène ne débouchent que sur des améliorations passagères. À la veille de la Grande Guerre, les habitants du quartier de la Mouche se plaignent toujours des nuisances olfactives. Dans un rapport d'enquête de mars 1913, le directeur du bureau d'hygiène de la ville de Lyon reconnaît que les plaintes des habitants du quartier sont tout à fait fondées «et qu'il se dégage de cette usine d'équarrissage une odeur infecte encore perceptible à plusieurs centaines de mètres de distance lorsque l'on se place sous le vent».³⁹²

Replacées dans une perspective plus large, les nuisances qui assaillent le quartier de la Mouche résultent d'un zonage de l'espace urbain et de l'impossibilité manifeste de contrôler en permanence les établissements classés. En premier lieu, le quartier de la Mouche a connu au fil des années une spécialisation de fait. À la veille de la Grande Guerre, le quartier concentre un nombre important d'établissements classés qu'énumère de manière assez précise un rapport d'août 1913. Outre le clos d'équarrissage, le secteur des Brotteaux Rouges compte des fonderies de suif, des savonneries, des usines de produits chimiques (sulfure de carbone, matières colorantes...), des mégisseries et des dépôts de vidange. Le rapport précise en outre que «les communes voisines de Saint-Fons, Vénissieux, Oullins, La Mulatière, sont également de grands centres industriels où abondent les usines susceptibles de produire des odeurs, lesquelles, par les vents d'ouest et du midi, assez fréquents, se répandent sur le quartier de la Mouche».³⁹³

Toutefois, ce quartier industriel n'est pas condamné à sentir mauvais. Les conditions d'un assainissement général passent par le respect de la réglementation et des normes de production. Ainsi, se profile l'autre versant de la question, celui de la surveillance sanitaire du quartier. Le directeur du bureau d'hygiène constate que le service d'inspection «est insuffisamment organisé pour assurer une tâche qui exigerait un personnel beaucoup plus nombreux que celui dont il dispose. Il en résulte que beaucoup d'industriels négligent de prendre des précautions nécessaires pour éviter d'incommoder le voisinage (...) alors qu'il serait possible, par des mesures adaptées, de les supprimer ou de les atténuer en grande partie».³⁹⁴

³⁹⁰ Ibidem, pétition du 12 décembre 1906 adressée à Monsieur le Maire et Messieurs les Conseillers municipaux de la ville de Lyon.

³⁹¹ Ibidem, 1108 WP 18, rapport d'enquête du bureau d'hygiène de la ville de Lyon, 19 février 1907.

³⁹² Ibidem, rapport du 14 mars 1913, présenté au maire de Lyon par le directeur du bureau d'hygiène de la ville de Lyon et par l'inspecteur des établissements classés du Rhône.

³⁹³ Ibidem, rapport du directeur du bureau d'hygiène au maire de Lyon, 22 août 1913.

³⁹⁴ Ibidem

Cette gestion par à-coups des nuisances olfactives qui pèsent sur le quartier est illustrée en 1914 par les préparatifs de l'exposition internationale de Lyon. L'exposition est en effet organisée dans le quartier et la surveillance des établissements classés est renforcée. Les nuisances régressent de manière très significative. Un rapport du bureau d'hygiène daté du 1^{er} mai 1914 le rappelle :

«à la suite de nos interventions répétées de grands progrès ont été réalisés dans ces usines et l'importance des odeurs de la Mouche notablement diminuée»³⁹⁵

L'impossibilité d'exercer une surveillance constante du clos d'équarrissage et la nécessité de rappeler les industriels à l'ordre, impulsent une réflexion nouvelle dans ce domaine sensible. Face aux carences, la municipalisation du clos d'équarrissage apparaît comme la solution la plus rationnelle dès lors qu'elle s'accompagne d'un monopole en faveur de la ville. Cette évolution, déjà imaginée à la fin du XIX^e siècle a été stoppée net par un arrêt en conseil d'Etat qui a fixé la jurisprudence en la matière³⁹⁶. Toutefois, l'efficacité du système allemand dans la gestion municipale de l'équarrissage relance cette piste de réflexion. En 1917, au cœur de la Grande Guerre, et malgré les circonstances, le rapport de l'ingénieur en chef de la ville ne tarit pas d'éloges sur l'efficacité du système allemand³⁹⁷. De surcroît, les usines d'équarrissage sont rentables et les investissements vite amortis :

«Des documents que nous nous sommes procurés, il résulte qu'en Allemagne, après 2 ou 3 années d'exploitation par l'Administration, ces usines d'équarrissage sont des sources de revenus pour les villes. A Berlin, la deuxième année d'exploitation (1910) réalisait un bénéfice de 16000 francs. A Hambourg, des bénéfices de 18231 marks, 25500 marks, 29624 marks ont été réalisés pendant les années 1909, 1910 et 1911»³⁹⁸.

C'est au cœur de la Grande Guerre que prend corps le projet d'une usine municipale d'équarrissage. Cette décision constitue l'aboutissement logique d'une impossibilité réelle : celle d'imposer le respect des normes sanitaires minimales à un établissement industriel dont le profit est l'unique préoccupation. En effet, Chantelot, successeur depuis 1914 des Malécot père et fils, ne se conforme pas davantage que ses devanciers aux décisions des autorités sanitaires. Ni les rapports du vétérinaire Jagot-Lachaume qui dénoncent des pratiques scandaleuses³⁹⁹ ni ceux du professeur Morel, inspecteur des établissements classés, ne changent quoi que ce soit. Le préfet du Rhône, qui approuve le projet de la municipalité, propose d'inscrire la réalisation de l'usine dans une perspective intercommunale et d'instaurer une commission à cet effet⁴⁰⁰. Il s'agit de construire l'usine à la fois dans une réalité spatiale clairement identifiée et dans une dimension fonctionnelle, l'usine étant associée aux abattoirs de la Mouche, dont la construction est imminente.

La construction de l'usine d'équarrissage est pour l'essentiel achevée en juin 1925⁴⁰¹. L'usine est placée en régie intéressée. Dans le contexte budgétaire serré de l'après-guerre, son

³⁹⁵ Ibidem, rapport du directeur du bureau d'hygiène municipale, 1^{er} mai 1914.

³⁹⁶ Ibidem, 956 WP 13, dans un rapport du 1^{er} octobre 1920, l'ingénieur en chef de la ville rappelle l'impossibilité d'établir un monopole : «Le fait s'est présenté à Bordeaux, où un arrêté du maire (25 juillet 1898) a été cassé par le Conseil d'Etat sous prétexte que cet arrêté violait la loi du 17 mars 1791 sur la liberté de l'industrie, et celle du 21 juin 1898 sur la police rurale».

³⁹⁷ Ibidem rapport de l'ingénieur en chef adressé au maire de Lyon le 10 septembre 1917 : « En Allemagne, les conditions de l'exploitation des ateliers d'équarrissage ont été rapidement améliorées depuis 1899, du fait de la création d'établissements communaux ou intercommunaux et de lois spéciales (ex. loi du 3 juin 1899 du Grand Duché de Bade) ».

³⁹⁸ Ibidem.

³⁹⁹ Arch. mun. Lyon, 1108 WP 18, rapport de l'inspecteur vétérinaire Jagot-Lachaume, chargé de la surveillance du clos d'équarrissage, septembre 1919. Il affirme avoir surpris un ouvrier en train de «parer» des jambons avariés livrés par l'intendance en vue de leur destruction.

⁴⁰⁰ Ibidem, lettre du préfet du Rhône au maire de Lyon, 4 octobre 1919.

⁴⁰¹ Ibidem, 808 WP 1, lettre de l'ingénieur en chef de la ville au maire de Lyon, 17 juin 1925. Pour l'organisation de l'installation cf. : Arch. mun. Lyon, 808 WP 1 ; Camille Chalumeau, *Création à Lyon d'une usine municipale d'équarrissage* in « Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger », réunion de la Société Française des

exploitation s'avère délicate. Dans l'immédiat, l'équarrissage municipal ne peut s'appuyer ni sur les abattoirs de la Mouche ni sur l'usine de traitement du sang des abattoirs, dont la construction a été différée. Dans ces conditions, les services techniques envisagent une exploitation momentanément déficitaire. Ils rappellent que l'équarrissage reste une activité qui se justifie par des impératifs d'hygiène publique dont la ville ne peut faire l'économie. L'ingénieur en chef invoque à l'appui des bilans d'exploitation tirés de l'expérience allemande. En l'espèce, il ne se soucie guère des chiffres très différents qu'il avait présenté quelques années plus tôt mais dans un sens contraire⁴⁰².

2 – L'industrie des cadavres

En décembre 1887, lorsque Jacques Malécot et Victor Cambon reçoivent l'autorisation d'ajouter une usine d'engrais au clos d'équarrissage qu'ils exploitent déjà chemin des Culattes, l'entreprise entre dans sa phase de maturité. Elle jouit d'une certaine notoriété professionnelle comme semblent l'indiquer les différentes médailles récoltées dans les grandes expositions internationales, la dernière en date étant celle de l'exposition universelle de Paris en 1878. Leur établissement industriel se propose de fabriquer des engrais à partir de la matière première animale qu'il reçoit sur pied ou sous forme de cadavres. L'usine traite aussi «des sangs et albumines provenant des abattoirs de la ville de Lyon»⁴⁰³. Chaque cadavre est traité de manière complète. Il ne subsiste aucun déchet inutilisé. Dans un rapport bien documenté de 1876, Charles Cornevin, professeur d'hygiène à l'école vétérinaire de Lyon affirme avec raison que «l'industrie appuyée sur la science sait tirer parti de ce qu'on lui livre»⁴⁰⁴. Il propose à titre d'exemple le rendement moyen à l'équarrissage d'un cheval de taille moyenne très maigre :

Tableau D Rendement moyen à l'équarrissage d'un cheval de taille moyenne très maigre			
Poids Produits	Poids en kilos	Prix du kilo	Valeur en francs
Peau fraîche	34	0.50	17
Crins courts et longs	0.100	1	0.10
Sang. Vendu soit pour la fabrication d'albumine soit pour celle d'engrais.	18	0.05	0.90
Fers et clous.	1	0.20	0.02
Sabots en râpure.	1.5	1.20	1.80
Viscère et excréments qu'ils renferment vendu comme engrais.			
Tendons desséchés.	0.500	0.60	0.30
Graisse fondue.	3	0.90	2.70
Chaire musculaire vendue pour La nourriture des porcs et volailles ou desséchés et transformée en engrais.	140	0.04	5.60
Os. Transformés en noir animal ou en phosphate acide de chaux.	35	0.15	5.25
Valeur totale des divers produits.			34.45

Urbaniste, Strasbourg 1923, Librairie de l'enseignement technique, Léon Eyrolles, éditeur, Paris, 1923, pagination : ?

⁴⁰² Ibidem, lettre de l'ingénieur en chef de la ville au maire de Lyon, 14 novembre 1925. Il affirme que malgré le monopoles dont elles jouissent, les usines d'équarrissage allemandes sont toutes déficitaires.

⁴⁰³ Arch. Dép. Rhône, 5 M 137, dossier Malécot, rapport du Conseil d'hygiène et de salubrité, 4 mars 1886.

⁴⁰⁴ Ch. Cornevin, *La boucherie lyonnaise en 1876*. Pour une autre version chiffrée un peu différente voir Table des documents, chapitre II, document N°3 Ce que vaut un cheval mort.

Un article particulièrement bien documenté, paru dans le *Progrès de Lyon* le 2 novembre 1881, permet de prolonger et compléter le tableau :

« Quand un cheval est mis hors de service, ce qui arrive entre vingt et trente ans, la fabrique de produits chimiques le reçoit et le transforme en une grande variété de composés manufacturiers. Et maintenant voici à quelle opération est soumise la malheureuse bête :

À son arrivée à l'usine, on commence par raser le cheval debout ; le poil sert à rembourer les coussins et les selles. Puis on l'abat et on l'écorche. Les sabots sont réservés pour faire les peignes de nos élégantes.

L'animal entier est alors introduit dans un cylindre de fonte, où on le cuit avec de la vapeur à une pression de deux ou trois atmosphères.

Dès que l'opération est terminée, on ouvre un robinet placé dans la partie inférieure du cylindre pour enlever la graisse, ensuite l'on retire le cadavre, qui est dépecé. Les os à tissu fin, comme ceux des jambes, sont vendus aux tabletiers et aux fabricants de boutons, tandis que ceux qui ont la texture grossière, comme les côtes, la tête et la colonne vertébrale servent à faire du noir d'os ou de la colle.

Pour obtenir le noir d'os, appelé vulgairement noir animal et employé dans la sucrerie et à la raffinerie, à la décoloration de jus saccharifères, on calcine les os dans des cylindres de fonte spéciaux ; cette calcination fournit divers autres produits, de l'eau chargée de carbonate d'ammoniaque et de l'huile animale de Dippel. Le carbonate d'ammoniaque c'est le point de départ des produits ammoniacaux si utiles en médecine et en agriculture.

L'huile de Dippel sert à frotter les yeux et les oreilles de tous les animaux domestiques en vue de chasser les mouches : c'est aussi un vermifuge des plus actifs.

Dans la fabrication de la colle par les os, on recueille du phosphore et un résidu de phosphate de chaux qui entre dans la préparation des engrais propres à l'agriculture.

Quant à la chair, on la distille pour en retirer encore du carbonate d'ammoniaque, puis on la calcine. Ce charbon est broyé avec de la potasse mêlée avec de vieux clous et des morceaux de ferraille. Ce mélange, de nouveau calciné, fournit du bleu de Prusse, transforme le fer en acier et donne du cyanure de potassium et de l'acide prussique, les terribles poison dont dispose la chimie ».

Les productions de l'entreprise Malécot et Cambon sont précisément déterminées dans le rapport du Conseil d'hygiène publique et de salubrité du 4 mars 1886. D'après les enquêteurs, cette précaution s'impose « car sous la dénomination élastique d'engrais, l'usiner pourrait se permettre toutes sortes de préparations plus ou moins insolites comme nous en avons rencontrées il y a quelques années, où l'on réalisait du gras de cadavre par la putréfaction lente des cadavres de chevaux abandonnés dans de certaines conditions⁴⁰⁵. Les différents engrais présentés par les deux industriels montrent les avancées considérables de la chimie appliquée : engrais de sang séché après coagulation avec le sulfate de fer ; de viandes desséchées et pulvérisées ; de superphosphates minéraux ; de superphosphates d'os ; des engrais de cuirs dissouts dans l'acide sulfurique et absorbés par des phosphates minéraux, de phospho-guano composé de viandes ou de sang super phosphatés et alcalisés par la potasse. Cet ensemble de productions est complété par des préparations « d'albumine du sérum et de sang desséché, pour la clarification, et de graisses animales ».

C'est en 1904, alors que la construction d'un nouvel établissement est en cours de négociation, que les procédés de production sont explicités. Dans une lettre du 20 novembre 1904, destinée au commissaire de police du quartier de Saint-Louis, Victor Cambon présente le fonctionnement de la nouvelle usine projetée⁴⁰⁶. Elle se compose de trois bâtiments principaux, abritant des machines destinées à dessécher et à dégraisser les viandes. L'outillage

⁴⁰⁵ Rapport du Conseil d'hygiène, op. cit.

⁴⁰⁶ Arch. mun. Lyon, 108 WP 18, lettre de Victor Cambon au commissaire de police du quartier Saint-Louis, 20 novembre 1904.

industriel est mû par des dynamos, tandis que les calories nécessaires sont fournies par des foyers chauffés au coke. Les deux industriels s'inspirent de la technologie allemande. Les eaux utilisées aux différentes étapes de la production, ainsi que celles destinées au nettoyage de l'usine, sont systématiquement recueillies dans des fosses où elles sont désinfectées et livrées aux agriculteurs. Ces précautions visent à supprimer la pollution olfactive qui constitue la nuisance la plus contestée par les riverains : «la conséquence immédiate du procédé de fabrication sus indiqué est la suppression totale de bouillons gélatineux éminemment fermentescibles qui encombraient la précédente installation et était une cause continue de mauvaises odeurs»⁴⁰⁷. Une cheminée haute de 30 mètres assure l'évacuation des gaz de combustion.

Les plans prévoient un atelier d'équarrissage, sorte de vaste hangar où sont amenés les animaux abattus ou à abattre. «Les animaux sont dépecés coupés en morceaux et introduits dans un cylindre tournant». La viande y est desséchée et stérilisée à une température comprise entre 100 et 120 degrés, au moyen d'une chaudière. Les gaz de combustion sont épurés des particules de viandes et refroidis avant d'être évacués par une haute cheminée. La viande extraite des cylindres chauffants est ensuite transférée dans un deuxième atelier distant d'une dizaine de mètres et isolé du reste de l'usine pour éviter tout risque d'incendie. Au cours de cette seconde étape, la graisse est séparée de la viande par la vapeur de benzine dans des appareils à serpentine. Ces machines à dégraisser servent également au traitement des «découpures de cuirs et de peaux provenant des tanneries ainsi que les matières grasses que le commerce livre à dégraisser à façon»⁴⁰⁸.

Le traitement du sang des abattoirs est effectué dans un troisième atelier. Le sang qui est livré à l'usine dans des tonneaux subit plusieurs transformations. Il est d'abord coagulé dans des cuves par adjonction d'acide sulfurique et de sulfate de peroxyde de fer. Il est ensuite malaxé dans des bétonnières puis placé dans des casiers où il s'égoutte. Dans une dernière étape, le sang est desséché dans l'atelier d'équarrissage puis conditionné dans des sacs et expédié. Une partie du sang est transformée en albumine de sang et en sang cristallisé par étuvage.

L'activité du clos d'équarrissage est à la fois alimentée par la destruction du cheptel urbain à bout de souffle et par les carcasses des animaux morts de maladie, accidentés ou déclarés impropre à la consommation. Cette activité ne se limite pas au cadre communal. L'établissement draine l'espace suburbain dans un rayon de plusieurs dizaines de kilomètres, voire davantage si les moyens de communication le permettent. Un document déjà cité révèle de manière très explicite ce trafic régional des cadavres d'animaux convergeant vers l'équarrissage Malécot. En ce qui concerne le volume traité, les données sont plus rares. Aucune information précise n'est disponible jusqu'en 1912. Dans un rapport de 1886, l'inspecteur avance le chiffre de 20 à 30 chevaux amenés quotidiennement au clos pour y être abattus⁴⁰⁹. À l'évidence, ces chiffres correspondent à des pics d'activité et ne sont pas des moyennes journalières. En effet sur la base de 300 jours ouvrables, cela porterait le total annuel entre 6000 et 9000 chevaux. Même à l'échelle régionale, ces chiffres ne sont pas recevables. En raisonnant à l'échelle municipale, on obtient au mieux, un total de quelques centaines d'animaux expédiés morts ou vifs au clos d'équarrissage. On peut en effet admettre qu'un taux de réforme de l'ordre de 15 % induit le remplacement d'un millier de chevaux sur la base d'un effectif de 7000 chevaux civils et militaires. Sur ce total, un certain nombre est recyclé en milieu rural ou livré à la boucherie chevaline. Si l'on considère que le tiers de ces effectifs est destiné au clos d'équarrissage, cela donne un ordre de grandeur à peine supérieur à trois chevaux par jour. L'activité du clos est complétée par les saisies effectuées dans les

⁴⁰⁷ Ibidem.

⁴⁰⁸ Ibidem.

⁴⁰⁹ Arch. dép. Rhône, 5 M 137, rapport du Conseil d'hygiène publique et de salubrité, 1886.

abattoirs de la ville sur le cheptel de boucherie et par la destruction des chiens errants. Au total, la ville ne livre vraisemblablement pas plus de quatre cents chevaux ou autres pièces de bétail au clos d'équarrissage. Dans ces conditions, les apports extérieurs semblent absolument indispensables au fonctionnement de l'entreprise Malécot. Ils en constituent l'élément essentiel.

L'impossibilité de déterminer de manière précise l'activité du clos d'équarrissage n'est que très partiellement liée à son statut d'entreprise privée puisqu'elle est astreinte à des obligations de service public. Elle résulte davantage de l'intérêt lointain que lui porte la municipalité. En théorie, quelques textes officiels contiennent des dispositions intéressantes. En premier lieu, l'article 63 de la loi du 21 juin 1898 sur le code rural :

«Les communes dans lesquelles il existe des foires et des marchés aux chevaux ou aux bestiaux, des abattoirs ou des clos d'équarrissage, seront tenues de proposer, à leurs frais et sauf à se rembourser par l'établissement d'une taxe sur les animaux amenés, un ou plusieurs vétérinaires pour l'inspection des animaux qui y seront conduits. Cette dépense est obligatoire pour la commune».

Or, il faut attendre le 19 décembre 1912 pour que cette possibilité soit enfin mise en pratique par la municipalité. Dans un arrêté du maire, une taxe de 25 centimes par tête est perçue «sur les chevaux, ânes, mulets, exposés en vente au marché de Charrabara, et sur les chevaux, ânes, mulets, bœufs, taureaux, vaches et porcs entrés au clos d'équarrissage (...) et dont le produit [est] uniquement destiné à indemniser le vétérinaire chargé d'assurer ce service»⁴¹⁰. En second lieu, une autre disposition légale beaucoup plus intéressante, est prévue dans un décret du 6 octobre 1904 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi sur le code rural. Dans son article 102, le décret prévoit la disposition suivante :

«Il est tenu dans les ateliers d'équarrissage un registre sur lequel tous les animaux sont inscrits dans l'ordre de leur arrivée ; cette inscription contient le nom et le domicile des propriétaires, le signalement des animaux, la cause de la mort ou le motif pour lequel ils sont abattus. Ce registre est paraphé à chacune des visites par le vétérinaire préposé à la surveillance de l'établissement. Ce vétérinaire s'assure que la déclaration des maladies contagieuses constatées dans l'établissement a été régulièrement faite au maire de la commune, il prescrit toutes les mesures d'hygiène et de salubrité nécessaires et en surveille l'exécution»

Comment souvent en pareilles circonstances, il existe un véritable fossé entre les dispositions légales et les pratiques quotidiennes. Le vétérinaire municipal qui n'est pas rétribué pour ce service n'y attache pas une grande attention. Ses visites se limitent au strict nécessaire. Quant à l'équarrisseur, il ne se soucie guère de l'exactitude des données consignées dans le registre qu'il est censé tenir scrupuleusement. Or, dès lors que l'administration envisage l'établissement d'une taxe, le compte précis des mouvements devient essentiel⁴¹¹. Au cours du premier semestre 1911, dans un pointage préliminaire destiné à déterminer le montant de la taxe, la désinvolture de l'équarrisseur est mise en relief. En août 1911, une lettre de l'inspecteur principal des viandes adressée au maire de Lyon fait le point de la situation :

«Je me permets de vous faire observer que cette liste est très écourtée, puisque les animaux saisis dans les abattoirs et ceux morts dans les gares (onze pour le seul mois de juin) ne s'y trouvent pas mentionnés, et j'ai tout lieu de croire que des entrées d'autres cadavres ont été omises également, et avec intention (ceux en provenance de l'école vétérinaire). Pour faire

⁴¹⁰ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 25, arrêté municipal, extrait du registre des délibérations, séance extraordinaire du 19 décembre 1912.

⁴¹¹ *Ibidem*, rapport de l'inspecteur principal de la boucherie au maire sur le projet de taxe légalement perçue sur les animaux amenés au clos d'équarrissage, 24 août 1911.

cesser cette négligence, il y aurait lieu d'inviter M. Malécot à tenir avec sincérité le livre des entrées prescrit par l'article 102 du décret du 6 octobre 1904»⁴¹².

Les entrées consignées sur le registre du clos d'équarrissage de Lyon au cours des cinq premiers mois de l'année 1911 s'élèvent à 255 chevaux et 33 bovins. Le cheptel équin lyonnais, civil et militaire confondus, représentent 45,9% des entrées soit 117 chevaux. La périphérie est majoritaire avec un effectif de 138 chevaux soit 54,1% du total. Ces chevaux proviennent de cinquante communes différentes. Cependant tout porte à croire que la dispersion est encore plus importante. On constate en effet, qu'une partie des opérations est centralisée par des professionnels qui alimentent le clos d'équarrissage, à partir de leur commune de résidence. Ainsi, à Saint-Priest, Bourgeat marchand de chevaux, expédie quatorze chevaux à Lyon ; Lafond à Vienne, douze ; Vercherin, à Bourgoin, quinze ou Morel, de Saint-Symphorien-d'Ozon, treize. Cette grande dispersion confirme en partie ce que suggèrent d'autres sources antérieures, à savoir une zone d'influence dépassant largement le cadre lyonnais. Le clos d'équarrissage de Lyon étend son influence dans un rayon d'une trentaine de kilomètres et parfois davantage puisque la Compagnie du gaz d'Annonay lui envoie des chevaux. Les communes d'origine du cheptel montrent une double dissymétrie. En premier lieu, les régions de la rive gauche du Rhône sont nettement mieux représentées que celles de la rive droite. Le département de l'Isère fournit des effectifs importants, en particulier le Bas-Dauphiné. En second lieu, les communes du sud sont plus nombreuses que celles du nord à recourir aux services du clos d'équarrissage. Cette répartition reflète les zones de plus grande densité des effectifs équins.

Tableau E Cheptel équin envoyé au clos d'équarrissage de janvier à juin 1911				
Mois	Lyon cheptel militaire	Lyon cheptel civil	Périphérie	Total mensuel
Janvier	7	19	17	43
Février	5	17	17	39
mars	3	10	26	39
avril	2	12	27	41
mai	2	18	27	47
juin	7	15	24	46
Totaux	26	91	138	255

Source : arch. mun. Lyon, 1125 WP 25.

En ce qui concerne l'activité du clos d'équarrissage, les services municipaux chargés d'en faire l'inventaire, l'estiment sous-évalué. L'équarrisseur omettrait intentionnellement de tenir la liste complète de ses opérations. On a du mal à cerner les raisons d'une telle attitude. Sa négligence n'est-elle pas dictée par la clientèle qui trouve là, un moyen commode et discret de se débarrasser d'animaux contagieux ?⁴¹³ Est-ce sa manière de contester la création d'une taxe pesant sur son activité et qu'il serait chargé de collecter pour la commune ? Anticipe-t-il la création de la taxe en diminuant son activité déclarée pour en capter ultérieurement une partie ? Il existe bien des mobiles mais aucun n'entraîne vraiment l'adhésion. D'ailleurs, que faut-il comprendre par liste très écourtée ? L'inspecteur principal de la boucherie fait surtout allusion aux animaux saisis dans les abattoirs et aux animaux morts dans les gares. Il ne s'agit probablement pas de chevaux mais de bovins. Restent les cadavres de l'école vétérinaire. Quoi qu'il en soit, les données chiffrées ne semblent pas excessivement disproportionnées au regard du cheptel municipal. Sur la base minimale de 6400 chevaux civils et militaires,

⁴¹² Arch. mun. Lyon, 1125 WP 25, lettre le l'inspecteur principal des viandes à monsieur le maire, 29 août 1911.

⁴¹³ On peut se référer aux dispositions de l'article 102 du décret du 6 octobre 1904.

affectés d'une réforme moyenne de 15%, les effectifs à remplacer s'élèvent à 960 existences. Sur ce total, si l'on projette les données des cinq premiers mois sur l'ensemble de l'année 1911, approximativement 280 chevaux finissent au clos d'équarrissage, soit 4,3% de l'effectif global. Cette destination ultime qui concerne les chevaux accidentés, malades ou inutilisables représente le tiers des effectifs réformés. L'origine professionnelle des vendeurs montre l'importance des bouchers chevalins et des marchands de chevaux. Ils représentent à eux seuls près de 40% des vendeurs. Cette surreprésentation ne signifie pas nécessairement une sous-représentation des entreprises ou des particuliers dans les ventes. En effet, ce que l'on sait du recyclage et du renouvellement de la cavalerie en milieu urbain, montre que les professionnels du cheval sont au cœur des transactions. Ils pratiquent la reprise des chevaux «pour la casse» et se chargent pour leurs clients d'évacuer les chevaux devenus inutiles.

III - Le recyclage agricole du cheptel urbain

Le cheptel urbain réformé pouvait en effet entamer un nouveau cycle d'exploitation en milieu rural. Ce flux ville/campagne explique en grande partie l'origine des cantons chevalins de l'Ouest lyonnais et la diversité des animaux que l'on y trouve. La ville secrète ainsi à sa périphérie, même dans les zones traditionnellement bovines, une certaine concentration de chevaux. La gestion du cheptel équin montre une véritable complémentarité entre la ville et la campagne. Les statistiques agricoles de la grande enquête décennale de 1862, montrent bien tant au niveau communal que cantonal, l'extrême diversité de l'origine du cheptel équin de la périphérie. Une partie du cheptel est manifestement d'origine lyonnaise. La situation est d'ailleurs ancienne puisqu'en décembre 1851, le préfet du Rhône signalait déjà ce trait :

«La production chevaline dans le département du Rhône est complètement nulle par suite de l'absence de prairies et du manque de fourrages.

En outre les habitants ayant besoin de leurs chevaux pour les travaux de l'agriculture ou pour les transports préfèrent acheter des animaux prêts à leur rendre immédiatement des services.

Il se fournissent selon la proximité sur les marchés de Lyon (en grande partie) et aux foires de Montmerle et d'Ambérieux.

À l'exception de quelques communes de l'arrondissement de Villefranche qui se plaignent de ce que le haras de Cluny est trop éloigné et qui réclament un établissement plus rapproché, aucun n'a fait connaître de besoins sérieux en ce qui concerne la production chevalin»⁴¹⁴.

Cette complémentarité porte sur trois aspects essentiels. En premier lieu, l'âge du cheptel recyclé permet aux différents utilisateurs d'en exploiter toutes les potentialités. Introduit en ville à l'âge de quatre ou cinq ans, le cheptel est exploité à un rythme soutenu jusqu'à l'âge de 12 ans environ. À condition d'avoir été convenablement traité et maintenu en état, on pouvait espérer le garder encore six ou sept ans voire davantage. L'agriculteur pouvait envisager l'investissement. En second lieu, le cheval inapte au service urbain pouvait parfaitement convenir pour les travaux agricoles de nature différente. En général, le cheval de camion exploité de manière intense sur les pavés de la ville était fatigué dans ses membres. Cela passait par une déformation des boulets. Or, les travaux des champs, le terrain plus souple stoppait cette évolution. Il était fréquent de voir «revenir les boulets» au bout de six mois ou d'un an. L'agriculteur était alors en possession d'un cheval formé, en muscles et sachant travailler. Reste encore un avantage déterminant à examiner : le prix. En général, ces chevaux de reprise que l'on trouvait dans la proche périphérie étaient négociés à la moitié de leur valeur initiale. Conduit de manière économe, il pouvait encore intéresser plus tard le boucher chevalin. Dans *l'Histoire rurale du Bas Dauphiné*, Charles Talon en s'appuyant sur les témoignages recueillis à Saint-Priest, corrobore nos informations : «l'élevage était à peu près nul à Saint-Priest. On achetait des poulains et pouliches dans les foires des localités et dans

⁴¹⁴ Arch. dép. Rhône, 7MP 107.

celles de la région. A signaler une foire lyonnaise dite «foire de Charrabara» où l'on trouvait des chevaux ayant tracté des voitures de ville et qui, devenus impropres à ce genre de travail, étaient mis en vente à un prix relativement peu élevé. Des cultivateurs de Saint-Priest achetaient ces chevaux, les soignaient tout spécialement et en tiraient souvent de bons chevaux de labour».⁴¹⁵

L'étude du cheptel agricole du III^e arrondissement s'inscrit tout à fait dans cette logique d'ensemble. Les 174 chevaux exploités en 1899⁴¹⁶ par les agriculteurs, jardiniers ou horticulteurs des franges rurales du territoire communal, se distinguent des autres par quelques traits spécifiques : en premier lieu, la moyenne d'âge est plus élevée de 2 ans que celle du reste de la cavalerie, 13,6 contre 11,6. En second lieu, les tranches d'âge les plus représentées sont assez nettement décalées par rapport au profil général de l'arrondissement. Alors que les effectifs les plus fournis se situent entre 7 et 13 ans, les chevaux agricoles se concentrent sur les tranches d'âges comprises entre 11 et 17 ans. Elles totalisent 71,8% des effectifs contre 44% dans le profil général. Enfin, c'est surtout l'observation des plus vieux chevaux qui singularise le mieux ce cheptel particulier : les chevaux de 18 ans et plus, de très vieux chevaux donc, totalisent 21,2% du cheptel rural. À l'inverse les tranches d'âge les plus représentées dans le profil général de l'arrondissement sont nettement en retrait. De 7 à 10 ans, le profil général aligne 480 existences soit 35,3% des effectifs contre 18,4% pour les chevaux employés par les agriculteurs.

⁴¹⁵ Tallon Charles, *Histoire de la vie rurale en Bas Dauphiné*, p. 276. Il s'appuie sur les témoignages de : Charbonnier Marius, né en 1901 ; Chemin Aimé né en 1904 et Paris Joanny né en 1899.

⁴¹⁶ AML 1214 WP 03, registre de déclaration des chevaux, mairie du III^e arrondissement, 1899, ouvert en décembre 1898.

CHAPITRE III – LE CHEPTEL ÉQUIN DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Le phénomène de polarisation qu'exerce la grande métropole régionale se manifeste par la multiplicité des flux et des échanges dont une partie non négligeable sont réalisés grâce à la force musculaire du cheval. L'importance des cavaleries suburbaines apparaît comme un révélateur de l'osmose qui s'établit entre l'espace urbain et l'espace rural. D'une manière générale, ces cavaleries se démarquent à la fois du centre qu'elles dépassent largement en termes d'effectifs, et des périphéries plus lointaines souvent dominées par la présence massive des bovins. À cette cavalerie nombreuse de la périphérie est rattaché le concept de ceinture chevaline qui permet de l'appréhender d'une manière globale (section I).

La présentation des effectifs équins distingués des autres forces de traction disponibles montre sans doute des spécificités spatiales, mais elle ne dit rien sur la nature des chevaux ; or cette question est essentielle puisque tous les types de chevaux ne sont pas interchangeables. La ceinture chevaline produit deux races de chevaux de pays : les races bressane et dombiste dans l'Ain et la race dauphinoise dans l'Isère. Ces zones de production sont rendues invisibles lorsque les statistiques équines saisissent la totalité des départements concernés : les zones de production spatialement assez ramassées se diluent dans les moyennes. La carte de Lucien Musset sur la production des chevaux en France est représentative de ce fait. Remaniée, elle permet de mieux saisir la réalité des zones productives de l'Ain et de l'Isère⁴¹⁷. Cette réalité explique que ces deux races locales, globalement discriminées, sont considérées comme peu utiles, sauf par ceux qui en vivent !

Elles font l'objet dès la Restauration d'une politique de régénération à laquelle s'attellent les élites départementales. La régénération est assurée à partir des années 1860, par le cheval de demi-sang anglo-normand qu'imposent les autorités impériales qui ne subventionnent plus d'autres reproducteurs. Avec la reconstitution des dépôts d'étalons nationaux, la III^e République poursuit dans cette voie par la loi Bocher du 29 mai 1874. L'utilisation des demi-sang suscite de violentes réactions, car les juments indigènes ne sont pas aptes à recevoir des étalons de cette catégorie. Cette omniprésence de l'anglo-normand qui n'est pas sans incidence sur l'économie suscite des tensions, puis de véritables épreuves de force qui permettent à la région de trouver de nouveaux équilibres. Dans les deux départements de l'Ain et de l'Isère, revient la question lancinante du type de cheval à produire et aucune réponse ne fait l'unanimité. De ce fait, la solution se trouve en partie dans les relations que nouent l'administration des haras, les éleveurs et les élites locales, mais la réponse évolue au fil du temps, parce que les politiques changent ou parce que les améliorations agronomiques transforment les conditions de l'élevage (section II).

L'évolution numérique du cheptel équin de la ceinture chevaline de Lyon entre 1892 et 1938, marquée par les effets de la Grande Guerre, reflète aussi la diversité des situations économiques et sociales que l'on y rencontre. Le devenir des cavaleries révèle à relativement grande échelle la marqueterie des pays et les liens que conservent les hommes et les chevaux (section III).

Section I – La cavalerie de la ceinture chevaline de Lyon : le concept et sa validation

La ceinture chevaline de Lyon est une ample périphérie aux contours irréguliers, marqués par la présence de fortes cavaleries qui évoluent dans l'orbite de la métropole régionale. Cette ceinture chevaline englobe des communes qui répondent à un certain nombre de critères

⁴¹⁷ Table des cartes, chapitre N°3, cartes N°1 La production des chevaux en France et dans les départements de la ceinture chevaline de Lyon en 1892, l'Ain ; carte N°2 La production des chevaux en France et dans les départements de la ceinture chevaline de Lyon en 1892, l'Isère.

explicités ci-dessous comme le rapport hommes/chevaux ou le ratio chevaux/bovins. Cette périphérie chevaline mouvante, susceptible de se dilater ou de se contracter d'un recensement à l'autre, est englobée dans une zone un peu plus vaste de 618 communes appelée zone de référence qui recouvre exactement la notion de région lyonnaise telle qu'elle a été définie dans l'introduction⁴¹⁸. Partiellement sise sur les trois départements du Rhône, de l'Ain et de l'Isère, elle résulte morphologiquement d'une double origine : la première est le continuum des communes chevalines qui s'organise de manière réticulée autour de Lyon, centre du réseau. La seconde est l'ensemble des flux que tissent les échanges économiques, commerciaux et humains entre le pôle lyonnais et les périphéries communales du réseau ainsi constitué.

À cheval entre le Rhône et les départements de l'Ain et de l'Isère, cette périphérie présente trois visages contrastés : à l'Ouest de l'axe séquan-rhodanien la périphérie est vite au contact des Monts du Lyonnais, des Monts d'Or et au-delà des reliefs du Beaujolais. À l'est, la ceinture chevaline se compose de deux ensembles : au nord, une section idanienne composée pour l'essentiel de la Dombes et de ses côtières ; au sud une section dauphinoise, qui par la plaine de Lyon, s'engage dans le Bas Dauphiné juste après les faubourgs orientaux de l'agglomération. Ces deux sections se distinguent fondamentalement de la première par leurs aptitudes génésiques : elles produisent en effet des chevaux qui ne sont pas dépourvus de qualité.

Les objectifs recherchés dans cette section I sont en premier lieu de préciser les fondements du concept de ceinture chevaline (I) et de déterminer en second lieu l'évolution des cavaleries des 45 cantons de la zone de référence à partir des outils présentés dans la partie précédente (II). Cette deuxième phase de mise en œuvre du concept de ceinture chevaline doit proposer une approche typologique de l'évolution du cheptel équin entre 1892 et 1938 en combinant trois critères : l'évolution démographique, celle de la cavalerie, celle des bovins de travail et les facteurs englobants du contexte économique et technologique tant en milieu urbain qu'en milieu rural.

I – Qu'est-ce que la ceinture chevaline de Lyon ?

C'est un concept et un outil organisateur qui permet de cerner la localisation du cheptel et d'ordonner la cavalerie dans le prisme des relations centre-périphérie.

L'existence d'une véritable ceinture chevaline est d'autant mieux exprimée que Lyon est assez largement enclavé dans un espace qui accorde une place prééminente à l'espèce bovine. Au-delà d'un rayon de 20 à 25 km autour de Lyon, les effectifs bovins redeviennent compacts et majoritaires. La dichotomie des tâches se reforme et la cavalerie cesse de cumuler toutes les fonctions : les bœufs et les vaches de travail retrouvent leur rôle dans les façons culturales tandis que les chevaux sont cantonnés au trait classique. Dans la périphérie lyonnaise se manifeste la dynamique expansive des solipèdes que relève déjà en 1840 une étude du Conseil général de l'Isère⁴¹⁹. La vision de l'assemblée départementale, qui s'inscrit par ailleurs dans

⁴¹⁸ Cette zone de référence forte de 561 communes peut être portée à 618 lorsqu'elle inclut les 57 communes des cantons de Belleville, Beaujeu, Lamure-sur-Azergues et Villefranche-sur-Saône. C'est notamment le cas pour les analyses qui s'appuient sur des cartes de la ceinture chevaline de Lyon.

⁴¹⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1840, p.79 : « La culture des terres, dans la presque totalité du département, se faisait jadis exclusivement par la race bovine ; aujourd'hui, presque partout dans les plats pays, on y emploie l'espèce chevaline, qui, bien qu'elle soit d'une incontestable utilité sous d'autres rapports, n'offre aucune ressource pour l'alimentation.

On peut donc dire que, dans un grand nombre de localités, l'élève de la race bovine est infiniment moindre qu'autrefois, et se borne seulement aux vaches, à l'exclusion des bœufs.

Dans les localités, au contraire, où la race chevaline n'est pas employée à la culture des terres, la division extrême des propriétés et les progrès de l'agriculture ont contribué à l'accroissement en nombre de l'espèce bovine.

une analyse passablement conservatrice, montre bien la diversité des fonctions de trait, l'origine de l'énergie musculaire et son adaptation aux conditions imposées par l'organisation du système foncier, et les aptitudes de l'écosystème au sens large du terme. C'est par cette approche d'aspects emboîtés qu'il convient d'envisager la fourniture de l'énergie musculaire qui conditionne *in fine* la taille des cavaleries.

Le concept de ceinture chevaline est issu d'une double réalité qui s'appuie d'une part sur l'existence au début des années 1890, de zones de fortes densités équinnes aux portes de Lyon et le long des routes qui y conduisent et d'autre part, sur l'inversion progressive de ces localisations jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Le postulat initial de recherche est le suivant : la permanence ou le déplacement des cavaleries n'étant pas le fruit du hasard, ils répondent forcément à un certain nombre de facteurs qui interfèrent à un moment donné sur la combinaison des énergies de traction d'origine animale mises à la disposition des populations. À partir de ce constat liminaire il a semblé intéressant de définir d'une part les critères constitutifs de la combinaison des énergies de traction, et de rechercher d'autre part les facteurs technologiques ou les évolutions économiques susceptibles d'entraîner un réaménagement de la combinaison des énergies. La recherche des critères permet de définir les cavaleries cantonales ou communales les unes par rapport aux autres. Les critères combinables entre eux sont permanents tandis que les facteurs sont ponctuels et/ou évolutifs. À partir de ce postulat, il est possible de formuler l'hypothèse selon laquelle l'utilisation simultanée de critères et de facteurs permet de constituer à relativement grande échelle, une typologie des espaces rendant compte de la croissance ou du déclin des cheptels. La mise en œuvre de cette typologie est d'autant plus nécessaire que la région lyonnaise est une véritable marqueterie de pays aux aptitudes diverses qui vivent souvent sous l'influence polarisatrice de Lyon.

1 – Le détour par les cartes

La recherche des critères qui permet de désigner comme chevalins des cantons ou des communes impose l'observation de la répartition spatiale des différents cheptels et de leur combinaison. La carte retenue pour une première présentation de la ceinture chevaline est intitulée « Les associations de cheptels de la ceinture chevaline de Lyon en 1929-31 »⁴²⁰. Cette représentation à une date relativement tardive fixe la situation qui résulte de l'ultime avancée du cheval une douzaine d'années après la fin de la Grande Guerre, dont les effets ont été considérables sur les cheptels et leurs utilisations ultérieures. La ceinture chevaline de Lyon est représentée par une carte générique qui permet de situer l'ensemble des phénomènes étudiés dans cet espace. Le cadrage retenu correspond au périmètre délimité par les 45 cantons de la zone de référence pour accorder éventuellement un peu plus de place à certaines représentations. Le maillage communal permet de distinguer les zones à dominante chevaline et celles à dominante bovine.

La carte vise à déterminer les zones où l'utilisation du cheval est la plus solidement implantée. Il s'agit pour ce faire d'en soustraire les zones bovines en distinguant les zones de dominance des bœufs de travail et des vaches dont une part importante est employée comme force de travail. Cette première distinction est ensuite épaulée par l'absence ou la présence marginale de bœufs de travail. Ce choix est imposé par la place exceptionnelle qu'occupent les bœufs dans la fourniture de la force de traction. Leur absence ou leur présence résiduelle

Mais à côté de cet accroissement se trouve aussi la dégénérescence provenant en partie de la même cause, c'est-à-dire du morcellement de la propriété. En effet, les petits propriétaires, ne possédant que des ressources bornées, emploient de préférence, pour leurs travaux agricoles, quelques vaches, qui fournissent en même temps les produits du laitage, et ils recherchent surtout les bestiaux les moins gros, comme consommant moins de fourrage ».

⁴²⁰ Carte N°3 Les associations de cheptels de la ceinture chevaline de Lyon en 1929-31.

constituent un puissant marqueur de la domination chevaline et de l'avancée de la mécanisation de l'agriculture.

La carte permet d'observer les points d'ancrage du cheptel bovin. Il est à l'aise dès qu'apparaissent les pentes. Du canton de Condrieu à celui de Lamure-sur-Azergue, les Monts du Lyonnais, les Monts d'Or et ceux du Beaujolais sont le domaine de prédilection des bêtes à cornes. À l'est de l'axe séquano-rhodanien des bastions de présence bovine s'imposent sur le plateau de la Dombes. Ce n'est plus le dénivelé, mais la nature des sols qui impose le recours à la puissance des bœufs. Plus au Nord, en Isère, ce sont à nouveau les reliefs vallonnés de l'Île de Crémieu et l'enchevêtrement des collines du Nord Dauphiné qui apparaissent comme des môles de résistance de l'utilisation du cheptel bovin. Les vallées encaissées multiplient les pentes. Ainsi, dans les cantons de Saint-Jean-de Bournay et de Beaurepaire, le triangle formé par les communes d'Artas à l'est, de Moissieu-sur-Dolon au sud et de Septème au nord, est marqué par la présence massive des bœufs et des vaches de travail. C'est le relief qui commande le choix du cheptel.

Les présences bovines fixées, il faut observer attentivement les espaces équins qui occupent les zones les plus basses et les moins accidentées. La trame la plus chevaline que révèle la carte est constituée par les communes où les bœufs de travail sont absents. Cela signifie que même les grandes exploitations ne recourent pas à leur force de travail ; l'absence des bovins comme force de traction n'est pas seulement liée aux structures agraires, à la présence de sols légers, mais à d'autres raisons qui apparaissent en surimposant les routes nationales aux zones les plus chevalines. Les zones chevalines forment ainsi des axes de communication parcourus par des flux d'intensité variable qui ont pour pôle central la métropole régionale. La carte révèle sans difficulté majeure un axe Nord/Sud constitué des nationales N°6 et 7 de part et d'autre de Lyon, la nationale N° 6 poursuit à travers la section dauphinoise de la ceinture chevaline jusqu'à la Tour-du-Pin. Sur cette même route, au sortir de Bourgoin, la nationale 85 incurve sa trajectoire au Sud, vers Le Grand-Lemps via les Terres Froides. Plus au Nord, le long de la Côtière de l'Ain, la nationale 84 rejoint Pont-d'Ain.

À l'ouest sur les rives droites du Rhône et de la Saône au nord de Lyon, les effectifs équins recensés par communes soulignent le passage de la nationale N° 7 à travers le massif de Tarare. Plus au Sud, la route nationale N°89 laisse une trace moins nette si l'on excepte Yzeron et les communes voisines de Sainte-Foy-l'Argentière. Cette moindre visibilité s'explique par l'itinéraire qu'emprunte cette route à travers les Monts du Lyonnais qui doit franchir le col des Brosses à près de 900 mètres d'altitude dans un environnement très favorable aux bovins de travail.

D'une manière générale, la carte des associations de cheptels de la ceinture chevaline de Lyon en 1929-31 souligne la présence dominante des chevaux le long des axes de communication. Plus les échanges de la périphérie avec le pôle lyonnais sont puissants et plus les cavaleries dominent dans les cheptels communaux. Les grands axes routiers passés en revue relient une grande quantité de villes et de bourgs actifs, souvent chefs-lieux de canton, induisant par là d'autres échelles de déplacements qui s'ajoutent aux flux précédents. Enfin, l'utilisation du cheptel équin vient en complément des tracés ferroviaires : loin de marginaliser le rôle du cheval, le chemin de fer le renforce.

Tout semble indiquer que cette situation est ancienne. Ainsi, le rapport du Conseil général de l'Isère en 1840 qui constate l'emploi accru du cheval s'inscrit dans le contexte d'une circulation augmentée, celle qu'enclenche la Révolution industrielle. Il est possible d'en faire la démonstration pour la section dauphinoise de la ceinture chevaline en utilisant les rôles de la contribution sur les chemins vicinaux instaurée par la loi du 21 mai 1836. Les rôles distinguent précisément la nature de la force musculaire d'origine animale employée pour acquitter cette taxe. Cette source qui présente la situation de chaque commune a été surimposée aux zones chevalines. Elle montre dès 1860, un remarquable parallélisme entre

les données de la statistique agricole et les rôles dressés au titre de la loi du 21 mai 1836⁴²¹. Ainsi, la carte de 1929-31 reflète l'héritage de situations antérieures et souligne combien les choix énergétiques qui se sont imposés dans les corridors de circulation perdurent malgré la transformation très profonde des infrastructures de transport et le développement de la motorisation.

2- La cavalerie, une force de trait parmi d'autres

Même dans les zones où il domine, le cheval n'est pas - peu s'en faut - le seul producteur d'énergie de trait. Il est de ce fait nécessaire de passer en revue les différentes sources d'énergie musculaire.

On peut admettre, *grosso modo*, que l'homme et l'animal et singulièrement le cheval, fournissent jusqu'au début du siècle, voire jusqu'à la Grande Guerre, l'essentiel de l'énergie nécessaire aux activités de trait. En quantité d'énergie immédiatement disponible, ni la vapeur ni le moteur à explosion ne rivalisent en milieu rural, avec celle que produit la force musculaire. Des carrioles à bras aux bicyclettes en passant par la gamme étonnément variée des véhicules tractés par les animaux, le trait généré par la force musculaire s'impose à l'évidence. Ainsi toutes les communes disposent, par les habitants qui y demeurent et par les cheptels qui sont susceptibles d'y être attelés, d'un potentiel énergétique qu'elles gèrent au mieux de leurs intérêts.

Les chevaux et les mulets fournissent la force de traction animale la plus complète qui soit. Elle n'est prisonnière d'aucune spécialisation et sa souplesse d'utilisation est remarquable. Un cheval de trait peut être calibré aux besoins de son utilisateur et il n'est pas difficile de trouver une adéquation optimale entre les tâches qui lui sont demandées et les aptitudes physiologiques de l'animal. Le poids, la rusticité, la force de traction et le tempérament de l'animal sont autant de variables qui aboutissent à la constitution de races locales. Cette réalité explique les tensions qui existent à l'occasion au sujet des reproducteurs qu'impose l'administration des haras dans ses stations de monte en Isère, et les exigences locales pour des animaux rustiques. Dans une lettre adressée le 10 août 1892 au Conseil général de l'Isère, le Comice agricole de Vienne-Roussillon constate la méconnaissance des impératifs de l'élevage dauphinois dont fait preuve l'administration des haras : « sous son influence, nos anciennes races locales, dont les formes étaient assurément imparfaites, mais dont la résistance ne souffrait aucune comparaison, ont complètement disparu »⁴²². Le cheval peut être exploité pour le labour et dans tous les travaux agricoles liés aux façons culturales et aux activités connexes (transports et travaux de débardage). Il est également le lien indispensable entre l'exploitation et le chef-lieu de commune ou de canton. Enfin, dans l'espace rural de la périphérie lyonnaise, il permet l'accès au marché urbain. C'est sous cet angle que la valeur ajoutée générée par l'utilisation de la cavalerie est la plus remarquable. Plus les cantons ruraux sont proches de Lyon et plus le recours équin s'impose. Le cheval est un des plus remarquables marqueurs de la pluriactivité : l'agriculteur voiturier, le commissionnaire qui assure les liaisons entre la ville et l'espace rural, le maraîcher qui écoule directement une partie de sa production sur les marchés de la ville ou celui qui s'est constitué une tournée de lait dans un quartier de la ville sont dans l'obligation absolue d'entretenir au moins un cheval. Le recours à l'engrais urbain, qui est une nécessité pour les cultivateurs de la plaine de Lyon, explique à lui seul la présence des effectifs équins très étoffés aux portes de la ville.

Ces qualités remarquables sont contrariées par un coût d'utilisation relativement élevé. Investir dans la traction chevaline impose des arbitrages parfois délicats dans les petites

⁴²¹ Voir carte N° 4 Cheptel majoritaire dans les rôles de la contribution sur les chemins vicinaux (loi du 21 mai 1836) en 1860.

⁴²² LAVALARD, *Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transport*, Paris 1888-1893, 2 volumes, pp. 288-289. Voir table des textes, chapitre III, document N° 21.

exploitations⁴²³. Ainsi, le cheval nourri sur l'exploitation consomme un peu d'avoine et surtout du foin que la capitale régionale achète à des prix rémunérateurs. La présence de la capitale régionale instaure une concurrence entre l'utilisation du cheval, les services qu'il peut rendre et la valorisation sous d'autres formes des calories qu'il est amené à consommer. En d'autres termes, le calcul de rentabilité peut déboucher sur la vente de la production d'avoine et l'entretien d'une vache à la place d'un cheval. Une jument poulinière peut compenser une partie de ses frais d'entretien, mais elle n'est pas systématiquement suivie et dans le cas contraire, son utilisation en cours de gestation est soumise à un certain nombre de contraintes. Pourtant malgré ces aléas, la présence d'un cheval sur l'exploitation est le fruit d'un calcul qui doit en outre prendre en compte l'amortissement du cheval. Les agriculteurs sont sensibles à cette question. La revente d'un cheval pour «la casse» est incomparablement moins profitable que celle d'un bœuf ou d'une vache de travail. Même à la veille de la Grande Guerre, alors que les cours de la viande chevaline sont au plus haut, le vendeur ne peut guère récupérer plus de 20 % de sa mise initiale. En théorie, « si le bœuf n'est pas préférable au cheval pour certains emplois, son travail est toujours plus économique »⁴²⁴.

Dans ce stock énergétique, la force musculaire d'origine animale ne se limite pas à celle produite par l'utilisation de la cavalerie. En effet, outre les équidés, les bovins apportent selon les pays, une contribution non négligeable tant dans le domaine de la traction que dans celui des travaux agricoles. Cette énergie est sans doute moins souple que celle fournie par la cavalerie, mais elle est en général mieux intégrée dans l'exploitation proprement dite⁴²⁵. Les

⁴²³ *Journal d'agriculture, lettres et arts du département de l'Ain*, année 1847, page 18. Le Sous-Préfet de Belley s'interroge sur la force de traction chevaline : « je ne comprends pas comment et pourquoi on a pu donner quelque part la préférence à la race chevaline pour la charrue : un peu de vitesse ? mais à la fin de la journée les résultats sont les mêmes ; le fourrage ? mais les boeufs sous ce rapport sont moins difficiles que les chevaux ; la différence du prix d'achat, de la dépense d'entretien ? mais c'est le contraire ».

⁴²⁴ Cette caractéristique semble un trait spécifique de la traction bovine : FR CIVAM Limousin, réalisation d'une étude visant à établir un argumentaire énergétique, économique et environnemental sur la traction bovine dans les activités agricoles françaises, mai 2013, 14 pages :

http://www.limousin.ademe.fr/sites/default/files/files/Encarts/Voir-aussi/rapport_Traction_Animale_FRCivam_Mai_2013.pdf

⁴²⁵ De *Voyages en France* d'Arthur YOUNG jusqu'aux années 1930, les études sur les mérites respectifs de l'emploi des chevaux et des bovins dans les façons culturales sont innombrables et les positions tranchées d'un bout à l'autre de la période. Un élément fondamental relie tous ces travaux d'agronomes, de correspondants de sociétés agricoles, de vétérinaires ou les monographies d'exploitations agricoles, c'est la spécificité des conditions locales dans les choix de traction animale : Alphonse GOBIN, *Traité de l'économie du bétail*, Paris, Veuve Bouchard-Huzardtome, 1862, tome 2, 467 pages, chapitre VI, pp. 149-181. ; *Mémoires de la Société centrale d'agriculture, sciences et arts du département du Nord*, 1829-1830, MALINGIÉ-ROGER, « Mémoire sur l'emploi comparatif des chevaux et des bœufs en agriculture », pp.209-220 ; *Journal d'agriculture, lettres et arts du département de l'Ain*, « Allocution du sous-Préfet de Belley au Comice agricole réuni à Ambronay », 29 septembre 1846, année 1847, pp.16-18 ; *Revue agricole, industrielle et littéraire du Nord*, 1867, tome 21, année 19, DELEPORTE-BAYARD, « Conditions générales sur l'emploi comparé des chevaux, boeufs et vaches dans les travaux agricoles » suivi « Du progrès du travail des vaches dans l'arrondissement de Valenciennes », pp. 166-173 ; « Travail des vaches » chronique de DELEPORT-BAYARD 1866/01, Tome 20, année 18, p.82 ; *Procès-Verbaux du Comice agricole de l'arrondissement de Douai*, « Les bœufs et les chevaux dans les travaux agricoles », pp. 141-142, séance du 24 janvier 1859 ; *Journal des Viticulteurs et agriculteurs*, 1899, Année 18 N°15, A. LESNE, « Les bœufs et les chevaux dans les travaux de la ferme », pp. 235-236 ; *La Bourgogne rurale. Revue d'agriculture, de viticulture et d'horticulture*, N°57 janvier 1908, « Travail des bœufs d'après les essais de Ringelmann », p.214 ; *Rustica. Revue universelle de la campagne*, avril 1935 N°16, H. CLAVÉ, « Chevaux, bœufs, vaches, mulets ou tracteur », p.13 ; Charles François BAILLY DE MERLIEUX, Alexandre BIXIO, François MALPEPEYRE, *Encyclopédie d'agriculture*, Maison rustique du XIXe siècle, Paris, 1836 volume 4, pp. 430-444 ; F.-H. Barost *Dictionnaire de droit de l'Empire français* augmenté d'un dictionnaire d'agriculture pratique et théorique, éditeur : administration de la « Jurisprudence de France », Paris, 1868, « Emploi comparé du cheval et du bœuf considérés comme bêtes de trait », 698 pages, pp. 571-573. Adrien de GASPARIN, *Cours d'agriculture*, Librairie agricole de la maison rustique, Paris s.d., tome 3, 799 pages ; F. MARCEVAUX, *Du char antique à l'automobile, les siècles de la locomotion terrestre et du transport par voie de terre*, Firmin Didot, Paris 1897, 287 pages ; *Ethnozootechnie* N° 60, 1997, Les bœufs au travail, Journée d'étude de la société

bovins peuvent être comme les chevaux calibrés au biotope dans lequel ils sont utilisés, c'est d'ailleurs ce que souligne en 1840 le rapport du Conseil général de l'Isère, pour s'en plaindre. Leur dépense énergétique n'est donc pas découplée des ressources disponibles. Dans la région lyonnaise, l'exploitation des bovins de travail semble prioritairement liée à deux impératifs : la nature du terrain et la taille de l'exploitation. Le premier impératif concerne aussi bien les bœufs et les vaches ; le second intéresse surtout les vaches de travail.

L'utilisation préférentielle des bœufs et des vaches de labour s'affirme dans tous les cantons marqués par une topographie accidentée. Les pentes sont le terrain de prédilection des bovins de travail. Cette aptitude est confirmée tant pour les façons culturales classiques que pour le débardage du bois. Les cantons au relief accidenté du massif de Tarare à l'Ouest du Rhône recourent aux bœufs et aux vaches tout comme ceux de la montagne beaujolaise. Le bourrelier Marius Mazillier se souvient : « J'ai eu des clients de Fleury, un nommé Maza, une grosse maison riche terriblement (...) et bien il avait des bois du côté de Vaurenard. Il avait des sapins et pour les sortir des bois il avait des bœufs parce que les chevaux se tenaient moins bien, des bœufs auvergnats à grandes cornes »⁴²⁶. Tous les témoignages et les statistiques disponibles confirment l'utilisation privilégiée du bovin sur les pentes. Leur emploi est également intéressant lorsqu'il s'agit de travailler des terres lourdes. La force développée par une paire de bœufs est sensiblement supérieure à celle d'une paire de chevaux de format moyen. Les bœufs excellent dans les terres lourdes⁴²⁷. Leur présence massive en Dombes ne doit rien au hasard. Marius Mazillier, bourrelier à Thoissey poursuit : « J'ai eu des clients à Illiat, une commune qui est à côté, là. Ils avaient six paires de bœufs, de grosses fermes, ils n'avaient qu'un cheval. C'est-à-dire qu'ils avaient des grandes étendues de terrain bien marécageux. Les bœufs s'en sortent toujours tandis que le cheval reste embourbé ». À Versailleux, plus à l'est, dans le canton de Chalamont au cœur de la Dombes, Francisque Millot confirme cette aptitude. Lorsque qu'un train de labour est composé d'une paire de bœufs et d'un cheval, on fait toujours marcher le cheval dans la raie : « chez nous avec nos terrains marécageux, comme on labourait en billon (...), on mettait un [cheval de] trait tout seul à la charrue et puis une paire de bœufs qui faisait l'ouverture ».⁴²⁸

La taille de l'exploitation est un critère important dans le choix de la force de traction. Là où domine la petite exploitation, il n'existe guère la possibilité de nourrir plusieurs types de bétail. La seule manière d'accéder à l'énergie musculaire d'origine animale consiste à atteler les vaches. À l'ouest comme à l'est du Rhône et de la Saône, la petite exploitation ne se comprend qu'avec les vaches de travail. Lorsque la petite exploitation coïncide avec un relief pentu, les vaches occupent la première place dans la production de l'énergie musculaire animale. Ainsi en Dauphiné, à Artas, dans le canton de Saint-Jean-de-Bournay, la petitesse des exploitations et les pentes que multiplie le dédale des collines, expliquent la forte présence des vaches de travail. Gaston Canel, maréchal au bourg, fils et petit-fils de maréchal ferrant se souvient : « Il y avait beaucoup de vaches. Elles labouraient, elles faisaient du lait encore un petit peu quand elles pouvaient. Il y avait plus de vaches qui travaillaient que de bœufs. Je parle de mon époque [fin des années 30]. J'ai encore connu des exploitations de 2 - 3 hectares »⁴²⁹. Cette situation prévaut jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale⁴³⁰.

d'ethnozootechnie, organisée en commun avec l'Association française des musées d'agriculture et du patrimoine rural, 17 octobre 1997, EHESS, sous la direction de F. SIGAUT, J.M. DUPLAN, Nicole BOCHET, 144 pages.

⁴²⁶ Entretien Marius MAZILLIER, bourrelier à Thoissey (Ain), 30 décembre 1983.

⁴²⁷ Si le sol est très meuble ou mou (boueux), les animaux devront consacrer beaucoup d'énergie à simplement marcher, ce qui entraîne une perte d'énergie pour le travail de traction. Or, le bœuf est physiologiquement mieux adapté aux sols mous. Chaque pied muni de deux onglons séparés par un espace interdigité a une surface portante supérieure à celle qu'offre le sabot du cheval. Ainsi le bœuf de labour, plus puissant que le cheval à format comparable, consacre également moins d'énergie à se maintenir sur un sol meuble.

⁴²⁸ Entretien Francisque MILLOT, agriculteur retraité à Versailleux (Ain), 24 novembre 1984.

⁴²⁹ Entretien Gaston CANEL, maréchal-ferrant à Artas (Isère), 6 janvier 1999.

Elle correspond à la survivance d'une réalité ancienne. La statistique agricole décennale de 1892 confirme la supériorité numérique des vaches de travail. Sur les 346 vaches de la commune d'Artas, 146 sont comptées comme vaches de travail, elles côtoient 98 bœufs de travail et moins de 50 chevaux⁴³¹. Des exemples similaires se retrouvent dans les cantons montagneux du Rhône. Ainsi, à Saint-Martin-en-Haut, à 700 mètres d'altitude, dans les Monts du Lyonnais, André Dussud n'utilise que la force de traction de ses vaches pour mettre en valeur les 7 hectares de son exploitation⁴³². Jusqu'en 1965, date à laquelle le tracteur entre dans l'exploitation, il s'inscrit dans la continuité des générations précédentes qui n'ont jamais pu atteindre l'aisance qu'incarne l'emploi du cheval. Il utilise jusqu'à quatre vaches lorsqu'il faut labourer un champ de trèfle. Les vaches sont dressées très tôt et en douceur parfois dès six mois. Elles peuvent déjà fournir un peu de travail vers 2-3 ans. Dussud exploite de préférence la race rustique de Salers, endurante et campée sur des pieds solides.

Les monographies communales, lorsqu'elles sont exploitables, vont toutes dans le même sens : dans les communes montagneuses du département du Rhône, les bovins, vaches et bœufs constituent sans conteste la première force énergétique au service des hommes. À Saint-Pierre-la-Palud (canton de L'Arbresle), l'instituteur J.L.A. Lepin note en 1911 que les vaches de race charolaise « sont dans la plupart des exploitations utilisées pour les travaux de culture et non exclusivement destinées à la production du lait »⁴³³. Sur les 60 chevaux que compte la commune, 40 sont exploités par l'usine de Saint-Gobain. Plus à l'Ouest, à Valsonne dans le canton de Tarare, « les terres étaient labourées à la charrue tirée par des bœufs ou des vaches »⁴³⁴. Ici, hommes et bovins de labeur vivent en étroite communion. La dernière paire de bœufs cesse son travail en 1970. Labourer seul avec une paire de bœufs, commander l'attelage de la voix et du long aiguillon en bois d'alisier, est le résultat d'une remarquable connaissance des animaux. Pour les agriculteurs de la commune, à l'instar du père Barthélémy, du vallon de Peisselay, le bovin de travail est par excellence la « bona beta ». Pour cet homme mort en 1960, à l'âge de 92 ans, les bœufs faisaient partie intégrante de la vie. Il savait leur parler et eux savaient l'entendre. George Rendu qui rapporte ces faits dans une monographie consacrée à Valsonne écrit : « je le revois dans la cour de cette ferme aujourd'hui en ruine, nous prouver la confiance qu'il accordait à ses fidèles compagnons : se mettant à quatre pattes, il leur passait entre les jambes tout en leur parlant »⁴³⁵.

L'emploi des bovins comme force de traction n'est pas sans inconvénient. La lenteur du déplacement est sans doute le handicap majeur. On ne peut guère espérer une vitesse supérieure à 4 kilomètres à l'heure. Lorsque les parcelles sont disséminées la perte de temps peut être considérable. Labourer de manière convenable et à profondeur moyenne un hectare avec une paire de vaches demande quelques jours de labeur, à raison de 2km/h. Le temps ne manque certes pas sur les petites exploitations, mais la différence avec le cheval est notable. On peut toutefois remarquer que cet inconvénient perd de sa pertinence lorsque le relief multiplie les côtes et les fortes pentes, car les chevaux tractant des charges vont alors au pas. À Saint-Forgeux, dans le massif de Tarare, entre les cours de la Turdine et du Torranchain, les bœufs de trait à la puissante musculature, parcourent sans relâche le vaste territoire communal en tirant des voitures souvent chargées. Francis Second, maréchal au bourg, utilise en

⁴³⁰ Joseph MOREL, Pascal CHAUVIN, *Artas, village du Bas Dauphiné*, Bourgoin-Jallieu, 1983, 465 pages, pp. 335-336 : « Il y a seulement 10 ans [en 1953], la traction était essentiellement animale. La moitié des exploitations possédaient alors, selon leur importance, une ou deux paires de vaches de trait auxquelles étaient dévolus presque tous les travaux ».

⁴³¹ Arch. dép. Isère, 134 M 35, statistique agricole décennale de 1892, canton de Saint-Jean-de-Bournay, commune d'Artas.

⁴³² Entretien André DUSSUD, agriculteur retraité à Saint-Martin-en-Haut (Rhône), 10 décembre 2001.

⁴³³ J.L.A. LEPIN, *Monographie de Saint-Pierre-la-Palud*, Lyon, Imprimerie J. Vernay, 1911, 85 pages, p.64.

⁴³⁴ George RENDU, *Valsonne en 80 ans ou la grande mutation du XXe siècle à l'échelle d'un village des Monts du Beaujolais*, Imprimerie des Monts du Lyonnais, Saint-Martin-en-Haut, 1987, 286 pages, p.169.

⁴³⁵ *Ibidem*, p.180.

permanence un métier à bœufs, situé juste à l'entrée de la forge. Les bœufs reçoivent alors une ferrure complète : « Oh là ! Ferrer une paire de bœufs, c'était seize fers. On travaillait à deux. Les bœufs de transport là, transport de bois... ils étaient pas ferrés tous les deux trois mois ceux-ci, hein ! Quinze jours, trois semaines. [Ils circulaient] du matin au soir »⁴³⁶

Les vaches, l'autre composante du cheptel bovin, représentent un cas autrement plus délicat à évaluer en terme de production énergétique. En effet, la statistique agricole annuelle compte les vaches, mais ne dit rien de leur utilisation. En revanche, le questionnaire communal de la statistique agricole décennale permet en théorie de déterminer l'utilisation du cheptel. Une rubrique concerne les vaches laitières. Quelques états communaux distinguent la nature des vaches, ce qui permet de détecter les vaches de travail, d'autres signalent de manière laconique que les vaches sont à la fois des vaches laitières et des vaches de travail. Dans la pratique, le nombre de vaches qui compose le cheptel communal est systématiquement reporté dans cette rubrique spécifique, comme si la précision attendue par les autorités n'était au fond qu'une curiosité de bureaucrate. C'est davantage dans la correspondance administrative qu'apparaissent des documents significatifs. Ainsi, dans le rapport d'une commission convoquée en 1902 à l'initiative du préfet du Rhône, sur le choix d'une race de vaches qui serait la mieux adaptée au département, les experts concluent à l'impossibilité d'en déterminer une seule. Ils mettent en avant le trinôme classique : lait-viande-travail. Ils constatent que les trois races les mieux représentées, les salers, les charolaises et les montbéliardes, sont adaptées aux écosystèmes et aux conditions économiques des régions où elles sont déployées. Si l'on excepte les zones de plaine et l'accès facile au marché lyonnais où la race montbéliarde semble la plus intéressante pour ses capacités laitières, partout ailleurs, s'imposent des races appréciées par la diversité des valorisations qu'elles permettent : dans les Monts du Lyonnais et dans la montagne beaujolaise, les qualités de rusticité et de travail des salers et des charolaises font prime⁴³⁷.

De fait, dans nombre de communes montagneuses de l'Ouest lyonnais, là où la petite exploitation est la règle, il n'existe guère la possibilité de nourrir plusieurs types de bétail. La seule manière d'accéder à l'énergie musculaire d'origine animale consiste à atteler les vaches. Les vaches « tirent du pis et de la corne ». Sauf exception, le cheval est plutôt un signe d'aisance ou de modernité. C'est à ce titre qu'il sera abordé ultérieurement. À l'Ouest du Rhône et de la Saône, juste après l'immédiate périphérie lyonnaise, les seuls effectifs significatifs concernent les vaches qui sont bonnes à tout faire et qui font tout, produisant le lait, la viande et l'essentiel de l'énergie musculaire.

II - La détermination des zones chevalines : critères et méthode

1 – Les trois critères distinctifs

La délimitation de l'espace compris par les 618 communes périphériques qui enveloppent Lyon a permis une première ébauche de la ceinture chevaline en traçant la frontière entre les espaces bovins et les espaces davantage marqués par la présence du cheval. Pour pouvoir distinguer les communes réellement chevalines de celles qui ne le sont pas, il faut s'affranchir des chiffres bruts dont la signification est toute relative. C'est en observant la composition des cheptels, leur utilisation simultanée comme source d'énergie et leur rapport avec les hommes qui s'en servent qu'il est possible de surmonter cet obstacle. Une commune est considérée comme chevaline lorsqu'elle répond au moins à deux des trois critères suivants : a) le rapport

⁴³⁶ Entretien Francis SECOND, maréchal ferrant à Saint-Forgeux (Rhône), 24 février 1984.

⁴³⁷ Arch. dép. Rhône, 7 MP 142, compte-rendu adressé par H. Boricher, professeur de zootechnie à l'École vétérinaire de Lyon au préfet du Rhône, sur les conclusions de la commission réunie le 5 juin 1902 sous la présidence du professeur Deville, relatives à la détermination d'une race de vaches adaptée aux besoins du département du Rhône. Voir table des textes, chapitre III, document N°1 Les aptitudes des races bovines utilisées dans le département du Rhône .

population/cheptel équin doit être supérieur à la moyenne des communes du département auquel se rattachent les communes délimitées par les 45 cantons de l'ensemble périphérique ; b) le cheptel équin doit représenter au minimum le tiers du nombre des vaches comptabilisés dans la commune ; c) la cavalerie doit être plus nombreuses que les bœufs de travail.

a) 1^{er} critère : le rapport communal population/cheptel équin doit être supérieur à la moyenne départementale. L'utilisation du critère démographique permet de comparer la cavalerie des communes de l'aire d'observation délimitée par les 41 cantons de la périphérie lyonnaise. Le rapport obtenu en divisant le nombre d'habitants d'une commune par le nombre des chevaux et des mulets qui y sont déclarés donne une indication essentielle sur le degré de proximité des hommes et des chevaux. Plus l'indice est proche de l'unité et plus le cheptel équin compte dans la vie quotidienne des hommes qui l'utilisent. Dans l'espace délimité par les 561 communes, le rapport moyen population/cheptel s'élève à 13,28 habitants pour un cheval. Cet indice ne peut être utilisé en l'état. Le tableau présenté ci-dessous montre la nécessité d'établir un correctif :

Tableau A Rapport moyen population/chevaux dans les trois sections départementales de la ceinture chevaline de Lyon				
Départements	Ain	Isère	Rhône	Total
Population de la population départementale comprise dans la ceinture chevaline de Lyon	108706	239307	252753	600766
% de la population totale	18,09	39,83	42,07	100
Chevaux	9 050	23206	12287	44543
Rapport population/chevaux	12,01	10,31	20,57	13,48
Nombre de communes	141	237	183	562
Nombre de communes de moins de 1100 habitants	116	182	112	410
% de la population départementale comprise dans la ceinture chevaline	60472 55,62%	113073 47,25%	69070 27,32%	242615 40,38
Nombre moyen d'habitants dans les communes de moins de 1100 habitants	521,31	621,28	616,69	586,42
Rapport population/chevaux	9,63	7,98	18,25	13,48

On observe en effet que les communes les moins peuplées sont celles qui présentent le rapport population/cheptel le plus bas. À l'inverse, l'augmentation de la population entraîne une augmentation corrélative du rapport population/cheptel. Ce phénomène ne concerne pas seulement le cheptel équin, il s'observe pour tous les autres cheptels. Or, les communes des trois départements sont très différentes les unes des autres. Les communes de l'Ain concentrent 55,62 % de leur population dans des communes de moins de 1100 habitants ; cette proportion est de 47,25% pour les 237 communes de l'Isère et seulement de 27,32 % pour les 183 communes du Rhône. De surcroît, la population moyenne de ces communes du Rhône est sensiblement supérieure à celle des communes de l'Ain de moins de 1100 habitants. Enfin, le Rhône s'impose également par son poids démographique puisqu'il totalise à lui seul 42 % de la population de l'aire d'observation. Aussi, pour éviter que les caractéristiques communales du Rhône et son poids démographique ne déteignent sur l'Ain et l'Isère, le rapport population/cheptel moyen de chaque département a été conservé pour les communes qui en dépendent. Ce n'est donc pas un, mais trois rapports population/cheptel différents qui ont servi à repérer les communes chevalines de la périphérie lyonnaise.

L'introduction d'une donnée démographique permet également d'aborder l'étude des cheptels les uns par rapport aux autres. En observant les effectifs des vaches, des chevaux et des bœufs de travail présents dans les trois départements on constate que la composition des

cheptels est globalement la même : les vaches dominent très largement les deux autres cheptels. Elles sont suivies par la cavalerie et les bœufs de travail. Le rapport population/cheptel permet d'aller au-delà de ce simple constat et met en valeur la spécificité de chaque département : ainsi dans l'Ain, la production énergétique s'appuie sur le tandem bœufs de travail/chevaux ; l'Isère privilégie la cavalerie et les vaches et fait une place très mesurée aux bœufs de travail ; le Rhône semble s'appuyer principalement sur les vaches pour la fourniture d'énergie musculaire. On constate en effet le fossé qui les sépare de la cavalerie et des bœufs de travail :

Cheptels / départements	Ain	Isère	Rhône
population/équins	12,01	10,31	20,57
population/bœufs de travail	13,47	66,69	64,31
population/vaches	3,42	3,53	5,70

b) 2^e critère : le cheptel équin doit représenter au minimum le tiers du nombre des vaches. Jusqu'en 1904, il n'existe pas dans le questionnaire de la statistique agricole annuelle de rubrique qui permette de compter les vaches de travail. En février 1904, le préfet du Rhône fait parvenir aux maires un questionnaire additionnel à la statistique agricole de 1903. Il leur demande de bien vouloir distinguer les vaches de travail, les vaches laitières et les vaches destinées à la boucherie existant dans leurs communes. Les réponses de 10 cantons totalisant 135 communes ont été conservées pour le Rhône⁴³⁸. Sur 25 922 vaches comptabilisées, 11 424 sont comptées comme bêtes de travail soit 44% du total. Ce pourcentage donne un ordre de grandeur car la taxinomie administrative et statistique cadre mal avec les us et coutumes du monde rural. Nombre de maires font valoir que les vaches sont à la fois laitières et de labour, de travail et de fruit, ou signalent qu'il n'y a pas spécialement de vaches pour le lait. D'autres sont plus explicites. Le maire de Gleizé, canton de Villefranche-sur-Saône écrit : «toutes les vaches sont avant tout laitières et servent également au travail». La diversité des réponses reflète la diversité des usages et des situations spécifiques. Les 44 % ont été ramenés à 33 %, pour tenir compte de la surreprésentation des cantons montagneux dans l'échantillon conservé. La correction ramène le rapport cheptel équin/bovin à un niveau plus conforme à la réalité observée dans l'Ain et l'Isère. Le critère ainsi constitué reste sans doute empirique, mais il permet de situer les cheptels les uns par rapport aux autres.

c) 3^{ème} critère : la cavalerie doit être plus nombreuse que les bœufs de travail. L'utilisation de ce critère permet de comparer les tractions agricoles sur un pied d'égalité car le bœuf est vraiment en terme de rendement énergétique le concurrent direct du cheval. L'absence ou la présence massive des bœufs est le résultat d'un arbitrage que les circonstances locales font pencher dans un sens ou dans l'autre. L'analyse menée précédemment sur la carte des cheptels de la ceinture chevaline de Lyon en 1929-1931 souligne bien que la nécessité de subvenir à des échanges fréquents dans les corridors de circulation et de satisfaire aux besoins énergétiques de l'agriculture a joué en faveur du cheptel équin. Ce critère permet également d'introduire une dimension plus culturelle à la détermination des communes chevalines et à celles plus enclines à utiliser les bovins. En tenant compte des usages et des habitudes, on touche vraisemblablement aux savoir-faire qui participent aussi à la marqueterie des terroirs. Dans une commune, la présence majoritaire des bœufs ou des chevaux n'est pas anodine. Elle ne recouvre pas exclusivement des considérations liées à la topographie ou à la structure des exploitations. Au niveau communal, et même au niveau de l'exploitation, on emploie les

438 Arch. dép. Rhône, 7 MP 135, Statistique agricole de 1903.

animaux que l'on sait dresser, façonner et conformer au trait et singulièrement au labour⁴³⁹. Ainsi en Isère la contribution sur la taxe vicinale illustre ce propos. Entre 1860 et 1909, les cartes relatives à la taxe sur les chemins vicinaux de la loi de 1836 démontrent que la répartition des cheptels de trait évolue peu : la mécanisation de l'agriculture avantage progressivement le cheval, mais là où les bovins de travail occupent des places solides, ils les conservent. Dans les cantons de Beaurepaire et de Saint-Jean-de-Bournay les bœufs de travail maintiennent leurs positions : les communes de Primarette, Saint-Julien-de-l'Herms de Meyssiès et de Moissieu utilisent majoritairement les attelages de bœufs pour la fourniture de la force de traction⁴⁴⁰. De manière plus générale, l'observation des communes des arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin souligne la fixité des cheptels dans la production de la force de traction. Le relief reste sans doute une cause dominante, mais d'autres aspects comme de simples considérations économiques peuvent expliquer la configuration des forces de traction. Ainsi, exemple parmi d'autres, entre 1860 et 1909, seules trois communes du canton de Crémieu recourent au cheval pour le trait : le chef-lieu de canton, Hières-sur-Amby et Varnas à la jointure de l'Ain et de l'Isère. On peut se demander dans quelle mesure le commerce passé sur le Rhône et ses charrois ou les activités commerciales de Crémieu, n'ont pas déterminé de longue date, le recours aux chevaux dans un environnement qui montre clairement le poids des vaches de travail.

Il reste encore à interroger la proximité de l'homme aux animaux dont il exploite la force de traction. Les espèces ne sont pas immédiatement interchangeables. S'agissant de l'emploi des bovins, il faut savoir sélectionner les élèves, développer par un apprentissage patient les muscles les plus sollicités et déterminer la place de chaque animal dans l'attelage⁴⁴¹. Tout cela participe à la consolidation et à la perpétuation des usages. Joseph Marmonier, maréchal-ferrant à Salagnon, commune située au pied de l'Ile Crémieu, au nord-est de Bourgoin-Jallieu (Isère) présente bien la diversité des usages : « On n'était pas une région à bœufs, nous, alors qu'à dix kilomètres, là, ils avaient plus d'attelages de bovins qu'ils n'en avaient de chevaux. (...) C'était une tradition vous savez (...) rien qu'à deux kilomètres c'était déjà 50/50, mais si vous tiriez un peu plus : Siccieu, Optevoz, alors là des chevaux il n'y en avait que dans les exploitations les plus importantes. Je vous dis, on était vraiment à la limite du cheval, à côté, à Trept, Siccieu, Dizimieu, vous aviez trois, quatre paires de bœufs dans les grandes exploitations et un seul cheval pour la carriole»⁴⁴². La statistique agricole décennale de 1892, et plus loin encore dans le passé, la contribution sur les chemins vicinaux jusque dans les années 1860 montre déjà cette ligne de partage, toujours en place à la fin des années 1930. Il y a dans ces propos des frontières et des structures invisibles qui façonnent de longue date la vie rurale.

2 – Observations méthodologiques

⁴³⁹ Charles Jean-Marie LULLIN DE CHATEAUVIEUX, *Mémoire sur les attelages de vaches*, Genève, Paschoud éditeur, 1826, 41 pages, pp. 16-17. L'auteur montre bien le savoir-faire que requiert le dressage des bovins : « La plupart de ces jeunes bêtes se dressent très facilement, mais si on en trouve de trop vives, trop ardentes, se refusant au travail, à l'obéissance, c'est alors que l'éleveur doit y mettre la plus grande douceur ; des caresses, du pain, du sel, de l'avoine seront les moyens les plus sûrs de vaincre leur résistance ; et ainsi, on fera souvent de la bête qui au début paroissait la plus revêche, l'animal le plus doux ».

⁴⁴⁰ Table des cartes, chapitre III, carte N° 5 Le cheptel majoritaire dans les rôles de la contribution sur les chemins vicinaux en 1879 ; carte N°6 Le cheptel majoritaire dans les rôles de la contribution sur les chemins vicinaux en 1890 ; carte N°7 L'importance du cheptel équin dans la combinaison des différentes forces de trait agricole en 1890 ; carte N° 8 le cheptel majoritaire dans les rôles de la contribution sur les chemins vicinaux en 1909.

⁴⁴¹ Association recherche et sauvetage de notre histoire locale, *Four, un village du Bas-Dauphiné*, Bourgoin-Jallieu, 2001, 456 pages, p. 226 : « sous le joug, la vache occupe toujours la même place, la même main disaient-on ».

⁴⁴² Entretien Joseph MARMONIER, maréchal-ferrant à Salagnon (Isère), 3.12. 1983.

Les trois critères qui fondent la ceinture chevaline de Lyon sont issus de l'observation et d'une approche empirique des statistiques agricoles. La validation du concept de la ceinture chevaline a été rendue possible dans sa section dauphinoise, qui est aussi la plus importante en nombre de communes et de cheptels agglomérés, grâce à l'existence de la contribution sur les chemins vicinaux. La source, qui est exceptionnelle à tous égards, donne des réponses qui permettent de confirmer l'existence de la ceinture chevaline. Elle détermine les communes où le cheptel équin est exclusivement chargé de la fourniture de l'énergie de trait, celles où il arrive en tête lorsque plusieurs cheptels sont mis en œuvre, et celles enfin où il n'occupe qu'une situation marginale. En eux-mêmes, ces rôles de la contribution des chemins vicinaux constituent la source essentielle puisqu'ils comportent la totalité des informations recherchées. Leur exploitation qui est possible en dehors de toute donnée démographique permet l'élaboration de cartes très proches de celles dressées à partir des seules statistiques agricoles. Malheureusement les lacunes de conservation et plus certainement encore l'absence de classement de ces sources ont imposé le passage par les statistiques agricoles annuelles ou décennales. Il a fallu introduire une donnée démographique qui a imposé l'utilisation de moyennes départementales spécifiques. Quoiqu'il en soit, la correspondance entre les cartes dressées à partir de la contribution vicinale et celles qui l'ont été à partir de l'utilisation couplée de la statistique agricole et des dénombrements de population est saisissante. Elle montre sans conteste que les cantons d'Heyrieu, Meyzieu ou de La Verpillière constituent le cœur allongé de la ceinture chevaline⁴⁴³.

Le recours contraint aux statistiques et aux données démographiques a l'avantage de s'appuyer sur des sources plus nombreuses et mieux conservées, mais il soulève à son tour deux difficultés : la première est relative à la correspondance des sources d'un dépôt d'archives départementales à l'autre. La localisation de la ceinture chevaline de Lyon à l'intersection de trois départements complique le choix de périodes de référence communes. Le plan d'assemblage utilisé est le suivant :

Périodes	Section idanienne	Section dauphinoise	Section rhodanienne
1892	1893	1892	1892
1903	1903	1903	1903
1910	1910	1910	1910
1921	1922	1921	1921
1929	1931	1930	1929
1938	1938	1938	1938

Les deux premières périodes de l'entre-deux-guerres résultent de données composites qui s'étirent sur 3 ans pour la période de 1929. Cette réalité, qui n'est assurément pas très satisfaisante, doit être minimisée d'une part par la valeur souvent très relative des statistiques utilisées, et d'autre part parce que les données du cheptel n'enregistrent pas des évolutions considérables d'une année sur l'autre. Ce sont plutôt les évolutions brusques qui sont sujettes à caution, et dans la pratique la recherche de leur cause est souvent imputable à une erreur de transcription ou d'addition, voire à l'utilisation erronée d'une colonne dans les formulaires. Ces considérations permettent une observation méthodologique qu'il ne faut pas perdre de vue : seuls comptent les ordres de grandeur, les évolutions d'ensemble. Il est bien imprudent d'exiger trop de précision de cette source. L'utilisation des sources cantonales est à cet égard

⁴⁴³ Voir carte N° 9 A Les communes de la zone de référence en 1892-1893 d'après la statistique agricole décennale et la statistique agricole annuelle, 3 et 2 critères ; carte N°9 B, Les communes de référence en 1892-1893 d'après la statistique agricole décennale et la statistique agricole annuelle ; carte N° 6 La ceinture chevaline de Lyon d'après l'état du montant des rôles de la contribution sur les chemins vicinaux en 1890.

une manière de réduire les incertitudes lorsqu'il existe les formulaires communaux et cantonaux qui permettent de passer des uns aux autres.

La seconde difficulté que soulève le passage imposé par la statistique agricole est l'interprétation des critères de détermination mis en œuvre. Entre 1892 et 1938, la gradation des communes, des plus chevalines à celles qui le sont le moins, a été déterminée par l'addition de trois critères qui placent les cavaleries communales face aux populations qui les utilisent et face aux bovins, l'autre source concurrente ou complémentaire d'énergie musculaire. Il va de soi qu'au long des six points d'ancrage chronologiques les valeurs évoluent en fonction de la variation des cheptels et des population⁴⁴⁴. Quelques grandes régularités découlent de ces évolutions :

a) L'augmentation du nombre des vaches tout au long des années 1880 à la veille de la Seconde Guerre mondiale a pour conséquence de diminuer le nombre des communes chevalines dotées de trois critères : l'augmentation du nombre de vaches par commune rend plus difficile à atteindre la proportion du tiers retenue pour valider le critère. Ainsi, l'accroissement de la production laitière qui explique l'augmentation de ce cheptel fait que le rouge orangé des trois critères se mue en orange (2 critères) sans que le nombre des chevaux ait sensiblement évolué. Cette évolution est surtout visible dans l'immédiate périphérie de Lyon. Il convient d'en tenir compte dans l'interprétation à tirer de la carte.

b) La croissance démographique des communes de la périphérie les plus proches de Lyon élève mécaniquement l'indice homme/cheval au-dessus de la moyenne départementale. Le phénomène revêt une certaine importance avec l'industrialisation des communes de banlieue. Il y a moins de chevaux parce qu'il y a moins de champs et plus d'usines. Derrière le critère démographique se cache un puissant facteur d'évolution économique. À l'opposé la faible vitalité démographique des marges de la ceinture chevaline qui s'observe dans toutes ses sections a un effet inverse, indépendamment de l'intervention d'un ou de plusieurs facteurs de nature économique, sociale ou technologique.

c) L'absence de critères distinctifs qui a été représentée par un figuré de surface vert d'eau signifie que la cavalerie ne parvient pas à tenir ses positions. Dans tous les cas de figure, l'apparition des espaces communaux dotés de cette valeur signent 2 réalités possibles : la première est celle d'une forte présence bovine initiale et un rapport hommes/chevaux supérieur à la moyenne. C'est la marque caractéristique des môles de résistance de la traction bovine. La seconde peut signifier le reflux drastique du fait équin.

d) Enfin, l'émergence des nouvelles forces de traction ou de trait agricole constitue un facteur d'évolution des cavaleries qui affecte les zones les plus puissamment reliées à la capitale régionale. La traction mécanique joue un rôle qu'il n'est pas possible de minorer, mais son appréciation effective au niveau communal ou cantonal est délicate à cerner. La traction hippomobile matérialisée par un parc de voitures nombreux, facteur de réactivité jusqu'au début des années 1930, est désormais remplacée par le camion agricole automobile. Le camion a eu indiscutablement un effet sur l'effectif des cavaleries communales. Ce phénomène est amplifié parce que la ville génère elle aussi des flux vers le milieu rural. En revanche, le recours au tracteur dans les façons culturales a des effets moindres, il affecte en effet de manière différente les cheptels : dans l'Ain par exemple le tracteur impacte davantage les bœufs puisque ce sont eux qui prennent en charge les labours.

Par ailleurs, le coût élevé du tracteur autant que sa rentabilité réelle n'en fait pas - dans l'immédiat au moins - un concurrent du cheval. La présence de deux ou trois tracteurs par commune signifie que quelques grands propriétaires l'utilisent, mais dans la réalité

⁴⁴⁴ Table des cartes, chapitre III, carte N°10 A/B La ceinture chevaline de Lyon en 1910, 3 critères/ 2 critères ; carte N°11 A/B La ceinture chevaline de Lyon en 1921-1922, 3critères/2 critères ; carte N° 12 A/B La ceinture chevaline en 1929-31, 3 critères/2 critères ; carte N°13 A/B La ceinture chevaline de Lyon en 1938, 3 critères/2 critères.

quotidienne du travail agricole, l'écrasante majorité des exploitations reste liée au cheval par nécessité ou par intérêt bien compris. La quasi-totalité des exploitations accède à la mécanisation, donc à la modernité, par le cheval. Le rendement des machines est supérieur lorsqu'elles sont mues par le cheval plutôt que par les bovins. L'usage du cheval est en lui-même un signe de modernité.

Le recul ou la croissance des effectifs doit enfin tenir compte de l'importance des espaces et du nombre de communes considérées. La disparition de plusieurs centaines de chevaux n'a pas la même signification si elle est diffuse sur un très grand nombre de communes ou si au contraire elle est concentrée avec des moyennes cantonales ou communales élevées.

Section II – Quels chevaux pour la périphérie ?

Lyon reçoit la majeure partie de ses chevaux de camion de Bretagne, de Mayenne, du Perche et du Nord, sans compter des flux plus spécialisés dont il a déjà été question. La métropole régionale recycle également en périphérie ses rebuts chevalins : chevaux de tramway ou chevaux réformés des régiments de cavalerie et d'une manière générale, tous les chevaux bouletés du commerce urbain trouvent preneurs dans la périphérie proche ou plus lointaine. Pourtant ce double mouvement d'approvisionnement de la région en chevaux coexiste avec deux très belles zones de production et d'élevage aux portes mêmes de la ville. La ceinture chevaline de Lyon produit et élève des chevaux dans l'Ain, dans les cantons de la Dombes, de la Côtière et surtout dans les cantons dauphinois des arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin⁴⁴⁵. La dichotomie marquée entre Lyon et sa région est la conséquence de choix rationnels : le centre ne peut compter sur une production suffisante de véritables chevaux de camion, tant en poids qu'en taille ; la périphérie quant à elle, a longtemps produit des chevaux qu'elle n'avait pas les moyens d'élever et qui surtout étaient voués à l'agriculture. Ces deux circuits ne sont toutefois pas totalement étanches : le centre alimente la périphérie en chevaux puissants de grande taille et la région trouve quelques débouchés pour un certain nombre de ses produits, c'est notamment le cas pour les bons produits de l'élevage, mais aussi pour les non-valeurs, résultat des choix zootechniques inconsidérés et qui finissent attelés à des fiacres.

L'étude de la ceinture chevaline montre qu'elle connaît, au-delà des spécificités propres à chacune de ses composantes, une véritable convergence de destins. Les spécificités tiennent aux conditions naturelles et à la diversité des chevaux. L'analyse des cavaleries, traitée dans un premier temps, est un préalable pour pouvoir saisir le socle sur lequel s'organise l'économie chevaline. Un deuxième temps doit cerner les dynamiques qui animent, dès les années 1860, les transformations de la cavalerie avec l'arrivée remarquable de l'étalon anglo-normand. Il change les règles du jeu. Promu au rang d'unique reproducteur subventionné par l'État, son rôle est encore accru par la loi du 29 mai 1874, la loi Bocher. Cette omniprésence de l'anglo-normand, qui n'est pas sans incidence sur l'économie, suscite des tensions puis de véritables épreuves de force qui permettent à la région de trouver de nouveaux équilibres. Dans les deux départements, qui ne se quittent pas du regard, reviennent en filigrane deux questions : Quel cheval faut-il produire, quel cheval peut-on produire ? La réponse à ces questions se trouve en partie dans le jeu social lié à la promotion du demi-sang et des sociétés hippiques ou de courses qui en résultent, mais elle se situe aussi dans le politique, car le cheval est un enjeu de pouvoir où les symboles le disputent aux considérations plus

⁴⁴⁵ Les zones montagneuses du département du Rhône produisent pour leurs besoins un cheval de petit format, de robe sombre, de membres grêles, à tête lourde. Ces animaux adaptés à l'écosystème dans lequel ils évoluent sont, selon les observations de Forgeot, directeur des services vétérinaires du Rhône en 1928, extrêmement rustiques et endurants. Il est vraisemblable que cette population alimentée par des importations régulières en provenance de l'Isère et de la Dombes ait fini par en incorporer un certain nombre de caractéristiques. Voir table des gravures et des illustrations, chapitre III, document N° 1.

matérielles. Enfin dans un troisième temps, entre des souches indigènes idéalement revivifiées et la réalité plus prosaïque des terroirs, il reste à cerner l'évolution de cette cavalerie, forte de dizaines de milliers d'existences, entre 1880 et la veille de la Seconde Guerre mondiale.

I – De vieilles souches indigènes : utiles mais à « régénérer »

Définir les chevaux de la périphérie consiste à les individualiser de ceux que le centre reçoit dûment certifiés des grandes régions productrices de chevaux de trait, ou des chevaux fins pour lesquels l'exigence des origines est encore plus importante. Si à la fin du XIX^e siècle la notion de race est d'un usage bien établi, il n'en va pas tout à fait de même au début du siècle. Or, précisément, pour tenter de définir les chevaux communs, les chevaux génériques de la périphérie, il faut interroger les auteurs qui ne donnent pas le même sens au mot race. Bernard Denis considère que la mise en évidence des spécificités régionales « se réfère implicitement à la notion de race »⁴⁴⁶. Il est légitime - avec cette précaution - de considérer qu'il existe des races de chevaux au XVIII^e siècle. Amandine Souvré complète cette approche en suggérant l'utilisation complémentaire de la notion de type, à laquelle recourent souvent, implicitement ou explicitement, les auteurs du XIX^e siècle⁴⁴⁷. De fait, la description que ces commentateurs font des chevaux de l'Ain et de l'Isère relève des deux approches. Dans la 3^e édition de *Races chevalines, leur amélioration*, parue au début des années 1850, J.-H. Magne établit entre la race et le type une passerelle fonctionnelle :

« Il n'est pas possible d'établir entre les diverses races d'animaux domestiques, pas plus qu'entre celle des plantes cultivées, une distinction rigoureuse scientifique. Baudement⁴⁴⁸ se bornait à dire : "l'étude des races se montre moins comme la constatation de variétés d'une espèce zoologique, que comme l'appréciation de machines diverses". C'est donc autant par l'aptitude à répondre à des besoins locaux, à des habitudes agricoles, par des dispositions à prospérer sous certains climats, à vivre à prendre racine sur certains sols, que par les caractères zoologiques des animaux, que nous distinguons les races dans les cours de zootechnie et d'économie rurale »⁴⁴⁹.

Les auteurs présentés ci-dessous naviguent entre ces acceptions passant indistinctement de l'une à l'autre. Très différents les uns des autres, ils répercutent dans leurs écrits la conviction qu'une politique raisonnée peut transformer la race indigène.

1 – Les chevaux de l'Ain : bressans et dombistes

Pour cerner l'évolution au cours du XIX^e siècle, les chevaux sont décrits tels qu'ils apparaissent sous la plume des auteurs du début à la fin du XIX^e siècle.

Dans les 11 cantons qui forment la ceinture chevaline de Lyon dans l'Ain, des cantons de Trévoux à Chalamont, on note la présence de la race dombiste et de la race bressane⁴⁵⁰.

⁴⁴⁶ Bernard DENIS, « Les races de chevaux en France au XVIII^e siècle. Et les idées relatives à leur amélioration », *In Situ* [En ligne], N°18 | 2012, mis en ligne le 31 juillet 2012.

⁴⁴⁷ Amandine SOUVRE, « Catégories équinnes : la race et le type », *In Situ* [En ligne], 27 | 2015, mis en ligne le 02 novembre 2015.

⁴⁴⁸ Émile Baudement (1816 – 1863) titulaire de la chaire de zoologie appliquée au Conservatoire des arts et métiers (Paris).

⁴⁴⁹ Jean-Henri MAGNE, *Races chevalines, leurs améliorations. Entretien, multiplication, élevage, éducation, du cheval de l'âne et du mulet*, Paris, Garnier frères, s.d., 654 pages.

⁴⁵⁰ Dès le milieu du XIX^e siècle, certains auteurs comme Magne considèrent que le phénomène d'homogénéisation permet de qualifier le cheptel équin de l'Ain de « bressan ». Pourtant, encore en 1856, dans un rapport adressé au Ministre de la Guerre, le chef du dépôt de remonte de Gêret établit une distinction entre les chevaux de l'arrondissement de Trévoux qui appartiennent à la « variété suisse améliorée » et les chevaux de l'arrondissement de Trévoux qualifiés de chevaux « à deux fins ». Aussi, compte tenu de l'évolution ultérieure et notamment de la qualification qui s'est imposée de demi-sang de la Dombes, il a semblé légitime de distinguer des chevaux qui ont conservé des caractéristiques différentes que donne à voir une simple description extérieure, voir *Rapports et délibérations du Conseil général de L'Ain*, 1856, page 59 ; voir aussi pour une description

Sous le Premier Empire, le préfet Bossi qui est l'auteur d'un rapport sur le département de l'Ain écrit d'emblée que « le département de l'Ain doit être compté au nombre de ceux qui fournissent de bons chevaux »⁴⁵¹. Bossi présente le cheval bressan comme étant extrêmement endurant : « Cette race de chevaux –dit-il – qui tient beaucoup de celle de la Suisse et du Jura, est susceptible d'une amélioration importante : leur tête est trop grosse et mal faite ; ils sont bas du devant, et ne sont pas en général d'une tournure gracieuse, mais ils sont remarquables par la bonté de leurs membres, la bonne conformation de leur corps, qui est court, et leurs côtes arrondies ». Bossi ne s'attarde pas sur l'extérieur du cheval dombiste, mais il rappelle la grande réputation dont jouissait ce cheval de selle et souligne que « la vie sauvage de ces animaux, dans les étangs et pâturages déserts, contribue beaucoup à les rendre agiles et robustes »⁴⁵². Ces chevaux passent une grande partie de l'année à l'extérieur. Convenablement nourris ces chevaux mesurent entre 1,58 et 1,63 m. au garrot.

Quelques années plus tard en 1812, un autre préfet de l'Ain, le baron Rivet, rédige un rapport très documenté sur la statistique chevaline du département⁴⁵³. Il distingue d'abord les chevaux de trait léger puis les chevaux de selle :

« La principale qualité de ces chevaux, surtout de ceux élevés dans les montagnes et dans les pays d'étangs, c'est d'avoir beaucoup de fond et des jambes saines et infatigables ; la plupart d'entre eux parviennent à la vieillesse sans altération, ni indice de fatigue aux jambes ; il n'est pas rare de les voir parcourir, presque toujours au trot, quinze à vingt lieues de poste dans un jour, traînant chacun son char, chargé de quatre à cinq personnes. Un bon système d'amélioration, suivi pendant quelques années, mettrait ce département en état de fournir, sinon par lui-même immédiatement, au moins par ceux qui en tirent des poulains, une remonte précieuse pour l'artillerie et les équipages militaires.

(...) Il serait difficile de donner une description exacte des chevaux de selle ; ils sont en si petit nombre et tellement disséminés sur la surface du département qu'ils y forment à peine une classe à part. On les distingue moins par des qualités particulières que par une constitution plus faible. Il s'en élevait autrefois un grand nombre dans l'arrondissement de Trévoux.

(...) La partie du département située au confluent du Rhône et de l'Ain, dans les cantons de Lagnieu, Meximieux et Montluel, est la seule qui élève des chevaux dont la conformation distincte et assez uniforme, puisse comporter une description générale et les faire classer parmi les chevaux de selle (...). Ces chevaux ont la tête carrée, le chanfrein droit ou un peu creux, l'oreille bien placée, la joue plate et sèche, la ganache bien nette, l'encolure un peu grêle et renversée ou encolure de cerf, le garrot bien sorti, la côte un peu plate, la croupe de mulet, la jambe de devant parfaite, celle de derrière assez ordinairement jarretée, les tendons de ces parties gros et détachés du canon, le pied excellent et sûr quoiqu'un peu long-jointé ».

Léonard Philippe Rivet déplore le manque d'étalons : « des juments fécondées au hasard par des poulains sans force et sans qualités ne peuvent donner que de faibles productions. (...) aussi, leur dégénération est-elle complète et à tel point que ces chevaux ne paraissent propres ni au trait ni à la selle ; mais, dans cet état de dégradation, ils offrent cependant les traits caractéristiques d'une bonne espèce ».

En 1829, alors que le Haras départemental fonctionne déjà, la race locale est décrite de la manière suivante :

technique du cheval dombiste, Paul BAZELAIRE, *L'amélioration économique de la Dombes par l'élevage*, thèse vétérinaire, Imprimerie Foulon, Paris 1948, 64 pages, p.40.

⁴⁵¹ Giuseppe Aureliano Carlo BOSSI, *Statistique générale de la France : département de l'Ain*, Testu, Paris 1808, 720 pages, p. 544.

⁴⁵² Ibidem, page 545.

⁴⁵³ L.-E. P. O'BRIEN, *Les chevaux de l'Ain*, Bourg-en-Bresse, Martin Bottier, 1886, 1888, 1891, 3 volumes : 420, 664, 310 pages, vol I, pp.155-157.

« L'espèce de chevaux du pays est petite, la plupart sont mal conformés ; quoique mal nourris, ils sont robustes et forts pour leur stature ; achetés par des marchands à l'âge de deux ans, pour être exportés dans des pays abondants en fourrage, ils prennent une bonne tournure et atteignent une assez forte taille. Le conseil général a, depuis plusieurs années, consacré des sommes assez considérables à l'achat d'étalons, et a en même temps établi des primes destinées à ceux des cultivateurs qui, ayant des pouliches distinguées, s'engagent à les conserver, pour ensuite en faire des juments poulinières. Ces deux mesures ont changé l'espèce chevaline dans les cantons où il a été distribué des étalons : pour s'en convaincre, il suffit d'aller aux foires d'Ambérieux et à celles de Montmerle »⁴⁵⁴.

Au milieu des années 1840, Marie-Joseph Chanel (1795-1859), médecin vétérinaire du département de l'Ain et l'un des meilleurs connaisseurs de la cavalerie du département, livre les portraits du cheval bressan et du cheval dombiste. Membre depuis sa fondation de la Commission du haras, puis son secrétaire à la mort du baron de Belvey en 1831, il sait tout des limites et des succès de l'entreprise de régénération de la cavalerie de l'Ain menée depuis 1819. Son témoignage est précieux. Dans son ouvrage *Statistique raisonnée des animaux domestiques du département de l'Ain*, publié en 1846 et présenté la même année à Paris devant la Société centrale de médecine vétérinaire, il décrit les chevaux dombistes comme « assez légers, propres à la selle et à la voiture légère. Ils ont la tête un peu longue, mais fine et bien détachée ; l'oreille bien placée, quoiqu'un peu forte ; l'œil à fleur de tête, fier et ardent ; la ganache sèche et évidée ; les joues plates ; l'encolure longue et plate, mais nerveuse, avec le coup de hache bien prononcé ; la crinière fine et peu fournie ; le garrot élevé, sec et bien sorti ; la côte un peu aplatie ; la queue haut placée ; les jambes sèches nerveuses et solides, peu chargées de poils, d'ailleurs fins. (...) Beaucoup de ces chevaux sont panards, et ce défaut étant plus prononcé ou plus apparent aux pieds de devant, quelques personnes pensent que cette direction vicieuse tient à l'usage des entraves qu'on met à ces animaux, pour les envoyer au pâturage. Mais s'il en était ainsi, comment expliquer le même vice d'aplomb pour les membres postérieurs ; il est évident que cette imperfection est héréditaire et provient d'un choix peu judicieux dans les propagateurs »⁴⁵⁵.

Le poil le plus ordinaire dans les chevaux de la Dombes est le noir mal teint, je dirais même que c'est le seul qui leur soit propre ; les autres nuances proviennent des croisements et annoncent un mélange dans le sang ».

Chanel signale un grand nombre de peureux parmi ces chevaux, mais il note que cet inconvénient a diminué par l'effet du croisement avec les chevaux normands.

Les chevaux bressans sont moins légers. Chanel, qui les connaît le mieux, les décrit ainsi : « la tête grosse, pesante et chargée de ganache, l'œil vif, mais un peu couvert, l'oreille forte et épaisse, très fournie de crins, l'avant-main peu élevée, le garrot mal sorti, le côté court, la côte assez bien faite, le poitrail large et bien ouvert, la croupe courte, arrondie et bien fondue ; les membres sont forts, très largement chargés de poils, le genou et le jarret un peu grêles, le paturon court, le sabot large, peu concave, sa corne bonne.

La tournure de ces animaux est en général commune ; ils trottent assez mal ; mais ils sont sobres, vigoureux, d'un tempérament robuste et d'une bonne santé, qui les rend très propres aux travaux pénibles auxquels ils résistent jusqu'à un âge avancé. Malheureusement un grand nombre d'entre eux est atteint à deux, quatre ou cinq ans, de la fluxion périodique des yeux, qui après quelques accès plus ou moins rapprochés se termine par une ou deux cataractes.

⁴⁵⁴ Bulletin de la Société d'agriculture, sciences et arts de l'arrondissement de Trévoux, M. PERRIER, ancien Président de la Société, « Proposition sur l'utilité d'établir des primes à l'encouragement, pour l'amélioration des races d'animaux destinés à l'agriculture, dans la Dombes et Bresse marécageuse, p. 30

⁴⁵⁵ Les extraits sont tirés de L. O'BRIEN, *Les Chevaux du Département de l'Ain*, Tome I Notes et documents historiques, Francisque Martin-Bottier éditeur, Bourg-en-Bresse, 1886, 417 pages, p. 272. Du livre de Chanel, O'Brien écrit de manière prémonitoire : « en en donnant de longs extraits, je suppléerai en partie sa rareté, et je donnerai ainsi l'occasion de le lire et de l'apprécier ».

(...) Des expériences faites, il y a déjà longtemps, et renouvelées avec le plus grand succès depuis une quinzaine d'années, ont prouvé jusqu'à l'évidence, que cette race commune peut être facilement et promptement améliorée par son croisement avec des étalons cauchois et surtout percherons ; ces derniers fournissent des produits très remarquables pour le carrosse et l'artillerie »⁴⁵⁶.

Vers 1857, Jean-Henri Magne localise et décrit de la manière suivante le cheval de la Dombes :

« Les chevaux appelés dombistes sont élevés sur le plateau compris entre la Saône et le Rhône, au sud-ouest des montagnes du Jura, dans l'arrondissement de Trévoux et dans une partie de celui de Bourg. Ils forment une race distincte et fort ancienne. (...) Ces chevaux étaient de taille moyenne ; à corps mince, long, haut monté ; à côte un peu plate ; à garrot bien sorti ; à flanc long ; à poitrail souvent étroit ; à encolure longue, portant une tête forte quelquefois assez distinguée ; à extrémités fines et nerveuses, mais souvent sans aplombs ; à peau mince, à poil fin, souvent bai, rouan ou gris. Comme les chevaux qui ne reçoivent pas d'avoine, ils avaient des muscles grêles, notamment sur les rayons supérieurs des membres »⁴⁵⁷.

En l'état, le dombiste est un cheval de trait léger. Selon les besoins, il peut être assez facilement étoffé par le recours au percheron. C'est alors le « gros dombiste ».

En 1850, Eugène Gayot ne dit rien du cheval de la Dombes, se bornant simplement à critiquer dans la *France chevaline* la tentative de créer une race dans le département de l'Ain en « mêlant entre elles les variétés de chevaux suisses, percherons et cotentins »⁴⁵⁸. Dans son *Atlas statistique de la production chevaline*, le portrait qu'il brosse de la race bressane n'est pas très encourageant : « Quoique de taille moyenne, elle n'a aucune régularité dans les formes, la tête est surtout mal coiffée, l'encolure est grêle, le garrot est assez sorti, mais l'épaule est courte et mal musclée, le poitrail est étroit et mal accusé, la poitrine manque de profondeur, le ventre est gros, la croupe est serrée, les membres sont étroits et minces, les extrémités sont communes et garnies de longs poils, la robe dominante est le bai cerise »⁴⁵⁹.

En 1857, Jean-Henri Magne, professeur à l'école vétérinaire impériale d'Alfort, décrit ainsi le cheval bressan :

« Beaucoup plus connus, les chevaux de la Bresse étaient à corps épais, à garrot bas, à encolure courte, à tête forte, à articulations grêles, à membres garnis de crins et à sabots développés. La différence qui existait entre ces chevaux et ceux de la Dombes, tend à s'effacer, disions-nous dans la précédente édition de cet ouvrage. En effet, les chevaux de trait léger dominant aujourd'hui dans la Bresse et dans la Dombes, et nous les réunissons sous le nom de chevaux bressans ».

Quelques mois plus tôt, en août 1856, le comte de Coëtlogon, préfet de l'Ain, constatait lui aussi un effacement de la variété dombiste, et comme il entrevoit enfin dans les arrondissements de Bourg et de Trévoux, l'émergence du cheval à deux fins, il demande la suppression des étalons percherons du haras départemental, accusés de trop forcer le cheval de la Dombes :

« Dans l'arrondissement de Bourg, les chevaux ont de grands rapports de conformation avec l'espèce suisse améliorée. Plus de 2000 juments sont livrées annuellement à la reproduction. On peut y faire le cheval de réserve et de trait.

⁴⁵⁶ L. O'BRIEN, ouv. cité, tome I, p. 270-271.

⁴⁵⁷ J.- H. MAGNE, *Étude de nos races d'animaux domestiques et des moyens de les améliorer*, Paris, Labé, éditeur libraire, 1857, tome I, 672 pages, p. 293.

⁴⁵⁸ Eugène GAYOT, *La France chevaline*, Paris, Comptoir des imprimeurs unis puis veuve Bouchard-Huzard Tome 4/2, 395 pages, p. 84.

⁴⁵⁹ Eugène GAYOT, *Atlas statistique de la production chevaline*, cité dans *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1865, pp. 73-74. Voir aussi Eugène GAYOT, Louis MOLL, *La connaissance générale du cheval. Étude zootechnique*, Firmin Didot, frères fils et Cie, Paris 1861, 728 pages, pp. 663-664.

L'arrondissement de Trévoux est favorablement placé pour élever à peu de frais un grand nombre de chevaux ; aussi de temps immémorial, les cultivateurs de cette partie du département se livrent-ils à cette industrie. Le cheval de cette contrée est, par sa conformation et ses allures, le cheval si rare et si recherché en France, je veux parler du cheval à deux fins. On peut évaluer à 3000 le nombre des juments de cet arrondissement »⁴⁶⁰.

Cette inflexion dans le rôle des propagateurs a un effet bénéfique si l'on en croit le constat qu'en fait Napoléon Dora à la fin du Second Empire. En 1869, dans un article du *Journal d'agriculture pratique*, il écrit :

« Nous avons constaté une amélioration positive dans ce pays, qui ne peut produire le cheval de grand luxe, mais celui de commerce et de demi-fortune ; autrefois, le cheval de l'Ain, quoique vigoureux et rustique, avait la tête commune, l'encolure grêle et courte, l'épaule plaquée et droite, le rein long, la croupe avalée et les avant-bras minces ; il était généralement panard et avait les jarrets crochus. Aujourd'hui, sous l'influence du croisement anglo-normand, qui est le bon quoiqu'en disent ses détracteurs, quand on sait choisir des étalons de race bien confirmée en rapport avec les poulinières, ces défauts ont beaucoup diminué, sinon disparu complètement.

Les têtes ont pris de la distinction, les croupes se sont relevées, les membres ont plus de volume et une meilleure direction ; aussi tout fait supposer que d'ici à peu d'années l'amélioration sera encore plus sensibles »⁴⁶¹.

Il existe chez ces huit auteurs au-delà de leurs différences, un certain nombre de convergences qui permettent de dégager quelques grandes régularités du cheval de l'Ain :

Auteurs	Distinction Bressan dombiste	Qualité de la race	Dont rusticité	Aptitudes Trait : T 2 fins : 2F selle : S	Race dégénérée	Progrès amélioration A : agriculture C : croisement
Bossi 1808	●	●	●	2F	●	C
Rivet 1812	●	●	●	2F	●	C
Perrier 1929	●	●	●	S	●	A
Chanel 1846	●	●	●	2F		C trait - ½ s.
Gayot 1850	●	●	-	-	●	-
Magne 1850	●	●	-	S	●	A C trait - ½ s.
De Coëtlogon Préfet 1856	●	●	●	2F	●	C ½ sang
Dora 1869		●		2F	●	C ½ sang
O'Brien 1880	●	●	-	S	●	C ½ sang

1) Presque tous les auteurs – à l'exception de Gayot – reconnaissent, d'une manière ou d'une autre, la distinction entre les deux types de chevaux du département de l'Ain et s'accordent pour considérer l'arrondissement de Trévoux majoritairement peuplé de juments poulinières comme apte à produire le cheval de selle, y compris dans sa version la plus lourde, celle du cheval de cuirassier. Sur une base dominante de poulinières de trait léger, le cheptel de demi-sang compte au milieu des années 1890 environ 32% des 2394 poulinières de la section idanienne de la ceinture chevaline.

⁴⁶⁰ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1856, page 59.

⁴⁶¹ Napoléon DORA, « Étude sur l'industrie chevaline. Le département de l'Ain », *Journal d'Agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, Librairie de la Maison rustique du XIX^e siècle, Paris, 33^e année, 1869-1, page 664.

2) Tous relèvent les qualités intrinsèques des deux races de chevaux du département. Ils mettent en avant leur constitution : ces chevaux sont précoces et d'assez belle venue. Les laitons se vendent bien au sevrage. La rusticité des animaux de l'Ain est souvent mentionnée comme une qualité, même si ces animaux sont sujets aux fluxions. Gayot est le plus circonspect à cet égard⁴⁶².

3) La race dombiste peut produire un cheval polyvalent, celui-là même que recherchent toutes les autorités hippiques : le cheval à 2 fins, dernière étape de la régénération. Au début des années 1890 O'Brien, observateur attentif de la cavalerie du département, trace les perspectives d'une régénération par le demi-sang :

« Ce cheval peut se produire presque partout, mais ici peut-être mieux qu'ailleurs, en raison de notre situation climatérique, en nous servant, comme base de l'amélioration, de notre race indigène, qui, lorsque nous lui aurons imprimé plus généralement des formes meilleures et une plus grande valeur morale, arrivera à nous donner ce type de cheval qui nous est nécessaire et qui trouvera un débit assuré »⁴⁶³.

Au milieu des années 1890, dans l'arrondissement de Trévoux, l'homogénéisation s'est poursuivie et la race dombiste s'est affinée. Le modèle dominant est celui du cheval de trait léger, mais à côté de celui-ci, le cheval de demi-sang de la Dombes occupe des positions qui sont de plus en plus considérées comme hégémoniques. Une enquête commandée en 1895 par le préfet de l'Ain, révèle l'existence de 2394 juments poulinières dans les 11 cantons de la ceinture chevaline⁴⁶⁴. Les juments de demi-sang au nombre de 774 représentent plus de 32% des effectifs⁴⁶⁵. L'individualisation d'une race de selle qui avantage trop visiblement la Dombes au détriment d'autres zones de production, qui souhaitaient des reproducteurs beaucoup plus corsés et mieux assortis aux juments bressanes, finit par provoquer une réaction vive contre la politique menée par la Société hippique de l'Ain. Dans un rapport présenté devant le Conseil général de l'Ain le 20 août 1895, le Dr. Bollet fixe le cadre de la controverse :

« Messieurs, je n'ai nulle intention d'incriminer nos devanciers, et les fondateurs de la Société hippique ont été inspirés par un sentiment généreux. Ils ont voulu et ils ont cru pouvoir remédier à l'insuffisance de notre production chevaline pour les besoins de la guerre ; peut-être n'ont-ils pas vu assez que l'intérêt immédiat des éleveurs devait primer ce qu'ils croyaient être l'intérêt national. Car, enfin, le véritable élément de force consiste à produire les objets et les choses dans les conditions les plus avantageuses de production et permettant de réaliser les plus gros bénéfices. Pour moi, et j'en ai la conviction profonde, il faut revenir aux usages créés par nos pères, mieux nous inspirer des exigences et des conditions de notre culture, répondre aux besoins et réclamations des éleveurs, en un mot ne pas exiger d'eux l'impossible et obliger tout un département à subir de grosses pertes pour élever 50 chevaux

⁴⁶² Eugène GAYOT, *La France chevaline*, Paris, le Comptoir des imprimeurs unis puis veuve Bouchard-Huzard, tome IV partie 2, 395 pages, p.84 : « Il y a fort à faire pour arriver à une bonne souche ».

⁴⁶³ L. O'BRIEN, ouv. cité, tome III, pp. IV-V.

⁴⁶⁴ Carte N° 14 Localisation des cheptels majoritaires de juments poulinières de demi-sang, de trait léger et de gros trait dans les cantons de l'Ain dépendant de la ceinture chevaline de Lyon en 1897. Dans le détail : carte N°15 Localisation des cheptels majoritaires de juments poulinières de demi-sang dans les cantons de l'Ain dépendants de la ceinture chevaline de Lyon en 1897 ; carte N° 16 Localisation des cheptels majoritaires de juments poulinières de trait léger dans les cantons de l'Ain dépendant de la ceinture chevaline de Lyon en 1897 ; carte N° 17 Localisation des cheptels majoritaires de juments poulinières de gros trait dans les cantons de l'Ain dépendants de la ceinture chevaline de Lyon en 1897.

⁴⁶⁵ Table des tableaux, chapitre III, tableau N°1 État statistique des juments affectées ou susceptibles d'être affectées à la reproduction, dans les cantons du département de l'Ain, classement par types, 1897 ; tableau N° 2 État statistique des juments affectées ou susceptibles d'être affectées à la reproduction dans les cantons de l'Ain, classement par taille, 1897.

de cavalerie ; il faut rouvrir les débouchés qui nous ont été fermés, produire des poulains pratiques d'une vente facile dès le premier âge.

Pour cela, il faut sans hésiter, sans crainte des critiques de certains esprits chagrins qui verront avec peine disparaître leur idéal, le cheval dit "joli" parce qu'il flatte leur regard d'amateur, et qui est impropre à tout service sérieux, en un mot le cheval dont la destination paraît être, selon la propre expression d'un directeur de haras, "d'être déposé comme un objet d'art sous une pendule", il faut en revenir à un type de reproducteur près de terre, fortement membré et chez lequel l'élégance sera toujours sacrifiée aux qualités de force et de résistance. J'en arrive, Messieurs, à la question la plus délicate de cette étude, je veux dire la suppression des étalons départementaux »⁴⁶⁶.

Ce changement de direction semble assez largement partagé dans l'arrondissement de Trévoux si l'on excepte les cantons les plus engagés dans la production du demi-sang. Si le *Bulletin du Comice agricole de Trévoux* pense qu'il y a dans l'arrondissement de la place pour plusieurs sortes d'élevage, la presse agricole souligne de longue date la montée des doutes. Le *Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Bourg* commence à prendre discrètement position dès les années 1880 : « on comprendra qu'en n'employant que des poulinières issues elles-mêmes du demi-sang, seules admises au bénéfice des primes, on arrive forcément à un *affinement* regrettable de la race et à une diminution non moins regrettable des prix de vente, car nous le répétons, le commerce ne fait nul cas de tout ce qui est grêle, quelle qu'en doive être la destination, fût-ce même pour la selle »⁴⁶⁷. Au début des années 1890 le *Bulletin* expose différents points de vue, ce qui est une manière indirecte de s'interroger sur l'emploi exclusif de l'étalon anglo-normand : « d'autres voudraient des essais sérieux de reproducteurs d'espèces de trait ; l'élevage serait, à leur avis, plus facile et plus sûr ; ils n'exposeraient pas à avoir, à côté d'excellents sujets, trop de non-valeurs dont la remonte ne veut pas et dont on a beaucoup de peine à se débarrasser »⁴⁶⁸.

L'évolution que propose le Haras d'Ancey, sous la houlette de Davy de Chavigné, est de fournir davantage d'étalons de demi-sang fortement membrés et près de terre. Cette ligne de conduite, qui prévoit également la fourniture de quelques étalons de trait, mais dans les limites autorisées par la loi, permet d'adapter l'élevage aux différents besoins du département. Une vieille tension s'apaise provisoirement. Les types locaux évoluent. Si la région de Chalamont et de Châtillon continue à produire avec succès le cheval de selle, ailleurs dans le département, le gros dombiste, le cheval de trait de type artilleur s'impose. En 1930, dans un article publié dans *La Vie à la campagne et fermes et châteaux réunis*, Pierre de Monicault, député de l'Ain, présente très diplomatiquement les mérites du cheval de la Dombes et de la Bresse. Il brosse de fait le portrait du demi-sang de la Dombes qu'il ne peut s'empêcher de nommer par son nom, même s'il est suivi du qualificatif bressan : C'est, dit-il « un cheval de taille moyenne, 1m. 56 à 1m.60, de taille moyenne, assez élégant de formes, très trempé et précoce, parce que s'il passe tout l'été au pré, il est nourri l'hiver à l'écurie. Ce n'est pas en général un cheval à très grandes actions, mais c'est un très bon serviteur, et toutes les fois qu'on se donne la peine d'en entraîner pour les cross-countries, il est bien rare que ces produits ne donnent entière satisfaction »⁴⁶⁹. De Monicault ne cantonne pas ce cheval à l'équitation sportive, il souligne que le commerce en fait aussi usage. C'est en somme un beau spécimen de cheval à deux fins.

⁴⁶⁶ Voir table des textes, chapitre III, document N° 2 Discours du conseiller général Bollet contre le renouvellement du traité liant le département de l'Ain et la Société hippique de l'Ain, 1895.

⁴⁶⁷ *Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Bourg*, N°15, février 1881, Essai sur l'élevage du cheval dans le département de l'Ain, pp. 134-1137.

⁴⁶⁸ *Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Bourg*, N°2, avril-août 1891, Leçon sur l'agriculture de la Bresse et de la Dombes, par M.F. CONVERT, pp. 134-1137.

⁴⁶⁹ *La Vie à la campagne et fermes et châteaux réunis*, Pierre de MONICAULT, « L'élevage hippique dans l'Ain », 1930, p. 38, 15 octobre 1930.

Vingt ans plus tard, en 1951, le vétérinaire Paul Bazelaire propose dans sa thèse de doctorat un portrait abouti, alors que le demi-sang dombiste s'apprête à disparaître dans le terme générique « selle français » :

« Actuellement, le demi-sang de la Dombes constitue une race bien définie. C'est un cheval de type rectiligne ou subbusqué, longiligne, eumétrique, qui se caractérise comme il suit : tête de moyenne longueur, parfois un peu forte ; front large et plat, chanfrein généralement droit, quelquefois légèrement busqué, encolure moyenne, épaule oblique, poitrine profonde, garrot bien sorti et dos soutenu, rein solide ; croupe un peu arrondie, hanches noyées, membres suffisants, aux aplombs convenables.

Ce cheval est de taille moyenne, 1 m. 53 à 1 m. 66, avec un poids de 420 à 550 kg à trois ans. Pour la robe, les dominantes sont l'alezan et le bai, quelques aubères et rouans, peu de noirs et de gris »⁴⁷⁰.

Paul Bazelaire note que le modèle actuel présente une amélioration très sensible par rapport au modèle d'avant la Grande Guerre, en particulier s'agissant des aplombs. Enfin, il corrobore les qualités soulignées par de Monicault : « le cheval de l'Ain est apprécié parce qu'il a généralement bon caractère ; c'est un excellent animal de service, au dressage rapide ; c'est aussi un sauteur adroit, ayant le galop facile, qui constitue un très bon cheval de concours ».

En revanche, l'équilibre est long à s'imposer en ce qui concerne les chevaux plus étoffés. Jusqu'à la veille de la Grande Guerre, les cantons les plus enclins à la production du cheval de trait manifestent leur impatience malgré les efforts du directeur du dépôt d'Annecy. Dans l'article consacré aux chevaux de l'Ain, de Monicault met au premier plan le cheval dombiste, mais comme président du Syndicat du cheval de trait de Bresse, il n'ignore rien de cet autre cheval qui est élevé dans l'Ain. Si le demi-sang de la Dombes est emblématique de l'élevage qui se pratique dans l'arrondissement de Trévoux, les exigences de l'agriculture imposent un cheval un peu plus étoffé qui forme l'autre branche de la production du département de l'Ain. On le produit dans toutes les fermes et il donne lieu à un courant d'exportation : un grand nombre de poulains continue à être vendu au sevrage dans les foires comme celle de Montmerle.

2 – Les chevaux dauphinois

La cavalerie du Bas-Dauphiné évolue dans un espace bien plus étendu que la Dombes et ses marges orientales : une diagonale de près de 80 Km relie le Pays roussillonnais aux confins du plateau de Crémieu. Les sources présentent les arrondissements de La-Tour-du-Pin et de Vienne comme ceux où se concentrent les effectifs équins les plus importants. Alors que dans l'Ain la cavalerie était constituée au début du XIX^e siècle de deux types de chevaux, le bressan et le dombiste, les cantons dauphinois de l'Isère offrent en apparence une plus grande diversité, mais sur un socle initial que les commentateurs appellent la « race ancienne ».

En 1806, François Perrin-Dulac propose à la fois une première description du cheval dauphinois, rustique et précoce, caractéristiques qui restent valables tout au long du siècle, et une certaine gêne à le définir comme s'il s'agissait d'un cheval générique : « Les chevaux qui naissent dans le département de l'Isère n'appartiennent à aucune race, et n'ont aucune qualité qui puisse les faire distinguer. Ils ont, pour la plupart, la tête grosse et lourde, les jambes grasses et la vue faible. Les plus grands ne dépassent guère huit pouces, encore sont-ils très rares ; mais ils seraient forts et supporteraient bien la fatigue, s'ils n'étaient employés trop jeunes. À peine ont-ils atteint leur deuxième année, qu'on les fait labourer ou qu'on les monte sans ménagement. Dans quelques parties du département, ils sont nourris toute l'année à l'écurie, où ils vivent, pendant l'été de trèfle vert ; et pendant l'hiver de ce même fourrage sec

⁴⁷⁰ Paul BAZELAIRE, *L'amélioration économique de la Dombes par l'élevage*, Imprimerie R. Foulon, 29 rue Deparcieux, Paris, 19548, 64 pages, p.40, cote BN : 8° S 21678.

ou de foin. Dans d'autres parties, ils vont pacager dans les redoubles ou dans les marais, lorsqu'il y en a à la portée des propriétaires. Les maladies auxquelles ils sont plus particulièrement sujets sont le charbon et le javard »⁴⁷¹.

Cette première approche du cheval dauphinois peut être complétée dans une série de documents de nature variée qui en affinent le portrait.

Sous la Restauration, la recherche qu'entreprend le Ministère de l'intérieur, dont dépendent les haras, sur le commerce des chevaux dans l'Isère forme une première source. En octobre 1821, le ministère lance une enquête afin de connaître l'importance des transactions chevalines dans les principales foires du département. Il subsiste de cette curiosité administrative quelques bribes de correspondance entre Paris et la Préfecture de l'Isère et surtout des informations de première main sur les foires chevalines de la région⁴⁷². En 1826, les deux sous-préfets de La-Tour-du-Pin et de Vienne sont en mesure de proposer un tableau synoptique des foires qui ont lieu dans chacune de leur circonscription. La taille des animaux, le nombre des transactions, la valeur, l'utilisation dominante des chevaux, la remonte éventuelle pour les différentes armes et parfois les caractéristiques de la race constituent les informations qui permettent de dresser un premier portrait de « la chevaline dauphinoise ».

Sur les 26 foires chevalines du département, 23 sont situées dans les arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin⁴⁷³. Les sous-préfets répercutent les informations recueillies auprès des maires. Il y a vraisemblablement une réticence devant cette curiosité parisienne et il est permis de penser que si la race indigène est médiocre, elle ne l'est sans doute pas autant que veut bien le dire une part substantielle des informateurs. Quelques caractéristiques émergent :

Il s'agit d'abord d'une petite race. À La Verpillière, les transactions à la foire de la mi-mai concernent « des chevaux de petite race et de basse taille qu'on emploie à l'agriculture ». À Heyrieux dans le canton voisin, les animaux échangés sont des « chevaux de pays, c'est-à-dire [de] petite race mauvaise ». C'est le même constat à Beaurepaire à l'extrémité méridionale de la ceinture chevaline : les chevaux sont en « majeure partie de basse taille, bien peu atteignent ou dépassent 1m. 459 ». En second lieu, la petite taille s'accompagne d'une spécialisation fonctionnelle : les chevaux de pays sont voués à l'activité agricole. À Heyrieux, la race n'est employée qu'à l'exploitation des fonds. À Chatonnay, les chevaux « ne sont employés que pour l'agriculture » ou pour la culture comme à Arandon. Cette présentation signifie en creux que la cavalerie n'a apparemment pas de valeur militaire.

Cette présentation peu flatteuse de prime abord est toutefois relativisée par des remarques positives et par des relevés qui insistent davantage sur la variété de taille de la cavalerie. Aux foires d'Arandon, la race est petite mais « bien renforcée », à Roussillon les données font état d'une race « assez bonne » malgré sa taille. À Chatonnay, elle est qualifiée de « renforcée et assez robuste ». À Roussillon, « la race est très bonne ». La taille et la destination des chevaux échangés dans les foires de la région donnent des résultats aussi contrastés : la taille inférieure inscrite dans les tableaux est en général d'1 m. 40, mais aux foires de La Tour-du-Pin, de Saint-Chef ou de Saint-Savin, la taille minimale dépasse ce seuil et atteint 1m. 43. Quant aux tailles les plus élevées, elles varient d'1 m. 58 à 1 m. 61. La taille est un paramètre important parce qu'elle constitue un des premiers critères qui rendrait la cavalerie éligible aux achats de la remonte. Si aucun des chevaux échangés à La Verpillière n'était bon pour une arme quelconque ou si peu l'étaient ailleurs, comme à Champier, les autres foires pouvaient offrir quelques opportunités : à Chatonnay, les foires fourniraient « 3 ou 4 chevaux qui auraient la

⁴⁷¹ François PERRIN-DULAC, *Description générale du département de l'Isère*, Grenoble, J. Allier, 1806, 360 pages, pp. 212-213.

⁴⁷² Table des cartes et des schémas, chapitre V, carte N° 1 Les foires chevalines dans le département de l'Isère en 1826, tableau dressé par la préfecture de l'Isère ; voir également table des tableaux, chapitre V, tableau N° 1 Les foires chevalines de l'arrondissement de Vienne en 1826.

⁴⁷³ Carte N° 1 Chapitre V, Les foires chevalines dans le département de l'Isère en 1826.

taille et les qualités exigées pour le train d'artillerie au prix de 500 à 600 fr., mais aucun pour la cavalerie ». Même constat à Roussillon, à Anjou ou à Bourgoin. À Bourgoin, « quelques-uns des chevaux qui se vendent seraient propres au service de l'artillerie légère et dans les prix de 200 à 450 francs ». À Vienne, les informations sont plus précises. On trouverait une dizaine de chevaux par an : « ces dix chevaux pourraient être répartis dans la proportion de sept pour le train et de trois pour la cavalerie ». Cet itinéraire d'une foire à l'autre montre à l'évidence, qu'il existe à la fois une race locale de petite taille mais non dénuée de qualité, et une grande diversité locale qui reflète une adaptation au biotope, des savoir-faire variables d'un pays à l'autre et un degré plus ou moins important d'insertion dans les courants de commercialisation.

Une seconde source, datée de 1837, livre des informations extrêmement précises sur la cavalerie du bas Dauphiné⁴⁷⁴. Il s'agit du compte-rendu du capitaine Chervilhat, chargé de la remonte du 6^e régiment d'artillerie, il peut servir de guide :

« Je suis parti de Lyon le 3 juin, accompagné du sieur Moutton vétérinaire en 1^{er} au 6^e régiment d'artillerie ; j'étais porteur d'un ordre de M. le M^{al} de Camp Boilleau, qui me prescrivait d'explorer les deux arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin (Isère) et des instructions ministérielles qui me traçaient la marche à suivre dans l'achat de 72 chevaux de remonte accordés au 6^e Régiment ».

La description que propose Chervilhat de la cavalerie de l'arrondissement de Vienne corrobore partiellement les observations consignées dans la source précédente :

« L'espèce chevaline - écrit-il - est petite, rabougrie, sans aucune trace de race ni d'espèce, cependant quelques individus sont assez bien corsés ; ont le poitrail large, l'épaule bien faite et l'avant-bras musculeux ; mais des aplombs généralement défectueux et des tares nombreuses accusent chez tous un travail prématuré. On pourrait espérer conserver ce qu'ils ont de bien et grandir leur taille en employant l'étalon breton bien choisi ; la cavalerie légère en utiliserait plus tard les produits, mais il faudrait que les habitants prissent la chose à cœur et s'opposassent aux accouplements en liberté dans les marais ou pacages ; il faudrait surtout qu'ils attendissent leurs chevaux et ne les fissent pas travailler dès l'âge de 18 mois et même d'un an ».

La mission du capitaine Chervilhat est un échec puisqu'il ne parvient pas à acheter le moindre cheval. Le témoignage de l'officier contredit partiellement la première source qui faisait état d'acquisitions possibles de chevaux pour le service de l'armée. Cet échec est en partie imputable au respect scrupuleux des consignes. L'officier instructeur au 6^e d'artillerie s'en explique :

« J'aurais pu, j'en conviens, acheter quelques chevaux, peut-être même la totalité, mais il aurait fallu passer par les mains des maquignons qui comme d'habitude sont venus m'offrir leurs services. Ils lèveraient, disaient-ils, toutes les difficultés, je n'aurai à traiter qu'avec des propriétaires. Le but du gouvernement, celui d'encourager les éleveurs et de leur faire parvenir l'intégralité du prix de leurs chevaux, eût ainsi été manqué. J'aurais signalé comme français des chevaux achetés à l'étranger ».

Cette dernière observation est intéressante en ce qu'elle atteste de l'existence de flux transfrontaliers et interrégionaux⁴⁷⁵. Ainsi le capitaine Chervilhat écrit, en arrivant dans la région de La Tour-du-Pin : « la souche ou matrice de ce que j'ai vu dans cet arrondissement m'a semblé suisse ou comtoise ». Ce point est confirmé par d'autres sources. Ainsi, à propos des foires de Voiron le tableau confirme les flux transfrontaliers : « Il vient des chevaux de la Savoie et de la Suisse et beaucoup des environs de Voiron. L'on pourrait trouver de très bons

⁴⁷⁴ Voir table des textes, chapitre III, document N° 3 État du cheptel équin dauphinois en 1837 d'après le rapport d'un officier chargé de la remonte du 6^e régiment d'artillerie.

⁴⁷⁵ Isabelle REVIRIAUD, *Le cheval Franches-Montagnes*, thèse vétérinaire, École nationale vétérinaire de Toulouse, 2002, 121 pages.

pour le service des troupes de toute arme et de prix ordinairement assez modéré ». Cette proximité des marchés suisse et piémontais est signalée à la même époque par le baron Quiot dans un rapport adressé au sous-préfet de La Tour-du-Pin. Il constate la relative facilité avec laquelle l'Isère semble s'être remise des réquisitions de l'Empire en se procurant des chevaux des départements limitrophes, ou de la Suisse⁴⁷⁶. Les indices ne manquent pas pour souligner le bien-fondé du propos : ainsi, dans une correspondance adressée en 1822 au Préfet de l'Isère, le maire de Voiron note le 20 février 1822, à la foire du Mercredi des cendres, la présence « de 15 à 20 gros chevaux suisses propres à l'usage du cabriolet ou de la charrette »⁴⁷⁷.

En 1864, le vétérinaire Gauvin, membre de la Commission hippique de l'Isère, relève, comme les sources précédentes, des échanges transfrontaliers et des flux interrégionaux où la race comtoise joue un rôle important. Dans un rapport adressé au préfet de l'Isère, il présente le cheval dauphinois de manière assez convaincante :

« La chevaline dauphinoise primitive a joui d'une certaine réputation. Les rois de Sardaigne faisaient, dit-on, faire leurs remontes pour leur cavalerie, dans le Dauphiné. Cette race a été, ce qu'étaient toutes les races chevalines, livrée à elle-même et élevée dans de maigres pâturages, elle était de petite taille, mais douée de beaucoup d'énergie, robuste et très sobre. Cette race est presque éteinte aujourd'hui »⁴⁷⁸.

Enfin, toujours sous le Second Empire, Jean-Henri Magne, dans la troisième édition de *Races chevalines, leurs améliorations*, propose une dernière description très proche de celle de Gauvin : « On ne trouvait anciennement dans le Dauphiné que des animaux de petite taille, à tête forte portée par une encolure courte, à poitrine assez développée, en général mal conformés mais sobres, rustiques et forts »⁴⁷⁹. Il ajoute que sur les cantons à sol maigre « ils sont petits, chargés de ventre et ensellés à muscles grêles, minces, à jambes poilues. La couleur varie du noir, du noir mal teint, au bai et à l'alezan ». À travers ces deux auteurs, on reconnaît la silhouette générale du cheval dauphinois telle qu'elle est assez fréquemment saisie dans les cartes postales : encolure courte, tête un peu lourde, poitrine large et taille moyenne⁴⁸⁰.

Sous la III^e République, il devient plus difficile de broser un portrait synthétique de la cavalerie dauphinoise car un processus contesté d'homogénéisation de la race débouche sur de violentes passes d'armes opposant partisans et adversaires de l'étalon de demi-sang normand. Ces circonstances sont propices aux exagérations. Dans une intervention très représentative de l'époque, le marquis de Virieu présente le 4 novembre 1871, en séance du Conseil général, un rapport qui souligne une situation très dégradée de la cavalerie dauphinoise, empoisonnée par le recours aux races de trait :

« Ce [qu'ils] ont gagné en volume, ils l'ont perdu en vitalité, en énergie, en sobriété. La forme est restée mauvaise ; on pourrait même dire qu'elle est devenue pire. Au lieu de petits chevaux d'un mètre quarante-cinq centimètres à un mètre cinquante-cinq centimètres, vigoureux et robustes, on a eu de vulgaires animaux d'un mètre cinquante centimètre à un

⁴⁷⁶ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Situation du cheptel chevalin de l'Isère d'après un rapport du général baron Quiot adressé au sous-préfet de La Tour-du-Pin, 15 août 1837.

⁴⁷⁷ Arch. dép. Isère, 141 M 2, Lettre du maire de Voiron au Préfet de l'Isère, 21 février 1822.

⁴⁷⁸ Voir Table des textes, chapitre III, document N° 4 Rapport de G Gavin membre de la commission hippique au préfet de l'Isère, relatif à l'élevage du cheval dans le département, 1864. L'engouement piémontais auquel fait allusion Gauvin est tirée de Jean-Baptiste HUZARD, *Instruction sur l'amélioration des chevaux en France*, Imprimerie Huzard, Paris 1802, 276 pages, page 52 : « le roi de Sardaigne y faisoit faire des remontes ». Voilà ainsi fondée en partie l'excellence ancienne de la race que l'on retrouve reproduite à l'identique dans toute une série de rapports d'érudits dauphinois.

⁴⁷⁹ Jean-Henri MAGNE, *Races chevalines, leurs améliorations*, Paris Garnier frères, 3^e édition, 1870, 654 pages p.264.

⁴⁸⁰ Table des figures et des illustrations, chapitre III, illustration N° 2, Attelage à Jonage (Isère) ; illustration N° 3, Attelage à Charavines (Isère) ; illustration N°4 Marché aux chevaux de La Tour-du-Pin.

mètre soixante centimètres, lourds, mous, au ventre large, gros mangeurs et peu résistants »⁴⁸¹.

En revanche, en changeant d'échelle, il est possible d'individualiser différentes variétés de la race locale : certaines sont constituées et repérables dès le milieu du XIX^e siècle, d'autres prennent corps au début du siècle suivant. Cette approche correspond à la nature de la cavalerie iséroise⁴⁸².

Dans les années 1860, le vétérinaire Gauvin individualise un archétype de la race indigène dans le canton de Morestel :

« On la trouve encore dans les environs du Bouchage et des Avenières, où l'on rencontre des sujets doués de beaucoup de vitesse, d'une grande somme de résistance aux travaux pénibles, et aux allures rapides. Ces animaux paraissent posséder une certaine dose de sang auvergnat ou limousin »⁴⁸³.

Cette souche miraculeuse s'étend en réalité sur un périmètre un peu plus large puisqu'il englobe les cantons de La Tour-du-Pin et de Bourgoin, de Virieu et du Grand-Lemps. C'est cette race apte au trot qui a été progressivement affinée depuis les années 1880 par un apport de sang. Les chevaux les mieux réussis se vendent bien et la qualité moyenne des pouliches est constamment vantée par les jurys du concours hippique de La Tour-du-Pin. Le compte-rendu du jury du concours de 1899 révèle bien le caractère spécifique de la production chevaline dans cette région :

« La production de La Tour-du-Pin n'est pas à comparer avec celle du reste du département, on y fait bien et bon. Il y a dans le pays un noyau de poulinières de choix, il n'y a pas de rebut, le niveau moyen du concours devient chaque année supérieur »⁴⁸⁴.

En 1888, dans son rapport d'inspection du dépôt d'étalons d'Annecy, l'inspecteur général Plazen souligne que l'élevage dans le département de l'Isère a peu d'avenir. Il fait une exception pour les communes des environs de La Tour-du-Pin et pour la région de Beaurepaire qui toutes deux possèdent des juments de l'espèce améliorée⁴⁸⁵. Chevaux de selle et moyens carrossiers caractérisent la production de Beaurepaire. Dans son rapport de 1892, de Chavigné présente les chevaux de ces deux pays comme ayant « du gros, de la distinction et des allures »⁴⁸⁶. Dès les années 1870, les éleveurs comme de Barrins à Beaurepaire, soulignent les progrès de l'élevage dans la région. À la même époque, le conseiller général Trouillet de Beaurepaire, interrogé dans le cadre de l'enquête de 1872 que patronne le Conseil

⁴⁸¹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1871, p. 104.

⁴⁸² Arch. dép. Isère, 140 M 35, Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1903-1904 : « Il ne faut pas songer à faire de l'homogénéité dans l'Isère, les animaux élevés dans chaque région conservent toujours certains caractères qui leur sont propres et qui dépendent de la constitution géologique, de l'altitude et du perfectionnement agricole de chaque pays ; le cheval de La Tour-du-Pin diffèrera toujours de celui de Vienne qui aura beaucoup plus d'ampleur et d'importance générale et de celui de la montagne dont le modèle sera plus réduit. Il faut donc laisser à chaque pays sa production propre en en tirant le plus grand parti possible, en développant le plus possible l'amélioration de la race ». Voir table des textes, chapitre III, document N° 5 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

⁴⁸³ La description succincte du cheval auvergnat d'après le commandant de Sainthorent, *Études sur les chevaux du Limousin, de l'Auvergne et de la Marche*, Imp. A. Herbin, Montluçon, 1881, 398 pages, pp. 128-129 : « Le cheval auvergnat est comme celui de la Marche, moins distingué, plus commun que le limousin proprement dit. Sa taille est moins grande, elle ne dépasse pas 1 m 49 et descend quelquefois à 1 m 45. Sa tête est carrée, courte, l'œil est plein de feu, les oreilles sont petites, les naseaux grands, le garrot est proéminent, le rein est bon et ferme dans sa ligne, la croupe est souvent basse, les membres sont puissants pour la taille, secs et nerveux, mais les jarrets sont crochus et clos, comme dans tous les animaux élevés dans les montagnes et les contrées escarpées. Les paturons sont très courts, la corne résistante. Tel était le cheval d'autrefois dans la haute Auvergne ».

⁴⁸⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 33, concours de La Tour-du-Pin, 4 septembre 1899.

⁴⁸⁵ Arch. nat. F 10/1754, Rapport d'inspection générale du dépôt national d'étalons d'Annecy réalisé en 1888 par M. Plazen, inspecteur général du 2^e arrondissement.

⁴⁸⁶ Rapport du préfet et procès-verbaux des délibérations du Conseil général de l'Isère, 1892, p.380.

général de l'Isère, affirme que « l'élevage est dans un état de très large progrès depuis 10 ans et ce progrès tend à s'élargir chaque année »⁴⁸⁷. Dans la même enquête, Chabert, propriétaire à Beaurepaire, signale que l'élevage du cheval est entre les mains de propriétaires et de fermiers aisés. De Barrins signale l'emploi du fourrage artificiel. Le Nord du canton en est abondamment pourvu, de Chavigné le qualifie de « pays de fourrages ».

Avant la sécheresse de 1893 qui a très durablement affecté l'élevage chevalin, le concours de Beaurepaire était l'un des plus importants du département⁴⁸⁸. Entre 1888 et 1892, le concours est bien pourvu et des propriétaires comme Frédéric Argoud à Saint-Barthélémy de Beaurepaire, Joseph Eymonot à Moissieu ou Barthélémy Terray à Pajay présentent avec succès des poulinières presque chaque année⁴⁸⁹. Il faut pratiquement dix ans pour atténuer les conséquences du désastre de 1893. Dans son rapport de 1904, de Chavigné voit le retour de « quelques juments d'un joli modèle, pas communes, ayant du gros et des allures »⁴⁹⁰. Pourtant l'année suivante, le député Plissonnier, conseiller général du canton de Beaurepaire, déclare devant la Commission du budget du Conseil général de l'Isère que « beaucoup de producteurs n'ont pu trouver à vendre les chevaux demi-sang et l'administration militaire, sur laquelle ils comptaient pour placer leurs produits, n'y a fait aucun achat »⁴⁹¹. Il demande qu'un deuxième cheval de trait soit envoyé à la station de Beaurepaire. Cette évolution vers un cheval plus pratique, que l'on devine aussi à La Tour-du-Pin, reflète peut-être une atténuation des variétés de chevaux dans le département et l'émergence d'un modèle polyvalent.

Magne présente deux variétés de chevaux, la race dite des marais de Bourgoin et celle de l'Île-d'Abeau. Le développement de la première est étroitement liée à un biotope spécifique : « il y a eu dans l'Isère, dans les environs de Bourgoin (...) quelques centres de production qui ont joui d'une certaine réputation. Les marais de Bourgoin, de Saint-Laurent, qui jadis nourrissaient des juments poulinières, sont aujourd'hui livrés, en grande partie, à la petite culture. La production se dissémine »⁴⁹². Le marais de Bourgoin activement asséché depuis le début du XIXe siècle constituait un terrain de parcours pour les chevaux des communes qui le bordaient⁴⁹³. La race s'est transformée au rythme de l'assèchement de cette vaste dépression à fond plat de 10 km de long orientée ouest-est⁴⁹⁴. Si la commune de Satolas, au centre de l'ancien marais, est restée, au moins jusqu'à la Grande Guerre, l'une des plus chevalines du bas Dauphiné, la race en elle-même n'a pas suscité une grande production de documents écrits. En 1850, lors d'une réunion de la commission d'agriculture de l'arrondissement de Vienne, quelques membres se mobilisent pour sa défense : « quelques membres appellent l'attention de l'assemblée sur la race des marais de Bourgoin. C'est disent-

⁴⁸⁷ Voir table des textes, chapitre III, document N° 6 Enquête sur l'espèce chevaline dans l'Isère. Réponses aux questions N° 1, 2, 14, 15, 16, 17 et 28.

⁴⁸⁸ Voir table des textes, chapitre III, document N° 8 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1902-1903.

⁴⁸⁹ Tableau N° 3 Éleveurs primés dans les concours de juments poulinières de La Tour-du-Pin, La Verpillière, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et Beaurepaire entre 1888 et 1892.

⁴⁹⁰ Table des textes, chapitre III, document N° 5 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

⁴⁹¹ Table des textes, chapitre III, document N° 9 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1905.

⁴⁹² Jean-Henri MAGNE, *Étude de nos races d'animaux domestiques et des moyens de les améliorer*, Paris, Labé, éditeur libraire, 1857, tome I, 672 pages, p. 298.

⁴⁹³ Magne qui semble bien connaître le marais ne fait pas grand cas de cette aire de pacage semi-aquatique. J.-H. MAGNE, *Principes d'hygiène vétérinaire ou règles d'après lesquelles on doit entretenir et gouverner les animaux domestiques*, Labé, 1842, 608 pages P. 294 : « le pâturage des marais dégrade les races des chevaux et des bœufs. M Bosc a vu et j'ai vu aussi ceux de ces animaux qui ne quittent pas les marais de Bourgoin aussi cacochymes que leurs propriétaires ».

⁴⁹⁴ Jacques BONNET, *La ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau*, Revue de géographie de Lyon, année 1975 volume 50 N° 50-2 pp. 171-176, p. 174.

ils une petite race, aux dehors peu flatteurs, - mais robuste et qui aurait de l'avenir, si elle était convenablement améliorée. Pour elle l'étalon percheron est trop volumineux, trop étoffé. Il lui faudrait des sujets plus fins, du demi-sang anglais ou mieux du sang limousin »⁴⁹⁵. Vingt ans plus tard, le vétérinaire Bougra au 29^e régiment d'artillerie, interrogé en 1872 dans le cadre de la grande enquête sur la cavalerie de l'Isère, pense que la race ne s'est pas transformée, mais qu'elle a disparu avec le biotope qui l'avait vue émerger⁴⁹⁶. Jugement sans doute excessif puisqu'en 1892, le Comice agricole de Vienne, très opposé à la monte des étalons de demi-sang anglo-normands réclame l'emploi d'autres reproducteurs : « pourquoi exclurait-on les bretons, les ardennais, les chevaux des marais de Bourgoin »? On n'imagine pas, alors que la polémique bat son plein, l'auteur du discours, vétérinaire de surcroît, se référer à un type de cheval qui n'existe plus.

Vers 1870, Magne propose quelques lignes sur la race de L'Île-d'Abeau qui semble s'être individualisée de la race des marais : « dans le pays on cite comme formant un type particulier que les éleveurs conservent avec soin, les chevaux d'Île-d'Abeau. Ils sont rustiques, noirs, à encolure forte et rouée, à jambes fines et solides, à cuisses bien musclées, à croupe charnue mais avalée ; ils sont supérieurs à ceux du marais de Bourgoin, quoique moins connus »⁴⁹⁷.

Enfin, au début du XX^e, le travail conjoint du Dr Ogier, conseiller général du canton de la Verpillière et du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy, débouche sur la formation d'une nouvelle variété de chevaux dont témoignent les comptes-rendus des concours de pouliches et de poulinières de la Verpillière. Cette production semble confirmer que la production d'un petit artilleur n'est pas une vue de l'esprit.

3 –Un régénérateur venu d'en haut : l'anglo-normand triomphant

À partir du milieu des années 1860, l'économie chevaline est confrontée à la chevauchée infernale du demi-sang. Propulsée de Paris où le général Fleury a la haute main sur l'administration des Haras, la vague normande déferle jusque dans les plus lointaines sous-préfectures. En 1874, cette frénésie du demi-sang est réactivée par la loi Bocher qui organise les haras nationaux. Il s'agit désormais de produire le cheval d'arme, partout et en toutes circonstances. Nouvelle impulsion pour l'étalon anglo-normand qui représente une part écrasante de l'effectif entretenu dans les dépôts nationaux. Ce cheval à deux fins, de « moyenne fortune », comme dit joliment un conseiller général de l'Isère, est un impératif patriotique.

L'observation de la société qui accompagne cette vogue du demi-sang peut se décliner sur le plan social et politique. Le choix de l'étalon anglo-normand décidé est un bel exemple de centralisation qui fait table rase de toute la richesse réflexive de la vie politique locale. La promotion de l'anglo-normand se traduit dans les cantons chevalins de l'Ain et de l'Isère par la création de sociétés hippiques, des sociétés de course dont la justification officielle est l'encouragement à la production chevaline.

⁴⁹⁵ Voir Table des textes, chapitre III, document N° 10 Réunion de la Commission d'agriculture de l'arrondissement de Vienne relative à la question de l'amélioration chevaline, séance du 13 mai 1850.

⁴⁹⁶ Arch. dép. Isère, 150 M 5, enquête sur l'espèce chevaline dans l'Isère, 1873 : « Ce que je viens de dire à propos des prairies disparaissant pour faire place à un autre genre de culture me donne, en partie du moins, l'explication de la disparition de la race dauphinoise. En effet, il y a 80 ans environ, une grande partie de la plaine devait être encore à l'état de marais ou de prairies naturelles très étendues qui, précisément, donnaient à cette contrée les moyens de faire de l'élevage. On a assaini la plaine par une culture mieux entendue par des drainages. Les prairies de 3^e qualité sont devenues meilleures ; enfin une culture plus productive est venue remplacer ces dernières et dans la même progression décroissante, la race s'est éteinte. C'est là une opinion que je me permets d'émettre, très loin d'avoir la prétention de lui attribuer plus d'importance qu'elle n'en mérite ».

⁴⁹⁷ Jean-Henri MAGNE, *Races chevalines, leurs améliorations*, Paris Garnier frères, 3^e édition, 1870, 654 pages p.265.

La France visible, celle des préfectures qui sont habilitées à délivrer des subventions, *doit* produire le cheval utile, alliant puissance et rapidité. Voilà le nouvel évangile hippique. Un conseiller général de l'Isère, Eugène Peyrieux, avec un sens aiguisé de la formule, résume bien la situation chevaline du Second Empire finissant :

« Ils ont pris au mot toutes les doctrines de l'administration des haras et lâché la proie pour l'ombre, en subissant la formule du général Fleury qui prétend tout améliorer avec le sang anglais comme Raspail voulait tout soigner avec le camphre »⁴⁹⁸.

Dans l'Ain, la production du cheval de guerre dans les cantons qui relèvent de la ceinture chevaline de Lyon s'est imposée sans grande discussion depuis la création en 1864 de la Société hippique de l'Ain. Ce relatif consensus résulte d'une intense réflexion menée dès le milieu de la décennie précédente par le Conseil général⁴⁹⁹. Dans l'Isère au contraire, le choix de l'étalon anglo-normand suscite plus de réticences et cela malgré la loi Bocher. La centralisation politique et administrative diffuse cette préférence en province, jusque dans les manoirs, par cascades successives où se mêlent conformisme, préjugés et intérêts bien compris.

Dans l'Ain, le choix de l'étalon anglo-normand renforcé par la grande loi de 1874, soulève trois questions fondamentales : une spécialisation excessive de la cavalerie qui entraîne un affinement exagéré de la race ; la dépendance décevante aux achats de la remonte qui n'enlève qu'une petite partie de la production ; enfin, un périmètre d'intervention géographiquement limité à quelques cantons.

Le choix du cheval de remonte qui impose l'étalon anglo-normand, engage toute l'économie chevaline dans une spécialisation difficilement réversible et qui destine en outre les subventions publiques à une frange étroite de la cavalerie. En 1864, l'article 4 des statuts de la Société hippique affirme sans détours que la Société « adopte comme type unique l'étalon de demi-sang anglo-normand »⁵⁰⁰. Cette marque de la Société est réaffirmée dans le contrat qui la lie au département de l'Ain. Mais les objectifs véritables de la Société hippique apparaissent en observant les achats d'étalons. La dénomination « étalon anglo-normand » cache une grande diversité de types qui tient à la morphologie des individus et aux variétés locales de la race. En clair, le modèle privilégié dans l'Ain n'est en aucun cas celui d'un étalon fortement membré, cubique et près de terre qui pourrait donner avec des juments indigènes de trait léger, le type du petit artilleur. L'œil averti sait d'emblée, en regardant le format choisi par les acheteurs, quel est le type de production recherchée. Les rapports annuels que la Société présente au Préfet sont particulièrement intéressants car ils restent toujours évasifs sur les choix retenus. Ils se gardent bien de définir trop précisément le standard. Parmi d'autres, le compte-rendu de 1871 est révélateur :

« Tous les étalons de la Société hippique sont des étalons anglo-normands (...) ; ils ont été choisis avec le plus grand soin sur les marchés de Normandie par le président de la Société et un membre du comité délégué en se préoccupant surtout des performances les plus rapidement assimilables à notre race indigène et le plus en rapport avec le degré de perfection qu'il est possible d'atteindre avec notre climat, notre sol et nos herbages. Ce choix au surplus était contrôlé par les employés des haras de l'État, qui donnaient leur sanction en approuvant les chevaux et en leur affectant des primes graduées suivant leurs mérites. Quelques membres des Conseils généraux antérieurs avaient manifesté le désir de voir la Société acquérir de temps en temps un cheval de tête, destiné suivant eux à réformer plus rapidement les

⁴⁹⁸ Voir table des textes, chapitre III, Document N° 7 Enquête sur l'espèce chevaline dans l'Isère commandée par le Conseil général, 1872-1873, questionnaire du conseiller général Eugène Peyrieux.

⁴⁹⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1856, séance du 26 août 1856, pp.57-69.

⁵⁰⁰ L. O'BRIEN, Notes et documents de la Société hippique départementale de l'Ain, Bourg-en-Bresse, 1884, 69 pages, p. 21.

défectuosités des races indigènes. La Société n'a pas cru devoir donner suite à ce désir en se basant d'abord sur l'impossibilité de produire dans nos contrées le cheval de grand luxe »⁵⁰¹.

Par « *performances* les plus rapidement assimilables à la race indigène » il faut comprendre l'emploi d'étalons relativement fins pour servir des juments déjà améliorées telles qu'elles existent dans quelques cantons de l'arrondissement de Trévoux. C'est en effet une manière rapide de procéder, mais en travestissant la réalité et en laissant de côté la majeure partie du cheptel. Le même procédé est utilisé lorsque la Société affirme sans hésiter qu'il n'est pas possible de produire des chevaux de luxe et qu'elle résiste aux sollicitations qui lui suggèrent l'achat de bêtes de tête. La Société se situe de son propre chef dans une situation médiane, entre d'hypothétiques partisans du sang à tout va et d'autres qui vouent un culte irraisonné aux races de trait. La réalité est bien différente puisqu'elle envisage d'acheter des reproducteurs de pur-sang pour affiner la race. C'est dans cette perspective qu'elle projette de modifier en 1873 l'article 2 de ses statuts qui lui interdisent d'acheter d'autres reproducteurs que des anglo-normands⁵⁰². Dans l'immédiat – et en attendant l'amélioration escomptée –, le rapport se félicite que « les marchands achètent déjà quelques chevaux qu'on appelle de moyen luxe ». La même année, l'inspecteur général des Haras, dont les propos sont cités dans le rapport, affirme que les éleveurs « peuvent se considérer comme *arrivés* et, en continuant dans la même voie, il n'y a pas à douter qu'on aura créé dans le département une bonne race de chevaux d'arme et de luxe, dont les produits seront appréciés par le commerce qui les paiera un prix élevé »⁵⁰³.

La Société compte parmi les conseillers généraux des partisans prêts à relayer ses convictions au sein de l'assemblée départementale. Ainsi, au cours de la même délibération, la requête du Conseil d'arrondissement de Trévoux « de voir le haras prendre ses étalons dans des races plus fortes que celles fournies jusqu'à ce jour » est étouffée de la manière suivante :

« C'est une question que nous ne pouvons juger ; nous ferons observer seulement que notre département n'a jamais été considéré par les hommes spéciaux comme pouvant produire le cheval de gros trait »⁵⁰⁴.

Ce n'est pas ce que demandait le Conseil d'arrondissement qui n'emploie pas le terme de gros trait. On voit de la sorte que toutes les demandes visant à employer des étalons moins légers sont systématiquement associées au gros trait et vigoureusement contestées.

Alors qu'usuellement la Société avance à couvert, son rapport annuel de 1875 dévoile en quelques lignes ses objectifs inavoués. Le baron Ducret de Lange, son président, lance à la fois une charge contre le cheval de trait et précise le standard idéal recherché par la Société : « L'opinion qui consiste à avancer qu'on devrait s'attacher à faire produire des chevaux de trait ne repose sur rien de sérieux. Ce n'est pas au moment où le Conseil supérieur des haras vient de décider la suppression des primes accordées aux étalons de trait qu'on devrait adopter un système que l'expérience condamne, et qui ramènerait le pays en arrière. Ayant compris un des premiers comment on devait entreprendre et poursuivre l'amélioration dans les meilleures conditions, le département figure en tête de ceux qui ont fait les pas les plus rapides dans la transformation et le perfectionnement de sa race. Il est destiné à produire une race spéciale de

⁵⁰¹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1871, page 363.

⁵⁰² Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1873, page 273. La Société hippique envisage de modifier certains articles pour le nouveau contrat qui doit la lier au département à compter du 1^{er} janvier 1875 : « L'article 2 stipule que les étalons devront être de race anglo-normande. Le temps n'est plus éloigné où il pourrait y avoir nécessité et avantage à placer dans certaines stations des étalons de pur-sang. Leur introduction dans le pays pourrait contribuer à donner une grande impulsion à l'amélioration, et nous demandons d'ajouter le second type au premier ».

⁵⁰³ Ibidem, pp. 264-265.

⁵⁰⁴ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1871, page 66.

chevaux d'arme et de commerce, ayant leur type particulier et assurés d'être toujours recherché à des prix rémunérateurs »⁵⁰⁵.

Le cheval de culture est exclu des préoccupations de la Société. Dans la seconde moitié des années 1870 et au cours de la décennie suivante, c'est la figure du cheval d'arme qui s'impose. Rares sont les rapports qui ne vantent pas l'amélioration de la race locale grâce à l'infusion de sang. En 1878, le comte Le Hon, conseiller général et président de la Société hippique, écrit dans son rapport : « Nos chevaux continuent à être appréciés par l'administration de la guerre, et elle estime que par suite de l'amélioration obtenue l'ensemble de la nouvelle génération devient de plus en plus homogène et promet les meilleures ressources au point de vue du cheval de selle pouvant convenir à l'armée ». Dans son rapport de 1884, de Quinemont, le directeur du Dépôt d'étalons de Cluny, constate avec satisfaction le travail déjà accompli : « En résumé, Monsieur le Préfet, le département de l'Ain possède aujourd'hui tous les éléments nécessaires à une bonne production. Les poulinières sont déjà très améliorées ; les étalons bien choisis, ont de belles origines, dénotent du sang et sont, principalement ceux de la dernière remonte, d'une taille bien appropriée au type que l'on doit désirer créer dans le département ». Dans son rapport de 1887, il rend un hommage appuyé à l'œuvre accomplie par la Société qui, cela va sans dire, partage totalement les vues de l'administration des Haras : « L'amélioration de la race chevaline dans le département de l'Ain est indéniable. La bonne impulsion donnée à l'élevage par la Société hippique et les efforts constants des hommes dévoués qui la dirigent ont produit des résultats dont on ne saurait trop se féliciter ».

Il est d'ailleurs intéressant d'observer que les ouvrages de bonne vulgarisation sur l'Ain assimilent parfaitement cette réalité : l'élevage du cheval en Dombes « s'occupe surtout du cheval de remonte »⁵⁰⁶.

Le choix de la remonte est la conséquence de l'orientation qui est donnée à l'élevage principalement dans l'arrondissement de Trévoux. Cette branche de la production chevaline est présentée comme une spéculation d'avenir, selon les propres paroles du commandant du dépôt de Mâcon, que s'empresse de reproduire le comte Le Hon dans son rapport annuel de 1875 :

« Le département de l'Ain, dit-il, grâce à l'activité, la bonne direction et les encouragements de la Société hippique, est appelé à devenir un centre d'élevage très productif dans peu d'années. Le vent est à l'élevage ; les éleveurs soignent bien leurs chevaux, et on ne saurait trop les engager dans leur intérêt et celui de l'amélioration de la race à conserver leurs belles pouliches pour arriver promptement à une race bien accusée dont les produits seraient très rémunérateurs pour eux »⁵⁰⁷.

Fort de cette analyse Léopold Le Hom peut conclure :

« La remonte est appelée à être une des plus précieuses ressources de nos éleveurs, en facilitant l'écoulement de leurs produits, et les paroles que nous venons de citer sont grandement encourageantes. Elles confirment ce que nous avons eu l'honneur de dire plus haut en signalant le département comme destiné à devenir un centre important de production de chevaux d'armes. Ce résultat si désirable ne pourra être obtenu qu'avec des reproducteurs de l'espèce de ceux qui sont importés dans le pays ».

Quelle est la réalité chiffrée ? Il existe quelques données disponibles sur les achats effectués par la remonte dans l'Ain :

⁵⁰⁵ O'Brien, tome III, page 256.

⁵⁰⁶ *Géographie de l'Ain*, Bourg, 1885-1912, B. BERTHIER, E. FOURNIER, MERLE, TARDY « L'arrondissement de Trévoux » volume II, 567 page, page 124.

⁵⁰⁷ O'BRIEN, Les chevaux du département de l'Ain, tome III, pp. 257-258.

Années	1874	1877	1878	1897	1904	1905	1906	1907	1910	1911
Achats de la remonte	66 124 ⁵⁰⁸	60	50	65	57	50	60	57 78	75	94

Les prix sont rémunérateurs. En 1888, le prix moyen d'un cheval est de 934 francs.

Le nombre des achats pose de sérieuses questions : le volume des achats excède rarement une centaine d'existences. Le Conseil général demande chaque année, comme en 1887, au dépôt de Mâcon d'acheter davantage de chevaux. Ce dernier fait savoir que « les achats pour l'armée ne sont pas en rapport avec la production du département ». Situation délicate car le contraste est trop puissant entre les comptes-rendus annuels de la Société hippique, l'optimisme du Haras de Cluny et la réalité arithmétiques des acquisitions de la remonte. Terrible constat d'échec car la modestie persistante des achats de la remonte souligne les dangers de l'hyperspécialisation, voie poursuivie avec obstination et une certaine arrogance par les responsables de la filière hippique. Les chevaux produits en Dombes sont plutôt destinés à la cavalerie légère ou à la cavalerie de ligne, comme le confirment les achats de la remonte dans les années 1870 :

Type de chevaux	1874	1877	1878
Cavalerie de réserve	9	4	21
Cavalerie de ligne	19	20	15
Cavalerie légère	5	15	13
Artillerie selle	12	15	-
Artillerie trait léger	21	6	21
Total	66 124	60	50

Le résultat est là sans fard : des chevaux vraisemblablement trop légers alors que la mode est aux modèles ayant plus d'étoffe, d'une défaite difficile s'ils sont dédaignés par la remonte, et dont l'emploi agricole est inenvisageable. Le Département, qui fait état des sacrifices consentis pour l'amélioration de la race chevaline, s'inquiète de voir que « chaque année de beaux produits délaissés par la remonte, convenant très bien pour l'armée, sont vendus à très bas prix au commerce, ce qui décourage l'éleveur ». La politique générale de l'État est mise en cause ainsi que les risques qu'elle fait courir à l'élevage départemental :

« Si le gouvernement persiste à favoriser les départements du Nord pour ses commandes et qu'il continue à négliger notre région, les éleveurs abandonneront l'élevage du cheval qui diminue déjà sensiblement, malgré les sacrifices et les encouragements ; ce qui est fort regrettable, vu les résultats obtenus dans l'amélioration »⁵⁰⁹.

Dans le Bas-Dauphiné qui correspond aux cantons isérois de la ceinture chevaline de Lyon, la race indigène, avec son socle ancien et ses spécificités locales, offre une marge d'évolution moindre que dans l'Ain. Qualitativement, cette partie de la ceinture chevaline n'a pas à sa disposition l'équivalent du cheval dombiste. Si l'on excepte les environs de La Tour-du-Pin ou de Beaurepaire, la rusticité de l'espèce établit d'emblée un fossé avec les reproducteurs anglo-normands. Toutes les sources disponibles montrent qu'il n'a jamais existé dans l'Isère d'unanimité sur la supériorité du reproducteur anglo-normand y compris dans les élites, en général enclines à le favoriser. Ainsi, contrairement à l'Ain, il n'y a pas eu dans l'Isère une longue phase d'incubation, les hostilités entre tenants et adversaires de l'anglo-normand sont

⁵⁰⁸ Le second chiffre représente la totalité des chevaux originaires de l'Ain acquis par la remonte. Il permet d'incorporer dans les effectifs de l'Ain des chevaux élevés dans d'autres départements.

⁵⁰⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1888, p. 76.

engagées tout de suite. Le schéma N°1 tente de fixer les positions et les attentes des partisans et des adversaires des deux camps⁵¹⁰.

Deux périodes d'intense activité qui courent de la fin des années 1850 au début de la décennie suivante, et des années 1872 à 1874 encadrent une zone de calme qui correspond au triomphe de l'anglo-normand. La question chevaline au Conseil général évolue au rythme des commissions qui tentent en vain de trouver des solutions définitives. Leur utilité est aussi de trouver des compromis en évitant les affrontements et en permettant aux uns et aux autres, préfet compris, de dégager leur responsabilité en transférant celle-ci à des groupes aux contours parfois un peu flous. Ces commissions recrutent en effet leurs membres parmi les conseillers généraux et parmi des personnalités dont les compétences hippiques sont reconnues. En janvier 1864, une commission de 24 membres est réunie par le préfet afin d'évaluer la situation de l'économie chevaline dans l'Isère. La plupart du temps, ces commissions *ad hoc* ne parviennent pas à réduire la divergence des points de vue et les situations restent tranchées. Ainsi une décision d'avril 1872 institue une commission chargée de rédiger un « rapport pratique » destiné à régler définitivement la question chevaline. Au terme de ses travaux, elle opte pour le recours exclusif de l'étalon anglo-normand, au grand dam d'une forte minorité du Conseil général. La contestation n'est donc pas près de désarmer et pour désamorcer les tensions, une nouvelle commission est aussitôt créée. Le conseiller général Thibaud demande une vaste enquête qui permettrait de « porter la lumière sur les points de fait contestés ». Cette enquête magistrale, difficilement exploitable comme toutes les autres, a eu au moins le mérite d'être à l'origine d'une source de toute première importance sur l'état de la cavalerie dauphinoise au début des années 1870⁵¹¹.

Dans les arrondissements bas-dauphinois de Vienne et de La Tour-du-Pin, la question de l'amélioration chevaline, et singulièrement celle des mérites comparés des différents reproducteurs, suscite la production de libelles, de rapports, d'enquêtes et de comptes-rendus de réunions qui animent les hôtels de sous-préfecture de La Tour-du-Pin et de Vienne. Avant que la loi Bocher ne freine durablement toute réflexion sur l'étalon anglo-normand, les grandes questions relatives à l'élevage équin sont débattues méthodiquement par les parties prenantes. Deux grands thèmes de réflexion traversent les sources conservées : le premier est relatif aux méthodes de régénération de la race locale ; le second tente d'établir le mérite des différents producteurs et la qualité de leur production comparée à celle de la race du pays.

La régénération des variétés locales de la race ancienne donne lieu à trois écoles qui prennent appui sur des observations scientifiques, des convictions et sur la démarche empirique qui découle des grandes régularités qui proviennent de l'expérience vécue de l'élevage.

Jusqu'à la fin des années 1850, il n'existe pas d'exclusive sur l'emploi d'un type d'étalon particulier. L'uniformité par le recours à des étalons issus d'une seule race amélioratrice n'est pas considérée comme une question essentielle. Ce point de vue largement partagé apparaît dans une lettre du ministre de l'agriculture adressée au préfet de l'Isère le 11 août 1859. Le ministre, en réponse aux transformations qu'envisage le préfet de l'Isère dans l'élevage du cheval, et notamment sa volonté de privilégier le reproducteur breton, donne une réponse nuancée. Il cite à cet effet l'avis de l'inspecteur des haras et du directeur du dépôt de Cluny : « MM de Saunhac et Deschizeaulx sont d'accord pour penser qu'il ne faut pas se montrer exclusif à ce sujet et qu'on peut utilement se servir à la fois du vrai percheron et du bon breton, ainsi que du demi-sang anglo-normand – ce dernier pour produire le cheval

⁵¹⁰ Table des cartes et des schémas, chapitre III, schéma N° 1 Cheval de guerre contre cheval de trait : les politiques de production et/ou l'élevage dans le département de l'Isère (1871-1892).

⁵¹¹ Voir table des textes, chapitre III, document N° 6 Enquête sur l'espèce chevaline. Réponse aux questions N° 1, 2, 14, 15, 16, 17 et 28.

d'escadron et d'attelage »⁵¹². Le rapport de l'inspecteur général de Suhnac donne les précisions suivantes : « je crois que le vrai percheron léger et le bon breton, pas trop court dans ses lignes et trop rond dans ses formes, pourraient être utilement importés dans l'Isère. Je pense aussi que l'anglo-normand bien membré, carré, près de terre et de taille moyenne, doit y trouver sa place. L'homme riche, aimant le cheval lui donnera la préférence et on obtiendra le cheval de réserve, ce que l'on paie si cher aujourd'hui ». Cette réponse correspond *grosso modo* à l'avis formulé dans les commissions qui se réunissent dans les sous-préfectures de la Tour-du-Pin et de Vienne. En août 1861, le préfet fait état de l'acquisition de 6 étalons de trait léger bretons « bien corsés et bien membrés », subventionnés, à 400 francs par an pour quatre d'entre eux et 500 pour deux autres. L'un des étalons primé a même été importé aux frais d'un agriculteur de Janneyrias soulignant au passage le prestige de la race. Le prix de ces étalons bretons est une bonne affaire pour les finances départementales puisqu'ils coûtent en moyenne 1100 contre 3200 pour les anglo-normands.

Le Conseil général, sur recommandation de la commission des affaires diverses, en charge de la question chevaline vote le 28 août 1861 le budget que présente le préfet. Elle émet néanmoins quelques réserves en faisant remarquer que les étalons bretons lui paraissent trop étoffés pour les juments du pays et recommande plutôt l'emploi de l'étalon boulonnais de race moyenne trotteuse, le célèbre mareyeur⁵¹³. Le principe de l'étalon de trait semble donc accepté par l'assemblée départementale, et si le préfet ne retient pas l'idée d'introduire un nouveau type de reproducteur, c'est pour maintenir une voie qui vient d'être tracée. « Il faut - dit-il - pour expérimenter avec fruit, une certaine fixité dans les résolutions ». Dans son plaidoyer, le préfet formule de façon synthétique les points qui imposent la supériorité du cheval de trait breton : « de tous les documents recueillis et de toutes les expériences faites, il résulte que la race bretonne est celle qui réussit le mieux dans notre pays, et qu'elle convient et satisfait à nos besoins ». Le préfet est tellement sûr de son fait qu'il estime inutile de créer une commission comme le lui suggère un conseiller⁵¹⁴.

Ainsi en 1861, loin d'être considéré comme un reproducteur incontournable, l'anglo-normand est très médiocrement apprécié. Si les extraits issus de l'anglo-normand peuvent trouver une place dans la grande exploitation capable de les nourrir et de les attendre, il est à proscrire ailleurs. Le cheval de trait, et singulièrement le breton, apparaît comme le seul qui soit vraiment adapté aux exigences de la région.

Or, ce triomphe est de courte durée car dès la session de 1862, un contexte différent s'installe. Il tient à un changement qui s'opère au sommet de la hiérarchie politique où la cause du cheval de demi-sang normand compte de puissants protecteurs. Cela tient aussi, au niveau départemental, au décès subit du baron Massy, préfet de l'Isère, et à l'élection de nouveaux conseillers généraux parmi lesquels deux vont jouer, pendant plus de 15 ans, un rôle considérable dans « la guerre du demi-sang » : le vétérinaire Peyrieux adversaire

⁵¹² Voir table des textes, chapitre III, document N° 11 Lettre du ministre de l'Agriculture, du commerce et des Travaux publics au Préfet de l'Isère relative à l'amélioration de l'espèce chevaline, 11 août 1859.

⁵¹³ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1861, session d'août, p. 72 : « L'étalon boulonnais semble donc être celui sur lequel votre choix doit s'arrêter. Non pas ce cheval de haute taille qui tient du flamand par sa nature lourde et lymphatique, mais le cheval boulonnais ou cauchois qui, doué d'un tempérament musculaire, est d'une activité parfois très remarquable. Son développement est précoce : à dix-huit mois il peut être employé à la ferme, et à cinq ans il n'a plus rien à gagner. Sa vitesse, au trot, est facilement de seize kilomètres à l'heure ».

⁵¹⁴ Ibidem, p.74 : « Un autre membre du conseil pense, comme M. le Préfet, qu'il faut se fixer une fois pour toutes et adopter définitivement la race qui sera reconnue comme pouvant le mieux s'approprier aux besoins du département, et l'expérimenter sérieusement ; mais la question est délicate et difficile, elle n'a point encore été résolue, ce membre pense que M. le Préfet agirait sagement en faisant appel aux lumières d'une commission administrative composée de praticiens distingués pris dans chacun des arrondissements. Cette commission sera chargée de faire un rapport après enquête, et le conseil pourrait à sa prochaine session prendre une résolution définitive en parfaite connaissance de cause ».

déterminé de l'emploi du demi-sang anglo-normand et le marquis de Virieu son partisan inconditionnel⁵¹⁵. Alors que la Commission des affaires diverses préconise l'adoption pure et simple du budget consacré à l'amélioration de la race chevaline, un membre de l'assemblée départementale, qui n'est pas nommé, mais que ses propos désignent comme le marquis de Virieu, demande la parole. Dans une longue analyse, il détruit méticuleusement toute la politique préfectorale depuis 1859. Son argumentation tient en quelques points.

En premier lieu, la médiocrité des étalons de demi-sang dont les premiers sont acquis par le département en 1855, ne peut pas être généralisée à la race entière. Le rejet qu'ils ont suscité est légitime :

« Ils sont en effet presque tous peu corsés, hauts sur jambes, quelques-uns sont médiocrement constitués, et, de plus, ils ont trop de sang. Les produits de leurs alliances avec nos juments doivent être fréquemment des "ficelles" sans valeur. Les cultivateurs ont eu raison de les repousser. Mais qu'on leur amène un cheval *demi-sang* fortement établi, près de terre, et ils se hâteront de lui présenter leurs poulinières ».

Le marquis de Virieu affirme que partout la supériorité de l'étalon de demi-sang a été démontrée c'est pourquoi il appuie de plus en plus ouvertement la généralisation de son emploi. L'expérience est faite : « les résultats obtenus par le demi-sang, judicieusement employé, sont parfaitement satisfaisants ». Toutes les objections possibles, qu'il formule d'avance, sont traitées comme quantité négligeable. Ainsi la précocité des extraits issus des étalons de trait qui structure toute l'économie chevaline et l'activité commerciale des foires de l'automne ne donne lieu qu'à une réponse évasive. Pourtant dans ces zones de petite polyculture, la vente du poulain est une source de revenu monétaire très importante.

En second lieu, pour combattre l'attrait qu'exercent les chevaux de trait, de Virieu met en scène le demi-sang très étoffé, cubique et près de terre, puissamment charpenté et solidement doublé, du dos à la croupe. Il fait d'ailleurs remarquer à juste titre que : « Ce serait une grande erreur de croire que tout cheval ayant du sang est nécessairement un cheval léger. Bien des chevaux de demi-sang feraient de magnifiques limoniers ».

Le troisième argument qu'utilise le conseiller général du Grand-Lemps est de nature à interpeller le Conseil général : les étalons issus de la dernière remonte ont été jugés de qualité médiocre par l'inspecteur général des haras au cours de sa tournée dans le département. Or, c'est bien l'administration des haras qui fixe la valeur de la subvention accordée à chaque étalon : « Il faut que vous sachiez, Messieurs, que les primes accordées aux étalons par le gouvernement ont été en partie retirées lorsque nous avons adopté le type commun, elles n'ont été maintenues que sur les instances de M. le Préfet. Il est à croire que l'on ne tardera pas à revenir à cette mesure ». Et de conclure : « l'avis de l'inspecteur doit être pris en sérieuse considération. En s'écartant du demi-sang, le département prend le risque de perdre les financements de l'État en faveur de la race chevaline ».

L'évolution des dernières années s'avérant une fausse route, l'intervenant demande au Département de n'acheter que des demi-sangs à Caen sous la supervision des Haras et de constituer une commission de huit membres, chargée de veiller à tous les aspects relatifs à l'élevage.

De Virieu est un tenant inconditionnel de la régénération de la race dauphinoise par le croisement. C'est la première des théories qui animent les débats sur la question chevaline. En pleine séance du Conseil général, de Virieu déroule les éléments qui fondent la nécessité de l'amélioration par le croisement. Il y a l'obsession du sang, de la pureté. Ici, comme dans ses

⁵¹⁵ Pierre BARRAL, *Le département de l'Isère sous la Troisième République*, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, Paris, 1962, 597 pages, p. 503 : « Conseiller général du Grand-Lemps de 1861 à 1877, Alphonse de Virieu, filleul de Lamartine, possédait une foi profonde. Il montra une certaine indépendance envers l'Empire, en particulier sur la question romaine. Ancien diplomate, il vivait sur ses terres et il s'occupa de développer l'élevage du cheval. Il s'ouvrit aussi aux questions ouvrières, publiant une brochure sur la participation aux bénéfices. Ses deux candidatures législatives échouèrent, en 1869 et en 1877 ».

échanges épistolaires avec le docteur Charvet, le sang commande la construction du bon cheval. En discorant de la supériorité du cheval de sang, il fixe aussi celle des gens de sa caste : entre le pur-sang et le sang pur des grandes familles, il n'y a pas de différence d'essence. L'obsession du sang améliorateur dessine à l'évidence, des écuries aux salons du château de Pupetières par Châbons, une géographie mentale qui englobe dans un même univers hommes et solipèdes, distingués par la seule qualité de leurs origines. Pour améliorer l'espèce chevaline, il faut « recourir à l'influence de reproducteurs qui réunissent eux-mêmes les qualités désirées ». Le pur-sang créé à partir du sang primitif pur de tout mélange, que les Anglais sont allés chercher en Arabie, est le plus puissant des générateurs, mais, cette puissance n'est pas directement accessible aux races dégénérées, c'est pourquoi il faut le diluer. Le demi-sang est le maillon qui permet de relier l'excellence du pur-sang au monde des juments ordinaires : « le demi-sang a hérité, dans une certaine proportion, des qualités du pur-sang (...) Chez lui, le tempérament sanguin musculaire a pris le dessus, sa conformation est régulière, toutes les fonctions de la vie animale sont en harmonie, la vigueur, la bonne santé, la force sont ses attributs ». Il achève ainsi sa péroraison :

« On comprendra aussi, qu'en toute circonstance, c'est à l'étalon ayant du sang, plus ou moins selon les résultats demandés, que l'on doit sans hésitation s'adresser. Ce qui reviendrait à dire une banalité, à savoir : que pour créer de bons chevaux il faut un bon étalon. Car, à tout prendre, le cheval de sang n'est autre chose qu'un bon cheval »⁵¹⁶.

L'intervention du marquis de Virieu marque le début du changement. Le Préfet rendant compte des travaux d'une commission de 27 propriétaires et éleveurs, instituée en janvier 1854 pour l'éclairer sur l'économie chevaline, relève d'emblée l'absolue nécessité de n'importer que « des reproducteurs de la race anglo-normande qui, seule, possède les qualités requises pour produire le cheval qui convient à notre pays, c'est-à-dire le cheval de trait, léger, robuste, énergique et capable de trotter ». Les questionnaires remplis par les membres de la Commission et la discussion qui s'en suit lors de la première réunion le 27 février 1864, montrent que les avis sont partagés. Le marquis de Virieu commis à la fonction de secrétaire note :

« Plusieurs membres ont parlé en faveurs des étalons de trait commun bretons, perchérons, expliquant que le cheval d'agriculture était le seul que nos cultivateurs peu aisés puissent songer à produire »⁵¹⁷.

Les questionnaires individuels confirment les propos rapportés⁵¹⁸. À La question N°9 « Quels sont parmi les étalons actuels ceux qui ont donné les meilleurs produits ? », les experts répondent en ordre dispersé. Si de Virieu met en avant Quasimodo, un demi-sang anglo-normand, le marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin met sur un pied d'égalité anglo-normands et perchérons légers, tandis que Flocard de Mépieu, conseiller général, refuse de prendre position. Le vétérinaire Bragard désigne le percheron et le breton de choix. Chapon, président du Comice agricole de Vienne souligne que « les étalons bretons donnent habituellement bon ». Il est rejoint par de Miravail, ancien officier de cavalerie à la retraite qui écrit :

« L'étalon breton d'après l'opinion du plus grand nombre d'agriculteurs, serait celui qui conviendrait le mieux à notre contrée, il est facile à élever, sobre, plus léger que le cheval percheron d'un tempérament naturellement lymphatique ».

En somme, entre les mains du préfet, la commission est un outil de communication. La rédaction du compte-rendu permet d'effacer les aspérités et de fabriquer un consensus factice, qui, présenté au Conseil général, donne corps aux idées et à la doctrine que propagent le

⁵¹⁶ Rapports et délibérations, Conseil général de l'Isère, 1862, p.754.

⁵¹⁷ Voir document N° 12 Procès-verbal de la séance de la Commission hippique, 27 février 1864.

⁵¹⁸ Arch. dép. Isère, 150 M 4. Réponses au questionnaire adressé aux membres de la Commission hippique de l'Isère (1864).

pouvoir central et l'administration des Haras. Au même moment, plus pragmatique, le sous-préfet de La Tour-du-Pin, dans un rapport au Conseil d'arrondissement demande que le plus grand soin soit accordé aux remontes d'étalons normands, contre lesquels pèsent de fortes préventions. En somme, au-delà des spécialistes de la Commission hippique, il y a les agriculteurs à convaincre :

« Deux étalons normands de la dernière remonte départementale – dit-il - ont été placés dans notre arrondissement. L'un d'eux qui est de haute taille, s'éloigne beaucoup trop du type du cheval corsé et près de terre adopté pour l'amélioration de notre race chevaline et que vous ne cessez de recommander. Il est fort désirable que les nouveaux achats ne s'éloignent plus de ce type, si l'on ne veut pas surexciter les vieilles préventions de nos cultivateurs qui n'arrivent que lentement, et pour ainsi dire malgré eux, à accepter l'étalon de demi-sang »⁵¹⁹.

Au milieu des années 1860 cette reprise en main de la question chevaline est bien avancée, ce qui n'exclut pas des réticences⁵²⁰. L'activité du général Fleury est répercutée par les préfetures qui sont assaillies de requêtes et de demandes de financement pour les sociétés qui assurent la promotion du demi-sang et du cheval de service. Mais c'est par les incitations financières que le poids des bureaux parisiens se fait vraiment sentir : la politique de subvention enlève *de facto* toute latitude d'action aux Conseils généraux. La communication faite en août 1864 par le préfet de l'Isère devant le Conseil général est sans ambiguïté :

« Il est bon également que vous sachiez, Messieurs, que le 7 mars dernier, M. le Directeur général des Haras m'a fait connaître que l'État était disposé à diminuer graduellement sa protection à l'encouragement des chevaux de trait que les particuliers possèdent. Vous savez que ces encouragements affectent deux formes principales : les primes attachées à l'approbation des étalons et celles qui sont distribuées aux poulinières. Cette nouvelle mesure a déjà reçu cette année un commencement d'exécution : un certain nombre d'étalons et de perchons introduits par le département ne recevront plus la prime qui leur était allouée annuellement, et il a été décidé que l'État n'accorderait plus de primes dans nos concours hippiques qu'aux poulinières suivies d'un produit issu *d'un étalon de pur-sang ou de demi-sang* »⁵²¹.

Le préfet peut conclure : « l'intérêt du département comme celui de l'éleveur est donc de posséder des reproducteurs appartenant à cette dernière race à laquelle paraissent être réservés tous les encouragements de l'État ».

Dans la ceinture chevaline de Lyon, l'anglo-normand conforte sa domination dans la seconde moitié des années 1860. Dans l'Ain, la Société hippique forte de son statut semi-public ne rencontre aucune résistance sérieuse tandis qu'en Isère l'hostilité s'estompe si l'on en croit les propos du préfet en août 1869 :

« La prévention contre l'étalon de demi-sang commence à s'effacer, grâce surtout aux grands avantages faits aux détenteurs et aux primes importantes décernées chaque année aux poulinières et pouliches issues d'un étalon approuvé. D'un autre côté, l'éleveur reconnaît maintenant que le produit de l'anglo-normand est aussi gros à six mois que celui du perchon et se vend avec facilité »⁵²².

⁵¹⁹ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Rapport du sous-préfet au Conseil d'arrondissement de La Tour-du-Pin, session de 1864, 1^{ère} partie.

⁵²⁰ Au printemps 1864, le Conseil d'arrondissement de Grenoble demande à la Commission chevaline, s'agissant du recours exclusif à l'étalon anglo-normand, de « s'entourer de tous les renseignements et de toutes les lumières ». Voir document N° Les réticences du Conseil d'arrondissement de Grenoble sur l'emploi exclusif de l'étalon anglo-normand dans le département de l'Isère, 1964.

⁵²¹ Table des textes, chapitre III, document N° 13 Rapport du préfet devant le Conseil général de l'Isère sur la situation de l'industrie chevaline, session d'août 1864.

⁵²² Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1869, p.138.

II– Le cheval officiel et ses aléas

La production du cheval, composante de la question énergétique et de la souveraineté nationale préoccupe les instances politiques et administratives, et suscite en même temps de nombreuses initiatives privées. Dans un article paru dans le *Courrier de l'Ain*, à l'occasion du Concours régional hippique de mai 1883, P. Barbier reprend de manière très claire les enjeux de cette production :

« Pour l'administration des Haras, améliorer le cheval c'est arriver à avoir un type uniforme, se rapprochant autant que possible de l'anglo-normand, à absorber dans ce sens les races locales, de façon à produire en abondance le cheval de cavalerie pour assurer le service de la remonte.

Au contraire, les sociétés d'agriculture, les comices, les conseils généraux visent, dans l'amélioration du cheval, à perfectionner les races locales du point de vue de leurs aptitudes et des débouchés que l'on en trouve. Leur but est l'intérêt des agriculteurs de la région »⁵²³.

Cette répartition fonctionnelle, qui donne de belles certitudes, ne reflète qu'une partie de la réalité. La production et l'élevage des chevaux dans les cantons ruraux de la ceinture chevaline de Lyon offrent des zones d'ombre et de lumière au gré des gisements documentaires que renferment les dépôts d'archives.

L'entrée en scène fracassante du reproducteur anglo-normand dans la ceinture chevaline de Lyon en 1864 et sa sacralisation par la loi de 1874 suscite la création de sociétés qui assurent sa promotion, mais accumule aussi des griefs qui débouchent au cours des années 1890 sur des affrontements sévères, préludes à de nouveaux équilibres. Zones d'ombre aussi, car les résistances ne cheminent pas en plein jour et les compromis ne laissent pas toujours des traces écrites. Ainsi, contre toute attente, les crises et les épreuves de force ne disqualifient pas le demi-sang ni même l'administration des Haras et, au fil des années, un compromis voit le jour autour d'un animal de service, du type petit artilleur polyvalent, dont les produits sont placés sans grande difficulté, version rustique du « cheval à deux fins ».

1 – Les chevaux de la discorde : la montée des tensions

Dans quel état la cavalerie de la ceinture chevaline de Lyon se trouve-elle ? Pour les uns elle est très dégradée, pour les autres elle est en progrès. La réponse doit être nuancée. La périphérie peut-elle produire le cheval d'arme ? Compte tenu de leurs caractéristiques, les races locales peuvent fournir deux types de chevaux d'arme : le trait d'artillerie et les chevaux de selle. Le premier peut être produit dans l'Ain et dans l'Isère, le second essentiellement dans l'Ain. À la question quel cheval faut-il faire ? l'Administration et les élites répondent à la légère, avec la désinvolture que donne la sûreté apparente du jugement : celui qu'il faudra. Leur myopie les empêche de poser la seule question essentielle, celle qui obsède l'agriculteur attardé et routinier : quel cheval peut-on faire ?

Question fondamentale en effet, dont l'impact auprès des autorités est estompée par les fifres et tambours du cheval patriotique. Préfets et institutions hippiques suivent avec dévotion le cortège du député Bocher en exhibant les tables de la loi du 29 mai 1874 sur l'organisation des Haras. Elle marque durablement l'administration. Le Préfet de l'Isère, qui saisit admirablement l'air du temps, est intarissable à son sujet. Le compte-rendu de la séance du 27 avril 1876 en témoigne :

« Expliquant que la loi en discussion était la conséquence nécessaire de la loi sur la réorganisation de l'armée et précisant les besoins, il ajoutait : « nous devons demander au pays les moyens d'acheter chaque année 200 étalons... parce qu'il faut à l'État, quoi ? Non pas une éventualité, non pas une possibilité, mais la certitude que les canons qu'il a fait

⁵²³ *Courrier de l'Ain*, 12 mai 1883.

fondre, que les caissons qu'il a commandés, seront traînés par un nombre de chevaux suffisant... Il ne s'agit ici ni d'intérêt local, ni d'intérêt particulier. On a cité la Bretagne, la Normandie ; il s'agit d'un intérêt supérieur, il s'agit de la défense et de la sécurité du pays... Il faut absolument pour les besoins de l'armée (je vous dirai les chiffres tout à l'heure), pour assurer les nécessités de la remonte, non seulement qu'on achète des chevaux, mais *qu'on fasse des chevaux* »⁵²⁴.

Si les autorités sont subjuguées, ce n'est pas le cas de la masse des producteurs. Après la défaite de 1870 et la fondation d'un nouveau régime, la contestation du reproducteur anglo-normand, un moment assoupie dans l'Isère, reprend de plus belle. Dans l'Ain, les premiers signes d'un rejet se manifestent plus tardivement à partir de 1879.

En Bas-Dauphiné, l'omniprésence du marquis de Virieu est atténuée par l'opiniâtreté d'Eugène Peyrieux, l'impulsif conseiller général de Saint-Jean-de-Bournay⁵²⁵. Vétérinaire de formation, il n'est pas à court d'arguments. Sa contestation radicale de la politique des pouvoirs publics s'articule autour de deux points.

En premier lieu, il conteste le choix exclusif de l'anglo-normand parce qu'il est un partisan déclaré de l'amélioration par la sélection qui est, avec l'amélioration par le croisement, la deuxième grande théorie qui organise les débats. Sa participation aux enquêtes et aux séances de l'assemblée départementale lui permet de défendre son point de vue⁵²⁶. Dans l'enquête de 1872-1873 sur la situation de la cavalerie iséroise, il répond à la question « Quelles sont les causes qui ont retardé le développement de l'industrie chevaline » ? en affirmant que « si l'amélioration par le croisement ne se combine pas avec la fertilité du sol, une alimentation convenable et une hygiène rationnelle, les résultats ne seront jamais que très bornés et s'effaceront rapidement ; parce que les causes générales qui tendent à ramener fatalement les descendants à l'état normal qui leur est propre détruisent les effets de la combinaison qui avait pour objet d'élever la moyenne du type, en supprimant l'action procréatrice des sujets supérieurs »⁵²⁷. Il développe inlassablement le même argument. « On est bien vite amené à reconnaître - dit-il en séance du Conseil général le 28 avril 1876 - que poursuivre dans notre

⁵²⁴ Voir table des textes, chapitre III, document N° 14A Rapport du marquis de Virieu au Conseil général, relatif à l'amélioration de l'espèce chevaline. Séance du 27 avril 1876.

⁵²⁵ Pierre BARRAL, *Le département de l'Isère sous la Troisième République*, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, Paris, 1962, 597 pages, p. 518-519.

⁵²⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1872 / 08 p. 360, 11^e séance 30 août 1872. Il reçoit d'ailleurs l'appui de Richard, du Cantal, un inspecteur général des haras atypique qui partage complètement son point de vue. Sollicité par le Conseil général de l'Isère pour participer à la Commission chevaline qu'il met sur pied en avril 1872, Richard, du Cantal, alors en disponibilité, n'a pu donner suite à cette demande. Son expertise et son autorité intellectuelle auraient sans doute gêné les partisans inconditionnels du demi-sang. Le préfet donne lecture d'une lettre qu'écrit l'inspecteur général en date du 3 août 1872 :

« Monsieur le Préfet,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser à la date du 29 juillet, avec la copie du rapport de M. de Virieu sur l'amélioration de la race chevaline soumis au Conseil général de l'Isère. J'ai lu avec soin ce consciencieux travail et la copie du procès-verbal de la discussion qui a eu lieu à ce sujet. Les raisons données de part et d'autre sont appuyées sur des faits et font une étude sérieuse de ces faits sur les lieux mêmes. Il me serait bien difficile de me prononcer ; mais j'avoue qu'une longue étude des lois de la nature m'a rendu très sympathique l'amendement de M. Peyrieux. Je ne nie pas, Dieu m'en garde, l'efficacité des croisements dans certains cas bien étudiés : j'ai moi-même quelquefois recours à ce moyen de perfectionnement dans ma longue pratique d'éleveur. Mais si nous examinons l'effet général des croisements en France, on ne tarde pas à se ranger du côté de la sélection, sauf rares exceptions. Tous nos types de chevaux qui ont été croisés ont été perdus. Je les ai étudiés sur les lieux ; il n'en reste plus trace. Ils étaient cependant précieux et très estimés ; ces types étaient les races limousine, auvergnate, navarrine, morvandelle et autres. Quelles sont au contraire les races qui se sont conservées ou améliorées ? Ce sont les races boulonnaise, percheronne, bretonne et franc-comtoise. Nous les avons conservées par sélection, elles nous rendent de grands services et l'étranger nous les envie. Si elles avaient été croisées, nous ne les aurions plus, et il faudrait les refaire ».

⁵²⁷ Table des textes, chapitre III, document N° 6 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872.

région, l'amélioration du cheval par l'emploi d'un type unique, *est une chimère contraire à toutes les données de la science et de l'expérience* ; et qu'on ne peut continuer un pareil système *sans s'exposer à voir naître des animaux disparates, décousus et mal conformés* »⁵²⁸.

La contestation de la politique de l'étalon unique entraîne mécaniquement un deuxième point : il demande la suppression des fonds alloués par le département en faveur du demi-sang. Comme pour le point précédent, la revendication est déjà ancienne. Déjà en août 1871, après six ans d'absence au Conseil général, Eugène Peyrieux fait sensation en proposant :

« 1° la suppression complète du crédit de 15 000 francs, spécialement affecté à l'amélioration de la race chevaline par l'étalon anglo-normand ; 2° le versement de cette somme dans les caisses des associations agricoles qui existent, ou dans celle de la société générale qui peut être créée au chef-lieu du département, dans le but de les relier entre elles, afin qu'elle se confonde avec le crédit général des encouragements à donner à toutes les branches de l'industrie agricole »⁵²⁹.

Il n'envisage le maintien du système en vigueur que pour une période supplémentaire de trois ans au cours de laquelle il sera acheté 9 étalons appartenant « aux races pures de Bretagne et du Poitou ». L'achat des étalons doit incomber aux agriculteurs soit en les produisant eux-mêmes soit en les achetant dans les zones de production. Le vote des mesures préconisées, reporté à l'automne 1871, est finalement repoussé par une petite majorité de trois voix⁵³⁰. Partisan de l'amélioration par la sélection, il a proposé dès 1872 un système qui lui paraît efficace et peu coûteux. Partant du constat que les 60 ou 70 étalons en service dans le département peuvent y générer 2000 naissances, il estime raisonnable de pouvoir trouver dans ce total 20 sujets de choix qu'une commission de vétérinaires serait chargée de sélectionner. Ces animaux primés 200 francs seraient à même de constituer en dix ans un véritable haras de 200 têtes⁵³¹.

Les affrontements entre tenants et adversaires de l'anglo-normand se poursuivent dans la seconde moitié des années 70 avec les mêmes procédés puis s'atténuent au cours de la décennie suivante. Lors de la séance d'avril 1878, Peyrieux s'efforce de faire passer, au nom de la commission des affaires diverses qu'il représente, un certain nombre de résolutions. Il propose d'accorder des subventions aux sociétés d'agriculture. Il envisage aussi la création de primes spéciales qui seraient distribuées à des étalons « nés ou importés dans le département » à condition qu'ils présentent le type du cheval de guerre et qu'ils soient employés à la monte. Proposition qui revient à financer l'achat d'étalons de trait et à reconnaître les étalons rouleurs nombreux dans le département⁵³². Pour ne pas prendre position, le Conseil décide de

⁵²⁸ Table des textes, chapitre III, document N°14/B Discussion et conclusions relatives au rapport présenté par le marquis de Virieu au Conseil général de l'Isère sur l'amélioration de l'espèce chevaline. Séance du 28 avril 1876.

⁵²⁹ Table des textes, chapitre III, document N° 15, Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands (I).

⁵³⁰ Table des textes, chapitre III, document N°16, Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands (II)

⁵³¹ Voir table des textes, chapitre III, Document N° 7. Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général, 1872-1873, questionnaire de M. Peyrieux.

⁵³² Arch. dép. Isère, 1 N 6/2, Conseil général de l'Isère, 5^e séance, 12 avril 1878, Propositions diverses faites au Conseil général de l'Isère en vue de modifier partiellement la répartition des aides en faveur de l'amélioration de la race chevaline :

« Au nom de la Commission des Objets divers, M. Peyrieux donne lecture d'un rapport relatif à l'amélioration de la race chevaline et dont les conclusions tendent

1° à ce qu'il accorde la somme de 9950 fr. pour être distribuée en primes à l'occasion des concours qui s'ouvriront dans les diverses localités désignées ;

2° à ce qu'il affecte le surplus disponible à la création de primes spéciales qui seraient distribuées aux chevaux nés ou importés dans le département qui représenteraient mieux le type de cheval de guerre et feront acte de reproducteur ;

repousser la décision en attendant les conclusions d'une nouvelle commission chevaline. Désignée fin août 1878, Peyrieux ne parvient pas à s'y faire élire. Au cours des années 1880, les principaux animateurs de l'affrontement autour du demi-sang ne siègent plus au Conseil général. Les rapports et délibérations s'appauvrissent. On perçoit toujours des tensions, mais elles n'ont plus la vigueur passée : à la session d'août 1880, l'assemblée départementale repousse une résolution visant à importer des étalons de trait bretons, boulonnais, percherons et norfolk. Ainsi l'emploi exclusif de l'anglo-normand n'est toujours pas accepté. Toutes les années, les Conseils d'arrondissement de Vienne et de La Tour-du-Pin font remonter les griefs des agriculteurs. À la session d'août 1883, le conseil d'arrondissement de Vienne « émet le vœu que des stations soient établies à La Côte-Saint-André et à Vienne, et que les étalons soient de race un peu plus rustique dans la proportion de 1 sur 3 »⁵³³. En 1886, il réitère sa demande ; l'année suivante, la formulation change : « le Conseil d'arrondissement de Vienne émet le vœu que les reproducteurs de l'État soient dans des conditions plus favorables à l'intérêt agricole pour développer une race plus lourde et plus forte que celle obtenue par les étalons actuels »⁵³⁴. Vœu renouvelé l'année suivante, tandis que le conseil d'arrondissement de La Tour-du-Pin formule quant à lui, un « vœu tendant à ce que des étalons plus gros, tels que ceux de la race percheronne, soient placés dans les stations de l'arrondissement. Les étalons de l'État étant trouvés trop fins et donnant des produits qui ne conviennent guère pour le trait »⁵³⁵. Cette levée de boucliers n'émeut guère l'administration des haras qui continue à promouvoir ses chimères. En 1885, dans son rapport d'activité au Préfet, le directeur du dépôt d'étalon d'Annecy totalement déconnecté des réalités socio-économiques du département, tient des propos qui sont de moins en moins bien reçus :

« Les succès obtenus par le département de l'Isère au concours régional hippique de Valence auraient dû encourager les éleveurs à modifier leurs tendances et à rentrer dans le vrai en se contentant de faire le cheval de cavalerie légère, nourri et élevé en liberté, soumis à un léger travail seulement à l'âge de trois ans, plutôt que de courir à la recherche du gros cheval que ni les mères ni le sol ne sauraient produire dans le département, malgré le gros des étalons qui y sont envoyés »⁵³⁶.

Le feu couve sous la braise⁵³⁷.

3° à ce qu'il charge M. le Préfet de désigner les lieux où se tiendraient ces concours et l'époque la plus convenable ;

4° à ce qu'il laisse également à M. le Préfet le soin d'examiner s'il ne conviendrait pas de distraire des 5261 fr. une somme de 1000 fr. pour les sociétés d'agriculture ;

5° à ce qu'il prie enfin cet honorable magistrat de donner aux concours la plus grande publicité possible. Le Conseil sur la demande de M. Gaston prononce le dépôt du rapport ».

⁵³³ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1883/08, p.799.

⁵³⁴ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1887/08, p.1058.

⁵³⁵ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1888/08, p.920.

⁵³⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1885, p. 267.

⁵³⁷ Quoiqu'il n'existe aucune étude d'ensemble sur l'obstination zootechnique de l'administration des Haras, le rejet qui existe dans l'Ain et dans l'Isère vis-à-vis de l'étalon anglo-normand semble concerner bien d'autres départements où la production et l'élevage chevalins revêtent une importance similaire. Ainsi dans le Doubs, sensiblement à la même époque, les agriculteurs opposent, comme ceux du Dauphiné une puissante force d'inertie. En 1905, dans un rapport rétrospectif présenté devant le Conseil général, le Dr Mandereau chef du service sanitaire du Doubs, rappelle le bras de fer des années 1880-1890, *Rapports et délibérations du Conseil général du Doubs*, 1905, pp. 208-209 : « À cette époque, le demi-sang était à la mode. L'administration des haras donnait le branle et il semblait désormais acquis qu'aucune amélioration n'était possible en dehors de l'infusion à plus ou moins grande dose de sang anglais. Il n'y a pas à insister sur les conséquences plutôt malheureuses de cette doctrine erronée ; les résultats sont là qui la condamnent à jamais, dans notre pays tout au moins. D'ailleurs, en dehors de toute considération d'un ordre plus élevé, le paysan a fait de lui-même le procès du demi-sang ; son intérêt a été son seul guide : les poulains que lui donnaient les anglo-normands demandaient beaucoup de soins, se vendaient mal, à bas prix, tandis que ceux qu'il obtenait d'un étalon de gros trait, quelconque du reste en tant que conformation, rémunéraient largement son temps et ses peines et s'enlevaient comme petits pâtés.

Dans l'Ain, l'autorité de la Société hippique décline au fil des années quoique l'administration s'évertue à en faire un modèle. Dans un rapport adressé en 1876, au Conseil général de l'Isère, le baron de Chavigné⁵³⁸, directeur du dépôt d'étalons d'Annecy invite ce dernier à suivre l'exemple de l'Ain :

« Le département de l'Ain importe chaque année un assez grand nombre d'étalons anglo-normands, et ces importations, poursuivies *depuis très longtemps*, ont donné d'excellents résultats. Chaque année le demi-luxe et le commerce de Lyon font de nombreux achats dans le département de l'Ain, et la remonte militaire y trouve encore cent à cent cinquante bons chevaux pour l'armée. Si l'emploi de l'étalon anglo-normand donne de bons résultats dans l'Ain, à plus forte raison il doit convenir au département de l'Isère dont le sol est plus riche et qui produit de meilleurs fourrages »⁵³⁹.

La situation n'est certainement pas aussi assurée. Le rejet qui prend corps en une quinzaine d'années, peut être mesuré lors du renouvellement des contrats quinquennaux qui lient la Société au Département. La procédure de renouvellement du contrat donne lieu à la nomination d'une commission du Conseil général, chargée des négociations avec les représentants de la Société hippique. Elle donne des informations qui complètent les débats du Conseil général. Les trois périodes de 1879, 1890 (page 264) et 1895 sont tout à fait éclairantes.

En 1879, les tensions accumulées depuis plus d'une dizaine d'années se manifestent en Commission et lors des délibérations du Conseil général. La fronde est orchestrée par les cantons qui ne tirent aucun profit des 17 000 francs de subventions accordés chaque année par le Conseil général. Deux griefs principaux sont adressés à la Société hippique : le premier est la dénonciation unanime des étalons que la Société importe dans le département, le second est entièrement aux réclamations qui s'appliquent à l'arrondissement de Belley, différent d'un canton à l'autre mais qui ont en commun la volonté d'imposer des chevaux plus étoffés⁵⁴⁰. Les conseillers de trois cantons dont les économies chevalines sont lésées par l'offre des étalons que propose la Société manifestent leur désaccord. Dans le canton de Meximieux, où les travaux agricoles sont effectués grâce aux chevaux, les cultivateurs demandent des étalons de trait de type percheron. Le conseiller général Pallière constate à propos des étalons de la Société « que dans la presque totalité du canton de Meximieux ces étalons n'ont pas produit de très bons résultats, au point de vue des services à rendre à l'agriculture »⁵⁴¹. Le conseiller Pochon qui se fait le porte-voix du canton de Coligny aborde une autre facette de l'économie chevaline, qui est affectée par les reproducteurs que la Société importe dans le département, celle des pays naisseurs : « Pochon, au nom du canton de Coligny, fait les mêmes réserves que M. Pallière ». Il est persuadé aussi que toute la partie nord de l'arrondissement de Bourg a les mêmes intérêts et les mêmes intentions. Dans la Bresse, où il n'existe pas de grands pâturages, on ne fait pas ce qu'on peut appeler l'élevage du cheval : les poulains sont vendus à l'âge de six mois ; pour qu'ils soient vendus à un prix rémunérateur, il faut que ces extraits proviennent d'un étalon de trait ». Il ne s'oppose pas cependant à ce que l'on donne dans

Son hésitation ne fut pas de longue durée ; la clientèle des stations de haras et des étalons approuvés de demi-sang se fit de plus en plus maigre, au profit des étalons de trait ».

⁵³⁸ Base Leonor, fond de la Légion d'honneur aux archives nationales : Marie Claude Henri Davy de Chavigné (1821-1892), directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy de 1861 à 1880. Père de Marie Henri Charles René Davy de Chavigné (1855-1911) qui a occupé la même fonction de 1888 à 1911.

⁵³⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1875/04, p. 117.

⁵⁴⁰ Table des documents, chapitre III, document N° 17A Débat sur le projet de traité entre le département et la Société hippique de l'Ain, session du 20 août 1879.

⁵⁴¹ Cette situation débouche vraisemblablement sur une production destinée au marché local qui utilise la jumenterie indigène la plus étoffée avec des rouleurs locaux. Cette production rustique incertaine qui recherche le gros conserve des traits caractéristiques de la vieille souche bressane aux têtes volumineuses chargées de ganache. Voir table des figures, chapitre III, figure N° 5 Les chevaux de la ferme Saint-Marc, Balan, Ain.

chaque station un demi-sang étoffé. Le conseiller Chaley s'associe entièrement aux réclamations qui s'appliquent à l'arrondissement de Belley.

Les trois conseillers qui réclament des étalons de trait, ou pour le moins des demi-sangs corsés, se soucient peu de la politique hippique menée par la Société. Ils entendent que les subventions départementales puissent aussi servir à l'acquisition de quelques étalons de trait. Pochon fait savoir qu'il ne votera pas pour le renouvellement du traité « parce que jusqu'à ce jour, tous les étalons qui ont été achetés n'ont profité qu'à deux ou trois cantons »⁵⁴². En soulevant cette anomalie, c'est toute la spécificité de l'industrie chevaline dans l'Ain qui est remise en cause, puisqu'elle porte en germe la dissociation des financements départementaux et des subventions d'État, qui sont confondus dans une même structure mais qui s'opposent sur les intérêts à servir. Si les intervenants ne vont pas au bout de leur raisonnement, tous les éléments sont en place pour pousser plus loin dans cette voie. C'est à l'évidence le propos du conseiller Ducher qui remarque que « si le Conseil général veut avoir des chevaux de trait, l'expérience peut se faire et le Conseil général peut décider que chaque station comprendra un étalon de gros trait ». C'est en somme exactement ce que demandent les représentants des cantons de Meximieux et de Coligny. Saisissant l'opportunité, Pallière propose que l'on demande aux municipalités « quelle est l'espèce de cheval qui conviendrait le mieux à chaque pays. De cette façon, tous les intérêts seraient sauvegardés ». La réflexion s'arrête sur ce point car le président de séance affirme que la question du choix des étalons est réglée par une commission prévue par le nouveau traité. Il propose d'adopter le traité en modifiant l'article 2 supprimant l'obligation de recourir à des étalons anglo-normands.

Les débats au Conseil général permettent de saisir les résistances que suscite la Société et la perte de légitimité qui en résulte⁵⁴³. En revanche, c'est dans le compte-rendu des travaux de la Commission du renouvellement qu'on voit le système par lequel la Société hippique de l'Ain entend préserver sa vision de l'élevage⁵⁴⁴. Les conseillers généraux membres de la Commission n'en présentent qu'un reflet modeste et peu convaincant. Ainsi le conseiller Ducher rapporte que si la Société ne veut pas introduire des étalons de trait « c'est que dans les pays de plaine, les étalons donnent de mauvais produits et dépérissent au bout d'un certain temps ». Le conseiller Bouchet complète le propos en estimant « que la Société hippique ne demande pas mieux de satisfaire le Conseil général, mais il lui sera difficile d'acheter des chevaux de gros trait ayant du sang, à cause de l'insuffisance des ressources. Ces chevaux

⁵⁴² Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1879, session d'août 1879, rapport du préfet et annexes, procès-verbaux des délibérations, Débat sur le projet de traité entre le département et la société hippique de l'Ain pp. 60-68. Sur ce point voir carte N° 13 Localisation des juments de demi-sang susceptibles d'être affectées à la reproduction dans les cantons de l'Ain dépendant de la ceinture chevaline de Lyon, 1897.

⁵⁴³ Au cours des débats de la séance du 20 août 1879, il est implicitement reproché à la Société son origine bonapartiste et l'arrière-fond de la vie politique nationale explique sans doute les propos du député républicain Joseph Camille Chaley conseiller général de Belley : « Mais depuis que la République est devenue le gouvernement du pays, depuis que les corps électifs ont été modifiés, on a recherché plutôt un appui pécuniaire qu'un concours moral. La Société a rompu tout rapport direct avec les représentants du pays ; elle a fait de son œuvre une chose toute personnelle. C'est ainsi qu'au concours de Belley, on a pu voir le Maire de cette ville, le Sous-Préfet, le Député, tenus dans l'ignorance complète de ce concours, si bien que rien n'était préparé pour son organisation, et qu'aucune publicité n'ayant pu être faite, un nombre très restreint d'exposants se sont présentés.

Rapports et délibérations du département de l'Ain, 1881/8, page VII : « Le financement de la Société hippique du Rhône ne semble pas plus légitime comme en témoigne en 1881 une demande de subvention pour la Société d'agriculture : « Conformément aux termes du rapport, le Conseil adresse au Conseil général un vœu tendant à ce qu'il veuille bien doter la Société d'agriculture et des Comices réunis du département d'une subvention annuelle et suffisante à amener cette importante association au niveau de la Société hippique, sur laquelle elle a, comme le dit du reste M. le Sous-Préfet, une supériorité incontestable : celle d'intéresser tout le département ».

⁵⁴⁴ Table des textes, chapitre III, document N° 17B Négociation du renouvellement du traité entre le département de l'Ain et la Société hippique de l'Ain. 1879.

coûtent en effet jusqu'à 10 et 12 000 francs l'un ». Pochon fait valoir qu'on trouve de très beaux étalons de trait percherons ou boulonnais pour 1500 à 1800 francs.

L'argumentaire de la société tient en trois points : son premier objectif est de défendre la place du demi-sang anglo-normand et du pur-sang comme seuls reproducteurs autorisés. L'article 2 est au cœur de tous les affrontements. Il prévoyait dans son premier paragraphe que la Société hippique de l'Ain devait « consacrer l'intégralité du crédit annuel de dix-sept mille francs à l'achat d'étalons de la race anglo-normande et au besoin de pur-sang » tandis que la nouvelle mouture proposée introduit la possibilité d'interprétations ultérieures en confiant à la Société « l'introduction dans le département d'étalons de trait légers de race anglo-normande fortement membrés et près de terre ». Les représentants de la Société s'y opposent absolument en invoquant trois motifs : ils contestent d'abord la définition car « à proprement parler, l'étalon de trait léger de race anglo-normande n'existe pas », ils s'insurgent ensuite contre le bouleversement de toute l'œuvre entreprise depuis 1864. C'est en effet « par le sang seul que l'amélioration peut être sûrement et rapidement obtenue. On lui porterait un coup fatal en ne laissant pas à la Société la faculté d'introduire l'étalon de demi-sang le plus amélioré, et au besoin celui de pur-sang ». Enfin, le dernier motif, juridique celui-là, soutient que la Société ne peut « adopter le type de l'étalon de trait sans changer ses statuts qui le lui interdisent ».

Le second objectif est de proposer l'utilisation future d'étalons de demi-sang qui par leur constitution peuvent être rapprochés des chevaux de trait léger. La Société affirme en commission qu'elle est tout à fait favorable à une évolution dans ce sens :

« La Société s'applique à acheter autant que possible des étalons n'étant pas trop fins, fortement membrés et près de terre. Elle éprouve souvent des difficultés à trouver des sujets répondant à ses désirs, mais l'administration achète à peu de chose près tous les chevaux ayant les formes voulues ».

Son troisième objectif est de maintenir le versement des subventions départementales dans les caisses de la Société. L'argument qui le sous-tend est le suivant : c'est en promouvant le cheval de demi-sang que le département obtient les financements les plus importants car ils conjuguent les apports de la Société, de l'État et du département. Contester la place du demi-sang c'est mécaniquement diminuer les fonds parce qu'il « faudrait renoncer aux subventions données par l'administration supérieure, qui ne prime largement que les étalons améliorés de demi-sang et ceux de pur-sang ». L'argument est à double sens et Pochon n'exploite pas la faille : si la Société n'existait pas, l'État se verrait dans l'obligation de pourvoir en étalons le département de l'Ain. Aussi, le *statu quo* lui est profitable car le dépôt d'étalons de Cluny peut consacrer la majeure partie de ses chevaux au département de Saône-et-Loire. Les haras de l'État n'entretiennent qu'une station de 6 étalons à Chalamont. On comprend mieux les propos élogieux que le directeur du Haras de Cluny adresse en toutes circonstances à la Société.

En 1889, en prévision du renouvellement du traité qui la lie au département, la Société se donne un président, Dugas, membre du Conseil général. En août 1889, le Préfet de l'Ain propose de proroger d'un an le traité pour permettre à une commission, celle qui est prévue par l'article 3 du traité, de suggérer d'éventuelles modifications. Cette même commission reçoit le droit de formuler des recommandations sur la caractéristique des étalons achetés par la Société. Les tractations s'annoncent ardues. Le conseiller et député Pochon est en effet le premier des trois élus de cette commission qui se compose de trois conseillers généraux représentant le Département et de trois membres du Conseil supérieur de la Société. Elle se réunit à quatre reprises entre octobre 1889 et août de l'année suivante⁵⁴⁵.

⁵⁴⁵ Les deux autres conseillers généraux élus sont favorables aux vues de la Société. Si l'on excepte le Préfet, 5 de ses six membres sont acquis à ses vues.

Pochon demande qu'il y ait, à l'instar du département du Doubs ou de la Côte d'Or, une place faite aux étalons de trait et de trait léger : non seulement ces départements les priment, mais ils parviennent de surcroît à les faire primer par l'État. Pas plus en 1890 qu'en 1879, Joseph Pochon ne songe à l'amélioration de la race chevaline. Il souhaite seulement dynamiser l'économie chevaline et fournir à des cantons qui en sont privés des étalons de qualité sans que les producteurs soient obligés de recourir aux étalonniers privés. Il donne l'exemple du marché de Pont-de-Vaux où des poulains de 16 mois atteignent des prix de 300 à 500 francs « parce qu'ils sont de forte carrure, ce qui les fait acheter par les acheteurs du dehors, et cependant ce sont les produits des étalons appelés rouleurs et qui sont beaucoup plus forts que ceux fournis par l'État ou la Société »⁵⁴⁶. Il ne s'intéresse pas aux arguments d'O'Brien qui fait valoir que les primes ne sont pas là pour stimuler le commerce, mais pour améliorer la race, ni à ceux de ses deux collègues du Conseil général, qui s'interrogent sur l'élevage des chevaux de trait ou sur la nécessité de fournir des chevaux d'arme à l'État.

Le député de l'Ain ne s'oppose pas à l'emploi des étalons anglo-normands, à condition qu'une part des subventions départementales soit consacrée à l'achat d'étalons de trait. Dès lors la dissociation est consommée dans le sens d'une division fonctionnelle des tâches : le département n'a aucun intérêt particulier à lier ses subventions à celles de l'État puisqu'il ne recherche pas les mêmes résultats. Pochon tire les conséquences de ce conflit d'intérêts déjà entrevu une décennie plus tôt. La retranscription de la séance du 9 juillet 1890 est sans ambiguïté :

« Pochon déclare qu'au nom des intérêts dont il a la garde et sur la réclamation de beaucoup d'éleveurs, il insiste énergiquement pour la mise en pratique de son programme et il ne pense pas comme M. O'Brien, que ce soit porter un coup funeste à ces intérêts que d'entrer dans cette voie. Au surplus c'est un encouragement à donner à l'agriculture, et si l'État tient à avoir sous la main une forte réserve de chevaux d'arme, il n'a qu'à faire les sacrifices nécessaires pour obtenir ce résultat, mais le département a des intérêts distincts et ce sont ces intérêts-là que doivent protéger les finances du département »⁵⁴⁷.

Présenté en séance le 21 août 1890, le rapport de la Commission, favorable à la Société rejette à une courte majorité l'amendement Pochon et entérine le renouvellement du traité. Les arguments en faveur de la Société sont identiques à ceux déployés en 1879⁵⁴⁸. Toutefois, le Conseil supérieur de la Société a été supprimé et remplacé par un Comité directeur de 20 membres élus pour moitié par le Conseil général et par les membres de la Société hippique. C'est désormais près du tiers du Conseil général qui est directement au contact de la gestion de la Société.

2 – Le retour du « gros »

Dans les deux départements, les tensions se dénouent d'une manière différente. Dans l'Ain, l'affrontement s'achève par la suppression de la Société hippique et le rattachement du département au dépôt d'étalons d'Annecy. Dans l'Isère, la fronde contre le cheval de demi-sang est surmontée au prix d'une évolution sensible des choix de l'administration des Haras.

Dans l'Ain, le renouvellement du contrat liant la Société hippique au département lui donne un répit de cinq ans, mais dès 1893, de nouveaux adversaires, autrement coriaces, se profilent. Le Dr. Bollet qui est admis au Conseil directeur de la Société est un de ceux-là⁵⁴⁹.

⁵⁴⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre V, document N°2 La foire des poulains à Pont-de-Vaux.

⁵⁴⁷ Rapport et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1890, p.265.

⁵⁴⁸ Document N° 17C Renouvellement du traité entre la Société hippique de l'Ain et le département de l'Ain, 1890.

⁵⁴⁹ Arch. dép. Isère, 41 M 8, Procès-verbal de la séance de la Commission de la société hippique tenue à Bourg, le 8 février 1894. Esprit curieux et méthodique, Bollet entreprend une véritable enquête sur les transactions de la remonte de Mâcon dans les cantons chevalins de l'Ain et d'une manière plus générale sur l'activité de la Société hippique. Le compte-rendu de la séance fournit une illustration de cette recherche :

C'est un spécialiste des questions hippiques et un excellent vulgarisateur. Contrairement à Pochon, il a une vision d'ensemble de la question chevaline qui lui permet d'aller plus loin en proposant un véritable programme⁵⁵⁰. Le Conseil général a enfin un véritable spécialiste indépendant de la Société. Le 20 août 1895, au terme d'un rapport qui suscite des applaudissements au Conseil général, il demande la suppression du haras départemental⁵⁵¹. Il y a dans son argumentaire la reprise de positions antérieurement défendues par les adversaires de la Société et des propositions nouvelles. Quelques points forts peuvent être retenus :

Avec toutes les précautions d'usage, qui siéent au monde courtois du Conseil général, le Dr. Bollet remet en cause l'utilité même de la Société : En premier lieu, il réutilise un argument déjà exploité précédemment, celui de l'utilité toute relative de la remonte dans l'économie du département. La remonte n'achète en moyenne qu'une cinquantaine de chevaux par an alors que le département en produit plus de 2000 poulains soit 1/40^e de la production. La société en favorisant une production sans débouché n'est plus au service des intérêts du Département. En vertu de quel impératif les intérêts des éleveurs du département seraient-ils sacrifiés ? Il faut, dit-il, « ne pas exiger d'eux l'impossible et obliger tout un département à subir de grosses pertes pour élever 50 chevaux de cavalerie ; il faut rouvrir les débouchés qui nous ont été fermés, produire des poulains pratiques, d'une vente facile dès leur premier âge ». En second lieu, il affirme que le haras départemental n'a pas lieu d'être puisqu'il remplit une fonction qui incombe à l'État. Le département n'a pas vocation à suppléer l'État dans ce domaine. Pourquoi financer à la place de l'État des étalons qui sont « de même origine, de même race que les étalons de l'État et n'en diffèrent que par leurs moindres qualités » ?

Le conseiller Bollet demande la fin d'une exception qu'il estime sans fondement et appelle l'État à remplir ses obligations vis-à-vis du Département :

« La conclusion de cette opinion est que nous devons demander à l'État nos reproducteurs, à la condition expresse qu'il voudra bien nous fournir des animaux présentant dans leur ensemble les aptitudes propres à donner des produits d'un développement rapide et d'une vente avantageuse dès la première année, et dans le cas de refus formel de celui-ci, d'en revenir résolument à l'importation d'étalons de trait léger ».

Le recours à l'État est rendu possible parce que Donat Bollet se garde bien de contester le recours au demi-sang. Il n'est nul besoin de changer de reproducteur - précise-t-il - il faut simplement le choisir plus étoffé : « nous devons être impitoyables sur les qualités de force, sur la puissance de la membrure, dût-on sacrifier pendant longtemps encore de l'élégance et de la distinction pour nous en tenir à un modèle plus compact, plus près de terre ce que d'aucuns appelleront un cheval plus commun ». Depuis 1879, la Société affirme acheter des étalons de ce genre, mais la constance des critiques et la concentration des étalons dans les

« le Président rappelle que dans la réunion d'octobre dernier, M. Bollet a posé différentes questions qui ont amené la nomination d'une commission spéciale pour examiner lesdites questions, et qu'en outre il demandait au secrétaire une statistique bien établie sur l'ensemble de ce qui s'était fait jusqu'à ce jour. M. Cerisier, dans un zèle très louable, s'est livré à des recherches très minutieuses sur toutes les opérations de la Société hippique depuis l'année 1864. Dans trois grands tableaux, qui sont très instructifs, il a dressé la statistique des chevaux présentés dans tous les concours, de toutes les primes délivrées aux pouliches et poulinières, des appréciations du jury, etc... M. Bollet, très satisfait de la valeur et de l'intérêt de cette statistique s'associe aux éloges bien mérités que la Commission adresse à M. Cerisier, pour son grand travail ».

⁵⁵⁰ Le Dictionnaire des parlementaires français (1889-1940) commence ainsi la notice consacrée à Donat Auguste Alexandre « D'origine rurale, Donat Bollet eut toujours un goût très vif pour les questions hippiques, pour l'agriculture et pour l'élevage. Il avait, en ces matières, une compétence qui fut toujours indiscutée ».

⁵⁵¹ Voir table des textes, chapitre III, Document N°2 Discours du conseiller général Bollet contre le renouvellement du traité liant le département de l'Ain et la Société hippique de l'Ain, séance du 20 août 1895.

cantons peuplés de juments améliorées montre à l'évidence que l'assertion est très exagérée⁵⁵².

Enfin, le Dr. Bollet, qui est parfaitement informé de la situation de l'élevage dans les départements voisins, demande le rattachement de l'Ain au dépôt national d'étalons d'Annecy. Il regarde avec intérêt l'évolution de l'élevage chevalin dans les cantons bas-dauphinois de l'Isère qui dépendent d'Annecy. C'est à l'évidence sa source d'inspiration. Comme dans l'Ain, mais avec davantage d'intensité, la race locale a été confrontée aux conséquences désastreuses de l'utilisation de l'étalon anglo-normand. Face à de véritables frondes et à la concurrence des éleveurs privés, le haras d'Annecy a progressivement évolué vers l'emploi d'étalons sans élégance, mais fortement membrés, puis vers des étalons de demi-sang anglo-normands et demi-sang bretons fortement doublés. Mais les perspectives les plus intéressantes sont les chevaux de trait qui arrivent dans les effectifs du dépôt d'Annecy. Ce choix patiemment élaboré par le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy, de Chavigné, donne de premiers résultats. Il vient lui-même présenter devant la Commission hippique réunie à Bourg-en-Bresse le cheval qu'il entend promouvoir dans l'Ain :

« Il y aurait donc bien peu de choses changées, en dehors de la question des étalons ; M. O'Brien lui-même reconnaît dans sa brochure que vous avez tout à gagner à la substitution des étalons nationaux à ceux de la Société ; il veut seulement le maintien du cheval de demi-sang ; le Conseil général ne s'y oppose pas, mais demande que la production soit orientée non vers le cheval de luxe, mais vers un modèle plus pratique, vers le postier, vers le cheval d'artillerie, qui tire et qui trotte et qu'on peut à volonté atteler à une charrue ou à un canon. Avec ce modèle, qui ne peut être bon qu'en unissant rationnellement le gros au sang, il y a bien peu d'aléas à courir ; les poulains se vendent bien et sont recherchés pour le Midi ; à 4 ans, le postier est enlevé par l'agriculture, l'artillerie, le commerce ; s'il est réussi, le luxe le paie cher et, s'il est défectueux, il se vend encore facilement pour la petite culture et les transports de marchandises »⁵⁵³.

Dans son rapport de 1896 adressé au Préfet de l'Ain, de Chavigné revient avec insistance sur l'animal bon à tous les services qu'il dépeint avec plus de précision :

« Je ferai mon possible – écrit-il – pour diriger l'élevage vers la production du cheval utile. Sans perdre de vue les besoins de l'armée, je n'oublierai pas non plus ceux de l'agriculture et je chercherai à répandre un modèle près de terre musclé et *très membré*, apte à divers services, selon le pays qui l'aura produit ou tout au moins élevé »⁵⁵⁴. Il répond ainsi aux lignes de force que dégage l'enquête sur les juments poulinières ou susceptibles d'être affectées à la production demandée par le Conseil général de l'Ain et que font remonter des commissions cantonales de recensement : l'exigence d'un changement⁵⁵⁵.

⁵⁵² L.E.P. O'BRIEN, *Les Chevaux du département de l'Ain*, ouv. Cité, tome II, pp. 372-373. Au lendemain de l'alerte de 1879, déjà interpellée sur la nature de ses étalons, la Société semble avoir fait quelques efforts. Son président A. de la Servette soulève cette question dans son rapport annuel de 1880 : « Désireux de combler toute lacune, de donner satisfaction aux éleveurs et de répondre aux vœux exprimés par le Conseil général, la Société se propose de déléguer un de ses représentants aux ventes qui auront lieu vers le commencement d'octobre à Landernau, Morlaix et Saint-Pol-de-Léon. Cette partie de la Bretagne produit un genre de cheval, dit anglo-breton, d'excellente origine, très doublé et près de terre, réunissant les moyens, la force, l'énergie ; il est recherché, entre toutes les autres races, comme reproducteur de trait ». Les achats de 1881 comportent un pur-sang mais aussi six chevaux achetés dans le département du Finistère. Toutefois, dès l'année suivante, les achats reprennent exclusivement dans les départements normands, de l'Orne, du Calvados et de la Manche.

⁵⁵³ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique de l'Ain, séance du 20 février 1896.

⁵⁵⁴ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1896 / 08, Rapport du Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Ain, page 408.

⁵⁵⁵ Arch. dép. Ain, 7 M 136, Lettre du conseiller général Bourcelin, président de la commission de Belley, au Préfet de l'Ain, 21 décembre 1896 : « Presque partout ici l'élevage du cheval pourrait être tenté avec succès si les produits assuraient aux producteurs une rémunération meilleure. Avec l'étalon de demi-sang, qui l'on a si longtemps imposé, nous ne produisons qu'un fort mauvais cheval de guerre, refusé généralement par le service

La persuasion et la pédagogie dont fait preuve de Chavigné se diffusent lentement dans le département, mais dans les pays où le « gros » est parole d'évangile, les évolutions tardent à se concrétiser. Les étalons bretons qu'il place dans les zones les plus récalcitrantes ne semblent pas vraiment entraîner l'adhésion. D'ailleurs lui-même ne garde pas toujours un cap intangible. À la Commission hippique, il laisse passer sans les contester, comme lors de la séance du 23 août 1899, des vœux qui marquent - au moins en partie - un retour en arrière par rapport à la ligne officielle qu'il promeut dans le département⁵⁵⁶. Dans son dernier rapport au préfet de l'Ain, celui de 1909, il observe que « les éleveurs sont hypnotisés par le gros cheval, ils le veulent à tout prix, ils se figurent, à tort, qu'il suffit qu'un étalon soit volumineux pour que ses produits soient gros, des mères, ils n'en parlent jamais et cependant elles ont un pouvoir prépondérant dans la production »⁵⁵⁷.

Dans l'Isère, les comices agricoles par le truchement des conseils d'arrondissement, formulent inlassablement depuis les années 1880 les mêmes demandes, pour que les étalons proposés par les Haras soient plus étoffés. En fait, la revendication de fond ne concerne plus les étalons de demi-sang « fortement membrés et près de terre » selon l'expression d'usage, mais le cheval de trait. Il s'agit de renégocier la « géographie hippique » pour obtenir des

de la remonte, refusé par les cultivateurs qui ne pouvaient l'utiliser. On fait de moins en moins saillir de juments pour cette raison.

Il faut à notre pays un animal plus étoffé, moins mince, aux jambes plus musclées, un moteur de trait léger qui soit apte à tous nos travaux de culture, qui n'ait rien à craindre des pentes si raides de nos montagnes ; il nous faut en un mot des étalons susceptibles d'améliorer dans ce sens nos races locales si rustiques ».

⁵⁵⁶ Arch, dép. Ain 7 M 161, registre des comptes-rendus de la Commission hippique de l'Ain, séance du 23 août 1899 : « M. Pochon donne lecture du vœu suivant à M. le Ministre de l'Agriculture :

« Considérant que l'usage des étalons de trait est interdit dans l'Ain, ce qui se comprend pour l'arrondissement de Trévoux et une partie de celui de Bourg, attendu qu'on y pratique depuis un temps immémorial l'élevage du cheval obtenu par le croisement d'étalons de demi-sang d'origine anglo-normande ;

Considérant qu'il n'en est pas de même dans d'autres parties du département, en Bresse surtout, où l'on vend les produits à 6 mois au lieu de les élever sur place et de les garder jusqu'à 3 ou 4 ans ;

Considérant que les produits des étalons de demi-sang avec des juments bressanes se vendent un prix peu élevé, tandis que les poulains de trait sont recherchés et sont payés des prix rémunérateurs, qu'il y a par conséquent tout intérêt pour les éleveurs à développer cette production dans le pays, en assimilant cette région, au point de vue de la composition de l'effectif des stations de monte, à celles des départements du Jura, de la Côte d'Or, de la Savoie, de la Haute-Saône et de l'Isère, qui comprennent un étalon de trait dans chacune d'elles ;

Considérant qu'il y aurait, pour l'industrie chevaline d'une grande partie du département de l'Ain, plus d'avantages à faire naître qu'à élever ;

Pour ces motifs :

Il y aurait lieu de prier instamment M. le Ministre de l'Agriculture de vouloir bien donner satisfaction au vœu ci-dessus en plaçant, pour la campagne de 1900, un étalon de trait de taille moyenne et de robe foncée, dans certaines stations de Bresse où l'élevage du cheval de trait est possible, sans pour cela diminuer, en aucune façon, l'élevage du demi-sang, là où il est prospère ».

⁵⁵⁷ Rapport et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1909, p.500. De Chavigné ajoute : « Leur coffre n'a qu'une élasticité restreinte, il a forcément une limite qui ne peut être dépassée sans provoquer l'avortement ou la mort des juments. Avec des poulinières importantes on peut faire le gros poulain même avec le petit étalon, avec les petites quel que soit le père employé, le poulain naît avec un modèle réduit qu'on peut développer par la suite en augmentant la qualité et la quantité de la nourriture des animaux. Je suis loin de dire que le gros étalon est inutile pour grossir une race, mais il faut aussi tenir compte de deux éléments si importants que les éleveurs semblent ignorer : des mères et de la nourriture.

En outre, les conditions climatiques et locales ne permettent que des productions déterminées qu'il est possible de modifier dans certaines limites, mais tout ne peut se faire partout, il ne faut pas violenter la nature, il s'agit de savoir en tirer parti.

Dans l'Ain, le cheval de trait n'est pas possible, les pâturages ne poussent pas au gros, les animaux sont nourris trop parcimonieusement et presque partout les grosses juments font défaut ; par contre, il y a beaucoup de poulinières utiles avec des croisements intelligents et des soins on arrivera à faire le postier modèle que j'ai toujours recommandé, car c'est l'animal indispensable aux besoins de notre culture, tout en étant utilisable pour l'armée, il représente notre production maxima, qui seule peut devenir rémunératrice sans causer de déboires. Il ne faut donc pas chercher uniquement la bête de poids, il lui faut aussi pour qu'elle soit appropriée au service qu'on exige d'elle, unir la force à l'énergie que seul le sang peut donner ».

étalons de trait dans les stations de monte, malgré la loi de 1874. La question chevaline, c'est-à-dire l'ensemble des conflits d'intérêt et des problèmes liés à la gestion économique et administrative du cheptel équin, n'a pas le même impact dans les différents arrondissements du département. Elle concerne d'abord la ceinture chevaline, c'est-à-dire l'arrondissement de Vienne et de La Tour-du-Pin. À La Tour-du-Pin, la pression est moins forte parce que l'élevage est plus évolué et que les liens étroits qui unissent le député-maire de la Tour-du-Pin et Jules Méline, ministre de l'Agriculture ont laissé espérer des arrangements refusés ailleurs, notamment dans l'arrondissement de Vienne⁵⁵⁸. Au début des années 1890, dans le sud de l'arrondissement de Vienne, une campagne méthodique est menée afin d'imposer un certain nombre d'infléchissements à l'administration des haras, arc-boutée sur une lecture très rigide de la loi. Les acteurs de la fronde sont divers. Il y a d'une part le Comice agricole de Vienne, qui « a bien voulu se mettre en avant », le Conseil départemental d'agriculture, en appui, servant de caisse de résonance, et d'autre part, les producteurs de poulains ou les éleveurs.

Ce cartel disparate d'intérêts spécifiques pointe une même cible : l'administration des Haras. Deux objectifs de nature différente expliquent cette contestation. En premier lieu, les institutions agricoles recherchent à capter les subventions destinées à l'amélioration de la race chevaline. La subvention départementale, d'environ 12 000 francs par an, est supérieure aux subventions qu'obtient l'ensemble des comices isérois. Ces comices revendiquent depuis longtemps la possibilité de gérer eux-mêmes les primes départementales. Les comices reprennent à leur compte les propositions faites devant l'assemblée départementale, notamment par Peyrieux, à la fin des années 1870. Il est intéressant de noter que dans le sillage de Peyrieux, la polémique a poursuivi son chemin notamment dans la presse locale⁵⁵⁹. En second lieu, les producteurs de poulains et les éleveurs qui sont assez nombreux dans cette région riche en ressources fourragères, demandent que les Haras dotent les cantons de Vienne, de Roussillon et de Beaurepaire d'étalons de trait bien choisis et adaptés aux petites juments du pays. L'acceptation de cette demande autoriserait la présence d'étalons de trait approuvés. L'un des porte-paroles de la fronde, vétérinaire à Vienne, explique devant le Conseil départemental d'agriculture l'absurdité de la réglementation en vigueur : tandis que des stations de monte des haras sont peu actives, notamment celles de Septème et de Roussillon, l'étalonnage privé, sans subventions, pratique des prix qui freinent le développement d'une activité prometteuse.

L'offensive développée par le Comice agricole de Vienne est menée tambour battant entre le mois d'avril et le mois de septembre 1892. En un peu plus de cinq mois, elle parvient à faire plier l'administration des Haras. Cette charge combine une attaque en règle contre cette administration à la tribune du Conseil départemental, une diffusion dans la presse agricole, la production de libelles et résolutions adressés au Conseil général, et le boycott du concours départemental agricole et horticole qui a lieu début septembre 1892.

Les documents disponibles permettent de retracer dans les grandes lignes la manœuvre victorieuse de l'été 1892. La décision de sortir des limites de l'arrondissement de Vienne est prise à l'unanimité lors de l'assemblée générale du Comice agricole de Vienne qui a eu lieu au début de cette année. La revendication principale est l'introduction du cheval de trait dans les stations de monte de l'État. Elle est portée devant la tribune du Conseil départemental d'agriculture, structure qui fédère toutes les associations agricoles subventionnées du département, lors de sa séance du 2 avril 1892. La réunion de l'assemblée générale rassemble toutes les personnalités du monde agricole : le député Auguste Saint-Romme, est dans l'assistance tout comme de Chavigné, le directeur du dépôt national d'étalons d'Anney. Ce

⁵⁵⁸ Arch. mun. La Tour-du-Pin, 1/5 dans Iphoto sans cotation, lettre de Jules Méline, Ministre de l'Agriculture à Antonin Dubost député-maire de la Tour-du-Pin, 27 octobre 1884.

⁵⁵⁹ Table des textes, chapitre III, Document N°18 Le sang ou le gros, polémiques zootechniques dans la presse dauphinoise sur les étalons à utiliser dans le département de l'Isère, 1880.

dernier est surpris par l'attaque que mène le vétérinaire Revouy, porte-parole du Comice agricole de Vienne, puisqu'au cours du débat qui clôture son intervention, de Chavigné, pris de court, « fait remarquer qu'il n'a pas, comme M. Revouy, pu préparer un discours sur la question »⁵⁶⁰. L'argumentation développée par le vétérinaire de Vienne est classique : il reprend le thème de l'inutilité de stations de monte qui périssent dans certains secteurs du département, l'administration des Haras y maintenant des chevaux qui ne « répondent pas aux besoins de notre agriculture ». Il faut éviter de « produire ces chevaux ratés, ces non-valeurs qui, de foires en foires, vont enfin échouer à vil prix à la voiture numérotée du fiacre ou à celle du marchand ambulant ». Le dépérissement des stations de monte de Septème et de Roussillon est d'autant plus scandaleux qu'il existe une véritable demande de chevaux de trait dans cette partie de l'arrondissement de Vienne.

À travers ses interventions et ses articles, Revouy exploite un nouvel argument en prenant l'exemple de la Nièvre qui développe un imposant cheval de trait, le nivernais, la « bête noire », véritable succès, malgré son « excommunication » par les Haras⁵⁶¹ :

« Imitons la Nièvre qui a su se passer de la tutelle de l'Administration des haras. Ce département fait aujourd'hui de superbes chevaux de trait qui bientôt rivaliseront avec le percheron, et que les éleveurs du Nouveau-Monde savent déjà très bien apprécier. La création de cette nouvelle race de trait enrichit ce département »⁵⁶².

Belle réussite, en effet, mais l'exemple est fort mal choisi car les conditions biogéographiques qui permettent le succès de la Nièvre ne sont pas réunies en Isère, et si les cantons de Vienne, Beaurepaire et Roussillon possèdent quelques belles prairies, cela ne peut suffire à lancer une nouvelle race, rien de moins. L'exemple est d'autant plus mal choisi que le vétérinaire de Vienne joue simultanément sur l'absence de ces conditions pour condamner la présence du demi-sang : « l'anglo-normand « n'a que faire dans notre région, qui n'a rien de commun avec les plantureuses plaines de la Normandie ». Le département n'aurait pas les herbages de Normandie, mais il aurait ceux de la Nièvre. Cette contradiction servira de socle au compromis proposé ultérieurement par de Chavigné. Quoi qu'il en soit, le porte-parole du Comice agricole de Vienne, à qui le député Saint-Romme apporte un soutien public, demande la solidarité des organisations qui siègent au Conseil départemental.

La seconde étape commence le mois suivant par la publication dans le *Sud-Est* du compte-rendu détaillé de la séance du 2 avril. Le courrier des lecteurs qu'il suscite, largement acquis aux thèmes défendus par le Comice de Vienne, engage Revouy à poursuivre son offensive contre les Haras et à réclamer une part des subventions qui lui sont si largement octroyées. Cette seconde phase culmine le 10 août 1892 par une lettre ouverte adressée par le Comice agricole au Conseil général⁵⁶³. Cette lettre, assez largement diffusée, a eu à l'évidence un certain retentissement. On la retrouve en particulier reproduite en annexe dans un ouvrage d'Edmond Lavalard, spécialiste reconnu des questions hippiques, *Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transport*. Le libelle énumère les griefs portés depuis longtemps par le Comice agricole de Vienne et demande l'obtention d'une partie de la subvention jusqu'alors accordée à l'Administration des Haras.

Enfin, en septembre 1892, point d'orgue de l'offensive, le concours départemental, agricole et horticole qui se déroule du 1^{er} au 6 septembre, est boycotté par les éleveurs de l'arrondissement de Vienne. Le concours de la race chevaline ne regroupe qu'une

⁵⁶⁰ Document N°19 Manifeste du Comice agricole de Vienne en faveur du cheval de trait devant le Conseil départemental d'agriculture, séance du 2 avril 1892.

⁵⁶¹ Bernadette LIZET, *La Bête noire : à la recherche du cheval parfait*, Maison des sciences de l'Homme, Paris 1989, XI-341, p.190.

⁵⁶² Document N°20 La question chevaline dans l'Isère, d'après le vétérinaire Revouy porte-parole du Comice agricole de Vienne, juillet 1892.

⁵⁶³ Document N° 21 Lettre du Comice agricole de Vienne-Roussillon au Conseil général de l'Isère condamnant l'emploi des étalons anglo-normands proposés par le dépôt d'étalons d'Annecy, 10 août 1892.

cinquantaine d'animaux. La ceinture chevaline montre par là sa résolution : aucun éleveur de l'arrondissement de Vienne n'est présent, il est possible d'évaluer par là la pression exercée car ces réunions sont toujours de belles opportunités pour vendre des animaux. Cette pression s'émousse en sortant de l'arrondissement, mais l'autre poumon chevalin du département, l'arrondissement de La Tour-du-Pin, reste extrêmement discret avec la présence de seulement 9 éleveurs originaires de 4 communes⁵⁶⁴. Profitant de l'aubaine, les éleveurs des arrondissements de Saint-Marcellin et de Grenoble sont surreprésentés, mais cela ne change rien au résultat : l'épreuve de force a gâché l'exposition chevaline et la circonstance est d'autant plus fâcheuse, donc d'autant plus intéressante pour les contestataires, que le Ministre de l'agriculture honore le concours de sa présence. On imagine ce que le député Saint-Romme a pu discrètement lui suggérer. La presse locale reste d'une absolue discrétion. Le quotidien *L'Avenir de l'Isère* note toutefois que la généralité des agriculteurs souhaite une modification dans la constitution des stations de monte⁵⁶⁵.

Dans les deux départements de l'Ain et de l'Isère, les crises sont surmontées grâce à la capacité de négociation et à la souplesse dont fait preuve Henri de Chavigné, le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy⁵⁶⁶. Le portrait qu'en brosse, trois ans de suite, l'Inspecteur général Portalès entre 1890 et 1892, est largement confirmé par l'évolution ultérieure de sa carrière. Les documents disponibles permettent de cerner le personnage à travers le regard des autres et à travers sa propre vision de l'élevage dans la circonscription du Dépôt d'étalon d'Annecy : il produit chaque année un rapport assez circonstancié au Préfet de l'Isère.

Le directeur du Dépôt d'Annecy, Marie Henri Charles René Davy de Chavigné est né le 16 janvier 1855 à Saint-Saulge (Nièvre) dans une famille originaire d'Étrepuy (Marne) où le cheval tient une grande importance⁵⁶⁷. Sorti en 1876 de l'École du Pin, Henri de Chavigné a déjà exercé quelques années comme sous-directeur du Dépôt de Cluny, dont l'expansion suit celle du demi-sang de Charolles. Sa nomination en 1888 à la tête du Dépôt d'Annecy, est sans doute une promotion, mais la place ne suscite guère de convoitises. Son père en a été le directeur pendant plus de 20 ans entre 1861 et 1881⁵⁶⁸. La circonscription n'abrite aucune race prestigieuse et les départements alpins qui la constituent sont plutôt tournés vers la valorisation d'un autre solipède, le mulet, dont l'industrie florissante ne demande presque rien à personne. Seule l'Isère aligne une cavalerie relativement importante. Du point de vue hippique, à l'exception de la Tour-du-Pin et de Beaurepaire, où il existe de véritables zones d'élevage, le département fait triste figure. Des rapports d'inspection permettent de suivre les premiers pas du jeune directeur (il est âgé de 33 ans) dans son nouveau poste. Ils soulignent ses qualités de gestionnaire, mais regrettent qu'il ne soit pas vraiment un « homme de cheval ». Dans son rapport de 1891 l'Inspecteur général Portalès relativise la portée du propos : « cette lacune passe inaperçue dans cette circonscription peu avancée comme élevage⁵⁶⁹ ».

⁵⁶⁴ Voir tableau N° 4 Exposition chevaline au concours départemental, agricole et horticole de Grenoble, septembre 1892.

⁵⁶⁵ *L'Avenir de l'Isère*, 8 septembre 1892 : « Notre exposition chevaline, elle aussi n'est pas sans quelque valeur. L'élevage du cheval se présente dans des conditions qui ne peuvent être identiques, dans nos différents territoires. Si bien, en quelque partie du département, le demi-sang a donné des résultats satisfaisants ; dans la généralité, les agriculteurs désirent-ils voir l'administration des haras modifier la composition de ses stations, de façon à accroître la production du cheval de trait léger ou d'artillerie, mieux approprié aux besoins locaux et d'un écoulement plus facile ».

⁵⁶⁶ Table des figures et des illustrations, chapitre III, illustration N° 6 Henri de Chavigné (1855-1911), directeur du Dépôt national d'étalon d'Annecy puis inspecteur général des Haras.

⁵⁶⁷ Théophile de LAMATHIERE, *Panthéon de la Légion d'honneur*, vol. 20, Édit. E. Dentu, Paris, 1875 –1911, Tome 20, 1907, 506 pages, p.115-116.

⁵⁶⁸ Voir base Leonor Légion d'honneur.

⁵⁶⁹ Arch. nat. F 10 / 1753, voir les rapport d'inspection générale du Dépôt national d'étalons d'Annecy réalisés en 1890, 1891 et 1892 par M. Portalès, Inspecteur général du 2^e arrondissement des Haras.

Si l'équitation n'est pas son fort, de Chavigné a d'autres qualités qui le rendent indispensable à son poste, comme la souplesse, que relève M. de Portalès⁵⁷⁰. C'est de surcroît « un homme de beaucoup de tact ». En 1891, il ajoute : « sait éviter les difficultés ». Le rapport de 1892, l'année de l'orage, cerne le personnage en quelques mots : « Monsieur de Chavigné (...) est un fonctionnaire instruit ayant de l'acqui, du tact, et qui sait s'attirer la sympathie des éleveurs, et des hommes politiques de la circonscription ». En avril 1892, au Conseil départemental d'agriculture, il laisse passer la tempête et donne des gages de bonne volonté⁵⁷¹. Il met en avant l'entrée en service de demi-sangs anglo-bretons qui ont obtenu du succès⁵⁷². Le compte-rendu de la réunion note : « Il s'efforcera de donner ces indications à son administration, pour ce qui est des parties du département où le cheval fin ne pourra être produit (marques d'assentiment) ». Cette première concession lui vaut les encouragements du conseiller général Durand-Savoyat :

« M. de Chavigné s'est parfaitement rendu compte de la situation. Il a droit à nos éloges. Ce n'est pas de sa faute s'il n'a pu entièrement donner satisfaction aux réclamations des éleveurs dauphinois ».

L'année suivante il obtient les premiers chevaux de trait ...et le poireau ! Par décret en date du 19 juillet 1893 il est fait chevalier du Mérite agricole. En poste plus de 23 ans de 1888 à 1911, il a très vite compris qu'il fallait savoir faire des concessions pour conserver l'essentiel. Officier du Mérite agricole, chevalier de la Légion d'honneur en 1904, il sait manœuvrer dans l'univers cantonal où il passe le plus clair de son temps. Est-ce vraiment un hasard s'il reçoit les insignes de chevalier de la Légion d'honneur des mains du docteur Bollet, le 17 juin 1904 ?⁵⁷³ Le chemin parcouru peut se mesurer en comparant les effectifs du Dépôt entre 1888, année où il devient directeur, et 1898. En un peu plus de dix ans, la physionomie du dépôt a changé. Il ne conserve plus qu'un pur-sang et les demi-sangs, s'ils restent majoritaires, se sont étoffés. Les effectifs comptent 14 étalons de trait et 3 bretons.⁵⁷⁴ Au lendemain des incidents du 2 avril 1892, dans un long droit de réponse que lui accorde le *Sud-Est*, de Chavigné présente son analyse de la situation de la production et de l'élevage du

⁵⁷¹ Table des textes, chapitre III, document N° 22 Réponse de M. de Chavigné, Directeur du Dépôts d'étalons d'Anncy au compte-rendu de la réunion du Conseil départemental d'agriculture le 2 avril 1892.

⁵⁷² Dix ans plus tôt lors de son introduction dans le Jura, et là aussi par opposition à l'anglo-normand, un rapport au préfet en donne une description qui permet de comprendre l'engouement que suscite ce type d'étalon, *Rapports et procès-verbaux des délibérations, Conseil général du Jura*, 1881, séance du 27 avril 1881, pp. 47-48 : « En Angleterre, il existe une race de chevaux qu'on nomme en France Trotteur de Norfolk, qui provient du pur-sang avec diverses variétés de carrossiers, de chasse ou de trait. Cet étalon, qui a les formes rustiques sans manquer d'élégance, et possède beaucoup d'énergie, croisé avec des juments bretonnes, a laissé un type énergique qu'on appelle Norfolk-breton. C'est cet étalon que M. Gobin recommande (...). Il souhaite que les membres du Conseil général et les membres de la Commission hippique soient convaincus comme lui que, pour arriver au relèvement de la race dans le Jura, il faut se servir des étalons du Norfolk-breton ».

⁵⁷³ Arch. nat. Site de Fontainebleau, Légion d'honneur, 19800035/126/15961, Marie Henri Charles René Davy de Chavigné ; voir aussi Arch. Dép. Ain, 7 M 161, registre des délibérations de la Commission hippique de l'Ain, séance du 12 avril 1904. Le sénateur Pochon n'est pas en reste, il confirme en présence du Dr Bollet, également membre de la Commission hippique, la qualité du réseau social que le Directeur du dépôt d'Anncy a su tisser dans sa circonscription : « M. le sénateur Pochon, président du Conseil général adresse des félicitations à M. de Chavigné directeur du dépôt d'étalons d'Anncy, nommé dernièrement chevalier de la Légion d'honneur. Par ses connaissances approfondies, M. de Chavigné a rendu d'éminents services à l'industrie chevaline dans le département de l'Ain depuis le rattachement du département au haras d'Anncy ».

⁵⁷⁴ Arch. nat. F 10 / 1753, Rapport d'inspection générale du Dépôt national d'Anncy réalisé en 1888 par M. Plazen, inspecteur général du 2^e arrondissement des Haras ; table des textes document N°23 Composition des stations de monte du Dépôt d'étalons d'Anncy dans le département de l'Isère en 1898 ; on peut noter un accroissement assez rapide des étalons de trait d'après les rapports que M. de Chavigné présente sur la situation de la monte dans le département de l'Isère : 3 percherons et 5 bretons en 1894, 4 percherons et 6 bretons en 1895.

cheval dans le département de l'Isère. Il trace des perspectives assez lucides qui mènent au trait léger, un cheval que le département peut parfaitement produire :

« Que demandez-vous ? Le cheval agricole. Mais, sans violer la loi de 1874, on peut vous donner satisfaction, car vous pourrez avantageusement produire ce qu'on appelle le cheval d'artillerie, que sa conformation assez volumineuse permet d'employer aux travaux de la campagne, qui, par son sang et ses allures, peut être utilisé pour l'armée, celui qui est bon à tous services, qui vous procurera des bénéfiques rémunérateurs et rarement des déboires.

Ce qu'il faut, c'est le cheval de 1m 54 à 1m 58, ayant du gros, des membres solides et pouvant trotter au besoin. Ce modèle, vous pouvez le faire en conservant vos pouliches améliorées, en choisissant mieux vos nouvelles juments, en ayant de la méthode, de la suite dans vos procédés de production »⁵⁷⁵.

En avril 1905, les partisans d'une place accrue des chevaux de trait dans les effectifs du Dépôt d'Anancy lancent une nouvelle offensive devant le Conseil départemental d'agriculture, encouragés en sous-main par le député Simon Plissonnier depuis son fief de Primarette (Isère). La déclaration du Dr Larrivée, porte-parole de la nouvelle fronde, est lue devant une assistance clairsemée ce qui montre que l'unanimité n'existe plus⁵⁷⁶. De fait, la description qu'il donne du cheval qu'il faudrait produire dans le département correspond à celle du Directeur du Dépôt d'Anancy : il souhaite que l'on reconstitue la race en introduisant des étalons de 1,56 m. à 1,60 m., de poids moyen, de 550 à 600 kg et rappelant par leur conformation générale le cheval de pays. Il ne s'agit pas seulement d'un vœu puisqu'en 1903, s'il reste encore 86 demi-sang, le nombre des étalons de trait à plus que doublé depuis 1892 avec 34 existences⁵⁷⁷.

Ce cheval parfait que pourrait acheter la remonte, ce trait léger à la recherche duquel trotte le département depuis si longtemps, est enfin obtenu dans le ressort du concours hippique de La Verpillière. Au début du XX^e siècle, les trois cantons de La Verpillière, d'Heyrieux et de Saint-Jean-de-Bournay produisent un trait léger qui a du gros et des allures. Cette variété locale de cheval, cette « race de La Verpillière », est le résultat d'une approche zootechnique menée avec détermination par le directeur du dépôt national d'étalons d'Anancy et le conseiller général du canton de La Verpillière et maire de la commune éponyme, le Dr. Marcel Ogier.

C'est au début des années 1890, au plus fort de la mobilisation contre les demi-sang des Haras, que s'esquisse la collaboration entre les deux hommes. Leur conviction partagée est qu'il est possible d'associer l'influx du demi-sang et la rusticité de la jument vulpilienne. Le premier fournit des étalons les plus proches du modèle des juments du pays, en veillant personnellement à la qualité des reproducteurs ; le second entreprend de diffuser la culture zootechnique qui manque aux agriculteurs de la région. Notable du pays, dont l'autorité est écoutée, il est capable de relayer le message. Selon Pierre Barral, il possédait « dans toute la région depuis Heyrieux jusqu'à Bourgoin-Jallieu et depuis Pont-de-Chérucy jusqu'à Tramolé et Charantonay, une situation considérable et prépondérante comme médecin »⁵⁷⁸.

L'activité inlassable du Dr Ogier peut être retracée à travers les rapports que ce dernier rédige au Conseil général pour le compte de la commission des finances, par les rapports annuels du directeur du dépôt d'étalons d'Anancy et par les comptes-rendus du jury des concours de La Verpillière. Un objectif essentiel sous-tend toute la politique zootechnique mise en œuvre par les deux hommes : il s'agit d'étendre l'élevage du cheval dans l'arrondissement de Vienne à l'instar de celui qui se pratique dans de nombreuses communes

⁵⁷⁵ Table des textes, chapitre III, document N°22 Réponse de M. de Chavigné, Directeur du Dépôt d'étalons d'Anancy au compte-rendu de la réunion du Conseil départemental d'agriculture le 2 avril 1892.

⁵⁷⁶ Table des textes, chapitre III, document N° 24, L'élevage du cheval de trait dans le Dauphiné d'après le Dr Larrivée, 1905.

⁵⁷⁷ *La Semaine vétérinaire*, 29 novembre 1903, N° 48.

⁵⁷⁸ Pierre BARRAL, ouvrage cité, page 519.

de l'arrondissement de la Tour-du-Pin, non pas en marge des haras, mais de conserve avec les étalons tant décriés de l'administration. Ogier sillonne les communes susceptibles d'alimenter le concours en expliquant que sans renoncer complètement au gros il y a davantage à gagner en lui insufflant des allures : en somme produire un cheval de trait léger ne dépassant guère 600 Kg, utile à l'agriculture et à l'industrie tout en étant capable de trotter. Cet artilleur dont les débouchés ne sont pas près de se tarir, peut être produit grâce aux étalons du dépôt d'Annecy, Alors que le Dr Larrivée entrevoit cette création par l'étalonnage privé, les deux créateurs de la race de La Verpillière parient sur les étalons des Haras, à condition qu'ils soient bien choisis et adaptés aux juments auxquelles ils sont destinés. Henri de Chavigné qui tient là le seul homme d'envergure capable de donner un tour concret à ses théories zootechniques n'est pas avare de compliments. Rendant compte des progrès du concours dans son rapport de 1902 il écrit : « Le mérite de cette transformation revient uniquement à l'honorable conseiller général de ce canton que je crois de mon devoir de remercier ici, car il a rendu à la région qu'il représente un service signalé ». D'autres marques d'estime jalonnent les rapports du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy⁵⁷⁹.

Il mène un travail de fond, de ferme en ferme, un véritable travail de proximité et d'incitation auprès des agriculteurs qui lui semblent réunir les conditions essentielles : les moyens de conserver une pouliche améliorée et une pièce de terre pour éviter l'élevage à l'écurie. C'est sur ce socle minime qu'il organise un premier réseau d'éleveurs de chevaux. La démarche ne manque pas de rationalité. En 1903, alors que le concours est entré dans la force de l'âge, Ogier explicite dans un rapport au Conseil général de l'Isère le sens de son engagement :

« Les agriculteurs sont enfin persuadés de ce dont nous voulons les convaincre depuis tant d'années : c'est que les cours du prix des chevaux restent à peu près invariable et qu'en cherchant dans cette branche de notre agriculture une rémunération de leurs peines, ils sont à l'abri des déceptions que ne cesse de leur donner la mévente des vins et des céréales. Aussi voyons-nous se créer dans l'Isère un groupe imposant de vrais éleveurs »⁵⁸⁰.

Cet élevage chevalin issu des étalons de l'État n'est que la réplique officialisée d'une économie fort ancienne qui fonctionnait sans le recours aux pouvoirs publics. En somme, avec des reproducteurs morphologiquement plus proches du fond de race dauphinois, des méthodes qui n'ont rien à envier à l'étalonnage privé, les autorités constituées, Conseil général et Haras, croyant défricher une voie nouvelle, mettent leurs pas dans les fondamentaux de l'économie chevaline traditionnelle. Dans cette perspective, la question du débouché et la rentabilité des productions restent des impératifs essentiels. À cet égard, trois points méritent d'être relevés :

En premier lieu, le choix d'un cheval utile. Les chevaux ne sont plus produits pour la remonte. L'arrière-fond encombrant de la loi Bocher est évacué. Les chevaux produits doivent pouvoir être écoulés sur le marché local et régional. En 1904, devant le Conseil général de l'Isère, le docteur Ogier explicite le choix qui vise la production d'un cheval de trait honnête : « Les éleveurs, désabusés par la concurrence mécanique et le petit nombre des achats de la

⁵⁷⁹ Arch. dép. Isère, 140 M 38, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1908-1909 : Les conseils éclairés et le dévouement à la cause hippique d'une personne habitant le pays ont porté leurs fruits et c'est en grande partie à elle que l'on doit la transformation et le succès de l'élevage dans cette région » ; ibidem, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909-1910 « Il y a là un centre de production appelé à rendre de grands services. Elle est l'œuvre du docteur Ogier, Conseiller général de ce canton que la mort vient de nous enlever d'une manière prématurée, son nom restera dans l'histoire du cheval de l'Isère, il demeurera populaire parmi les éleveurs qui conserveront toujours la reconnaissance envers l'homme de bien qui leur a enseigné une industrie nouvelle dont ils commencent à tirer d'honnêtes bénéfices ».

⁵⁸⁰ Arch. dép. Isère, 140 M 34, Rapport de la Commission des finances par le conseiller général Ogier, séance du 20 août 1902 ; on retrouve dès 1895 son engagement en faveur du bienfaits de l'élevage des chevaux, notamment lors des discussions sur le rapport de la commission des finances présenté à la session du 23 août 1895, voir arch ; dép. Isère, PER 56/79, *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1893, page 1154.

remonte, qui trouve dans des départements voisins des animaux meilleurs que les nôtres, sont résolus à faire du cheval de trait ». Et d'ajouter : « On ne peut que les encourager, non pas qu'il faille espérer faire du gros cheval dans un département où les bons fourrages sont rares ; mais si on ne peut réaliser le type du mastodonte du Limousin ou de certaines contrées du Nivernais, il est possible d'obtenir des produits utiles à la terre comme à l'industrie »⁵⁸¹. C'est ce cheval qu'André Letestu, successeur de de Chavigné au dépôt d'Annecy, qualifie en 1912 de « bon cheval de culture susceptible de faire en cas de mobilisation un "réserviste" d'artillerie »⁵⁸². Tout est dans la nuance.

En second lieu, la production locale est de qualité. Le pays assez calcaire se prête à la production de chevaux plus étoffés que le standard moyen dauphinois⁵⁸³. En 1904, de Chavigné signale pour la première fois, la spécificité des animaux présentés au concours de La Verpillière : « Le pays - écrit-il - est en réel progrès, on y a créé en quelque sorte une race spéciale qui est appelée à rendre des services car elle a de l'importance et assez de membres »⁵⁸⁴. Le propos est précisé la même année par Marcel Ogier au Conseil général devant la commission du budget : « À La Verpillière, on remarque une espèce spéciale à cette région ayant de la taille, du gros et souvent de l'allure »⁵⁸⁵. Les jurys de concours soulignent que le pays « se prête à la production d'animaux importants » et de fait les procès-verbaux de distributions de primes tant pour les pouliches que pour les poulinières reprennent les deux caractéristiques de la production locale, le développement et la vivacité. Le rapport du concours des pouliches de 1910 relève que parmi les animaux présentés « on trouve maintenant du modèle, du muscle, plus d'os, de meilleurs pieds et des mouvements étendus et énergiques »⁵⁸⁶. La taille n'est pas en reste : les 38 pouliches de 3 ans présentées entre 1909 et 1911 au concours de La Verpillière atteignent 1,568 m. tandis que la centaine de juments poulinières présentée au même concours, pour la même période mesure en moyenne 1m 62,5 au garrot soit plus de 6 cm que la moyenne des juments présentées aux concours de l'Isère entre 1899 et 1906. Cette différence assez considérable souligne la spécificité de la production obtenue dans le ressort du concours de La Verpillière, et quoique le manque d'homogénéité des juments locales soit rappelé d'un rapport à l'autre, il est sans doute légitime de parler d'une race locale.

En dernier lieu, on peut noter que les primes distribuées par le département et par le ministère de l'agriculture, constituent un puissant aiguillon qui stimule l'élevage : au concours de 1899, 13 poulinières sur 22 présentées sont primées soit 59 % des effectifs, en 1905 18 sur 23, près de 80% des poulinières présentés. Il suffit pratiquement de se présenter au concours pour obtenir une prime qui, selon le mérite de la poulinière suivie, s'échelonne entre 50 et 250 francs. En associant primes d'État et primes départementales, un éleveur peut gagner jusqu'à 300 francs de primes par pouliche ou poulinière présentée. L'opération d'encouragement n'a rien de symbolique car les éleveurs distingués sont certains de mieux vendre leur production tandis que les récompenses permettent de couvrir en partie les frais de conservation des pouliches les plus prometteuses jusqu'à ce qu'elles soient primées à leur tour. La rationalité économique recherchée par le docteur Ogier consiste à inscrire l'élevage dans la durée en pariant sur la qualité des productions, principal vecteur d'une hausse des

⁵⁸¹ Arch. dép. Isère, 140 M 36, Rapport de la commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, 23 août 1906, voir table des textes, chapitre III, document N° 25.

⁵⁸² Arch. dép. Isère, 140 M 40, Rapport de M. le Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1912-1913.

⁵⁸³ Arch. dép. Isère, 140 M 39, procès-verbal de la distribution des primes au concours de pouliches de La Verpillière, 24 août 1911.

⁵⁸⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 35 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

⁵⁸⁵ Arch. dép. Isère, 140 M 35, Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1904. Voir texte *in extenso* dans la table des textes, document N° 26.

⁵⁸⁶ Arch. dép. Isère, 140 M 38.

cours. De ce point de vue, les cantons de la circonscription du concours de La Verpillière ont obtenu ce qu'une bonne partie des éleveurs du Bas-Dauphiné ont réclamé à cor et à cris pendant de nombreuses années : des étalons adaptés aux juments du pays et de puissantes incitations. Entre 1901 et 1911, le nombre et le montant des primes n'a cessé d'augmenter :

Montant des primes	Concours de 1901	Concours de 1905	Concours de 1911
300			1
250		1	
200	3	2	2
150	2	2	3
100	7	6	9
75			2
50	4	9	4
Total	1800 francs	2000 francs	2400 francs

Source : arch. dép. Isère, 140 M 34, 36, 39.

Si le concours privilégie un certain nombre de grands éleveurs, comme Jules Vacher d'Heyrieux qui a les moyens d'importer de belles juments directement de Normandie, et une demi-douzaine d'éleveurs des environs, on constate néanmoins que le nombre de ceux qui profitent de la distribution des primes n'est pas négligeable. Par ailleurs, l'on ne saurait méconnaître le rôle pédagogique de ces réunions annuelles où les exposants peuvent voir et comparer leurs productions à celles des autres éleveurs. Ils découvrent ainsi l'importance de la présentation de leurs élèves et l'effet déplorable des ferrures laissées à l'abandon dont les conséquences sont si néfastes pour les aplombs des animaux présentés.

L'augmentation des encouragements distribués est prélevée sur les primes des concours où la médiocrité des pouliches ou juments présentées ne permet pas de distribuer toutes les primes.

Quel est le volume de production de cette aire ? En 1910, ans son dernier rapport avant d'être nommé inspecteur général des Haras, de Chavigné donne quelques informations intéressantes sur l'importance numérique des poulinières qui forment la base de la production chevaline dans le ressort du concours :

« La Verpillière est actuellement le premier concours du département, soit comme nombre, soit comme qualité, et la clientèle de juments alimente largement la station de Saint-Quentin qui a un effectif de six étalons nationaux. Je ne dirai pas que tout est parfait dans cet élevage, il reste beaucoup à faire, mais le progrès réalisé est inespéré, où il n'y avait rien, on fait quelque chose, les jeunes mères deviennent plus nombreuses, les bêtes sont mieux soignées, mieux nourries, leur conformation se régularise, il y a là un centre de production appelé à rendre de grands services ».

La station de Saint-Quentin-Fallavier est ainsi devenue la première du département dépassant celle de Meyzieu. Si l'on ajoute la station de monte de Saint-Jean-de-Bournay dotée de 3 étalons, les trois cantons de La Verpillière, Heyrieux et Saint-Jean-de-Bournay disposent de 9 reproducteurs des haras. En attribuant une moyenne de 50 sauts par étalon soit 450 saillies, la production, en année normale, est d'environ 225 poulains. Si l'on rajoute à ce total les 5 étalons autorisés recensés dans les trois cantons de la circonscription du concours et dont le nombre de saillies n'est pas limité réglementairement, le total des naissances se situe autour de 400 poulains par an. On peut imaginer sans peine que la localisation de la zone de production, située à peine à 30 km de Lyon, dans une zone particulièrement propice aux échanges a pu stimuler une production, dont les débouchés convenaient aussi bien à l'espace rural qu'aux zones suburbaines, où les liaisons avec Lyon imposent le recours aux chevaux. Le concours, malgré le décès de ses deux plus ardents promoteurs, reste l'un des plus importants du département. En 1937, le concours de La Verpillière est avec celui de La Tour-

du-Pin, le seul rescapé des concours hippiques de l'Isère et continue à présenter « des animaux méritants »⁵⁸⁷.

3 – Entre régénération et forces d'inertie : quel partage ?

L'extérieur des chevaux dombistes bressans et dauphinois a été sommairement fixé à travers les écrits des commentateurs et professionnels qui ont eu à en donner le signalement et à émettre des jugements. L'existence de ces races de la ceinture chevaline de Lyon est admise. Au-delà de la diversité des formes extérieures, du caractère, des aptitudes et finalement de la valeur commerciale de ces chevaux, deux points qui traversent toute la production des études relatives à ces races, et aux innombrables rapports qui les accompagnent doivent être remis en perspective : le premier a trait à l'ancienneté de ces races et le second à l'efficacité de l'œuvre de régénération impulsée par l'État et par les départements.

A – L'ancienneté des races de l'Ain et de l'Isère

Presque tous les commentateurs reconnaissent l'ancienneté et la bonté de ces races. C'est souvent le point de départ des descriptions que rédigent professeurs des écoles vétérinaires, érudits locaux, propriétaires fonciers qui se piquent de zootechnie, responsables de sociétés d'agriculture, membres des commissions hippiques, vétérinaires départementaux ou directeurs des dépôts d'étalons. Cette longue liste n'est pas exhaustive. En considérant qu'historiquement la Dombes et le Dauphiné ont été les berceaux de races valeureuses, les assemblées départementales et les préfets ont bâti sans jamais s'interroger sur les fondements de ces traditions de véritables politiques de régénération de ces races qui s'étaient abâtardies. Ce passé constitue le socle, sans doute très largement reconstruit, pour justifier les efforts et les dépenses du présent. Il est dès lors admis comme un axiome que nul ne remet en cause. Retrouver l'excellence des races d'hier constitue l'objectif zootechnique que se donnent les conseils généraux. L'État tente de canaliser ce volontarisme départemental vers l'élevage du cheval de guerre tandis qu'une partie des élus locaux privilégie un cheval plus utilitaire avec les tensions subséquentes qui en découlent.

La borne de départ de la race est située dans un temps qui peut remonter fort loin en arrière. Pour la chevaline de l'Ain, décrite par O'Brien ou Jean Saint-Cyr un peu plus tard, l'origine du cheval dombiste est marquée par le sang oriental laissé là par quelques étalons sarrasins et par les bienfaits de l'élevage entrepris par les ducs de Savoie⁵⁸⁸. Quoi qu'il en soit, la Dombes fournit des chevaux aux rois de France, Henri II meurt en tournoi alors qu'il chevauche une admirable monture originaire de la Dombes. Le décor est ainsi planté, et la déchéance que constatent les spécialistes dans la seconde moitié du XIX^e siècle n'en est que plus pathétique. La race dauphinoise, quant à elle, jouissait d'une solide réputation d'endurance avant d'être épuisée par les guerres de la Révolution et de l'Empire. Elle était de longue date alimentée par un apport limousin de bon aloi et la cour de Piémont-Sardaigne – paraît-il - ne dédaignait pas faire ses remontes en Dauphiné. L'anecdote est rapportée d'un auteur à l'autre tout au long du XIX^e siècle. Dans le cas du Dauphiné elle est d'autant plus surprenante que les commissions de la Remonte d'Arles évitent avec beaucoup de constance d'explorer ces terres jadis fertiles en chevaux.

Dans le discours produit par les élites locales et par l'administration des Haras, un second point relatif à la portée des politiques de régénération mises en œuvre mérite une analyse attentive. Ces politiques qui ne concernent qu'une partie du cheptel - fût-elle majoritaire - sont

⁵⁸⁷ Arch. dép. Isère, 140 M 46, Rapport du Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère, juin 1937.

⁵⁸⁸ Jean SAINT-CYR, *L'élevage du cheval de demi-sang de la Dombes*, Bosc Frères, M&L. Riot, 1934, 94 pages.

toujours présentées comme des politiques globales. Les départements, qui s'imposent des « sacrifices considérables », passent complètement sous silence la puissance génésique qui émane des campagnes⁵⁸⁹. Quelques opérations d'arithmétique élémentaire montrent que changer de fond en comble la nature de la cavalerie départementale n'avait de sens qu'en engageant des moyens que ni les Haras ni les départements n'ont jamais été en mesure de mettre en œuvre. Les préfets et les élus départementaux le savent mieux que quiconque, mais politiquement cet engagement en faveur de l'espèce chevaline est délicat dès lors qu'il vise surtout à favoriser le demi-sang, au détriment d'un cheval plus lourd attendu par une partie de la paysannerie. Il existe ainsi une certaine réticence à révéler le fond des choses même si des voix puissantes se font entendre dans les assemblées départementales. Si cette ligne de conduite n'empêche pas l'existence de rapports qui éclairent la situation, elle met surtout l'accent sur les obstacles qui freinent la régénération du cheptel équin. Révélations crues et dénonciation de freins alternent dans la production administrative. Cela vaut aussi bien pour l'Ain que pour l'Isère. Ainsi en 1850, dans le rapport du Conseil d'arrondissement de La Tour-du-Pin, les chiffres sont sans appel : le canton de La Tour-du-Pin, au cœur du pays le plus chevalin du département, ne compte que deux étalons départementaux et un métis approuvé pour un total de 1250 poulinières. Cela signifie que plus de 80% des saillies sont réalisés par des étalons privés sur lesquels l'administration n'a aucun droit de regard. Plus d'un demi-siècle plus tard, malgré la montée en puissance du Dépôt d'étalons d'Annecy, le recours massif aux étalons simplement autorisés reste omniprésent. En 1906, 43 étalons particuliers déclarés assurent la monte dans l'arrondissement de La Tour-du-Pin⁵⁹⁰. Or, ces étalons particuliers ne sont pas les seuls en activité. On peut supposer, sans crainte de se tromper, que dans nombre de communes, des étalons particuliers non déclarés assurent une monte de proximité en contravention de la loi de 1885 sur la surveillance des étalons. Face aux étalons particuliers, le Haras d'Annecy n'en aligne que 58 pour la totalité de l'Isère⁵⁹¹. Cette réalité ne se limite pas au Dauphiné. Dans l'Ain en 1866, le rapport annuel du Commissaire général de la Société hippique au préfet de l'Ain constate la faiblesse des étalons qui assurent la monte et dont les résultats ne sont pas assez généraux : « Il y a encore une immense lacune à combler, le nombre de nos étalons est tout à fait insuffisant ; trop de juments sont encore livrées à l'étalon du pays. Combien en effet avons-nous d'étalons impériaux ou approuvés ? 35 ; combien de juments poulinières ? Environ 5200. Quelle énorme disproportion ! »⁵⁹² En 1871, le Conseil général de l'Ain, dans un rapport lucide constate encore une fois cette entêtante réalité :

« Il est évident qu'on peut compter annuellement sur un chiffre de deux à trois mille naissances. Or un étalon ne peut servir au maximum que 60 ou 70 juments, dont moitié seulement deviennent productives, soit 30 en chiffre rond. En continuant le calcul, on arrivera à cette conséquence que les cinquante étalons du département ou de l'État, en supposant qu'ils donnent le maximum de saillies possibles, ne peuvent suffire qu'à un chiffre de quinze cents naissances bien inférieur au chiffre réel. Ce complément de service est donc accompli par les étalons rouleurs, dont le mérite se trouve au cabaret, mais qui entravent malheureusement l'amélioration de notre race chevaline »⁵⁹³.

De fait, la loi ne permet pas ces mesures de régénération de l'espèce chevaline dès lors que l'entreprise n'est pas acceptée par les producteurs. La seule manière de limiter très sensiblement le nombre de reproducteurs serait d'imposer autoritairement la castration des

⁵⁸⁹ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1867, p. 60. ; *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1842 p. 22 ; 1850/2 p.239 ; 1882/08 p. 319.

⁵⁹⁰ Arch. dép. Isère, 150 M 10.

⁵⁹¹ Document N° 27 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1905-1906.

⁵⁹² *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1866, p. 44.

⁵⁹³ Conseil général de l'Ain, 1871, page 367.

poulains ou de mettre en place des primes suffisamment attractives pour inciter les propriétaires à faire couper leurs extraits. Or ces primes, tant dans l'Isère que dans l'Ain, ne rencontrent aucun succès⁵⁹⁴. En 1863, une délibération du Conseil général de l'Ain fait le point sur cet aspect :

« M. le Colonel commandant la troisième circonscription de remonte, à Mâcon, s'est étonné de nous voir refuser le concours à la prime aux poulains, et de ce que ce bénéfice était exclusivement acquis aux pouliches et juments suitées. Cette mesure a été prise pour de bons motifs et en raison des tendances des petits éleveurs de nos campagnes ; ceux-ci, quand ils gardent un poulain jusqu'à l'âge adulte, ont toujours l'intention d'en faire un étalon, ils sont ainsi assurés que leurs juments seront fécondées ; peu leur importe la qualité de l'extrait, pourvu qu'ils puissent le vendre de 200 à 300 francs à l'âge de cinq ou six mois, aux foires de septembre et d'octobre.

Nous n'avons pas le droit d'exiger de l'éleveur que son extrait soit coupé en bas âge, aussi il existe dans toutes les communes un ou plusieurs étalons qui travaillent à la dégénérescence des races, pendant qu'il existe, tout au plus, un seul bon reproducteur approuvé, par canton »⁵⁹⁵.

L'Ain et l'Isère ont connu une régénération très partielle du cheptel qui se limite au mieux à quelques cantons. Dans les deux départements la race indigène n'a vraisemblablement pas beaucoup évolué. À côté d'une régénération par le croisement destinée à une petite élite de poulinières sélectionnées et déjà affinées par des propriétaires ou des fermiers ayant les moyens de mener un véritable élevage, il existe pour la majeure partie du cheptel une production restée inchangée. Dans l'enquête chevaline de 1873 à laquelle a procédé le département de l'Isère, M. de Leusse éleveur et propriétaire à Anthon (Isère) semble tracer ces voies parallèles de l'élevage du cheval :

« La race dauphinoise possède une grande fixité dans ses caractères et (...) il ne faut pas chercher à la modifier trop profondément par son croisement avec des races ayant des caractères opposés aux siennes. Le plus sage et le plus avantageux serait, je crois, de l'améliorer et cela bien facilement par une sélection bien surveillée choisissant en elle-même comme reproducteurs les produits les plus beaux et présentant les plus belles qualités ».

Les contemporains ont parfaitement perçu l'écart entre les objectifs affichés et la réalité du terrain. Il faut donc comprendre pourquoi la rhétorique des conseils généraux a continué à assimiler l'œuvre de régénération à l'ensemble du cheptel alors que dans les faits elle n'était pas accessible à la totalité du cheptel des deux départements.

De fait, vue avec recul, cette œuvre de régénération aurait pu s'apparenter à un véritable travail de Sisyphe, mais il n'en est rien parce qu'il existe très clairement deux circuits de production parallèle du cheval : l'un ouvert aux reproducteurs anglo-normands qui rentrent dans le cadre de la loi Bocher et l'autre, en marge des subventions, qui produit un cheval traditionnel de pays, dont les produits sont commercialisés par le biais des foires d'automne⁵⁹⁶. Sans presque jamais le dire, les subventions sont ouvertes dans les deux départements aux agriculteurs ou aux fermiers ayant les moyens d'un élevage hors de l'écurie, élevage qui est inaccessible à la masse des petits polyculteurs qui ne peuvent produire qu'un « laiton » vendu au sevrage. Cette réalité explique pourquoi les subventions officielles sont

⁵⁹⁴ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1861, p.84. La 2^e commission demande la castration des poulains qui ne sortent pas du département : « Votre commission croit aussi devoir vous prier d'insister auprès de l'administration des haras pour arriver, par tous les moyens possibles, à la castration la plus générale et la plus prompte des poulains qui ne sortent pas du département dans leur première année. Un grand nombre d'entre eux, soit par choix, soit par hasard, coopèrent à la reproduction, et continuent à propager dans notre espèce chevaline les défauts de conformation qu'on s'efforce d'en effacer ».

⁵⁹⁵ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1863, séance du 30 août 1863, pp. 456-457.

⁵⁹⁶ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, Schéma N°2 Les pesanteurs structurelles de l'économie chevaline dans les départements de l'Ain et de l'Isère dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

étroitement limitées dans chaque département à quelques centaines d'éleveurs qui récupèrent sous forme de prix la majeure partie des subventions. Les petits propriétaires qui veulent accéder à la production subventionnée ont souvent des déboires car leurs juments, surtout si elles n'ont pas été améliorées, ce qui est le cas dominant, ne sont pas assorties aux étalons proposés par l'administration des haras. La production qui en résulte est en général décousue et de faible valeur commerciale. En dépit de cet obstacle, il existe un volant non négligeable de petits producteurs qui sont à la fois attirés par le prix du saut particulièrement intéressant et par l'éventualité d'une prime. Ils légitiment par leur présence le système et occultent en partie le détournement de subvention auquel il est procédé pour le compte de cette frange de propriétaires les plus aisés. Ces derniers, entretenant des poulinières déjà améliorées, dont les produits n'offrent pas de mauvaises surprises, raflent la majeure partie des primes. Ces distinctions servent ensuite utilement à accroître le prix de vente des poulains et pouliches en les désignant aux acheteurs potentiels.

Les tenants du cheptel indigène poursuivent quant à eux une existence indépendante des stratégies imaginées par les assemblées départementales parce que les produits de leur élevage doivent conserver leurs caractéristiques principales pour perpétuer le système de production et de commercialisation des poulains adaptés à la petite exploitation. Les extraits doivent être précoces afin d'être vendus au sevrage à la fin de l'été, les producteurs n'ayant pas les moyens matériels de les conserver. Les caractéristiques innées attendues par les acheteurs sont l'endurance et le fond. C'est la signature du cheval dauphinois. En Isère, le système des foires de septembre est redoutable pour les poulains qui s'éloignent trop de ce schéma. La race indigène, conservée malgré les vues éclairées du Conseil général, compte entre 40 et 60 reproducteurs légalement certifiés auxquels il faut ajouter des étalons de circonstance qu'il est pratiquement impossible de déterminer, sauf à considérer que tous les chevaux entiers conservés dans les communes sont des reproducteurs. En retenant un chiffre moyen de 50 étalons et de 100 saillies par étalon particulier et en reprenant les bases de calcul généralement admises, cela donne une production de 2500 poulains par an. La part de la production conservée sur place sert à renouveler les poulinières et à maintenir une force de traction. Les juments représentent plus de la moitié du cheptel équin indigène et parfois presque les deux tiers. Leur description extérieure n'est pas flatteuse parce qu'il s'agit d'animaux précoces vite mis au travail et pourvus d'abondantes tares. Il suffit de reprendre les comptes-rendus des concours hippiques pour saisir l'intensité de leur exploitation. Il faudrait pouvoir observer des sujets convenablement nourris pour découvrir la véritable morphologie de la souche indigène. Dans la première moitié du XIX^e siècle, de grands propriétaires comme le baron Quiot ou le comte Reynaud se flattaient de posséder quelques belles juments indigènes dans leurs écuries. Les poulains placés dans la plaine de Valence, ou ceux qui sont vendus dans les départements du Midi, « tournent bien » sans quoi les flux commerciaux se seraient taris depuis longtemps. Les petites juments de pays, pouliches bien venues et conservées comme poulinières chez certains éleveurs, sont avantageusement notées dans le concours hippique de La Tour-du-Pin. Il n'est pas rare que des juments non encore améliorées, issues de la race locale, soient distinguées par des primes importantes.

L'étanchéité relative des circuits commerciaux que génèrent les chevaux génériques de pays et les chevaux subventionnés est encore renforcée par d'autres dynamiques qui ajoutent des éléments à la cavalerie, mais sans les fusionner au cheptel existant : les foires de la région permettent l'entrée de chevaux venus de l'extérieur. Il s'agit d'animaux de trait des deux sexes. Les juments bouletées par un intense camionnage urbain sont vendues comme poulinières potentielles. Les juments réformées de l'OTL après 6 ou 7 ans de service, sont elles aussi en mesure d'entamer des carrières de poulinière. Constat similaire pour les juments

que réforment les régiments d'artillerie ou de cavalerie lourde⁵⁹⁷. Ces apports qui s'élèvent à plusieurs centaines d'existences par an s'agrègent aux flux plus traditionnels qui proviennent des départements voisins comme le Jura, le Doubs, la Savoie ou la Suisse. Certains cantons parmi ceux qui alignent les cavaleries les plus nombreuses, comme celui de Roussillon, comportent une majorité de hongres provenant de la plaine de Valence. Ces apports n'ont aucune capacité à altérer la souche indigène.

Les constats désabusés sur la disparition de la race indigène comme conséquence de l'usage exclusif du demi-sang ou la satisfaction trop affichée des autorités dans l'amélioration sensible de la cavalerie, doivent être reçus avec circonspection. Les arrière-pensées ont sans doute plus de poids que les réalités perceptibles sur le terrain. Il n'est pas possible par exemple d'accepter sans relativiser, la très forte dénonciation que le Comice agricole de Vienne Roussillon émet en 1892 :

« Le cheval étalon, soi-disant améliorateur, utilisé par l'Administration des Haras, a amené, vous le savez, Messieurs, une perturbation désastreuse dans notre élevage. Sous son influence, nos anciennes races locales, dont les formes étaient assurément imparfaites, mais dont la résistance ne souffrait aucune comparaison, ont complètement disparu⁵⁹⁸.

On ne peut davantage recevoir les termes de la communication faite devant le congrès des vétérinaires en 1906 :

« Dans l'Isère, il existait une race de chevaux dérivant des chevaux du Dauphiné, que l'on retrouve encore à Bourgoin, la Tour-du-Pin, etc. Cette race fournissait des chevaux solides, trapus, même trotteurs. On y a substitué par le croisement avec des demi-sang des chevaux trop ardents pour le service de la culture, qui se tarent dès l'âge de cinq à six ans, et qui sont vite usés. Les étalons demi-sang existent dans la contrée depuis une quinzaine d'années et l'on a pu se rendre compte du préjudice causé. On vendait autrefois, au prix de 300 à 350 francs, des poulains de huit mois pour être élevés dans d'autres contrées ; ce commerce a cessé depuis l'introduction des chevaux des haras⁵⁹⁹.

À moins de 15 ans d'intervalle, ces deux constats révèlent des difficultés locales, des chevaux ratés, des non-valeurs dont la fréquence indispose les éleveurs qui en sont victimes ou des difficultés passagères : en 1906, la vente des poulains connaît une passe difficile mais de là à en faire disparaître le commerce, il y a un pas difficile à franchir. En revanche, l'administration des Haras reste un bouc émissaire commode. Les exaspérations ponctuelles constituent un exutoire classique des congrès ou des réunions syndicales, celui des vétérinaires en 1906 n'échappe pas à la règle.

Ces attaques contre la politique poursuivie par l'administration des haras sont le fait d'une frange des élites qui ne s'est pas spécialisée dans la commercialisation des chevaux de selle et qui réclame une part des allocations servies par l'État et les départements. Ils avancent dissimulés derrière la défense de la chevaline indigène qui n'est au fond qu'un prétexte. Dans l'Ain et dans l'Isère, il existe, comme cela a été démontré dans la sous-partie précédente, des propriétaires éleveurs de chevaux de trait qui trouvent l'appui de responsables politiques et qui non seulement imposent le retour du « gros », mais parviennent à changer les limites des circonscriptions des Haras et donner le coup de grâce à des structures anciennes comme la Société hippique de l'Ain.

⁵⁹⁷ Arch. dép. Isère, PER 2437/39, Recueil des actes administratifs de la Préfecture du département de l'Isère, pp. 35-37, circulaire du Ministre de la guerre, 13 décembre 1898 relative à la vente aux éleveurs des juments réformées dans les régiments d'artillerie d'un certain nombre de corps d'armée dont le 14^e.

⁵⁹⁸ Voir document N° 21 Lettre du Comice agricole de Vienne-Roussillon au Conseil général de l'Isère condamnant l'emploi des étalons anglo-normands proposés par le Dépôt national d'étalons d'Annecy, 10 août 1892.

⁵⁹⁹ P. DESCHAMBRE, H. ROSSIGNOL, *La production chevaline en France*. Rapport au congrès national vétérinaire de 1906, Lyon Imprimerie R. Schneider, 1906, 160 pages, p. 64.

B – Une homogénéisation partielle des races depuis la fin du XIX^e siècle

Depuis le milieu des années 1890, les compromis et les arbitrages qui sont désormais gérés par le seul dépôt d'étalons d'Annecy et par son directeur, l'incontournable Davy de Chavigné, tracent des perspectives nouvelles. Dans les cantons les plus enclins à produire le cheval de selle, c'est-à-dire ceux où a été employée la majeure partie des subventions, la production s'affine.

Dans l'Ain, le modèle a évolué vers le vrai cheval de selle, le demi-sang de la Dombes ou le cheval d'attelage de demi-luxe qui a longtemps trouvé un débouché facile à Lyon. S'agissant de l'arrondissement de Trévoux, les cantons de Châtillon-sur-Chalaronne ou de Chalamont sont à la tête d'une production d'authentiques chevaux de selle qui s'individualise à travers des concours de plus en plus homogènes et dont la notoriété commence à prendre de la consistance, y compris au niveau national⁶⁰⁰. Une carte postale de Marlieux du début du siècle, où figure le propriétaire d'un hôtel avec un jeune demi-sang de la Dombes dont le modèle est en conformité avec les canons de la race, illustre les prémisses d'une fierté naissante⁶⁰¹. Cette dynamique est bien captée par le compte-rendu du concours de selle de Saint-Trivier-sur-Moignans que propose le *Sport universel illustré* en juillet 1903 :

« Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un pays presque neuf, où l'élevage du cheval est à ses débuts, car il n'y a pas dix ans que l'industrie chevaline y est florissante. Pour juger sainement le concours, il ne faut donc pas simplement apprécier les résultats acquis, mais le progrès réalisé, progrès considérable qui permet de bien augurer de l'avenir, car il y a maintenant dans l'Ain une pépinière précieuse de juments améliorées, en grande partie jeune, qui certainement rendront de grands services à la production du cheval de remonte, but vers lequel tendent tous les efforts des éleveurs »⁶⁰².

Cette évolution n'exclut pas la présence de chevaux plus puissants proche du type artilleur. En revanche, dans les cantons les plus centrés sur le cheval de trait, de Chavigné livre des étalons de trait dans la limite qu'autorise la loi et il propose dans les mêmes stations de monte des étalons de demi-sang sans élégance, mais puissamment doublés et près de terre qui réussissent assez bien avec les juments indigènes.

Après la Première Guerre mondiale, les zones traditionnelles de production se resserrent autour des concours de poulinières et de pouliches de deux et trois ans⁶⁰³. Les concours de Bourg, Saint-André de Corcy et surtout ceux de Châtillon-sur-Chalaronne et de Chalamont restent actifs. Entre 1920 et 1925, plusieurs centaines de poulinières concourent régulièrement. Au cours de cette même période, plus d'une centaine de pouliches sont inscrites chaque année aux différents concours qui leur sont ouverts⁶⁰⁴. Le resserrement spatial de la production du cheval de demi-sang va de pair avec une plus grande qualité. En ce qui concerne les poulinières, l'administration des haras recherche surtout à encourager les animaux dont le gabarit est susceptible de produire des extraits recherchés par la remonte et par le commerce. Les modèles ayant de l'espèce sont toujours bien primées, toutefois le jury ne dédaigne pas les juments compactes quoique peu élégantes. Les réunions de 1920 à 1925 sont presque toutes très bien notées. Les concours de Châtillon et de Chalamont constituent le cœur d'une zone de production desservies par des éleveurs que le jury met à l'honneur : en 1923, le rapport du jury de Châtillon cite les juments de l'écurie Cortet qui « ne seraient

⁶⁰⁰ Table des figures et des illustrations, chapitre III, illustration N°7 Hotchkiss, demi-sang de la Dombes.

⁶⁰¹ Table des figures et des illustrations, chapitre III, illustration N°8 Demi-sang de la Dombes, Marlieux.

⁶⁰² *Sport universel illustré*, N° 371, 30 août 1903, page 551.

⁶⁰³ Carte N° 11 Les concours de pouliches de 2 ans dans le département de l'Ain en 1920-1925.

⁶⁰⁴ Table des tableaux, chapitre IV, tableau N° 8 Éleveurs primés aux concours de pouliches de 2 ans dans le département de l'Ain de 1920 à 1925.

déplacées dans aucun concours même en Saône-et-Loire et en Normandie »⁶⁰⁵. Ces lots de juments poulinières améliorées expliquent que les étalons de pur-sang trouvent utilement à être employés dans le pays. Ainsi, c'est un cheval de la même écurie qui s'adjuge le 3^e prix au concours de chevaux de selle de Charolles en avril 1925⁶⁰⁶. Le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy note la qualité des extraits qui accompagnent leurs mères. Un constat similaire peut être fait pour le concours voisin de Chalamont.

La qualité des poulinières explique le niveau satisfaisant des concours de pouliches de deux et trois ans. Si les fins de lots constitués d'animaux trop légers voire médiocres n'ont pas disparu, l'ensemble montre des progrès visibles. Même lorsque les pouliches manquent d'importance, le jury constate qu'elles sont bien roulées et qu'elles ont de l'espèce. Dans l'ensemble, les concours de l'après-guerre montrent plus d'homogénéité et de qualité. En 1923, à Bourg le jury note que les pouliches de 3 ans présentées au concours sont toutes de bon modèle : profondes, soutenues dessus, suffisamment membrées et susceptibles de bien produire avec un étalon de sang. La production des concours de Chalamont et de Châtillon-sur-Chalaronne est souvent remarquée par le nombre de pouliches bien membrées et ayant de l'importance. Toujours en 1923 le jury constate avec satisfaction au concours de Châtillon la qualité des pouliches de 2 ans « qui ont acquis un très bon développement avec des membres forts et pouvant lutter avec des juments de Cluny, Blanzay et Paray-le-Monial »⁶⁰⁷. À la fin des années 1920, les chevaux de la Dombes ont une identité bien établie parmi les demi-sang du Centre, telle qu'elle apparaît dans l'ouvrage rédigé par le colonel Marey-Monge, longtemps commandant du dépôt de remonte de Mâcon et à ce titre observateur avisé des concours hippiques de l'Ain⁶⁰⁸. Cette évolution vers le cheval de selle et de remonte se poursuit dans les années 1930. Il existe un véritable goût pour l'équitation que confirme la naissance d'une Société hippique rurale en Dombes menée par deux piliers des questions chevalines que sont Baleidier et de Monicault⁶⁰⁹. En juin 1938, dans son rapport au préfet de l'Ain, de la Motte Rouge, le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy, signale une forte augmentation des juments saillies et les concours de pouliches qui viennent d'avoir lieu ont été satisfaisants dans l'ensemble⁶¹⁰.

En Bas-Dauphiné, la situation est plus compliquée à évaluer parce qu'il n'existe pas l'équivalent des zones d'élevage de la Dombes. Quelques cantons produisent des chevaux de qualité dont les produits sont d'un placement facile sur le marché régional, mais ces productions restent quantitativement modestes. Qu'en est-il du plus gros de la cavalerie dauphinoise ? Pour répondre, il faut reprendre quelques chiffres fournis par l'administration des haras qu'il n'y a pas lieu de contester : en 1899, le nombre des juments de 3 ans et au-delà s'élève à 12069 existences dans les arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne. Sur ce total, 2629 ont été saillies par des étalons du dépôt d'Annecy soit 21,7% des effectifs⁶¹¹. Il résulte de ces chiffres, qui par ailleurs témoignent d'une importante croissance des saillies depuis le milieu des années 1890, que 78,3% soit plus des ¾ des juments sont potentiellement saillies par des chevaux entiers du voisinage ou des étalons autorisés par l'administration des Haras. Il convient de distinguer les deux productions : la première issue des étalons de

⁶⁰⁵ Arch. dép. Ain, M 883, registre des concours de pouliches et de poulinières 1920-1925, concours de Châtillon-sur-Chalaronne, 5 septembre 1923.

⁶⁰⁶ *Revue du cheval de selle : bulletin officiel de la Société d'encouragement à l'élevage du cheval de guerre français*, juillet 1925, page 325.

⁶⁰⁷ Arch. dép. Ain, M 883, registre des concours de pouliches et de poulinières, 1920-1925.

⁶⁰⁸ Colonel MAREY-MONGE, *Le cheval de demi-sang français, Charolais, Forez, Berry et Dombes*, Adolphe Le Goupy éditeur, Paris 1927, 95 pages.

⁶⁰⁹ P. de CHOIN DU DOUBLE, « Les sociétés hippiques rurales », *Journal d'Agriculture pratique de jardinage et d'économie*, 1935-01-05, pp. 42-42.

⁶¹⁰ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1938, pp. 317-318.

⁶¹¹ Arch. dép. Isère, 150 M 6, *Statistique hippique de l'Isère 1899*, Annecy, Imprimerie librairie Burnod, 6-8-10, rue Royale.

l'administration publique représente en moyenne entre 1100 et 1400 existences par an. Les poulains et les pouliches ordinaires sont écoulés dans les foires de l'automne, les pouliches les plus prometteuses sont présentées aux concours de 2 ans et souvent vendues au lendemain de ces manifestations. Une petite partie est conservée comme poulinières et peut prétendre à des primes de conservation. Ces juments contribuent à forger des animaux améliorés parce que les deux tiers des étalons proposés dans les stations de monte sont des demi-sang râblés ayant de l'os qui conviennent à la matrice indigène. Le tiers restant est composé de chevaux de trait comme le petit percheron, le petit postier breton ou les Norfolk qui traditionnellement tracent bien dans la région. Cette production rend des services évidents et permet d'éduquer les producteurs en leur montrant que leur salut ne se trouve pas dans la recherche de gros reproducteurs de trait, animaux qui sont plutôt responsables des ratés et des non-valeurs qui continuent d'émailler la production locale.

Le reste de la production est pris en charge par l'étalonnage privé. Les étalons rouleurs autorisés par l'administration des haras en vertu de la loi du 14 septembre 1885, sont en général conformes à l'attente des clients. Les agriculteurs recourent à leurs services parce qu'ils correspondent aux juments locales. Il est d'ailleurs assez significatif que des étalons particuliers soient eux-mêmes issus des étalons de l'État : en 1906, c'est le cas de 10% des effectifs effectuant la monte dans l'arrondissement de La Tour-du-Pin et de Chavigné estime qu'ils sont vraisemblablement en plus grand nombre⁶¹². Ces évolutions permettent de penser que le travail zootechnique entrepris par l'administration des Haras n'est pas resté sans effets en imposant avec constance le modèle de l'artilleur. Dans les années qui précèdent la Grande Guerre, la remonte fait son apparition en Isère⁶¹³.

Au lendemain de la Grande Guerre, la disparition du cadre imposé par la loi du 29 mai 1874 et les conséquences de la Première Guerre Mondiale sur le cheptel équin, rebattent complètement les cartes. La priorité est de reconstituer les effectifs et à terme de relancer la production chevaline. Les espèces d'étalons placés dans les stations de monte changent presque d'une année à l'autre : entre 1920 et 1922, les étalons de demi-sang proposés à la monte dans les stations de l'Isère perdent plus de 43 % de leurs effectifs. Les étalons de trait deviennent majoritaires. L'offre des haras est enfin en adéquation avec la demande du monde rural. Le trio qui s'impose est celui des petits étalons percherons, ardennais et bretons. Ils sont en parfaite harmonie avec les juments locales et il est évident que l'amélioration est ainsi poursuivie vers un cheval rustique de trait léger. De leur côté les étalonniers autorisés offrent exclusivement des reproducteurs de trait dont il a été déjà question et qui viennent renforcer l'offre de l'administration des Haras en creusant le sillon des chevaux de taille raisonnable adaptés à l'écosystème. Dans les années 1920, le cheptel bas-dauphinois incorpore dans des proportions variables la vieille souche indigène qui a toujours dominé, mais qu'une infusion de sang de mieux en mieux acceptée jusqu'à la Grande Guerre a en partie régénérée et qui est renforcée par l'apport des races de trait. Cet équilibre tient vraisemblablement jusqu'à la fin des années 1920. Les rapports du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy signalent une progression assez forte du nombre des saillies qui, sans atteindre les plus hautes eaux de l'avant-guerre, sont importantes.

Cet équilibre momentané qui forge avec des nuances particulières un modèle de cheval rustique de taille et de volume moyens est cependant altéré par le flux de l'offre accrue des chevaux de gros trait qui sont proposés par des importateurs qui répondent à une soif toujours restée inassouvie pour le gros. Ce dernier entre en force par l'intermédiaire des marchands de chevaux de Lyon de plus en plus à l'étroit sur le marché urbain. Bernard de Lyon dès les années 1920 et Pradel le marchand de Gerland dans les années 1930 battent les campagnes du

⁶¹² Arch. dép. Isère, 140 M 36, lettre du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 1^{er} juin 1905.

⁶¹³ Arch. dép. Isère, 140 M 39, Rapport du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 19 juin 1912.

Nord de l'Isère. Ils viennent ainsi concurrencer les marchands locaux et perturbent vraisemblablement les réseaux de production du cheval indigène. Il faut ajouter à ces professionnels lyonnais le rôle encore plus considérable de l'Union des syndicats du Sud-Est qui approvisionne toute la ceinture chevaline en chevaux de trait. Dans les années 1930, le nombre des poulinières subventionnées par les Haras se réduit de plus en plus et les concours perdent toute espèce de signification à l'exception des plus anciens au rang desquels figure La Tour-du-Pin. Ces importations facilitées de juments et de chevaux ont, si l'on en croit les comptes-rendus des jurys, provoqué un retour des non-valeurs, conséquence logique d'une production sans discernement. Les sources disponibles ne permettent pas d'en fixer l'importance.

Section III – L'évolution des cavaleries de la ceinture chevaline de Lyon de 1892 à la veille de la Seconde Guerre mondiale

Entre 1892 et 1938 les cheptels communaux et cantonaux ont été scrutés à cinq reprises par le biais des statistiques annuelles et décennales : 1892-1893, 1910, 1920-1922, 1929-1930 et 1938. Pour des raisons qui ont déjà été explicitées la concordance chronologique des cinq sondages n'a pas pu être exactement respectée, mais ce fait n'a qu'une importance mineure au regard de la source employée. Une sixième année, 1903, qui n'apparaît pas dans la liste proposée ci-dessus, a été utilisée marginalement parce qu'elle n'établit pas de distinction entre les chevaux de moins et de plus de trois ans, qui est essentielle au regard des objectifs recherchés, la répartition dans la ceinture chevaline de Lyon des chevaux exploités pour leur apport énergétique, les chevaux utiles.

La chronologie de ce demi-siècle est marquée par la Première Guerre mondiale qui permet de présenter deux séquences chronologiques : la première prend appui sur la statistique agricole décennale de 1892 disponible pour l'Isère et le Rhône et la statistique agricole de 1910 ; la seconde est organisée autour de trois sondages : 1920-1922, 1929-31 et 1938. La séquence de l'entre-deux-guerres s'ordonne de part et d'autre du pivot 1929-1931.

L'objectif de la recherche consiste non seulement à déterminer la répartition du cheptel équin et ses zones de forces, mais aussi de valider l'approche par critères et proposer une typologie des cheptels équins de la ceinture chevaline de Lyon. Le travail d'analyse et de démonstration s'appuie sur l'évolution de la ceinture chevaline entre 1892 et 1938. Les cartes de la ceinture chevaline de Lyon en 1892-93 et celles de la ceinture chevaline de Lyon en 1938 montrent des changements visibles. Chacune des deux cartes possède un double sur lequel ne figurent que les communes à deux et à trois critères qui délimitent la ceinture chevaline *stricto sensu*⁶¹⁴. Ces doubles mis côte à côte montrent deux phénomènes : le premier est celui du desserrement progressif des cavaleries pléthoriques de l'immédiate périphérie qui enveloppent littéralement le pôle lyonnais. En 1938, l'immédiate périphérie chevaline s'est délitée ; le second phénomène majeur est la diffusion des communes à deux critères qui recouvrent la plus grande partie de la zone de référence. Si le noyau dur des communes à trois critères s'amenuise, cette tendance est contrebalancée par une large diffusion du cheval dans la ceinture chevaline à une date relativement tardive. Cette dynamique met en évidence l'importance considérable de la force d'origine musculaire dans l'énergie de trait malgré la montée en puissance de la traction automobile.

I – L'évolution de la ceinture chevaline de Lyon à la Belle Époque

1 – Vue cavalière cantonale de la périphérie lyonnaise en 1892-1893

⁶¹⁴ Table des cartes, chapitre III, cartes 9 B et 13B.

L'approche cantonale insère les cavaleries de la région lyonnaise dans une succession de trois espaces emboîtés les uns dans les autres. Dans le premier espace, autour de l'immédiate périphérie, le cheval règne en maître. Puis, par touches successives, sa présence décline doucement formant ainsi les contours d'un second cercle. Enfin, l'espace le plus éloigné enveloppe les deux précédents d'une écharpe de cantons où dominent les bœufs et les vaches de travail.

À la charnière des trois départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône, la proche périphérie concentre un cheptel équin de 10 000 existences, qui dépasse largement celui qui est déployé dans les limites de la ville de Lyon. L'intensité des relations tissées entre la capitale régionale et les cantons qui l'enserrent explique l'importance des effectifs. Tous les cantons alignent des cavaleries de plus de 1 000 chevaux. Celui de Villeurbanne en compte plus de 2 000 ; celui de Montluel à peine moins. Par rapport à l'axe séquano-rhodanien, les zones de plus forte présence équine sont assez clairement décalées vers l'Est. La plaine de Lyon et la Côtière qui encadrent le Rhône, constituent le centre de gravité de cet espace chevalin. Dans la plaine de Lyon, le cheval ne connaît guère de concurrence. Les cantons de Villeurbanne, Meyzieu, Heyrieux et Saint-Symphorien-d'Ozon comptent plus de 6 000 chevaux de trait ou de labour pour 117 bœufs de travail. Ce rapport de 1 à 50 relègue les bovins à une place marginale. Ainsi le canton de Villeurbanne ne compte qu'une seule paire de bœufs. Nombre de communes ne comptent aucun bovin de travail. Toujours dans le même ensemble, mais à l'Ouest du Rhône et de la Saône, la domination du cheptel équin est un peu moins marquée. Elle se limite aux cantons de Neuville, Limonest et Saint-Genis-Laval qui totalisent 3 786 chevaux pour 96 bœufs de travail.

Au-delà de ce premier ensemble, les cavaleries dominent encore, mais les effectifs bovins s'étoffent. À l'extrémité orientale de la plaine de Lyon, les cantons de Crémieu et de la Verpillière alignent des cheptels bovins qui cessent d'être squelettiques. Au nord du Rhône, au-delà du rebord de la Côtière, les cantons de Meximieux et de Trévoux restent des cantons chevalins, mais ils comptent déjà plus d'un millier de bœufs de travail. À l'Ouest de l'axe séquano-rhodanien, le canton de Vaugneray qui s'achève aux portes de Lyon exploite une cavalerie de 1231 chevaux, mais totalise également plus de 300 bœufs de travail qui apparaissent dans les communes les plus éloignées comme Yzeron, Thurins ou Courzieu dans lesquelles dominent les bœufs de travail. En remontant vers le nord, les effectifs équins déclinent. Les cantons de L'Arbresle, du Bois d'Oingt et de Villefranche-sur-Saône mettent tous en œuvre des cavaleries qui n'atteignent pas le millier d'existences.

Ces deux premières zones, centrées autour de Lyon, cèdent la place à un ensemble où s'affirme la domination des bovins. Dans l'Ain, au Nord des cantons de Meximieux et de Trévoux, la présence bovine s'accroît. L'usage des bœufs de travail dans les façons culturales est une solide réalité dans les cantons de Chalamont, Châtillon-sur-Chalaronne et Saint-Trivier-sur-Moignans. Le cheptel équin est certes présent dans la «Dombes aux beaux chevaux» mais les fonctions auxquelles on les destine sont différentes. Le pays s'adonne à l'élevage du demi-sang. Les juments poulinières sont présentes dans de nombreuses exploitations. Cet élevage de qualité produit essentiellement des chevaux à deux fins, mais on y trouve tout de même des sujets d'un format plus étoffé, le gros dombiste, que l'on utilise pour les labours quoique cette tâche incombe d'abord aux bœufs. Dans le département du Rhône, une guirlande d'une demi-douzaine de cantons à dominante bovine s'étire du nord au sud, de Beaujeu à Mornant. Les cheptels équins comptent toujours moins de 700 existences et passent même sous la barre des 400 dans le canton de Beaujeu. En Isère, au sud et à l'ouest de Vienne, les bovins s'imposent progressivement dans les cantons de Beaurepaire et de Saint-Jean-de-Bournay malgré des cavaleries bien fournies.

En 1892, les communes chevalines, celles qui satisfont à au moins deux des trois critères retenus, constituent un ensemble de 308 communes situées autour de Lyon⁶¹⁶. Elles représentent un peu moins de la moitié des communes retenues initialement : 110 d'entre elles sont localisées à l'ouest de l'axe séquano-rhodanien ; 143 dans les 16 cantons du Bas-Dauphiné et 55 plus au nord, dans le département de l'Ain. Toutes ces communes forment une sorte de triangle dont le sommet est situé au sud de Vienne, dans le canton très chevalin de Roussillon, les deux autres angles prenant appui à l'ouest sur le canton de Villefranche-sur-Saône (Rhône) et à l'est sur celui de Lagnieu (Ain). Cet espace chevalin est de ce fait assez nettement décalé vers l'est et la métropole régionale reléguée à la limite occidentale de l'ensemble ainsi constitué. Cette caractéristique déjà mise en évidence lors de la première ébauche de la ceinture chevaline est à nouveau confirmée. À cet égard, les 110 communes sises dans le département du Rhône ne reflètent qu'en partie l'extension spatiale de la ceinture chevaline de Lyon. Les 110 communes rhodaniennes, souvent de petite taille, ne forment qu'une mince auréole suburbaine de cantons où dominent les cavaleries. À l'Ouest du Rhône, la seule partie vraiment chevaline du département se limite du nord au sud aux cantons de Limonest, Saint-Genis-Laval et Givors. Très vite et parfois même aux portes de la ville, la présence des bovins se fait sentir. Ainsi, c'est à l'est de la Saône et du Rhône que réside le centre de gravité de la ceinture chevaline. Deux espaces assez différents le structurent : en premier lieu la plaine de Lyon où le cheval règne en maître. Il s'agit des cantons dauphinois de Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et d'Heyrieux. Cet ensemble se prolonge plus à l'Est, vers les pays de la Bourbre, des cantons de Bourgoin-Jallieu à Virieu dans les Terres froides. Au nord du Rhône, un second ensemble est constitué dans l'Ain autour du canton de Montluel et partiellement de ceux de Meximieux et de Lagnieu. Globalement ce centre de gravité totalise 103 des 142 communes qui répondent aux trois critères.

Les ramifications qui animent et prolongent le triangle formé par la ceinture chevaline de Lyon suivent sans ambiguïté les principales voies de roulage. La nationale N° 7 visible de Tarare à l'ouest de Lyon à Reventin-Vaugris au sud de Vienne est bordée de communes chevalines. On distingue même l'amorce de la nationale N° 89 qui relie le Forez par la vallée de la Brévenne. Constat similaire pour la route nationale N° 6 qui traverse toute la plaine de Lyon et que l'on peut suivre jusqu'à Bourgoin. Au Nord du Rhône, la nationale N° 84 longe la Côtère et dessert les cantons chevalins de l'Ain de Montluel à Lagnieu. Ainsi, la carte semble confirmer que les opportunités que procurent le roulage et les flux multiples qui convergent vers Lyon expliquent la présence de cavaleries étoffées le long des voies de communication. C'est un phénomène comparable que l'on retrouve au niveau des chefs-lieux de cantons qui sont, dans leur grande majorité, des communes chevalines. La concentration des services commerciaux que l'on y rencontre impose l'utilisation de cavaleries assez substantielles⁶¹⁷.

2 – L'évolution des effectifs de 1892 à la veille de la Grande Guerre

L'évolution des effectifs équinés de la zone de référence élargie est cernée au travers de 618 communes saisies en 1892 et 1910, dates pour lesquelles ont été conservées des données documentaires satisfaisantes, issues des trois départements auxquels appartient la périphérie lyonnaise. Au cours de cette période, la cavalerie de la zone de référence des trois départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain, passe de 42944 à 44033 existences, soit une croissance de 2,53% des effectifs. Ce gain de 1089 têtes est pour l'essentiel réalisé entre 1892 et 1903. C'est dans les dernières années du XIX^e siècle qu'a lieu la dernière poussée significative du cheval à la fin du XIX^e siècle. Les données globales de la statistique agricole

⁶¹⁶ Voir cartes N° 9A et 9B La ceinture chevaline de Lyon en 1892-1893.

⁶¹⁷ Voir à cet égard les cartes du chapitre VI et notamment la carte N°6, Nombre de fonds différents des hommes du cheval par communes en 1896.

annuelle confirment dans chacun des trois départements que l'apogée du rythme de croissance des cavaleries se situe effectivement dans les dernières années du siècle. Les gains réalisés entre 1892 et 1910 sont, à quelques exceptions près, relativement faibles, mais ils émanent d'une majorité de cantons : entre 1892 et 1910, 26 des 45 cantons de la zone de référence progressent. Si l'on excepte l'Ain qui est moins dynamique, toutes les autres sections de la ceinture progressent.

La carte de la ceinture chevaline en 1910 qui est la transcription d'un état global en repli par rapport à 1903 constitue néanmoins le point culminant de l'expansion chevaline dans la région lyonnaise⁶¹⁸. Par rapport à 1892, la matrice équine s'est encore densifiée, comme dans l'ouest où les communes sans critères refluent et cèdent la place à celles d'un critère qui sont à leur tour activées par celles à deux critères. Dans les cantons du Beaujolais, les communes à trois critères forment une trame continue d'Anse à Villié-Morgon, le cheval y conquiert des positions solides. Cette évolution contraste avec les observations faites pour le Rhône en général où Claudius Roux ne retient que la décroissance du cheptel équin⁶¹⁹. La ceinture chevaline compte en 1910 377 communes de 2 et de 3 critères soit une progression de 22,40% par rapport à 1892. L'exemple du Rhône montre la réalité de ce mouvement de fond :

Critères / Années	1892		1910	
	Communes sans critère	51	21,25%	43
Communes à un critère	73	30,41%	55	22,91%
Communes à deux critères	73	30,41%	88	36,66%
Communes à trois critères	43	17,19%	54	22,5%
Total des communes	240	100%	240	100%

Entre 1892 et 1910, la population agglomérée dans les 618 communes que comptent les 45 cantons de la zone de référence passe de 669 684 à 671 066 habitants. Ce gain de 0,20% est médiocre. L'Isère et l'Ain sont en net repli. Si le Rhône progresse globalement de plusieurs dizaines de milliers d'habitants, il le doit pour l'essentiel aux communes du canton de Villeurbanne qui fixent une population ouvrière de plus en plus importante. Presque partout ailleurs, et notamment dans les cantons montagneux de l'Ouest, la population décline. L'exode rural se conjugue au faible dynamisme démographique. Cette évolution permet deux remarques : en premier lieu, les données de la démographie ne sont pas sans effets sur l'évolution des effectifs équins et singulièrement sur leur rythme de croissance. Cela n'a rien pour surprendre puisque les chevaux ne se comprennent qu'au service des hommes. On constate cependant, en second lieu, que les deux évolutions ne sont pas d'une intensité comparable : le rapport entre les habitants de la périphérie et les chevaux qui y sont concentrés montre que les cavaleries améliorent leurs positions parmi les hommes. Dans chacun des trois départements, le nombre moyen d'habitants par cheval disponible s'abaisse :

Cantons de la zone de référence élargie	Chevaux de plus de 3 ans, mules et muets		Population agglomérée		Rapport H/C	
	1892-93	1910	1892-93	1910	1892-93	1910

⁶¹⁸ Voir carte N° 8A La ceinture chevaline de Lyon en 1910.

⁶¹⁹ Claudius ROUX, « Géographie agricole de la région Rhône Loire Puy de Dôme », Société d'agriculture, histoire naturelle et arts utiles de Lyon, séance du 29 mars 1911, *Annales de sciences physiques et naturelles, d'agriculture et d'industrie de Lyon*, 1911, page 498 : « La population chevaline décline de plus en plus par suite des progrès rapides de la locomotion mécanique ».

18 cantons du Rhône	13778	13880	321 671	351 230	23,34	25,30
16 cantons de l'Isère	20116	21247	239307	219662	11,89	10,33
11 cantons de l'Ain	9050	8906	108 706	100 174	12,01	11,24
45 cantons	42944	44033	669 684	671 066	15,59	15,24

Dans tous les cas de figure, l'abaissement du rapport H/C est à l'œuvre dans presque tous les cantons ruraux. La diminution de la population est compensée par une augmentation de l'énergie musculaire animale. Les hommes moins nombreux exploitent davantage les chevaux. Il est d'ailleurs tout à fait significatif de constater que même dans les cantons restés les plus réfractaires à l'emploi du cheval, le rapport hommes/chevaux diminue dès que la population s'amenuise. Ainsi dans le Rhône, le canton de Saint-Laurent-de Chamousset qui perd plus de 1600 habitants entre 1892 et 1910, compense ce déclin par une diminution sensible de son rapport hommes/chevaux. Ce canton, l'un des plus bovins du département, glisse de 32,61 habitants par cheval en 1892, à 26,74 en 1910. Il est difficile de déterminer sur quelles bases la société évalue ses besoins énergétiques, mais la diminution des populations entraîne presque toujours une augmentation relative du cheptel. Ces tendances ne peuvent pas être attribuées au hasard puisque les chevaux qui sont pris en compte, tous âgés de plus de trois ans, ont forcément une fonction de trait. Dans les cantons les plus chevalins, le rapport hommes/chevaux s'abaisse encore dans l'Ain et l'Isère en passant respectivement de 9,28 à 6,43 dans le canton de Meximieux, de 8,06 à 6,40 dans celui d'Heyrieux. Ces valeurs cantonales déjà fort basses peuvent encore baisser dans les terres à blé de la plaine de Lyon : entre 1892 et 1910 à Satolas-et-Bonce dans le canton de la Verpillière, le rapport hommes/chevaux passe de 7,9 à 2,9 hommes par chevaux. C'est le cœur dense des communes à trois critères de la ceinture chevaline. Cette présence renforcée du cheval concerne au premier chef les zones rurales dans lesquelles la culture impose un recours accru à la force musculaire de l'animal. D'autres situations déconnectées de la fourniture d'énergie existent dans les zones d'élevage comme en Dombes : le cheptel équin abondant dans certaines communes est largement composé de juments poulinières ou de pouliches à saillir : l'approche communale donne des résultats assez spectaculaires : les villages de moins en moins peuplés, enchâssés dans leur écrin d'étangs offrent en 1910, des rapports hommes/chevaux très bas comme à Bouligneux (2,83) ou à Joyeux (2,74). À l'opposé, les cantons et les communes rhodaniennes de la zone de référence se singularisent par une trajectoire inverse : le rapport hommes/chevaux dans les cantons les plus favorables à la présence équine s'alourdit d'une période à l'autre passant comme dans le canton de Villeurbanne de 14,9 en 1892 à 33,46 en 1910. La proximité de la métropole régionale explique largement cette évolution : l'accroissement démographique des cantons de l'immédiate périphérie entraîne inexorablement l'augmentation du rapport hommes-chevaux même lorsque le cheptel continue à s'accroître en valeur absolue. Le cheptel suit cette dynamique et les effectifs se maintiennent ou progressent, mais avec une intensité moindre. L'évolution de cette frange suburbaine est à l'inverse de celle qui marque les autres cantons : plus on s'éloigne de la métropole et plus l'emploi du cheval s'impose parmi des populations moins nombreuses.

3 – Les grandes caractéristiques du cheptel équin de la périphérie lyonnaise

Deux caractéristiques du cheptel équin peuvent être abordées pour conclure le tour d'horizon de la ceinture chevaline avant la Grande Guerre : la composition par sexe du cheptel chevalin et la place du cheptel mulassier.

A – La composition par sexes du cheptel de la ceinture chevaline

Les données de la statistique agricole décennale de 1892, disponibles pour le Rhône et l'Isère, permettent une approche précise, mais incomplète puisqu'il manque les données de

l'Ain. Le formulaire II de l'état communal de la statistique agricole décennale (animaux de ferme) recense le cheptel équin en combinant l'espèce, l'âge et la destination (travail, reproduction) dans le cadre de onze rubriques. Elles ont été regroupées en six entrées, cinq pour l'espèce chevaline et une pour l'espèce mulassière : les chevaux entiers, les hongres, les juments destinées exclusivement à la reproduction, les juments de travail, les poulains et les pouliches âgés de moins de trois ans, les mules et les mulets. Les données ainsi retenues permettent de distinguer au niveau communal et cantonal la composition du cheptel de la périphérie.

La concentration des effectifs équins aux portes de Lyon et leur rôle dans la polarisation de l'espace suburbain de la capitale régionale ont-ils une incidence sur leur composition ? En d'autres termes, la similitude fonctionnelle que l'on semble deviner a-t-elle entraîné une homogénéisation des éléments qui composent la cavalerie ? L'observation attentive de la cavalerie des cantons de la ceinture chevaline de Lyon montre qu'il existe des caractéristiques départementales très tranchées. Si le voisinage de Lyon explique l'importance des effectifs, il n'unifie pas – il s'en faut de beaucoup - la composition du cheptel équin. De part et d'autre du Rhône, la statistique décennale de 1892 met en évidence de profonds clivages. Ils renseignent sur les usages du cheptel équin et sur la place qui lui est faite dans les cantons de la périphérie :

	Rhône	Isère
Nombre de cantons et communes	18 / 240	16 / 237
Cheptel chevalin de plus de 3 ans	13544	21898
Chevaux entiers exclusivement employés à la reproduction		33
Chevaux entiers employés à la fois à la reproduction et au travail	289	929
Hongres	9726	10126
Poulinières uniquement employées à la reproduction	58	452
Juments employées au travail et à la reproduction	3471	10358
Cheptel chevalin de 3 ans et au-dessous	451	3084
Poulains et pouliches de l'année	110	1078
Poulains et pouliches de 1 à 3 ans	341	2006
Cheptel chevalin total	13995	24982

Deux observations relatives à la composition du cheptel et à ses capacités génésiques permettent d'en aborder l'étude.

En premier lieu, la structure des deux cavaleries est très différente : dans le Rhône, les hongres écrasent de leur poids le reste du cheptel équin de plus de trois ans avec 71,85% des effectifs, et encore, ne s'agit-il que d'une moyenne : le canton de Neuville-sur-Saône frôle la barre des 83%. La place prépondérante des hongres est en elle-même significative de l'utilisation du cheval dans la périphérie occidentale de Lyon. C'est une force de traction achetée soit directement en ville soit à des marchands approvisionnés à partir du centre lyonnais. Il existe d'ailleurs, et sans que cela constitue une surprise, une grande similitude entre la cavalerie lyonnaise et celle de la section rhodanienne de la ceinture chevaline. À l'exception des chevaux entiers assez nombreux à Lyon⁶²⁰, la proportion des hongres et des

⁶²⁰ À l'inverse de Lyon, les chevaux entiers sont relativement rares dans la périphérie rhodanienne : on compte en effet 289 sujets généralement utilisés comme bêtes de force dans les centres urbains : 46,3% des effectifs sont regroupés dans trois communes urbaines, chefs-lieux de canton. Villeurbanne compte à elle seule 100 chevaux entiers soit plus du tiers du total de la périphérie rhodanienne. Constat encore plus significatif pour les juments

juments est très comparable à celle que l'on retrouve dans la périphérie. Les données chiffrées ne montrent à aucun moment la volonté ni la possibilité d'appropriation et de contrôle de la filière chevaline. L'acquisition du cheval est faite pour ainsi dire «clé en main». C'est globalement un produit urbain acheté par la périphérie rurale, même s'il existe un flux en provenance des zones de production de l'Ain et du Dauphiné. Son acquisition est rendue nécessaire par les liaisons entre la périphérie et le pôle lyonnais.

La cavalerie iséroise présente une toute autre physionomie. Dans les 16 cantons de l'Isère intégrés dans la section dauphinoise de la ceinture chevaline, juments de travail et juments de reproduction comptent 49,36% des effectifs et les hongres 46,24%. Les juments forment la charpente des cavaleries cantonales. On devine dans cette répartition plus équilibrée des catégories d'animaux une pluralité d'approches et des missions complémentaires : la force de traction et dans une certaine mesure, la volonté d'en assurer localement la reproduction en fonction des possibilités offertes par le biotope.

Une statistique hippique du département de l'Isère éditée à Annecy en 1899, vraisemblablement pour les besoins du dépôt d'étalons de la ville et partiellement réalisée à partir de la statistique agricole annuelle et du recensement militaire, permet de calculer la répartition du cheptel par sexe. La place des juments de plus de 3 ans a un peu progressé depuis l'enquête décennale. Le document est intéressant parce qu'il confirme les grands traits dégagés en 1892 :

cantons	Chevaux entiers	Hongres	Juments	Total	% des juments
Bourgoin	179	537	1229	1945	63,18
Crémieu	111	408	685	1204	56,89
Grand-Lemps	67	165	661	893	74,02
Morestel	101	422	969	1492	64,94
La Tour-du-Pin	157	324	985	1466	61,05
Virieu	133	206	653	992	65,82
Total Arrondissement de la Tour-du-Pin	748	2062	5182	7992	64,83
Beaurepaire	104	446	565	1115	50,67
La Côte-Saint-André	45	257	464	766	60,57
Heyrieu	118	507	744	1369	54,34
Meyzieu	77	661	826	1564	52,81
Roussillon	141	1071	474	1686	28,11
Saint-Jean-de-Bournay	126	145	636	907	70,12
St.-Symphorien-d'Ozon	101	882	804	1787	44,99
La Verpillière	140	413	865	1418	61
Vienne Nord	66	621	532	1219	43,64
Vienne Sud	80	333	353	766	46,08
Total Arrondissement de Vienne	998	5336	6236	12597	49,50
Total	1746	7398	11445	20589	55,58

Source : arch. dép. Isère, 150 M 6.

En second lieu, la composition de la cavalerie met en lumière la situation très différente des deux cavaleries par rapport aux capacités génésiques des deux sections de la ceinture

exclusivement consacrées à l'élevage : la ceinture chevaline ne compte que 23 sujets appartenant à cette catégorie.

chevaline de Lyon : le Rhône est incapable d'assurer le renouvellement de ses effectifs équins autrement que par des importations tandis que l'Isère est en mesure de le faire, au moins partiellement⁶²¹. Les communes rhodaniennes de la ceinture chevaline n'ont guère la possibilité de se livrer à l'élevage des chevaux : exiguïté des surfaces et absence de fourrages se combinent pour rendre illusoire toute tentative d'autarcie dans ce domaine. En 1892, sur les 240 communes rhodaniennes de la zone de référence pour lesquels il existe des données, on compte 451 poulains et pouliches face aux 13544 chevaux de 4 ans et au-dessus, soit 3,03% des effectifs, soit 1 cheval de trois ans et au-dessous pour 30 chevaux de quatre ans et plus. Les jeunes chevaux sont presque complètement absents des communes les plus chevalines de la zone de référence. Sur les 94 communes de la proche périphérie de Lyon qui comptent deux ou trois critères, seules 43 possèdent des poulains et des pouliches qui ne représentent que 1,59% des effectifs. C'est paradoxalement en pleine terre d'élection bovine, en marge de la ceinture chevaline, que l'on trouve une tradition d'élevage. Les cantons montagneux de Lamure à Saint-Symphorien-sur-Coise achètent de jeunes poulains, des laitons, qui sont ensuite revendus avec profit dès l'âge de quatre ans. Ces cantons de la montagne lyonnaise entretiennent tous plusieurs dizaines de poulains et de pouliches⁶²². Au milieu des années 1920, cette tradition est toujours en place comme le rappelle une étude documentée sur l'agriculture du Rhône. Cet élevage est présenté comme le fait des exploitations de taille moyenne de 12 à 14 hectares : « Les travaux sont exécutés à l'aide des bœufs et des vaches. Le cheval qui le plus souvent est un poulain acheté jeune et revendu avec bénéfice à l'âge de 4 ou 5 ans, sert à transporter les produits du jardin et de la basse-cour au marché voisin »⁶²³.

La situation que présente le versant dauphinois de la ceinture chevaline de Lyon est totalement différente. Il existe de longue date dans les 16 cantons isérois de la périphérie lyonnaise une tradition d'élevage pour les besoins locaux de l'agriculture, qui se double d'un courant d'exportation de poulains génériques que les statistiques ne parviennent pas à cerner. Il s'agit de l'élevage d'un cheval de trait plus ou moins léger dont la qualité principale est une exceptionnelle rusticité. Ce cheval râblé, de taille moyenne⁶²⁴ n'est qu'un accessoire de l'activité agricole. Il se passe de soins et se contente de l'alimentation restreinte à laquelle on le soumet. Les agriculteurs font l'effort de l'élever dans la mesure où il peut « payer une partie de sa nourriture par le travail qu'il fait à la ferme dès l'âge de 18 à 20 mois, et où, une fois adulte, il est facilement acheté par l'armée pour les équipages militaires et par le commerce pour le roulage, les messageries et le travail des champs »⁶²⁵ : c'est ainsi qu'une partie des notables présente l'intérêt de cette production dauphinoise, mais la réalité est sans doute plus complexe. Ainsi, la majeure partie de la production est vendue au sevrage avant la fin de l'été. Les laitons se vendent bien et c'est là une entrée de numéraire qui est particulièrement intéressante pour les petits agriculteurs. La production de ce trait léger s'effectue sans affecter la capacité des agriculteurs de la périphérie à vendre à Lyon la majeure partie de leurs fourrages et céréales secondaires. Les chiffres de la statistique agricole

⁶²¹ Table des cartes, chapitre III, carte N° 18 Poulains et pouliches de trois ans et en dessous dans la ceinture chevaline de Lyon en 1892.

⁶²² Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, *Enquête agricole de 1872, 2e série, Enquêtes départementales. 27e circonscription, Jura, Loire, Rhône, Ain*, Paris Imprimerie nationale, 1872, 722 pages. Léopold Le Hon rédacteur de la monographie consacrée au Rhône note l'importation de poulains et pouliches originaires du Dauphiné et de la Bresse ; *Annales de la Société d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire*, 1902, pp. 202-203. La revue signale le rôle des marchands de chevaux du canton de Saint-Symphorien-sur-Coise qui importaient des poulains de l'Ain et de la Franche-Comté.

⁶²³ E. FORGEOT, «Les chevaux», dans Jean GUICHERD et Ch. PONSARD [dir.], *L'agriculture du Rhône en 1926*, rapports des commissions de la prime d'honneur et des prix culturels du Rhône en 1926, Lyon, Nordclerc-Fenétrier, p.364.

⁶²⁴ *Idem*, p.192.

⁶²⁵ Arch. dép. Isère, 150 M 5, espèce chevaline de l'Isère, questions soumises à l'enquête, synthèse de M.Peyrieux au Conseil général du Rhône.

décennale de 1892 montrent assez bien les contrastes entre le Rhône et cette production du Bas-Dauphiné. Il existe en effet dans les 237 communes de la zone de référence 3084 poulains et pouliches de 3 ans et au-dessous pour un total de 21 898 chevaux de quatre ans et plus, soit un peu plus d'un poulain ou pouliche pour sept chevaux de quatre ans et au-delà. Par ailleurs, à l'inverse de la situation qui prévaut dans le Rhône, les communes les plus chevalines, celles qui comptent deux et trois critères, élèvent toutes, à quelques exceptions près, des poulains et des pouliches.

Type de commune	Nombre de communes	Poulains et pouliches de moins de 1 an	Poulains et pouliches de 1 à 3 ans	Total des poulains et pouliches
3 critères	78	373	790	1163
2 critères	67	366	693	1059
1 critère	82	306	469	775
Aucun critère	10	33	54	87
Totaux	237	1078	2006	3084

Les 78 communes de cette catégorie comptent 1163 jeunes chevaux. Certains cantons en comptent plus de deux cents. Les juments exclusivement affectées à la reproduction sont au nombre de 452 dont 71 sont déclarées dans le canton de Meyzieu qui dispose par ailleurs d'une station de monte des haras d'Annecy⁶²⁶. Les chevaux entiers (plus de 400 sujets) sont représentés à des degrés divers dans plus de 61,18% des communes. Si seulement 33 chevaux sont destinés à la reproduction, le nombre considérable de chevaux entiers n'est pas dû au hasard. Ce sont les reproducteurs de proximité qui couvrent les juments du voisinage et dont les poulains sont vendus sans jamais laisser de traces statistiques⁶²⁷.

En marge de cette production générique, il existe un élevage subventionné qui est perturbé par la sourde résistance que la paysannerie et les élites locales opposent à la politique poursuivie par les haras d'Annecy. L'administration ne propose que des reproducteurs anglo-normands mal adaptés à la souche indigène et se refuse à l'emploi d'étalons bretons mieux adaptés aux juments indigènes. Au début des années 1890, les comices de la région se mobilisent, mais le contentieux est bien plus ancien. Ainsi, dans une vaste enquête lancée en 1873, les spécialistes interrogés signalent déjà des tensions : à Anthon, canton de Meyzieu, M. de Leusse constate que « l'élevage subit une crise sérieuse à cause du croisement de plusieurs races qui trop souvent est défectueux et mal appliqué »⁶²⁸. À l'autre extrémité de la ceinture chevaline, à Vienne, le vétérinaire Bonnefond reprend la même antienne : « l'élevage dégénère depuis l'introduction de races trop fines »⁶²⁹. C'est donc en grande partie en marge des aides officielles et des primes que se maintiennent les caractéristiques d'un cheptel indigène très différent de celui qu'exploitent les agriculteurs de la rive occidentale du Rhône. Dans la note de synthèse qui accompagne l'enquête de 1873, M. Peyrieux, le rapporteur, écrit au Conseil général de l'Isère :

« L'élevage dans le département est fait par deux catégories de praticiens. D'abord, par le grand nombre qui, revenu de ses illusions, élève tout simplement le cheval de pays et le vend avec bénéfice, quoique l'Etat et le département ne lui accordent aucune subvention. Puis enfin par ceux, qui, se disant progressistes, usent simplement des étalons anglo-normands, qu'on leur vend à très bas prix et empochent des primes énormes qu'on leur distribue très

⁶²⁶ Carte N° 19 Juments de la ceinture chevaline de Lyon exclusivement destinées à la reproduction.

⁶²⁷ Carte N°20 Chevaux entiers de la ceinture chevaline de Lyon en 1892, destinés au travail et/ou à la reproduction.

⁶²⁸ Arch. dép. Isère, 150 M 5, enquête sur l'espèce chevaline dans le département, 1873.

⁶²⁹ Ibidem.

libéralement (...) et font des chevaux décousus que le luxe dédaigne, que l'armée achète peu et que l'agriculteur repousse énergiquement : en résumé, la corde est aux chevaux de pays, fort heureusement »⁶³⁰.

Entre 1892 et 1910, sur la base des 477 communes dont les données sont disponibles, l'évolution du nombre de jeunes chevaux se traduit à nouveau par une opposition très tranchée entre le Rhône et l'Isère⁶³¹. Les 240 communes du Rhône doublent globalement leurs effectifs, passant de 451 à 855 existences soit une croissance de 89,57%. Les chevaux de moins de trois ans présents dans 91 communes en 1892 le sont désormais dans 136. La croissance du nombre des jeunes chevaux montre la forte diffusion de la présence du cheval dans les communes du Rhône. De ce point de vue, cette dynamique s'inscrit dans le droit fil du mouvement général du cheptel. La dynamique rhodanienne tranche avec l'évolution plus mesurée de l'Isère. Les seize cantons de la zone de référence gagnent 907 existences soit une croissance de 29,40%. Les 3991 poulains et pouliches dénombrés à l'est du Rhône restent dans une aire de diffusion pratiquement inchangée. Dans les cantons dauphinois de la périphérie lyonnaise, les potentialités en terme d'élevage de jeunes chevaux ont déjà été partiellement valorisées. Aussi, le redéploiement des effectifs que l'on observe dans différents cantons procède de nouvelles orientations. Le canton de Saint-Symphorien-d'Ozon perd la moitié de ses chevaux de moins de trois ans recensés en 1892 et d'une manière générale, le cheptel équin stagne tandis que le nombre des bovins s'accroît de manière vigoureuse. L'élevage laitier, en phase avec la croissance de la demande urbaine, connaît une croissance remarquable et le recours aux bœufs, marginal en 1892, progresse. Dans les cantons d'Heyrieux et de Meyzieu, les choix sont différents, l'accroissement du nombre des jeunes chevaux tranche avec une croissance plus faible des bovins voire avec une diminution de leurs effectifs. Dans le seul canton d'Heyrieux, le nombre des chevaux de trois ans et au-dessous progresse de 85,31% soit un gain de 122 existences. Plus à l'est, le canton de Crémieu traditionnellement de dominante plus bovine se recentre sur sa spécialisation : les jeunes chevaux déclarés en 1910 reculent par rapport au niveau atteint lors de l'enquête décennale de 1892. La moyenne générale occulte ainsi des évolutions contrastées d'un canton à l'autre.

B – Le cheptel mulassier

Les mulets, comptés à part dans la statistique agricole décennale et annuelle, constituent la seule catégorie qui puisse être suivie de manière spécifique dans les deux sources. Il est donc possible d'en cerner les effectifs dans les 618 communes de la zone de référence élargie à 45 cantons disponibles des trois départements⁶³². Le cheptel mulassier a été saisi comme les chevaux à 5 reprises de 1892 à 1938 :

Années	1892-1893	1910	1921-1922	1929-31	1938
Rhône	246	389	727	640	283
Ain	113	152	404	275	138
Isère	1308	973	1082	792	631
Total	1667	1514	2213	1707	1052

⁶³⁰ Arch. dép. Isère, 150 M 5, Espèce chevaline de l'Isère, questions soumises à l'enquête, synthèse de M. Peyrieux au Conseil général de l'Isère, 1873.

⁶³¹ Voir tableau N° 5 Evolution entre 1892 et 1910 du cheptel équin de moins de trois ans dans les cantons rhodaniens et isérois de la zone de référence.

⁶³² Table des cartes, chapitre 3, carte N° 21 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1892-1893 ; carte N°22 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1910 ; carte N° 23 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1921-1922 ; carte N°24 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1929-31 ; carte N° 25 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1938.

Le tableau statistique souligne une montée en puissance jusqu'en 1921 puis un reflux à partir de cette date qui s'amplifie dans la dernière décennie de l'avant-guerre. Le pic de 1921 correspond aux importations massives de mulets américains et argentins qui ont servi à combler la désorganisation consécutive aux réquisitions de la guerre et à la forte mortalité des chevaux mobilisés⁶³³. L'évolution de ce cheptel entre 1892 et 1938 est assez intéressante pour la détailler en prenant appui sur les environnements géopolitique et économique dans lesquels cet animal évolue en permanence.

Une première vue d'ensemble est nécessaire : en 1892, la zone de référence élargie forte de 618 communes et 45 cantons compte 1667 existences soit 3,83 % des équidés de la ceinture chevaline. La répartition spatiale du cheptel mulassier est assez déséquilibrée :

Sections de la ceinture chevaline	Mulets	Communes de l'aire de référence étendue			
		Nombre	Avec mulets	Sans mulets	% du total
Isère	1308	237	162	75	31,6
Rhône	246	240	100	140	58,33
Ain	113	141	35	106	75,17
Total	1667	618	287	321	51,94

La carte N° 21 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1892 et les données chiffrées ci-dessus montrent une localisation assez tranchée : les 1667 mules et mulets comptabilisés par la statistique agricole décennale sont essentiellement exploités dans l'Isère où se concentrent 78,4% des effectifs et leur présence n'est numériquement significative que dans le sud de la section dauphinoise de la ceinture chevaline⁶³⁴. La carte permet toutefois de distinguer la constitution d'un axe muletier des cantons de Roussillon et de Beaurepaire vers ceux de l'Est lyonnais où les effectifs communaux s'étoffent. Les six cantons de cet ensemble où dominent Roussillon et Beaurepaire avec 688 mules et mulets, alignent une centaine d'existences dans les deux cantons de Vienne et un nombre similaire dans ceux de Saint-Symphorien-sur-Coise et d'Heyrieux. On observe à l'inverse que le cheptel mulassier est relativement absent des cantons de Bourgoin, Crémieu, Morestel, La Verpillière et La Tour-du-Pin. Cette disposition d'ensemble dans les années 1892 trace provisoirement la limite d'expansion de l'espèce. Les cantons dans lesquels il domine, notamment celui de Roussillon, apprécient la sobriété du mulet et sa dextérité dans les exploitations arboricoles.

Par contraste, l'Ain et le Rhône n'apparaissent pas comme des terres favorables aux mulets : dans l'Ain, sa présence très pelliculaire se réduit à la Côtière de l'Ain et aux contreforts du Bugey. Dans le Rhône, hormis quelques communes de l'immédiate périphérie, les mulets ne sont guère représentés que par une ou deux existences. En 1892, 57 des 139 communes où la présence de mulets est attestée comptent des effectifs qui n'excèdent pas une ou deux existences. Les aptitudes de ces solipèdes, peu exigeants et rustiques par excellence, ne sont pas valorisées dans la région. Les terres lourdes de la Dombes n'en font pas des auxiliaires indispensables tandis qu'en Dauphiné la rusticité des chevaux indigènes est somme toute proche de celle dont peuvent se prévaloir les mulets. Dans le Rhône, ils sont absents des zones montagneuses où ils auraient pu avoir une utilité parce que les vaches fournissent déjà la force musculaire dans les petites exploitations.

La rareté du mulet dans la ceinture chevaline, est aussi et surtout liée à un prix moyen élevé qui a longtemps dépassé celui du cheval générique tel qu'il est produit dans la région.

⁶³³ C.-L. MILHAUD, « Être vétérinaire sous l'uniforme », *Médecine et armée*, 2015, 44, 1, pp. 86-92 ; Roland BRUNEAU, « Les équidés dans la Grande Guerre », *Bulletin de la Société française d'histoire de la médecine et des sciences vétérinaires*, communication présentée le 12 février 2005, 2005, 4, 1, pp.20-33.

⁶³⁴ Table des cartes et des schémas, chapitre III, carte N°21 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1892- 93.

Entre le milieu des années 1890 et le début du XX^e siècle, l'environnement économique et géopolitique est favorable à la production du mulet. Il est en effet recherché pour les expéditions coloniales en Afrique et en Asie. Toutefois, les cycles enchâssés de la production des mulets et des chevaux, notamment en Isère, se succèdent de manière plus aléatoire au début du siècle parce qu'il y a une baisse, d'ailleurs limitée dans le temps, du prix des mulets qui ont été fortement produits, et paradoxalement une hausse des prix des chevaux génériques. Cette réalité qui est visible dans les zones de production de l'Ain et de l'Isère explique la forte croissance des effectifs que montrent les statistiques annuelles de 1910 :

Sections de la ceinture chevaline	Mulets	Commune de la zone de référence élargie			
		Nombre	Avec mulets	Sans mulets	% du total
Isère	973	237	174	63	26,58
Rhône	389	240	140	100	41,66
Ain	152	141	56	85	60,28
Total	1514	618	370	248	40,12

En 1910, la présence mulassière dans les trois sections de la ceinture chevaline élargie a enregistré de profondes transformations⁶³⁵. En valeur absolue les chiffres ne disent pas l'ampleur du mouvement : le nombre de mules et mulets perd 153 existences passant de 1667 à 1514 existences. Les modifications les plus significatives résident dans la chute des deux cantons mulassiers méridionaux de la ceinture chevaline : Roussillon et Beaurepaire perdent 279 existences soit un déclin de plus de 40%. Cette évolution paraît paradoxale et à contre-courant puisqu'au même moment le nombre des chevaux de plus de trois ans augmente⁶³⁶. En réalité, cette évolution est très logique au regard de la tendance des cours du mulet : il est évident que le renchérissement continu du prix des mulets depuis la fin du XIX^e siècle a incité ses utilisateurs à se rabattre sur les chevaux d'un prix plus abordable quoique plus coûteux à l'entretien. Cette hypothèse est confirmée par la statistique agricole de 1903 qui enregistre déjà à cette date une perte significative des effectifs mulassiers. Toujours dans la logique de cette explication, la diffusion des mulets là où ils n'étaient pas encore présents dans la section dauphinoise de la ceinture chevaline et dans celles du Rhône et de l'Ain serait plus récente et refléterait le retournement des cours des mulets qui est effectif vers 1905-1906. Cette série d'évolutions transparaît assez bien dans les données chiffrées : le Rhône et l'Ain initialement assez réfractaires au mulet lui font une place nouvelle : les effectifs s'étoffent et leur diffusion à travers la ceinture chevaline se confirme. Entre 1892 et 1910 l'aire de diffusion du mulet s'élargit à 79 nouvelles communes. Par ailleurs, le déclin dans les cantons les plus méridionaux de la section dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon n'empêche pas dans ce même secteur une progression des mulets dans une douzaine de communes supplémentaires. Ainsi, tous départements confondus, les mulets font une apparition nouvelle dans plus de 90 communes.

Cette vigueur dans la diffusion peut être testée en observant la montée en puissance dans les effectifs communaux. On note à cet égard la place spécifique du Rhône qui connaît la plus forte croissance d'une période à l'autre :

Nombre de communes ayant 3 ou 4 mules et mulets					
	1892-1893	1910	1921-22	1929-31	1938

⁶³⁵ Voir carte N° 22 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1910.

⁶³⁶ Croissance du cheptel équin dans les cantons de Beaurepaire et Roussillon entre 1892 et 1910 :

Cantons	1892	1910	Croissance	%
Beaurepaire	1028	1156	128	12,45
Roussillon	1582	1637	45	3,47

Ain	5	6	20	21	10
Isère	25	38	42	39	32
Rhône	15	35	46	41	20
Total	45	79	108	101	62
Nombre de communes ayant de 5 à 8 mules ou mulets					
Ain	3	11			
Isère	30	36			
Rhône	4	13			
Total	37	60	98	73	40
Nombre de communes ayant de 9 à 12 mules ou mulets					
Ain	1	1	7	3	1
Isère	13	14	20	15	6
Rhône	2	6	12	7	0
Total	16	21	39	25	7

Les importations massives de mules et mulets aussi bien que les qualités intrinsèques de l'espèce expliquent la croissance des effectifs dans la ceinture chevaline de Lyon au lendemain de la guerre. Le cheptel mulassier atteint en 1921 son apogée avec 2213 existences⁶³⁷. Tous les cheptels départementaux sont en hausse et cette situation contraste avec le déclin massif des chevaux au même moment. À la faveur de la guerre le mulet conforte ses positions : l'Ain dépasse la barre des 400 existences multipliant son cheptel par 2,6 depuis 1910. La forte diffusion de l'espèce se lit dans le nombre de communes qui comptent désormais des mulets :

	Nombre de communes	1920	%	1929	%	1938	%
Ain	141	90	63,82	74	52,48	55	39
Isère	237	192	81,01	183	77,21	154	64,97
Rhône	240	177	73,75	177	73,75	113	47,08
Total	618	459	74,27	434	70,22	322	52,10

Au cours de la dernière décennie avant la Seconde Guerre mondiale, la phase de déclin s'accroît parce que la demande extérieure pèse sur les effectifs nationaux. Dès 1931, le lieutenant Masquelier chargé de l'achat des équidés à l'Union du Sud-Est des syndicats agricoles constate l'intérêt de la production mulassière et les avantages que pourraient tirer les agriculteurs de l'élevage mulassier⁶³⁸. Les effectifs reculent partout⁶³⁹. Ce repli est encore un fois marqué par le contexte géopolitique. Dans une note publiée dans les comptes-rendus des séances de l'Académie d'agriculture sur l'état numérique du cheptel en décembre 1937 Alfred Massé souligne le déclin persistant des mulets exploités en France métropolitaine :

« Pour les deux espèces mulassières et asine, comme les années précédentes, nous enregistrons de nouvelles diminutions de 5830 contre 6500 en 1936 pour les mulets et de 7870 contre 7500 pour les ânes. Cette double diminution s'explique aisément. Depuis le début de la guerre d'Espagne, les deux partis luttant l'un contre l'autre ont acheté en France (sans que les statistiques douanières le fassent ressortir, parce que passés en fraude de l'autre côté des Pyrénées), un nombre de mulets adultes bien plus élevé que ne le faisait leur pays par le passé. D'autre part, quantité de jeunes muletons étaient autrefois exportés en Espagne où ils étaient dressés et revendus souvent en France. La guerre civile empêche aujourd'hui cette

⁶³⁷ Voir carte N° 23 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1921-22.

⁶³⁸ *L'Union du Sud-Est, journal agricole bi-mensuel*, dimanche 22 février 1931.

⁶³⁹ Voir carte N° 25 Mules et mulets de la ceinture chevaline de Lyon en 1938.

dernière exportation faute de facilités pour dresser les muletons qui, devant l'être en France, ont vu réduire leur nombre. De ces deux faits il est résulté une très forte augmentation des prix des mulets, augmentation portant surtout sur les adultes et que j'ai pu constater tout récemment au cours d'une visite aux regroupements agricoles des Basses-Pyrénées »⁶⁴⁰.

La même année, dans le rapport qu'il adresse au préfet de l'Isère, de la Motte Rouge, le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy, note lui aussi que « le relèvement très sérieux du prix des muletons stimule les éleveurs »⁶⁴¹.

II – L'évolution des cavaleries de la ceinture chevaline de Lyon dans l'entre-deux-guerres

Entre 1920 et 1938, la statistique agricole annuelle montre un déclin de tous des cheptels de traction par rapport aux années de l'avant-guerre⁶⁴². La dynamique perceptible dans les 618 communes de la zone de référence qui englobent la ceinture chevaline montre clairement l'évolution d'ensemble :

Années	Chevaux	Mulets	Ânes	Bœufs	Vaches
1910	48921 ⁶⁴³	1 420	3 024	19878	169094
1920-21	38406	1 992	2 444	18871	154707
1929-31	42523	1 444	2 007	16795	169020
1938	40486	1 192	1 249	13386	171248

Les équidés, comme les bovins, perdent du terrain, mais il faut être attentif à la chronologie du repli, à sa géographie et à son intensité⁶⁴⁴. La période de l'entre-deux-guerres s'ordonne autour du pivot des années 1929-1931 qui détermine deux séquences chronologiques au dynamisme divergent : celle de 1921-1922 / 1929-31 et celle de 1929-31 / 1938. Cette articulation principale cache cependant une grande diversité de situations locales qui apparaissent à un niveau supra-cantonal : l'évolution du cheptel est intégrée dans une sorte de puzzle où les trois grands critères distinctifs se combinent à une pluralité de facteurs. De leur interaction s'individualisent des zones ayant en propre un cheptel chevalin mû par des évolutions spécifiques. Ces ensembles spécifiques constituent autant de types qui rendent compte de l'extrême complexité qui anime le cheptel équin dans un espace de plus de 6 000 km². L'objectif de cette deuxième section consiste à retracer rapidement les évolutions du cheptel équin, puis à définir une typologie à partir d'un certain nombre de variables. Deux cartes ont été dressées à cet effet : les évolutions sont retracées dans la carte intitulée *Évolution numérique du cheptel équin de la ceinture chevaline entre 1921 et 1938 : le constat* et *Évolution du cheptel équin entre les deux guerres (1921-1938) : l'analyse*. Ces deux cartes servent de support aux deux sous-parties qui suivent.

1 – Les effectifs du début des années 1920 à la veille de la Seconde Guerre mondiale

A – La reprise de l'après-guerre

Entre 1920-21 et 1929-31, le cheptel chevalin qui était sorti sensiblement affaibli de la Grande Guerre avec des effectifs diminués d'un quart par rapport à 1910 comble une partie

⁶⁴⁰ Alfred MASSÉ, « La Statistique des animaux de ferme au 31 décembre 1937 », *Comptes-rendus des séances de l'Académie d'agriculture de France*, 1938, tome 34, pp. 373-374.

⁶⁴¹ Arch. dép. Isère, 140 M 46.

⁶⁴² Alfred MASSÉ, « Le troupeau français au 31 décembre 1923 », *Comptes rendus des séances de l'Académie d'agriculture de France*, Paris, 1924, Tome 10, 1079 pages, 594-609.

⁶⁴³ Tous chevaux confondus : chevaux de moins de 3 ans et plus de trois ans.

⁶⁴⁴ Voir tableau N° Évolution des cheptels équins cantonaux de la ceinture chevaline de Lyon de 1910 à 1938.

de ses pertes : entre l'étiage de 1920-21 et le point haut du début des années 1930, il regagne plus de 4100 existences soit une croissance de 10,71%. La performance est d'autant plus remarquable que tous les autres cheptels de traction diminuent au cours de la même période. À cet égard, les gains qu'enregistrent les vaches ne doivent pas faire illusion, c'est essentiellement l'augmentation du cheptel laitier qui l'explique. L'approche de ce phénomène par les communes les plus chevalines, celles qui comptent deux et trois critères, donne un premier ordre de grandeur :

Communes	1920-1922			1929-1931		
	2 critères	3 critères	Total	2 critères	3 critères	Total
Ain : 141	37	21	58 41,13%	53	20	73 51,77%
Isère : 237	91	72	163 68,77%	103	74	177 74,68%
Rhône : 240	70	39	109 59,56%	112	44	156 85,24%
Ceinture : 618	198	132	330 58,82%	268	138	406 72,37%

On observe qu'en 1920-22 la ceinture chevaline est forte de 330 communes sur les 618 de la zone de référence. Les communes de 2 et 3 critères représentent près de 60% de l'ensemble. Au début de la décennie suivante, la récupération de la ceinture chevaline est patente : elle englobe 406 communes de la zone de référence soit 72% de l'ensemble. Si les communes les plus chevalines, celles qui incorporent trois critères, évoluent peu, celles qui en comptent deux constituent le socle de la récupération. Les approches départementales et cantonales apportent des éclairages intéressants parce qu'elles permettent de distinguer des évolutions assez contrastées. Le nombre de communes de 2 et 3 critères progresse entre les deux périodes de référence : 59,5% des communes en 1920-1922 et 85,2% en 1929-1931. L'essentiel du gain s'effectue dans les communes dotées de 2 critères dont le nombre progresse de 70 à 112 communes. Dans le Rhône cette évolution correspond à une place nouvelle que conquiert la cavalerie, notamment dans les cantons montagneux de l'Ouest.

a – vue d'ensemble : les données numériques de la reprise

L'évolution des différents secteurs de la ceinture chevaline au lendemain de la Grande Guerre impose des analyses différenciées parce que les conditions et les perspectives ne sont pas les mêmes. Dans le détail, cette récupération, qui concerne surtout les chevaux, recouvre des réalités différentes au niveau cantonal. Les données de la statistique agricole permettent de distinguer la diversité des situations dont rend compte le tableau ci-dessous. Il permet en effet d'observer l'évolution du cheptel de chaque canton à chacune des trois étapes analysées au cours de l'entre-deux-guerres :

Canton dont le cheptel est en croissance ou stable d'une période à l'autre.					
Canton dont le cheptel est en déclin d'une période à l'autre.					
Cantons	1910	1921	1929-31	1938	%1921-38
Anse	473	407	515	583	
L'Arbresle	855	608	745	785	
Beaujeu	550	493	638	734	
Belleville	790	560	747	755	
Le Bois d'Oingt	567	568	568	597	
Condrieu	621	490	517	496	

Lamure-sur-Azergue	215	145	119	61	
Limonest	1122	833	783	645	
Givors	511	490	455	414	
Mornant	621	589	559	610	
Neuville s/Saône	1083	521	572	462	
Saint-Genis-Laval	1196	885	852	770	
Saint-Laurent-de-Ch ^{set}	508	328	511	471	
Saint-Symphorien-s/Coise	402	386	531	485	
Tarare	465	399	526	540	
Vaugneray	1171	779	704	525	
Villefranche	991	688	653	672	
Villeurbanne	1762	867	1197	574	
Ambérieu-en-Bugey	457	319	318	289	
Chalamont	552	476	574	588	
Chatillon-sur-Chalaronne	941	869	975	949	
Lagnieu	911	757	757	519	
Meximieux	1047	907	932	868	
Montluel	1647	1157	1362	1102	
Pont-d'Ain	438	412	510	519	
Saint-Trivier-sur-Moignans	813	732	906	867	
Thoissey	590	495	623	590	
Trévoux	931	857	861	786	
Villars-les-Dombes	579	528	551	560	
Beaurepaire	1280	819	981	934	
Bourgoin	1728	1599	1673	1581	
La Côte-Saint-André	932	748	1066	1108	
Crémieu	1137	985	1198	1140	
Le Grand-Lemps	1043	850	1042	1158	
Heyrieux	1501	1418	1627	1415	
Meyzieu	1542	1291	1203	1156	
Morestel	1388	1145	1358	1517	
Roussillon	1922	1779	1982	1808	
Saint-Jean-de-Bourney	932	735	949	1051	
Saint-Symphorien-d'Ozon	1906	1754	1544	1461	
La Tour-du-Pin	1523	1216	1313	1229	
La Verpillière	1559	1185	1400	1349	
Vienne Nord	1229	1091	1090	1031	
Vienne Sud	838	596	805	717	
Virieu	917	752	836	776	

b – La puissance de la reprise

La première évolution est celle d'une puissante reprise : tous les cantons sans exception regagnent une part substantielle de leur cavalerie. Entre les séquences 1921-22 et 1929-32, le cheptel de la ceinture chevaline gagne plus de 4100 chevaux.

Dans le Rhône, 12 cantons progressent. Les effectifs gagnent près de 1182 existences soit un gain de 11,95%. Cette croissance est le résultat de tendances opposées : tandis que les mulets perdent le quart de leurs effectifs, les chevaux progressent de plus d'un millier

d'existences. Au nord, dans l'arrondissement de Villefranche, les cantons du Beaujolais compris dans la zone de référence, ceux du Beaujolais proprement dit et ceux du « Beaujolais bâtard », soit en tout 6 cantons, connaissent tous une progression de leur cavalerie dans ses deux composantes : alors même que partout ailleurs, le cheptel mulassier décline, il progresse dans ce secteur, et singulièrement dans les cantons viticoles de Beaujeu et Belleville :

Cantons	1910 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1931 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Beaujolais						
Belleville	790	14202 17,97	560	12313 21,98	747	12315 16,48
Beaujeu	550	17000 30,90	493	14051 28,50	638	13053 20,45
Villefranche-sur-Saône	991	28061 28,31	688	27017 39,26	653	28881 44,22
Cantons sans Villefranche	542	11273 20,79	467	10429 22,33	556	10693 19,16
Beaujolais bâtard						
Anse	473	9031 19,09	407	7966 19,57	515	8222 14,47
Bois d'Oingt	567	12757 22,49	568	10449 18,39	568	10072 17,73
L'Arbresle	855	17238 20,16	608	14902 24,50	745	15933 21,38
Total	4226	98289 23,25	3324	86698 26,08	3866	88476 22,88
Total sans Villefranche	3777	81505 21,57	3103	70110 22,59	3769	70288 18,64

Les données démographiques soulignent que les équidés améliorent leurs positions : le nombre moyen de chevaux par habitant continue de progresser. Le cheval prend place dans la polyculture dont Ardouin-Dumazet, à la fin du XIX^e, siècle livre une belle description : « La vigne s'associe étroitement à la prairie. Celle-là couvre les pentes bien exposées, celle-ci remplit le fond des vaux et des combes, pendant que les pentes moins ensoleillées sont livrées à la culture des céréales et des fourrages artificiels »⁶⁴⁵. Dans cet agencement la vache semble pourtant répondre à tous les besoins si l'on en croit le vicomte de Villebresme :

« Les prairies fournissent une bonne nourriture aux vaches, qui, dans ce pays, servent d'animaux de trait, sans que la production de leur lait en soit trop tarie. Ce sont les vaches qui cultivent les terres arables, transportent les pailles, les fumiers, les échaldas, la vendange, les matériaux de construction ; elles nourrissent en partie la famille qu'elles chauffent pendant l'hiver, et donnent à peu près tout le fumier nécessaire aux vignes »⁶⁴⁶.

⁶⁴⁵ HARDOUIN-DUMAZET, « Le vignoble du Beaujolais, le Bas-Beaujolais », *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, Librairie de la Maison rustique, Paris 1910/01-1910/06, pp. 685-687.

⁶⁴⁶ Jacques Marie Maurice GOISLARD vicomte de VILLEBRESME, *L'élevage en Europe et en Amérique : méthodes d'exploitation, améliorations, rendements, alimentation, prix de revient, prix de vente, débouchés*, Laveur, Paris 1910, pages, p. 46.

Les contrats de vigneronnage prennent le soin de préciser la place des vaches et comprennent toujours un peu plus d'un hectare de prairie⁶⁴⁷.

La montée en puissance du cheptel équin au lendemain de la guerre se comprend en Beaujolais comme une transformation des façons culturales. Face à la pénurie de main-d'œuvre, le travail fait à la main est réalisé désormais grâce au cheval dans les plus grandes exploitations. La progression sensible du nombre des mulets dans les cantons de Beaujeu et Belleville s'explique par les avantages qu'apporte un animal de corpulence moyenne, capable de marcher entre les pieds de vigne sans les abîmer.

Cette bonne tenue de la cavalerie est d'autant plus intéressante que la statistique décennale de 1929 met en lumière l'importance relative de la motorisation, qui n'a qu'une incidence modeste sur les cavaleries, à l'exception du canton de Villefranche-sur-Saône⁶⁴⁸. La présence des équidés est ainsi étroitement liée au travail agricole. Dans le canton de L'Arbresle, où la vigne revêt globalement moins d'importance, la mécanisation et les transports locaux expliquent la croissance du cheptel dans un contexte démographique encore plus atone qu'avant-guerre.

Les cantons de Neuville, de Condrieu progressent eux aussi, mais avec moins de vigueur. Celui de Villeurbanne dans l'immédiate périphérie connaît en revanche une forte croissance. Les communes qui le composent conservent à l'exception de Saint-Fons une importante activité maraîchère : ici, le cheval reste à la fois force de travail agricole et force de traction permettant d'approvisionner les marchés urbains.

La transformation la plus spectaculaire concerne les cantons bovins des Monts du Lyonnais et des Monts de Tarare. La croissance du cheptel équin est spectaculaire : Saint-Laurent de Chamousset, Saint-Symphorien-sur-Coise et Tarare enregistrent respectivement des taux de croissance de 53,3%, 35,4% et 28,8% soit plus de 450 existences. C'est le moment où les communes de ces cantons montagneux commencent à accéder à la mobilité qu'autorise la traction hippomobile. Si les vaches et les bœufs demeurent dans les façons culturales, le cheval arrive désormais dans un certain nombre d'exploitations. Il sert aussi bien attelé à une faucheuse, à un râteau faneur qu'à une voiture suspendue utilisée pour les déplacements quotidiens. C'est dans cette polyfonctionnalité du cheptel que réside l'explication de la présence nouvelle du cheval.

À l'instar de la situation qui prévaut dans le reste de la ceinture chevaline, la section idanienne sort affaiblie de la Grande Guerre. Les données du recensement de 1921 et la statistique agricole montrent une diminution de la population et du cheptel. Les chiffres donnent deux indications générales valables pour tous les cantons de ce premier ensemble. Ils disent en premier lieu la césure induite par la guerre au niveau de la cavalerie : dans aucun des cantons, même dans les plus chevalins, les cheptels d'avant-guerre ne sont reconstitués. En second lieu, même lorsqu'une récupération significative a lieu, comme c'est le cas entre 1921 et 1931, l'étroitesse du lien hommes/cheval de l'avant-guerre n'est pas restaurée. Trois ans après la fin de la guerre, il manque encore 18,9 % des effectifs comptabilisés en 1910 tandis que la population cède 4,1% par rapport au recensement de 1911 : moins d'une dizaine de communes de la zone de référence ont vu leur population augmenter au cours de cette période. Des évolutions distinctes commencent à individualiser les différents espaces du département de l'Ain. Ainsi les puissantes cavaleries de la Côtière de l'Ain, malgré une reprise, ne parviennent pas à retrouver leurs effectifs d'avant-guerre :

⁶⁴⁷ Paul FERROUILLAT, M. CHARVET, *Les Celliers, construction et matériel vinicole, avec la description des principaux celliers du Midi, ceux du Bordelais, de la Bourgogne et de l'Algérie*, C. Coulet éditeur, Montpellier 1896, 518 pages, p.381 : « un vigneronnage comprend en général deux hectares et demi de vignes et un hectare et quart de pré, qui suffit à l'entretien de 3 vaches, le foin, s'il y a un manque, étant acheté et payé de moitié par le propriétaire et le vigneron ».

⁶⁴⁸ Voir carte N° 24 La traction mécanique dans les communes rhodaniennes et dauphinoises de la ceinture chevaline de Lyon : camionnettes agricoles et camions.

Cantons	1910 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1922 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1931 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Montluel	1647	7,45	1157	10,31	1362	11,20
Meximieux	1047	6,43	907	7,15	932	7,01
Trévoux	931	12,11	857	12,71	861	14,46
Totaux	3625		2921		3155	

D'autres cantons s'inscrivent dans des évolutions différentes : un ensemble de 5 cantons, où l'économie chevaline est essentiellement représentée par la production et l'élevage des chevaux, mais où les façons culturales sont réalisées par les bœufs de travail, prend une tournure assez différente du premier : à la différence du premier ensemble les cavaleries retrouvent leur niveau de 1910, à l'exception de Villars :

Cantons	1910 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1922 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1931 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Thoissey	590	17,12	495	17,80	623	13,68
Châtillon s/Ch.	941	15,10	869	16,35	975	13,02
St.-Trivier s/M	813	10,52	732	10,90	906	7,95
Villars	579	9,10	528	8,87	551	8,05
Chalamont	552	9,14	476	9,38	574	7,33
Pont-d'Ain	438	9,134 20,85	412	8,245 20,01	510	7,604 14,90
Total / Moy.	3475	12,43	3100	12,60	3629	10,21

En 1922, la caractéristique principale de cet ensemble reste la même qu'avant guerre puisque les effectifs équin sont toujours inférieurs à ceux des bœufs de travail. Pourtant, le cheptel s'apprête à renforcer sa présence de chevaux de plus de trois ans. Cette vigueur du cheptel équin s'affirme, bien que globalement les effectifs n'aient pas encore été reconstitués : ils accusent toujours un déficit de 375 existences par rapport à 1910. Ce déclin de 10,8%, moins marqué que dans les cantons chevalins du Nord, s'explique par l'importance des juments poulinières qui ont été davantage protégées des réquisitions. Au déclin des animaux répondent les séquelles démographiques de la guerre : la population déjà peu nombreuse recule de plus de 4000 habitants par rapport à 1910 soit une diminution de 9,54%. Le R H/C se dégrade modestement, passant de 12,43 hommes par chevaux en 1910 à 12,60 parce que les deux reculent de façon concomitante. Ce rapport est pratiquement inchangé dans les trois cantons de Saint-Trivier-sur-Moignans, Villars et Chalamont.

C'est entre 1922 et 1931 que les différences s'accusent par rapport aux cantons du premier ensemble. Hormis le canton de Villars auquel il manque moins de 30 existences pour retrouver le niveau d'avant-guerre, tous les autres parviennent à le dépasser. Cette spécificité s'explique pour deux raisons principales. En premier lieu l'élevage s'inscrit dans une longue tradition : dans ces pays qui sont à la fois naisseurs et éleveurs, la présence du cheval a toujours été un accessoire et jamais la spéculation principale. La sélection et la conservation des plus belles pouliches, l'émulation des concours comportent aussi un trait culturel transmis de génération en génération. Il s'agit là de réalités prégnantes puisqu'il est possible de retrouver dans l'entre-deux-guerres des familles d'éleveurs déjà mentionnées dans la première

moitié du XIX^e siècle. En second lieu, sur des herbages qui ont été considérablement amendés par les engrais, la gestion des prés est valorisée par la présence simultanée des chevaux et des bovins. Les premiers mangent ce que les seconds dédaignent : le pâturage mixte permet l'entretien des prairies. La présence de quelques juments dans les grandes exploitations, loin d'être une charge, est une valorisation nette des herbages. Enfin, en troisième lieu, la présence renforcée des chevaux dans les façons culturales stimule les effectifs. Dans le canton de Pont-d'Ain toutes ces évolutions semblent concentrées.

La place nouvelle du cheval dans le canton de Pont-d'Ain illustre assez bien les changements d'organisation économique qui s'affirment après la guerre : les communes du canton, attirées dans l'orbite de Lyon, se dépeuplent. Les cantons de la partie orientale de la Côtère de l'Ain deviennent la banlieue immédiate de Lyon, idée que développe Georges Chabot dans sa thèse complémentaire⁶⁴⁹. Les communes du rebord de la Côtère comme Priay ou Varambon délaissent la vigne et l'élevage laitier s'impose. Dans les communes du plateau comme Saint-Martin-du-Mont la polyculture cède du terrain tandis que les surfaces en herbe augmentent. C'est l'une des causes de la diminution des bœufs de travail dont les effectifs chutent de moitié entre 1910 et 1931. Le déclin est encore supérieur dans la plus vaste commune du canton : à Saint-Jean-du-Mont les bœufs de labour passent de 300 à 100 existences au cours de la même période. Quant au cheval, il trouve sa place dans les prairies et sa justification dans la collecte du lait qu'il faut apporter à la gare la plus proche, soit sur la ligne de Bourg à Ambérieu-en-Bugey, soit sur celle de Lyon à Genève⁶⁵⁰. Si le canton n'a jamais été un pays d'élevage équin comme celui de Chalamont son voisin, les prairies rendent cette spéculation possible : en 1922, les cours élevés des chevaux expliquent la présence d'une centaine de poulains et pouliches⁶⁵¹.

Dans la section dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon, plus de la moitié des seize cantons de la ceinture chevaline progressent. On y retrouve les mêmes distinctions que dans l'Ain : les cantons qui progressent, mais sans atteindre les niveaux d'avant-guerre, et ceux qui parviennent à les dépasser. Dans la première catégorie, il est possible de placer les zones traditionnelles d'élevage qui forment deux ensembles : le premier, d'un seul tenant, est constitué par les pays de la Bourbre, région de collines et de bocage où prédomine la polyculture. C'est l'épicentre de la production chevaline du Bas-Dauphiné : le canton de Virieu est traditionnellement un pays naisseur qui exporte aux derniers jours de l'été ses productions de laitons rustiques par les foires de la Milin et Beaucroissant. Plus au Nord, les cantons de La Tour-du-Pin et de La Verpillière, chacun doté d'un concours hippique, produisent le cheval de demi-sang. Beaurepaire au sud de la ceinture chevaline, pays de belles prairies, fait naître et élève jusqu'à la Grande Guerre, comme les deux cantons précédents, le cheval de demi-sang sous la houlette de l'administration des haras.

Cantons	1910 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1930 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Beaurepaire	1280	10 587 8,27	819	9 519 11,62	981	9 331 9,51
Bourgoin	1728	21526 12,45	1599	19976 12,49	1673	23140 13,83

⁶⁴⁹ Georges CHABOT, *La Côtère orientale de la Dombes et l'influence de Lyon*, Les Presses Modernes, Paris, 1927, 88 pages ;

⁶⁵⁰ Richard SCEAU, « La Côtère d'Ain », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 56, n°4, 1981. pp. 435-445, page 437.

⁶⁵¹ Arch. dép. Ain, M 161, statistique agricole annuelle 1922.

La Verpillière	1559	11 536 7,39	1185	10 068 8,49	1400	10 612 7,58
La Tour-du-Pin	1523	17 031 11,18	1216	15 735 12,93	1313	16 536 12,59
Virieu	917	7835 8,54	752	7085 9,42	836	6695 8
Total / Moyenne	4362	60680 13,91	5571	55298 9,92	6203	66314 10,69

Dans l'évocation des cantons dotés de puissantes cavaleries qui ne parviennent pas à restaurer leur niveau d'avant-guerre, une place particulière peut être faite au canton de Roussillon, le plus méridional de la zone de référence et qui concentre la plus grosse cavalerie de la ceinture chevaline :

Canton	1910 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1930 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1938 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Roussillon	1922	13578 7,06	1779	13515 7,59	1982	18357 9,26	1808	18907 10,45

C'est cette particularité maintenue de 1892 à 1938 qui impose d'en isoler l'analyse, qui aurait pu s'effectuer dans le prolongement des cantons arboricoles de la rive droite du Rhône. Depuis la fin du XIX^e siècle, les cultures fruitières ont pris une importance considérable. Dans les premières années du XX^e siècle, la pêche est la production phare du canton de Roussillon⁶⁵². Plus de 10000 quintaux métriques sont exportés vers Paris. Pour surmonter la concurrence d'autres zones de production le canton produit la grosse pêche d'une valeur marchande plus élevée⁶⁵³. Le canton totalise 1922 existences en 1910 et après un fléchissement consécutif à la guerre, le cheptel atteint un maximum de 1882 chevaux, mules et mulets en 1930. Le nombre des équidés conjugué à la faible présence bovine explique que le canton soit composé en majorité de communes chevalines à trois critères⁶⁵⁴. L'importance de la cavalerie est en relation avec le nombre des petites exploitations qui toutes requièrent au moins un cheval nécessaire aux labours d'hiver et aux binages d'été, sans compter la nécessité pour tout producteur de transporter sa récolte.

Dans la seconde catégorie apparaissent de manière assez paradoxale un ensemble de six cantons dont la vie économique jusqu'en 1914 était traditionnellement organisée autour du cheptel bovin, fournisseur attitré d'énergie musculaire, ou qui ne se distinguait pas par le dynamisme de sa cavalerie :

⁶⁵² Pour le sud du canton voir l'historique de l'arboriculture fruitière dans Fernand GRÉAUME, « Tendances nouvelles de l'agriculture en Valloire, *Revue de géographie alpine*, tome 40, N°1, 1952, pp. 159-181, pp. 170-173.

⁶⁵³ François ROUAULT, *Géographie agricole du département de l'Isère*, X. Grevet éditeur, Grenoble, 1907, 184 pages, page 134 : «Ce résultat est obtenu, sans changement de variété, par une taille plus soignée et par des émondages réitérés».

⁶⁵⁴

Année	1 critère	2 critères	3 critères
1920	2	5	14
1930	0	4	17
1938	0	4	17

Cantons	1910 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1930 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
St.-J.-de-Bournay	932	11 426 12,25	73	10 342 14,07	949	9 671 10,19
Vienne Sud	838	7 003 8,35	596	6 686 11,21	805	6 685 8,30
Crémieu	1137	15 785 16,02	985	14 638 14,86	1198	14 001 11,68
Total / Moyenne	2797	34214 13,61	2316	31666	2952	30357
Morestel	1388	13,07	1145	14,23	1358	11,60
La Côte Saint-André	932	10,97	748	12,46	1066	9,09
Le Grand-Lemps	1043	10,55	850	11,75	1042	9,71
Total / Moyenne	3363	39392 11,71	2743	35622 12,98	3466	35582 10,26

B – Les prémisses d'un déclin au long cours

La seconde évolution notoire s'affirme dans les prémisses d'un déclin au long cours qui prend corps dans les années de l'après-guerre. Le mouvement affecte en priorité les cantons de l'immédiate périphérie chevaline tant dans le Rhône que dans l'Isère. Le Rhône est spécialement affecté. cinq cantons, commencent à décrocher :

Cantons	1910 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1929 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Vaugneray	1427	14,67	779	26,05	704	33,01
St.-Genis-Laval	1196	28,53	885	42,61	852	53,03
Limonest	1122	14,67	833	19,45	783	26,74
Mornant	621	16,53	589	15,51	559	16,42
Givors	511	39,37	490	43,75	455	50,81
Totaux	4877	20,89	3576	28,02	3353	36,30

Source : Arch. dép. Rhône, 6 MP 1276, statistique agricole annuelle 1910 ; 6 MP/5/24, 1921 ; 1929, statistique agricole décennale.

Le canton de Limonest, jusqu'alors le plus réactif et le plus efficacement lié aux marchés urbains, doté d'innombrables voitures suspendues, perd 6 % de sa cavalerie d'une période à l'autre, au fur et à mesure que se multiplient les camions et camionnettes agricoles. Les cantons de Saint-Genis-Laval, Mornant, et Givors, au Sud de l'agglomération reculent respectivement de 3,7%, 5% et 7,1%. La tendance est encore plus marquée pour le canton de Vaugneray dont une partie de la cavalerie exploitée par les blanchisseurs de la périphérie reflue devant la traction mécanique en perdant plus de 9,6% de ses effectifs. Ces cantons perdent ensemble 223 existences.

Un repli concomitant se manifeste dans la proche périphérie dauphinoise : avec un déclin de 6,05% la cavalerie perd plus de 350 existences.

Cantons	1910 Chevaux,	1921 Chevaux, mules	1930 Chevaux, mules
---------	---------------	---------------------	---------------------

	mules et mulets de plus de 3 ans		et mulets de plus de 3 ans		et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Heyrieux	1501	6,40	1418	6,03	1627	5,40
Meyzieu	1542	8,16	1291	9,12	1203	10,47
St.-Symphorien-d'O	1906	6,77	1754	6,95	1544	10,53
Vienne Nord	1229	24,17	1091	28,05	1090	29,73
Total / Moyenne	6178	10,49	5554	11,27	5464	14,09

Ce secteur, où dominent les cultures céréalières n'a pas reconstitué sa cavalerie par rapport aux effectifs de l'avant-guerre. Ces pertes de chevaux n'affectent pas très significativement le rapport H/C parce que la population a elle aussi baissé. Ces quatre cantons restent le cœur de la ceinture chevaline : sur les 46 communes de cet ensemble, 44, soit plus de 95% d'entre elles, comptent deux ou trois critères : 3 critères : 26 ; 2 critères : 18. L'allègement des cavaleries cantonales provient d'une diminution de la population active agricole et d'une diminution des labours, notamment dans les communes les plus proches de Lyon.

Au cours de la période suivante, avec 5464 chevaux, mules et mulets, il manque 714 têtes par rapport aux effectifs de l'avant-guerre. Entre 1921 et 1930, les trois quarts des cantons déclinent. Le tableau permet d'observer que les cantons les plus proches de l'immédiate périphérie, Meyzieu et Saint-Symphorien-d'Ozon sont ceux qui connaissent la plus forte chute de leurs effectifs. Vienne Nord enregistre une évolution similaire. Dans le canton de Meyzieu les communes les plus proches de Lyon comme Chassieu perdent une partie de leurs cavaleries. Ce phénomène est renforcé dans les communes industrielles comme Pont-de-Chéruy ou dans celles qui s'industrialisent comme Décines-Charpieu.

À l'exception du canton d'Heyrieux, cet ensemble ne parvient pas à opérer une restauration de ses cavaleries entre 1921 et 1930 puisqu'il manque 90 existences. L'évolution des critères marque un net déclin : sur les 46 communes de cet ensemble, 36, soit 71,7% d'entre elles, comptent deux ou trois critères. Les communes à trois critères perdent 4 unités et celles de deux critères en gagnent 4.

Enfin, comme le Dauphiné, la section idanienne de la ceinture chevaline compte elle aussi des cantons marqués par un déclin précoce :

Cantons	1910 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1929 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
Lagnieu	911	9058 9,94	757	8397 11,09	757	8867 11,71
Ambérieu-en-Bugey	457	8487 18,57	319	8771 27,49	318	11189 35,18
Totaux	1368	17545 12,82	1076	17168 15,95	1075	20056 18,65

2 - Les évolutions contrastées des années 1930

Entre 1929-30 et 1938, la ceinture chevaline de Lyon perd 2312 existences. À quelques exceptions près les tendances imprimées au cours de la période précédente se reproduisent avec des nuances de rythme. Les effectifs comptabilisés par la statistique agricole annuelle de 1938 s'élèvent à 35 159 chevaux et mulets, ce qui représente un déclin relativement

modeste de 6,17%. De fait, la cavalerie de la ceinture chevaline maintient globalement ses positions, sauf dans les cantons les plus étroitement liés à la capitale régionale. Cette relative stabilité d'ensemble cache des évolutions départementales assez contrastées : la zone dépressionnaire qui entoure le pôle lyonnais s'élargit encore. Forte de 5 cantons, elle est responsable de près de 49% des pertes globales de la ceinture chevaline :

Cantons	1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1929 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1938 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	RH/C
Vaugneray	779	20297 26,05	704	23287 33,07	525	23051 43,90
St.-Genis-Laval	885	37718 42,61	852	45183 53,03	770	44672 58,01
Limonest	833	16208 19,45	783	20945 26,74	645	20739 32,15
Mornant	589	9139 15,51	559	9184 16,42	610	8953 14,67
Givors	490	21438 43,75	455	23123 50,81	414	21112 50,99
Totaux	3576	104 800 29,30	3353	121722 36,30	2964	118257 39,89

La capitale régionale imprime à sa périphérie immédiate un effritement de ses cheptels équins jadis très fournis :

Cantons	1929	1938	Pertes
Saint-Genis-Laval	852	770	82
Neuville	572	462	110
Limonest	783	645	138
Vaugneray	704	525	179
Villeurbanne	1197	574	623
Total	4108	2976	1132

L'évolution de ces cantons semble calquée sur la dynamique régressive qui marque le cheptel intra-urbain. En fort recul à Lyon même, le cheptel périphérique reflue, comme si la ville et ses banlieues étaient de plus en plus réfractaires à la fonction traditionnelle du cheval comme moteur urbain ou suburbain. Ce repli est d'autant plus significatif qu'il a lieu dans un contexte démographique pratiquement stable puisque la population de ces cantons ne diminue globalement que de 0,65%. L'effondrement des effectifs dans le canton de Villeurbanne parle de lui-même : sans disparaître du milieu urbain, le cheval cède devant la traction mécanique. L'équilibre de la décennie précédente n'existe plus. À Villeurbanne même, la cavalerie perd presque 4/5^e de ses effectifs entre 1929 et 1938. Seul subsiste le cheval agricole, celui des maraîchers de la frange agricole du territoire municipal. Les quatre autres cantons, Saint-Genis-Laval, Vaugneray, Limonest et Neuville-sur-Saône, organiquement liés au marché lyonnais, traditionnellement bien articulés à la métropole régionale, enregistrent eux aussi un repli marqué de leurs effectifs. De Pierre-Bénite à Caluire-et-Cuire, les trois quarts des communes riveraines de Lyon perdent une part substantielle de leur cavalerie à l'instar de Francheville, Tassin-la-Demi-Lune ou Écully.

Les cantons dauphinois de l'immédiate périphérie de la ceinture chevaline de Lyon poursuivent le déclin observé au cours de la décennie précédente. Si le repli est moins marqué que dans la section rhodanienne de la ceinture, les cavaleries suburbaines de l'est perdent néanmoins plusieurs centaines d'existences :

Cantons	1921		1930		1938	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Heyrieux	1418	8564	1627	8796 5,40	1415	9460 6,68
Meyzieu	1291	14055	1203	20979 17,43	1156	19429 16,80
St.-Symphorien-d'O	1754	12198	1544	16259 10,53	1461	15222 10,41
Vienne Nord	1091	30608	1090	33451 30,68	1031	32984 31,99
Total / Moyenne	5881	65425 11,12	5464	79485 14,54	5063	77095 15,22

Au-delà de cette périphérie dépressionnaire qui éprouve de plus en plus de mal à garder ses chevaux, les différentes sections de la ceinture chevaline évoluent conformément aux tendances imprimées par la décennie précédente. L'évolution des cantons rhodaniens peut servir d'exemple.

Aux extrémités Nord et Sud de la ceinture chevaline, un ensemble de 6 cantons, trois de chaque côté, se distinguent du déclin marqué de l'immédiate périphérie lyonnaise : le cheptel équin continue à progresser au nord et se maintient au sud :

Cantons	1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1929 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1938 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
Anse	407	19,57	505	16,21	583	14,10
Bois-d'Oingt	568	18,39	568	17,73	597	16,87
L'Arbresle	608	24,50	745	20,51	791	20,14
Total /Moyenne	1583	20,04	1818	18,82	1971	16,92
Mornant	589	15,51	559	16,42	635	14,09
Givors	511	39,37	455	50,81	429	49,21
Condrieu	490	18,08	517	18,35	515	18,34
Tot. /Moyenne	1590	24,80	1531	27,27	1579	25,04

Au Nord, les cantons d'Anse, du Bois d'Oingt et de L'Arbresle forment ce que l'on appelle communément le Beaujolais bâtard. Ils s'inscrivent dans une trajectoire ascendante : d'après la statistique agricole annuelle, le cheptel équin gagne 137 existences. Dans un contexte démographique globalement en progrès, la cavalerie améliore ses positions dans chacun des cantons : la diminution du rapport H/C signifie qu'il y a davantage de chevaux parmi les hommes. Cette présence du cheval explique la répartition des critères constitutifs de la ceinture chevaline : dans le canton d'Anse, malgré une démographie atone, 7 communes sur 15 comportent trois critères. Dans les deux autres cantons, la présence de cheptels bovins significatifs, notamment dans les communes les plus à l'ouest, impose la prédominance des communes à deux critères.

De Mornant à Condrieu, le cheval se maintient globalement parce qu'il reste le moteur principal de l'agriculture. Les spéculations maraîchères et fruitières sont la grande activité de ces cantons méridionaux au sud du département. Les années de l'après-guerre révèlent une économie agricole semblable à celle que présentait Victor-Eugène Ardouin-Dumazet en 1910 en s'attardant sur le canton de Condrieu, mais avec une différence majeure puisque le vignoble décline⁶⁵⁵. Enfin, un dernier ensemble constitué par les trois cantons montagneux qui bordent le département de la Loire :

Cantons	1921 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1929 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans		1938 Chevaux, mules et mulets de plus de 3 ans	
	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C	Cheptel	R H/C
St.-Laurent de Ch ^{sset}	328	36,52	511	23,85	471	25,37
St.-Symphorien s/C.	386	30,66	531	21,79	485	24
Tarare	399	52,38	526	38,37	540	34,51
Total/Moyenne	1113	40,17	1568	28,02	1496	28,22

Ces cantons, Saint-Symphorien-sur-Coise, Saint-Laurent-de-Chamousset et Tarare, deviennent de plus en plus des terres d'élevage bovin, mouvement séculaire, mais ils sont aussi démographiquement déprimés : seul Saint-Symphorien-sur-Coise affiche un gain de 0,62%⁶⁵⁶. Sur les 40 communes de cet ensemble, 29 perdent de leur population. Cette réalité démographique s'imprime sur la composition des cavaleries de manière assez différenciée : les cavaleries de Saint-Laurent et de Saint-Symphorien, qui avaient connu une certaine croissance depuis la fin de la Grande Guerre, déclinent, tandis que celle de Tarare progresse. Toutefois, à l'exception de Saint-Laurent-de-Chamousset, elles restent bien au-dessus des effectifs atteints en 1910 malgré la déprise démographique et le développement de la traction mécanique⁶⁵⁷.

Ce dynamisme conservé se retrouve dans l'Ain et dans l'Isère partout où il a été signalé au cours de la décennie précédente. Les cheptels semblent marqués par des forces suffisamment puissantes qu'il s'agit maintenant de cerner.

III – Typologie des espaces équins de la ceinture chevaline de Lyon

1 – Observations méthodologiques

La description des dynamiques de la carte N° 27 *Évolution numérique du cheptel équin de la ceinture chevaline entre 1921 et 1938 : le constat*, restituée de manière succincte dans la

⁶⁵⁵ Victor-Eugène ARDOUIN-DUMAZET, « Le terroir de Côte-Rôtie », *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1910/01- 1910/06, pp. 588-591 ; Christophe MONTEZ, « Le vignoble du pays de Condrieu au XIX^e siècle », pp. 99-107, Actes des journées d'études 1997, Condrieu et sa région, Union des Sociétés historiques du Rhône, Oullins, 1998, 135 pages + VIII.

⁶⁵⁶ Commission d'histoire de la communauté de communes Chamousset en Lyonnais, Françoise BAYARD [dir.], *Agriculture et agriculteurs dans le canton de Saint-Laurent-de-Chamousset*, Saint-Martin-en-Haut, 2005, 415 pages, p. 166.

⁶⁵⁷

Cantons	Chevaux de plus de 3 ans en 1910
Saint-Symphorien-sur-Coise	402
Saint-Laurent-de-Chamousset	508
Tarare	465

partie précédente, doit être prolongée par une analyse des évolutions constatées dans une démarche inductive. La zone de référence qui sert de cadre spatial à la ceinture chevaline représente environ 6000 km², mais cette taille relativement réduite n'exclut pas une grande diversité de situations, qui souligne la complexité des relations que les cavaleries de la périphérie entretiennent entre elles, avec leur milieu et avec Lyon dont la capacité à polariser l'espace est considérable.

La complexité d'ensemble de cette marquerie de cellules spécifiques peut s'appréhender à travers une typologie des différents espaces équiens. La carte N° 28 *L'évolution du cheptel équin de la ceinture chevaline de Lyon entre les deux guerres : l'analyse tente une classification des différentes configurations du cheptel équin dans des cellules territoriales englobant un ou plusieurs cantons*. Cette classification ou typologie est mise en œuvre à travers une démarche de type inductif dans le sens que les géographes attribuent à ce terme⁶⁵⁸.

La démarche mise en œuvre a déjà été partiellement explicitée lors de la présentation des trois critères. Ceux-ci reposent sur l'hypothèse initiale que les associations de cheptels telles qu'elles s'observent dans la ceinture chevaline de Lyon n'ont rien de conjoncturelles et qu'elles s'inscrivent au contraire dans des réalités qui prennent racine dans l'organisation des sociétés et dans le milieu naturel. La carte N°3 *Les associations de cheptels dans la ceinture chevaline de Lyon en 1929-1931*, volontairement tardive illustre ce postulat.

À partir de ce socle de données regroupant les cavaleries et les hommes qui les mettent en œuvre, il s'agit d'introduire une double démarche qui vise d'une part en amont au repérage et au classement de phénomènes appelés facteurs, et d'autre part qui observe en aval comment ces facteurs se combinent et impulsent des dynamiques différenciées d'un espace à l'autre. Les phénomènes sont observés à l'échelle des cantons, mais le pavage des cartes n'exclut pas les communes. Les critères, compte tenu de leur importance, sont tous abordés à cette échelle.

Les phénomènes observables ou facteurs permettant de dégager les caractères singuliers qui organisent les cavaleries dans des espaces types sont les suivants :

1) Le relief : les zones de plaines sont plutôt exploitées au moyen de chevaux qui assurent l'essentiel de la force de trait nécessaire aux façons culturales. Les terrains marqués par des pentes significatives sont souvent mis en valeur par les bœufs.

2) La qualité des sols : les sols légers de cailloux roulés, d'origine glaciaire comme ceux qui constituent la plaine du Rhône, la plaine de l'Ain ou celle de Bièvre et du Liers en Dauphiné sont systématiquement cultivés à l'aide de chevaux. Au contraire, les sols argilo-siliceux du plateau de la Dombes constituent des terres difficiles à travailler⁶⁵⁹. Dans ces terres imperméables les travaux aratoires sont réalisés par les bœufs, plus stables dans ce milieu mouvant parce qu'ils s'enlisent moins et parce qu'ils développent une puissance supérieure.

3) Les méthodes culturales ne sont pas dissociables du facteur précédent : les labours sur sols légers et plans ne requièrent pas des animaux puissants. Le cheval rustique produit sur place est adapté à l'écosystème, mais il ne peut pas convenir dans les terres argileuses imperméables où la culture en planches, seule façon aratoire pratiquée, exige des attelages puissants⁶⁶⁰.

⁶⁵⁸ Lucien TIRONE, Michèle JOANNON, « Pour une approche didactique de la géographie », *Méditerranée*, numéro hors-série, 1988, 87 pages.

⁶⁵⁹ Jean-Marie VINATIER, Géologie du département de l'Ain, caractéristiques des sols de Dombes, Chambre d'agriculture de l'Ain, 1986, site internet consulté le 28 juillet 2016, <http://rhone-alpes.synagri.com/portail/01---geologie-du-departement-de-l-ain-caracteristiques-des-sols-de-dombes> ; Charles AVOCAT, « La Dombes, milieu naturel ou milieu en équilibre ? Introduction à une éco-géographie de l'espace dombiste », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 50, n°1, 1975. pp. 35-58, p. 38.

⁶⁶⁰ Wilhelm EGLOFF, *Le Paysan dombiste, étude sur la vie, les travaux des champs et le parler d'un village de la Dombes : Versailleux (Ain)*, Librairie E. Droz, 1937, 242 pages, p. 55 : « L'imperméabilité du sous-sol dans la Dombes oblige les fermiers à labourer en planches étroites de 2 mètres seulement. Entre deux planches il y a un sillon ouvert (*la ra*), qui sert à l'écoulement des eaux de pluie ».

4) Les structures foncières : la petite propriété comme celle qui est omniprésente dans les cantons des Terres froides (celui de Virieu en semble l'archétype achevé) est indissociable de la polyculture. Elle est confrontée à la faiblesse des rendements et au recours aux vaches de travail. Ici, une poulinière rustique, nourrie à l'herbe et au foin, assure en moyenne un poulain tous les deux ans, vendu au sevrage à quatre mois. En Bièvre, plus à l'est, sur de mauvais sols les vaches de travail restent le seul moteur accessible. L'introduction du cheval est toujours le signe d'une aisance nouvelle. Dans l'Ain où domine la grande propriété, l'élevage équin est envisageable. Les poulinières qui constituent le cheptel équin ne participent pas aux façons culturales. Le co-pâturage ne présente aucune difficulté pour les fermiers à la tête d'exploitations moyennes, et encore moins pour les grands propriétaires fonciers comme les de Monicault, de Versailles, qui exploitent directement une partie de leur domaine.

5) Les types de culture. Ce facteur revêt une grande importance. La polyculture parfois combinée à une céréaliculture plutôt extensive sur sols pauvres comme dans la plaine de l'Ain sont progressivement concurrencées par l'extension des surfaces en herbe et des cultures fourragères. Dans un article du *Journal d'Agriculture pratique*, un des collaborateurs attitrés, répétiteur d'économie rurale à Grignon, écrit dès 1876 à propos de la Dombes : « On n'hésite plus maintenant dans ce pays d'étangs, naguère si indifférent aux innovations, à changer avec prudence de système de culture en accordant une préférence marquée aux opérations animales. Les pâturages permanents ou temporaires prennent chaque année plus d'extension »⁶⁶¹. Cette réorientation est notamment impulsée par les comices agricoles qui font de ce thème un de leurs chevaux de bataille contre les tarifs douaniers. Ainsi le 10 septembre 1893, lors du concours annuel du Comice agricole de Vienne-Roussillon qui se tient à Pont-Évêque (Isère), Moureton, un des dirigeants de l'association, conseille dans son discours de remise des prix de ne « pas s'obstiner à cultiver le blé dans les terres médiocres où cette céréale ne fournit que de chétives récoltes, de convertir ces terres en pâturages ou même en bois »⁶⁶². Quelques jours plus tard, au Comice agricole de Trévoux qui a lieu à Montluel (Ain), Édouard de Monicault reprend la même antienne⁶⁶³. Ce dernier, l'un des plus grands propriétaires fonciers du département, agronome averti, a très sensiblement réorienté ses fermes vers un accroissement des surfaces en herbe. Dans un article très documenté, « La Terre de Versailles », le *Journal d'Agriculture pratique* montre la révolution menée par les de Monicault et l'extension considérable des pâturages⁶⁶⁴. Ces transformations qui s'effectuent progressivement depuis le XIX^e siècle sont renforcées par la déprise démographique, encore accentuée par les effets de la Première Guerre mondiale et par la montée en puissance du bassin laitier de Lyon.

Enfin, certains types de cultures comme la viticulture ou le maraîchage conservent une relation privilégiée avec le cheval comme source douce et économique d'énergie et parce que le motorisation agricole reste d'utilisation peu pratique et trop onéreuse. C'est encore aujourd'hui partiellement une réalité⁶⁶⁵.

⁶⁶¹ F. CONVERT, « Les moissonneuses en Dombes », *Journal d'Agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1876/07, p. 10.

⁶⁶² *Journal d'Agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1893/07-1893/12, p. 431.

⁶⁶³ Ibidem, p. 432.

⁶⁶⁴ *Journal d'Agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1907/07-1907/12, p. 268-271, évolution du domaine entre 1860 et 1905 :

Années	Chemins bâtiments	Terres à blé	Prés	Pâturages	étangs	Bois	Incultes
1860	25	300	80	0	280	15	50
1905	23	150	90	200	180	85	0

⁶⁶⁵ <http://www.racesmulassieresdupoitou.com/wp-content/uploads/2012/04/Utilisation-du-cheval-de-trait-dans-lagriculture-contemporaine-en-France.pdf> consulté le 17 novembre 2016, institut national supérieur des sciences agronomiques de l'alimentation et de l'environnement, Sophie

6) L'écoulement des productions de la périphérie vers le centre : - productions de la ceinture maraîchère de Lyon ou bassin laitier de la capitale régionale - constituent des éléments de choix des rapports qui s'élaborent entre le centre et la périphérie. Parmi les productions les plus directement liées à la présence du cheval figure le lait qui dans la région lyonnaise « figure un lien solide entre ville et campagne »⁶⁶⁶. En sens inverse le centre livre des matières brutes (gadoues, vidanges) ou manufacturées.

7) L'élevage des chevaux : la ceinture chevaline combine avec une importance variable deux types d'espaces producteurs : des pays d'élevage qui s'étendent dans la Dombes et qui sont davantage circonscrits en Dauphiné ; des pays naisseurs qui se défont des laitons dès le sevrage. L'Ain et l'Isère participent à cette production qui semble plus développée en Bas-Dauphiné où une part non négligeable de la production s'effectue en marge des reproducteurs proposés par le dépôt national d'étalons d'Annecy.

8) La pluriactivité : le cheval progresse dans les zones de pluriactivité. Le fait est incontestable. Il existe vraisemblablement un lien entre ces deux états de fait. Quelques hypothèses peuvent être avancées.

9) Les progrès de la mécanisation qui sont mesurables au niveau communal en comparant les statistiques agricoles décennales de 1892 et de 1929. La mécanisation peut induire un usage plus fréquent du cheval, y compris dans les espaces où les bovins réalisent les façons culturales.

10) À l'inverse, la motorisation et en particulier la présence nouvelle du tracteur dans les campagnes finit par se répercuter sur les effectifs de la population chevaline⁶⁶⁷.

2 – Une typologie des espaces équins de la ceinture chevaline de Lyon

Le fondement organisateur du classement est la répartition des types entre les espaces où le cheptel équin s'accroît et ceux où il reflue. Ce principe fonde la légende de la carte N°28 *L'évolution du cheptel équin entre les deux guerres : l'analyse (1921-1938)*.

A – Les espaces équins dynamiques de la ceinture chevaline de Lyon

a – Les zones traditionnelles de l'élevage équin de la ceinture chevaline de Lyon

L'élevage équin est le facteur déterminant auquel il faut associer les caractéristiques de la propriété foncière et les types de cultures et de spéculations agricoles. La diversité des types d'élevage a imposé leur numération en autant de sous-systèmes spécifiques.

Les pays d'élevage de la Bourbre et de Beaurepaire. Dans ces pays de petite culture, les façons culturales sont réalisées par le cheval nourri grâce aux herbages assez abondants que l'on y trouve. Les pouliches et les juments conservées et sélectionnées en vue de l'élevage sont présentes dans un grand nombre de communes.

À la veille de la Première Guerre mondiale, certaines de ces aires de production semblent confrontées à des difficultés que soulignent d'ailleurs les comptes-rendus des concours hippiques. Il s'agit en particulier des cantons de La Tour-du-Pin et de Beaurepaire sur qui pèse l'amenuisement progressif des débouchés pour les chevaux de selle et pour les attelages de maître. Une partie de cet élevage qui se situe en dehors des encouragements profite indirectement de l'amélioration des étalons autorisés et s'en tire mieux, mais il est difficile à cerner car il ne s'agit pas d'élevage au sens précis du terme, mais de zones de production, de pays naisseurs comme ceux que l'on rencontre dans une partie des communes du canton de la

DOUAUD, Ségolène DUFFY, Caroline SUN, Flavie TIRET, Claudia TRITTER sous la direction de Anne-Gaëlle GOACHET, *L'utilisation du cheval de trait dans l'agriculture contemporaine en France*.

⁶⁶⁶ Laurent CHAMPIER, « Lyon et sa région agricole, fin du XVIII^e siècle, et première moitié du XIX^e s. », Congrès national des sociétés savantes, *Actes du quatre-vingt-neuvième Congrès national des sociétés savantes*, Lyon, 1964, Section de géographie, 201 pages, pp. 33-46.

⁶⁶⁷ Carte N° 29 Le nombre de tracteurs par communes dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon en 1938.

Tour-du-Pin et de Virieu. La comparaison simplement numérique entre les cheptels de 1910 et 1921 donne une idée de la proportion du cheptel consacrée à la reproduction et au travail, même si dans les faits toutes les juments - y compris les poulinières - prennent en charge leur part de travail dans les fermes. Dans le canton de La Verpillière, l'élevage d'un demi-sang plus étoffé a débouché sur des chevaux d'un format proche de l'artilleur et dont les lendemains semblaient plus prometteurs. Cette orientation fortement encouragée avant guerre par le directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy a vraisemblablement favorisé la conservation des pouliches et poulinières.

Entre 1921 et 1930, aucun des quatre cantons ne parvient à retrouver ses effectifs d'avant-guerre. En 1930, il manque toujours 749 existences. Les dynamiques de reprise depuis l'étiage de 1921 sont assez contrastées d'un centre à l'autre. À Beaurepaire, le cheptel qui gagne 162 existences croît de 19,78% ; à La Verpillière le mouvement de reprise est comparable. En revanche dans les cantons de La Tour-du-Pin et de Virieu, la cavalerie regagne moins d'une centaine d'existences. Ces données statistiques s'inscrivent dans des environnements très différents : à La Verpillière l'élevage qui n'a de toute évidence pas été affecté par les réquisitions de la guerre fait naître davantage de poulains et pouliches en 1921 qu'en 1910, cela signifie que le stock des poulinières est resté comparable. Ici, la diminution des effectifs est statistiquement le prolongement des conséquences héritées de la guerre, mais il reflète aussi les adaptations à la traction automobile qui affecte le cheptel de trait au service des agriculteurs, des professionnels qui paient la patente, et des particuliers qui délaissent l'attelage de maître au profit de l'automobile. La trajectoire de La Tour-du-Pin est différente : en 1921, les effectifs équins accusent une différence de plus de 300 existences par rapport à 1910. La capacité génésique de ce très vieux centre d'élevage semble sévèrement atteinte : contrairement à La Verpillière, les éleveurs n'ont pas été en mesure de protéger leurs juments de la réquisition. En 1921, alors qu'il existe une demande, le canton compte moitié moins de chevaux âgés de moins de trois ans qu'avant guerre. L'opportunité qu'offre un marché plus acheteur que vendeur et le savoir-faire des éleveurs, permettent le redémarrage de la production qui se distingue par une hausse de 89,16% entre 1921 et 1929. En 1926, le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy note une hausse sensible de l'activité des étalons à la station de monte de La Tour-du-Pin avec un accroissement de plus de 70 saillies par rapport à l'année précédente⁶⁶⁸. Cette nouvelle production est celle que décrit Forgeot en 1929⁶⁶⁹.

b – Le poids renforcé des cavaleries dans les terres d'élection bovine

Cette dynamique crée des types d'espaces chevalins qui constituent des nouveautés. Ces espaces sont impulsés par des facteurs qui peuvent différer d'une zone à l'autre. Les points d'unité sont l'environnement bovin et les traditions culturelles qui vont avec, l'omniprésence de la petite propriété. La diversité des facteurs est engendrée par le relief et la nature des sols : forte déclivité dans les cantons occidentaux de la ceinture chevaline, plateaux de fertilité médiocre à l'est.

Crémieu, dans l'arrondissement de la Tour-du-Pin, Saint-Jean-de-Bournay et Vienne Sud dans l'arrondissement de Vienne évoluent dans un environnement de plateaux où les cours d'eau se sont profondément encaissés, multipliant les coteaux pentus. Le morcellement de la propriété, la pauvreté des sols expliquent autant que le relief le recours aux vaches ou aux bœufs comme moteurs vivants. Le canton de Crémieu, assis sur des sols d'une grande

⁶⁶⁸ Arch. dép. Isère, 150 M 15, Rapport annuel du Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère, 7 juillet 1926.

⁶⁶⁹ E. FORGEOT, Jean GUICHERD, C. de JOUFFREY, MEYNARD, R. BICHET, L.FONTANEL, P.-C. ANIER, F. DUTACQ, André CHOLLEY, A. DUFOUX, E. DÉAUX, René GÉRARD, L. BRETON, Claudius ROUX, Raymond BILLIARD, A. VIDAULT, CH. PONSARD, *L'agriculture du Rhône en 1926 : rapports des commissions de la prime d'honneur et des prix cultureux du Rhône en 1926*, Lyon, Noirclerc-Fénétrier, 1927, 432 pages, p. 192.

médiocrité, fait plutôt travailler les vaches dans le cadre d'une propriété très divisée⁶⁷⁰. À Saint-Baudille, les bovins laissent peu de place aux chevaux, mais rien n'est uniforme dans cette marqueterie de terroirs qui s'adaptent à leur écosystème et aux usages. Ainsi, dans la moitié sud, les chevaux effectuent une bonne part des labours : de Saint-Romain-de-Jalionas à Frontonas, ces communes appartiennent déjà aux zones chevalines par des frontières que fixent des usages anciens. Les contrastes sont ainsi puissants d'un bout à l'autre de ce canton. Vers 1860 la prestation en travail sur les chemins vicinaux montre l'importance de ces contrastes⁶⁷¹ :

Communes	Nombre de contribuables	Type de cheptel utilisé		
		Journées de chevaux	Journées de bœufs	Journées de vaches
Saint-Baudille-de-la-Tour	217	39	130	178
Frontonas	235	135	15	120

Mais la même source souligne des évolutions profondes déjà nettement perceptibles à la veille de la Grande Guerre (1913)⁶⁷² :

Communes	Nombre de contribuables	Type de cheptel utilisé		
		Journées de chevaux	Journées de bœufs	Journées de vaches
Saint-Baudille-de-la-Tour	159	53	34	-
Frontonas	179	130	-	89

Partout des hommes moins nombreux utilisent plus de chevaux, leur inscription sur les rôles de la prestation souligne une modification significative des usages.

Entre 1910 et 1921, le cheptel équin perd 591 existences. Dans le canton de Vienne le recul est supérieur à 40%. Le rapport hommes/chevaux se dégrade sauf dans le canton de Crémieu où l'anémie démographique et l'exode rural jouent en sens inverse. Contrairement à nombre de cantons de la ceinture chevaline, les années 1920 correspondent à une véritable récupération : en 1930, la cavalerie dépasse les effectifs de 1910. Le rapport H/C diminue parfois sensiblement ce qui souligne une importance accrue des chevaux. Ce dynamisme est d'autant plus intéressant que la motorisation progresse en même temps⁶⁷³ :

Cantons/ véhicules	Tracteurs	Camionnettes agricoles	Camions agricoles
Vienne Sud	8	24	-
Saint-Jean-de-Bournay	13	37	3
Crémieu	11	-	-
Total	32	61	3

Ces données rapportées à l'évolution des effectifs équins des cantons bovins montrent à l'évidence que le surplus de force énergétique dégagé par la traction mécanique, loin d'induire une diminution corrélative du cheptel, permet sa diffusion vers d'autres utilisations puisqu'il est difficile d'imaginer la conservation de chevaux inutilisés. Lorsque la traction

⁶⁷⁰ Louis FRANÇOIS, « L'île Crémieu ou plateau de Crémieu », *Les Études rhodaniennes*, vol. IV N°1, 1928, pp. 47-98.

⁶⁷¹ Arch. dép. Isère, 3 P 8/2 1860, État du montant des rôles des prestations en nature émis pour l'année 1860, Contrôle des Balmes et Contrôle de Crémieu.

⁶⁷² Arch. dép. Isère, 3 P 8/45, 1913, État du montant des rôles des prestations en nature émis pour l'année 1860, Contrôle des Balmes et Contrôle de Crémieu.

⁶⁷³ Arch. dép. Isère, 3426 W 9, Statistique agricole décennale de 1929, cantons de Crémieu, Saint-Jean-de-Bournay et Vienne sud.

mécanique n'est pas en mesure d'absorber le surcroît des tâches, la cavalerie progresse comme dans les cantons de Crémieu et de Saint-Jean-de-Bournay. Dans le canton de Crémieu, la modernité au début des années 1930 est certes représentée par les tracteurs, mais elle l'est aussi par la capacité nouvelle de déplacement qu'acquière de nombreux agriculteurs. Entre 1925 et 1926, M. de la Motte Rouge, le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy qui vient de rétablir la station de monte de Crémieu, note le dynamisme dont fait preuve le pays : une centaine de juments y ont été saillies par les deux étalons de trait qui font la monte⁶⁷⁴.

Le cheval améliore globalement ses positions puisque le rapport hommes /chevaux diminue dans plus de la moitié des communes. Le canton de Tarare est intéressant à cet égard : il perd plus de 7,6 % de sa population entre 1931 et 1936. La situation difficile que traverse le chef-lieu de canton exagère le repli, celui-ci est néanmoins bien réel, et dans ce contexte, le rapport H/C s'améliore pourtant dans plus des 2/3 des communes. Non seulement le canton enregistre le plus gros déclin démographique de l'ensemble étudié, mais il est de surcroît le seul à voir sa cavalerie s'accroître au cours de la période de référence. Le cheval avance parce qu'il continue à prendre en charge une pluralité de fonctions : celles qui sont relatives à la mécanisation des travaux agricoles et celles du transport des hommes et des produits agricoles au rang desquels la collecte du lait tient une place importante. Cet état de fait est d'autant plus important que dans ce secteur de la zone de référence, contrairement à d'autres cantons, les bœufs de travail maintiennent relativement bien leurs positions : dans celui de Tarare ou de Saint-Laurent-de-Chamousset le déclin est inférieur à 2%. Il est vrai que ces bastions de hautes terres et de propriétés morcelées ne comptent encore aucun tracteur en 1938⁶⁷⁵.

La présence nouvelle du cheptel équin dans les terres traditionnellement bovines peut être impulsée par des facteurs économiques qui se surimposent à d'autres plus traditionnels comme la qualité des sols, la structure de la propriété foncière ou la pratique de la polyculture. Dans les cantons de la Côte Saint-André, du Grand-Lemps ou de Morestel l'industrie textile diffuse en milieu rural qui renforce ses positions depuis la fin de la grande Guerre, offre de nouvelles perspectives au cheptel équin.

Les cantons de Morestel, du Grand-Lemps et de La Côte-Saint-André dépassent tous en 1938 leur niveau d'avant 1914. Leur rapport H/C montre des chevaux plus nombreux parmi des hommes qui le sont moins.

Cette croissance au long cours est caractéristique des zones puissamment structurées par le réseau viaire : les trois cantons sont traversés par des axes de communication qui débouchent sur des carrefours actifs : la route nationale N°75 apparaît comme la colonne vertébrale du canton de Morestel. Au sud, les cantons de La Côte Saint-André et du Grand-Lemps desservent les plaines de Saint-André et de la Bièvre, « les villages et les bourgs sont alignés au pied des versants sur l'emplacement intermédiaire qui permet d'exploiter à la fois le coteau et la plaine »⁶⁷⁶. Les communes de ces cantons combinent à la fois des activités agricoles et industrielles assez variées. Elles apparaissent d'abord comme des zones d'industries diffuses. La soie puis la rayonne à la fin des années 1920, impulsées par Lyon, occupent une abondante main-d'œuvre rurale. Elle y trouve un complément de revenus qu'imposent des exploitations agricoles trop petites⁶⁷⁷. La croissance ininterrompue du nombre des équidés est

⁶⁷⁴ Arch. dép. Isère, 150 M 15, Rapport annuel du Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère, 7 juillet 1926.

⁶⁷⁵ Table des cartes, chapitre III, carte N° 29 Le nombre de tracteur par commune dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon en 1938.

⁶⁷⁶ Gérard ESPINASSE, « Deux plaines du Bas-Dauphiné : la Bièvre et le Liers (Etude physique) ». In: *Revue de géographie alpine*, tome 37, n°1, 1949. pp. 5-70, page 5.

⁶⁷⁷ Paule BERNARD. « Un exemple d'industrie dispersée en milieu rural : deux vallées du Bas-Dauphiné : la Bièvre et le Liers », *Revue de géographie alpine*, tome 40, n°1, 1952. pp. 133-157, page 142.

vraisemblablement la conséquence d'une plus grande aisance économique : ici comme ailleurs, le passage de la vache au cheval n'est pas seulement l'acquisition d'une force de traction plus souple, c'est un changement de statut. Par ailleurs l'introduction du cheval dans les façons culturales permet la mécanisation et des gains de temps.

Le canton de Morestel quant à lui prend place dans un environnement économique et social comparable. On y trouve en effet une vieille tradition dans l'industrie de l'extraction des pierres, à la cimenterie en passant par celles de la chaussure et du textile⁶⁷⁸. Les Avenièrès, la commune la plus peuplée du canton illustre bien cette activité multiforme. La soierie y occupe des positions non négligeables. Au milieu des années 1920, le canton de Morestel compte 23 établissements employant plus d'un millier de salariés⁶⁷⁹. Les opportunités du travail industriel et les facilités qu'offre la ligne ferroviaire de l'Est de Lyon ne sont pas restées sans conséquences sur l'économie rurale comme le rappelle M.-A. Carron : « il semble aussi que pendant le dernier quart du XIX^e siècle celle-ci ait contribué à la transformation de l'économie agricole. Prairies naturelles et artificielles ont remplacé souvent les céréales »⁶⁸⁰. La montée en puissance des herbages se traduit par la présence d'un grand nombre de poulains et de pouliches. La statistique agricole de 1921 en comptabilise 228 et il en subsiste encore près de 150 en 1938. Ces chevaux de moins de trois ans ne préjugent pas de la production des laitons sevrés à quatre mois et de ce fait difficiles à comptabiliser.

Il existe à l'évidence une corrélation entre le type d'organisation de ces cantons et la croissance tardive des effectifs équin. Que l'ouvrier-paysan maintienne une petite exploitation en franche polyculture comme c'est le cas sur les terres médiocres de la Bièvre, ou qu'il développe l'élevage en augmentant prairies et pâturages comme dans le canton de Morestel, il doit faire face à une double contrainte. La première est de ne pas perdre de temps dans ses façons culturales : le labour ou les coupes d'herbes, l'entretien du cheptel laitier et la dépose du lait sur les points de collecte imposent le cheval comme moteur principal. La seconde est de ne pas perdre de temps entre l'usine et la ferme. La mutualisation du cheptel équin et du matériel roulant permet d'expliquer les augmentations à l'échelle d'un canton.

Les combinaisons peuvent être plus complexes : les zones qui enregistrent une augmentation significative du cheptel équin sont celles qui avaient traditionnellement des cavaleries composées à plus de 60% par des juments. C'est le cas des cantons de Saint-Jean-de-Bournay (70,12%), du Grand-Lemps (74%) ou dans une moindre mesure de celui de Morestel (65%). Le cheptel chevalin de ces cantons, exclu de la traction agricole confiée aux bœufs, formé de juments est consacré à la production de laitons et au trait classique. Malgré la faible part du cheptel équin, il s'agit de pays de production chevaline, de pays naisseurs qui avaient entre leurs mains la maîtrise de la filière chevaline. Ils ont ainsi pu répondre aux besoins nouveaux de mobilité sans être obligés d'acheter des chevaux à l'extérieur : une partie de la production locale, les pouliches au premier chef, ont été conservées et exploitées sur place.

c – La progression des cavaleries dans les cantons du « Beaujolais bâtard »

Au Nord, les cantons d'Anse, du Bois d'Oingt et de L'Arbresle forment ce que l'on appelle communément le Beaujolais bâtard. Ils s'inscrivent dans une trajectoire ascendante : d'après la statistique agricole annuelle, le cheptel équin gagne 137 existences. Dans un contexte démographique globalement en progrès, la cavalerie améliore ses positions dans chacun des cantons : la diminution du rapport H/C signifie qu'il y a davantage de chevaux parmi les

⁶⁷⁸ Marius MORAND, Statistique des métiers de tissage de soieries au service de la fabrique lyonnaise. In: *Recueil des travaux de l'institut de géographie alpine*, tome 4, n°3, 1916. pp. 311-328.

⁶⁷⁹ Jean-Baptiste MOREAU, « L'industrie de la soierie dans le département de l'Isère », *Revue de géographie alpine*, tome 15, n°4, 1927. pp. 615-625, page 621.

⁶⁸⁰ M.-A. CARRON, « Le chemin de fer de l'Est de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, vol. 23, n°1-2, 1948. pp. 25-53, page 52.

hommes. Cette présence du cheval explique la répartition des critères constitutifs de la ceinture chevaline : dans le canton d'Anse, malgré une démographie atone, 7 communes sur 15 comportent trois critères. Dans les deux autres cantons, la présence de cheptels bovins significatifs notamment dans les communes les plus à l'ouest impose la prédominance des communes à deux critères. Ces dynamiques se rattachent à des économies agricoles assez contrastées : les cantons d'Anse et du Bois-d'Oingt s'insèrent dans la relative prospérité de l'économie viticole qui commence sans doute à se motoriser comme le soulignent la statistique décennale de 1929 et les statistiques annuelles des années 1930. Une vingtaine de tracteurs sont recensés dans le canton d'Anse, mais à peine plus d'une demi-douzaine dans celui du Bois-d'Oingt. De fait, la croissance du cheptel dans plus de la moitié des communes de cet ensemble signifie que le cheval reste au cœur des façons culturales. Le canton de l'Arbresle, quant à lui, utilise le cheval dans le cadre d'une polyculture qui continue à faire une place substantielle à la vigne : un bon nombre de communes de ce canton comme Sourcieux-sur-l'Arbresle ou Saint-Germain-sur-l'Arbresle produisent des vins réputés. L'essentiel du terroir est en polyculture associée à l'élevage bovin. Le cheptel équin, en progression depuis le début des années 1920, est relativement proche de son niveau de 1910 alors même que la presque totalité des attelages de maître a disparu et que le canton compte déjà près de 60 camions et camionnettes agricoles en 1929 et une dizaine de tracteurs à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Au cours de la même période, le nombre des bœufs de travail passe de 455 en 1921 à 244 en 1938 soit une diminution de 211 existences. Dans ces conditions, il n'est pas douteux que l'usage du cheval s'est encore accru depuis la fin des années 1920 : il accompagne la mécanisation d'une partie du travail agricole et reste le moyen de transport le plus accessible pour la population rurale.

B – Les espaces équins en déclin ou en stagnation de la ceinture chevaline de Lyon

a – Les cantons de l'immédiate périphérie

Aux portes de Lyon, un groupe de quatre cantons dauphinois se distingue par une diminution du cheptel équin inférieur à la moyenne. Avec un déclin de 10,10% la cavalerie perd plus de 624 existences.

Ce secteur, où dominent les cultures céréalières n'a pas reconstitué en 1921 sa cavalerie par rapport aux effectifs de l'avant-guerre. Ces pertes de chevaux n'affectent pas très significativement le rapport H/C parce que la population a elle aussi baissé. L'allègement des cavaleries cantonales provient d'une diminution de la population active agricole et d'une diminution des labours, notamment dans les communes les plus proches de Lyon. Toutefois, comme il n'existe encore aucune alternative au cheval dans les façons culturales, c'est essentiellement la diminution des chevaux de maître et de ceux assurant les relations commerciales avec Lyon qui rend compte majoritairement de la baisse des effectifs. L'acheminement quotidien du lait à Lyon effectué par les entreprises laitières a permis aux producteurs d'alléger leur cavalerie et les attelages des voituriers ont cédé assez vite devant les camions et les camionnettes.

Au cours de la période suivante, avec 5464 chevaux, mules et mulets en 1930, il manque 714 têtes par rapport aux effectifs de l'avant-guerre. Ce phénomène se prolonge au cours de la période suivante avec une nouvelle diminution de 401 existences. Les cantons les plus proches de l'immédiate périphérie, Meyzieu et Saint-Symphorien-d'Ozon sont ceux qui connaissent la plus forte chute de leurs effectifs. Dans le canton de Meyzieu, les communes les plus proches de Lyon comme Chassieu perdent une partie de leur cavalerie. Ce phénomène est renforcé dans les communes industrielles comme Pont-de-Chérucy ou dans celles qui s'industrialisent comme Décines-Charpieu. C'est à Décines-Charpieu et à Chassieu que se localisent la moitié des 22 camions et camionnettes recensés dans le canton par la statistique

décennale de 1929⁶⁸¹. Plus au sud, dans le canton de Saint-Symphorien-d'Ozon, la chute est nettement moins forte avec une perte de 130 existences dont près de la moitié est imputable à Saint-Priest et au chef-lieu de canton. Dans ce canton, les communes pourvues de grosses cavaleries se maintiennent ou progressent sans parvenir, sauf exception, à dépasser les effectifs de 1910. En ce qui concerne la traction mécanique, le tropisme de la métropole se répète : en 1929, plus de la moitié des 87 camions et camionnettes recensés dans le canton sont exploités dans les trois communes de Corbas, Saint-Priest et Feyzin à mi-chemin entre l'espace rural et les communes de la plus proche périphérie. Les modalités de la collecte du lait dans les années 1920 rendent compte sans difficulté de cette localisation⁶⁸². Les camions de ramassage sont ainsi géographiquement situés entre les producteurs et les utilisateurs.

À L'Ouest, sur la rive droite du Rhône et de la Saône, les effectifs chevalins des cantons de Saint-Genis-Laval, Vaugneray Limonest et de Neuville-sur-Saône, organiquement liés au marché lyonnais déclinent. Cette banlieue orientale dont les capacités de mobilité sont traditionnellement puissantes franchit le pas de la traction mécanique ou expérimente des formes de commercialisation qui modifient les relations traditionnelles avec la capitale régionale. Les trois quarts des 28 communes de ces deux cantons perdent des effectifs. De Pierre-Bénite à Caluire et Cuire, les communes riveraines de Lyon perdent presque toutes une part substantielle de leur cavalerie à l'instar de Francheville, Tassin-la-Demi-Lune ou Écully. Dans ces zones suburbaines, la traction mécanique a remplacé l'attelage que la propriété bourgeoise conservait sur place. Même constat pour le commerce qui suit en partie la dynamique lyonnaise.

Au-delà du premier cercle des communes adjacentes à Lyon, le déclin répond à d'autres raisons : à l'ouest de l'axe séquano-rhodanien, la vie agricole est toute entière dédiée aux cultures fruitières. Cette arboriculture, sous la pression des producteurs de la vallée du Rhône fournit moins le marché lyonnais et privilégie des débouchés plus lointains. La commercialisation requiert moins d'attelages : les tramways, le PLM et les acheteurs pourvoient aux transports. Dans un article de 1927, André Cholley, note à propos du canton de Vaugneray que « les camions automobiles des marchands-expéditeurs entreprennent le ramassage des fruits dans une zone qui paraît s'étendre chaque année »⁶⁸³. Il estime, d'après des enquêtes menées sur place, que les trois quarts, voire les quatre cinquièmes des expéditions sont confiées aux gares PLM. Ces évolutions se renforcent au cours de la décennie suivante tout en maintenant des enclaves accrochées au marché lyonnais comme Messimy qui expédie 85% de ses fruits vers le marché lyonnais⁶⁸⁴. C'est d'ailleurs l'une des rares communes du canton de Vaugneray à étoffer sa cavalerie jusqu'en 1938.

Plus au Nord, le bastion montagneux des Monts d'Or qui englobe le canton de Limonest et les communes de la rive droite de la Saône dans celui de Neuville, connaît pour des raisons semblables une évolution identique. À Chasselay, commune du canton de Limonest, située au nord du massif, la cavalerie décline malgré la présence active d'un marché aux fruits. Si les productions y sont acheminées au moyen de voitures hippomobile, les transports restent circonscrits à une échelle locale⁶⁸⁵. Comme pour les spéculations fruitières de Vaugneray, l'activité du marché ne passe plus par Lyon, il s'est organisé indépendamment de la métropole rhodanienne. À Limonest, au chef-lieu de canton, la cavalerie perd la moitié de ses

⁶⁸¹ Arch. dép. Isère, 3426 W 9, Statistique agricole décennale 1929, canton de Meyzieu.

⁶⁸² Odette ALLIX, « Le bassin laitier lyonnais et l'approvisionnement en lait de la ville de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, vol. 20, n°1-2, 1945. pp. 71-96.

⁶⁸³ André CHOLLEY, « Quelques remarques sur la culture des fruits dans la banlieue de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, année 1927, volume 3, N°1, pp. 83-107, page 103.

⁶⁸⁴ André CHOLLEY, « Culture et commerce de fruits dans la banlieue de Lyon », *Bulletin de l'Association des géographes français*, année 1927, volume 4, N°15, pp. 35-38.

⁶⁸⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre III, document N° 9 Le marché aux fruits de Chasselay, années 1920.

effectifs entre 1929 et 1938. Le lien entre ce déclin et le développement de la traction mécanique est peu douteux : d'après la statistique agricole décennale de 1929, la commune compte déjà à cette date une dizaine de camionnettes⁶⁸⁶. Dans le reste du massif, les relations avec Lyon se maintiennent, surtout sur les versant ouest et sud, mais là encore, la traction hippomobile reflue progressivement⁶⁸⁷.

Au sud de Lyon, les trois cantons de Mornant, Givors et Condrieu forment un ensemble qui se démarque de l'immédiate périphérie de Lyon par la quasi-stabilité de leurs effectifs équins. Entre 1929 et 1938, ils perdent 11 existences, passant de 1531 à 1520 chevaux et mules de plus de trois ans. Dans un environnement démographique qui perd près de 5,4%, le cheval améliore ses positions relatives. Le cheval, qui recule parfois fortement en ville comme à Givors où il perd plus du tiers de ses effectifs, se maintient ailleurs et étoffe même sa présence : 16 des 33 communes de l'ensemble enregistrent une croissance de leurs effectifs équins. Le contraste avec les cantons de l'immédiate périphérie de Lyon s'explique par le dynamisme agricole de cet ensemble. De Loire à Condrieu, la production agricole associe les arbres à noyaux (abricotiers, cerisiers, pêchers), les légumes et la vigne. Le cheval garde toute sa pertinence dans une agriculture qui ne peut pas être mécanisée à l'instar du vignoble en terrasses qui s'étire d'Ampuis à Condrieu. La précision de l'animal permet entre autre de mener à bien le décavaillonnage des vignes et dans les parcelles les plus pentues, si les façons culturales sont réalisées à la main, le cheval a son utilité dans les travaux d'entretien des murets et des vignes.

Ampuis est connue pour ses fameuses Côte Brune et Côte Blonde, mais la vigne est loin d'occuper tout l'espace. Elle n'occupe que le tiers des 1571 ha de la commune. Au bas des pentes s'étire la plaine d'Ampuis, de la cote 155 à la cote 148 au bord du Rhône. La végétation exubérante témoigne d'un travail intensif. Jean Deville en donne en 1914 une description qui vaut encore dans les années de l'entre-deux-guerres :

« Dans cette zone la terre est très profonde et fertile ; elle se couvre régulièrement d'une végétation arbustive et herbacée des plus luxuriantes. Plus de 250 hectares sont plantés en espèces fruitières diverses telles que : cerisiers, abricotiers, pêchers, poiriers, etc. Le fruit récolté est de qualité supérieure et s'écoule dans toutes les régions de la France, mais notamment à l'étranger »⁶⁸⁸.

Les chevaux sont toujours actifs dans les maraîchages et les vergers. Ils participent également au trafic local. Louis Duret, jeune charron qui effectue son apprentissage au milieu des années 1920 à Reventin-Vaugris, commune située en face d'Ampuis, de l'autre côté du Rhône, se souvient de la domination absolue des jardinières dans la production des véhicules agricoles, la voiture emblématique du maraîchage.

« Il y avait beaucoup de maraîchers, à Ampuis aussi, ils ne faisaient presque que ça. J'avais été voir là bas, comme ça [un charron d'Ampuis]. Le patron me dit : ici on ne fait que des jardinières. C'était la grande jardinière pour emmener les corbeilles de légumes au marché »⁶⁸⁹.

Condrieu, chef-lieu de canton n'est pas en reste :

« à son vignoble [il] a joint la culture des fruits et des primeurs ; c'est même à Condrieu qu'on a installé le frigorifique qui permet d'échelonner les envois quand les produits sont en

⁶⁸⁶ Arch. dép. Rhône, 4261 W 11 statistique agricole décennale de 1929, canton de Limonest.

⁶⁸⁷ Armand PERRIN, « Le Mont d'Or et ses abords », *Les Études rhodaniennes*, année 1927, volume 3 N°1, pp. 55-74, page 71 : « Le lait est transporté chaque jour à Lyon ; tantôt c'est un ramasseur de la localité qui le centralise et l'expédie par le train du matin ; tantôt c'est le paysan lui-même ou en groupe de paysans qui l'expédie à un laitier de la ville ; tantôt enfin c'est le laitier lyonnais qui vient lui-même le ramasser en auto ».

⁶⁸⁸ Jean DEVILLE, *Les vins du Rhône : crus principaux du Beaujolais et du Lyonnais*, Imprimerie A. Rey, Lyon 1914, 56 pages et 30 pages de planches, p.18.

⁶⁸⁹ Entretien Louis DURET, né en 1908, charron à Saint-Georges-d'Espéranthes (Isère), 10 mars 1999.

surabondance (...). Elle vit de ses vergers de pêchers, d'abricotiers et de cerisiers, de ses champs maraîchers »⁶⁹⁰.

Un peu plus au nord, dans le canton de Mornant, les maraîchers travaillent leurs jardins à la main : dans cette agriculture très intensive, la houe et la vigneronne représentent les seuls signes tangibles de la mécanisation agricole. Par ailleurs, l'extrême morcellement de la propriété explique la faible motorisation dans ce secteur de la ceinture chevaline : en 1938, ces trois cantons ne comptent guère plus d'une quinzaine de tracteurs. Enfin, si le transport par camions et camionnettes de la production maraîchère vers les marchés de Lyon se généralise, les transports de proximité conservent encore, hors travaux agricoles, une place au cheval.

c – Les zones de déclin aux marges de la ceinture chevaline : les cantons de Lagnieu, d'Ambérieu-en-Bugey et de Lamure-sur-Azergues

Ainsi le cheptel équin du canton de Lagnieu perd près de 17% de ses effectifs entre 1910 et 1921 et reste ensuite stable jusqu'en 1929. Du point de vue de l'utilisation de l'énergie animale, le canton reflète la diversité des situations : le sud de ce canton en forme de U renversé, entre Ain et Rhône, est cultivé à l'aide de chevaux, c'est le cas à Loyettes, Saint-Vulbas, Sainte-Julie, Chazay-sur-Ain. Les sols très légers n'imposent pas comme en Dombes l'emploi des bœufs, en revanche les vaches sont assez souvent attelées⁶⁹¹. Plus à l'Est au contact du Bugey le canton offre une physionomie différente : la commune de Souclin dont le territoire montueux est étagé entre 600 et 800 mètres d'altitude n'utilise que des bœufs. En contrebas, sur les rives du Rhône, Saint-Sorlin, Sault-Brenaz et Villebois emploient leur cavalerie aux activités de trait et dans de petits vignobles qui s'étendent sur le coteau entre Lagnieu et Villebois⁶⁹². Toutes ces communes possèdent quelques paires de bœufs qui servent à l'exploitation forestière⁶⁹³. À Villebois, l'après-guerre marque la fin de l'activité phare de la commune, l'extraction du « choin de Villebois », une pierre calcaire extrêmement résistante très utilisée à Lyon dans la construction. Les blocs de pierre étaient exportés via le Rhône par le port de Sault-Brenaz⁶⁹⁴. Le cheptel destiné à cette activité décline, seule subsiste l'activité de transport liée aux routes nationales, à la culture de la plaine alluviale du Rhône à la proximité du chef-lieu de canton.

Le petit canton d'Ambérieu-en-Bugey structuré autour de son chef-lieu et de sa gare⁶⁹⁵. C'est une zone de transition entre le monde équin et le monde bovin : avant la Première Guerre mondiale près de la moitié de la cavalerie cantonale est exploitée au chef-lieu. On y

⁶⁹⁰ ARDOUIN-DUMAZET, « Les Côtes du Rhône, II - De Condrieu à l'Hermitage », *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1923/01/06-1923/06/30, p. 294.

⁶⁹¹ F. CONVERS, « Compte rendu du Concours de la Société d'agriculture, bonne tenue des étables, domaine de la Biolière », commune de Loyettes, *Annales de la Société d'émulation et d'agriculture de l'Ain*, 1875, 1^{ère} livraison, pp. 97-106, page 7 : « C'est à peine si le sol présente à la surface une légère couche de terre arable qui repose sur un lit de gravier d'une perméabilité excessive » ; Pierre LARUE, « La Crau de l'Ain », *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1914/1 N°1 (T27,A78,N1), pp. 118-120 et 1914/6 N°25 (T27,A78,N26).

⁶⁹² Jean-C. SCHIFF, « La fin de la navigation sur le Haut-Rhône », *Les Études rhodaniennes*, vol. 12, n°2, 1936, pp. 259-272 ; M. JACQUEMIN, « Leçons sur la géographie agricole du département de l'Ain ». *Bulletin du comice agricole de l'arrondissement de Bourg*, 1891/4 N°2, p. 9 ; M.-A. CARRON « Le chemin de fer de l'Est de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, vol. 23, n°1-2, 1948, pp. 25-53.

⁶⁹³ 1403 des 4272 hectares des communes de Villebois, Sault-Brenaz, Saint-Sorlin et Souclin sont en bois, soit près du tiers de la superficie.

⁶⁹⁴ Théodore OGIER, *La France par cantons et communes, département de l'Ain arrondissement de Bellay*, Lyon chez l'auteur, date 18.., 284 pages, pp. 210-218.

⁶⁹⁵ Nicolas AMBROSI, *Les effets du chemin de fer sur le développement d'Ambérieu ou l'avènement d'une cité-gare : Ambérieu-en-Bugey 1856-1938, étude économique et sociale*, Mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine des sociétés rurales et paysannes, sous la direction de de Goujon et Garrier, Université Lumière, Lyon II, 1996, 289 f°.

compte 180 chevaux en 1910. La gare exploite les chevaux dits de tampon et le trafic de marchandises crée une activité de transport sur le territoire de la commune et dans ses environs. Ambérieu-en-Bugey comporte quelques activités industrielles notamment des ateliers textiles⁶⁹⁶. La chute des effectifs est liée aux progrès des camions automobiles : en 1931, il ne reste plus que 101 existences, soit un cheval pour 66,73 habitants. Les autres communes du canton conservent une cavalerie qui permet de transporter les productions locales au marché ou à la gare pour répondre aux demandes du marché lyonnais. Il s'agit d'une tradition installée de longue date. Dans le canton d'Ambérieu-en-Bugey, l'un des rares pans conservés de l'enquête décennale de 1892, il est déjà fait mention de la puissance de l'aire de chalandise de Lyon. Les recenseurs notent pour Château-Gaillard : « le lait est tout vendu à des laitiers qui l'expédient à Lyon »⁶⁹⁷.

À plus de 50 km de Lyon, les communes du canton de Lamure-sur-Azergues constituent une périphérie de la ceinture chevaline. Fermée à plus de 800 mètres d'altitude par le col des Écharneaux, la haute vallée de l'Azergues est un important axe d'échange avec la Loire. Cette circonstance n'a pas suffi à fixer des cavaleries significatives. Le canton se situe de plain-pied dans le monde bovin. Les bœufs et les vaches assurent l'essentiel des tâches agricoles et jusqu'à la veille de la Seconde guerre mondiale le canton reste en marge de la motorisation de l'agriculture.

d- Les terrasses de Roussillon : le déclin mesuré d'une puissante cavalerie

En 1910, le rapport hommes/chevaux s'établit à 7,06 et en 1930, au sommet de la dernière récupération du cheptel, il affiche 9,36. Cette omniprésence du cheval est liée à l'arboriculture et à la nature des sols, en général légers : les façons culturales exigent 2 labours et 3 binages. Dans une étude réalisée à l'occasion de l'enquête décennale de 1929, H. Moulin, professeur à l'école d'agriculture de Vienne fixe à grands traits les potentialités agricoles du canton : « le sol et le climat de la vallée du Rhône depuis Lyon jusqu'à Valence conviennent admirablement aux cultures fruitières »⁶⁹⁸. Le canton de Roussillon peut être considéré comme le verger de la ceinture chevaline. C'est le plus productif parmi les cantons isérois de la vallée du Rhône puisqu'il produit à lui seul plus de 41% de la production fruitière : pêchers, poiriers, abricotiers, cerisiers et pruniers constituent les vergers. Les conditions naturelles sont exceptionnellement favorables dans la Terrasse du Roussillon dont « la partie la mieux abritée, située le long du Rhône forme les bas coteaux de Clonas, du Péage, de Roussillon, de Salaise »⁶⁹⁹. Cette arboriculture est le fait de petites exploitations de 2 ou trois hectares. La présence prolongée du cheval qui atteint ses effectifs maximum au début des années 1930 tient précisément à cette circonstance : le cheval est l'unique force de traction de l'exploitation, sa présence est indispensable puisqu'il permet à la fois les labours et le transport. La nécessité de se rendre rapidement dans les gares impose la présence du cheval. On observe ce phénomène dans d'autres centres spécialisés dans la culture de la pêche notamment à Saint-Laurent du Pape en Ardèche⁷⁰⁰.

⁶⁹⁶ Joseph CORCELLE, *Géographie de l'Ain*, Tome 3, Bourg, Imprimerie Hennequin, 1885-1912, 344 pages, p. 299.

⁶⁹⁷ Arch. dép. Ain, 39 M 20/2, statistique agricole décennale de 1892, canton d'Ambérieu-en-Bugey, commune de Château-Gaillard.

⁶⁹⁸ H. MOULIN, « Cultures fruitières de la vallée du Rhône », *Statistique agricole de la France, annexe à l'enquête de 1929 : monographie agricole du département de l'Isère*, Imprimerie générale, Grenoble, 1937, 352 pages, p. 151.

⁶⁹⁹ Ibidem, page 153.

⁷⁰⁰ Pierre GOURDOL, « Un modèle de culture fruitière dans la vallée du Rhône. Le pêcher à Saint-Laurent du Pape (Ardèche) », *Les Études rhodaniennes*, année 1934, volume 10, N°1, pp. 47-77, page 59 : « Les producteurs cherchent avant tout à éviter les transbordements obligatoires à La Voulte ; aussi préfèrent-ils porter leurs fruits directement à la gare de Beauchastel, distante seulement de 3 km 400 mètres. Un certain nombre

d'habitants de Saint-Fortunat, plus éloigné pourtant de 9 kilomètres, en font autant. Cette pratique ne date même pas de l'apparition des véhicules automobiles, puisque, à Saint-Laurent, tout au moins, on emploie surtout encore des voitures à chevaux ».

CHAPITRE IV – CHEVAUX SUBVENTIONNÉS ET CHEVAUX GÉNÉRIQUES, LES DEUX LOGIQUES DE PRODUCTION DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Le cheval subventionné est celui qui rentre dans les vues des pouvoirs publics et dont l'administration des haras est chargée d'organiser la promotion. Il s'agit du cheval de remonte produit à partir de la race indigène et d'étalons anglo-normands. Le cheval générique est quant à lui le cheval de souche indigène qui est produit en dehors de toute subvention et qui est exporté dès le sevrage. Le chapitre se propose d'analyser les deux systèmes de production⁷⁰¹.

La lutte engagée par les tenants du cheval de demi-sang et du cheval de trait suscite jusqu'au début des années 1890 des tensions récurrentes entre les producteurs et l'administration des haras rivée aux termes de la loi organique qui l'organise. Puis, la réalité du terrain impose les arrangements : l'administration des haras lime les aspérités de la loi du 29 mai 1874 et s'adapte au terrain. Elle est menée par un homme de compromis, de Chavigné, à la tête du dépôt d'étalons d'Annecy entre 1890 et 1910, qui parvient à partir de 1895 à inclure l'Ain dans le ressort de son administration. Il introduit des chevaux de trait et des demi-sangs charpentés et près de terre ainsi que des étalons Norfolk bretons⁷⁰². Cette montée en puissance s'explique par la politique de subventions que mènent de conserve l'État et les départements de l'Ain et de l'Isère. Elle est incarnée de longue date par des structures qui ont imaginé et encouragé l'importation de reproducteurs destinés à relever « l'utilité » des races locales. Les deux départements ont recouru à des haras départementaux, à des commissions hippiques dont les choix et les tâtonnements zootechniques successifs renseignent autant sur les politiques imaginées que sur l'univers mental de leurs promoteurs. De son côté depuis 1874, l'État a renforcé sa présence et ses priorités pour la production du cheval d'arme. Il contribue ainsi, par la création des concours dont les choix d'implantation résultent d'une analyse attentive du nombre de juments à servir, à tracer la carte des zones naisseuses (section I).

Ces politiques conjointes quadrillent les sections idanienne et dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon d'un réseau de concours hippiques qui servent à distribuer les subventions publiques. Ces concours répondant aux mêmes dispositions réglementaires s'inscrivent dans des réalités géographiques et socio-économiques spécifiques, produisent des effets différents. Ces spécificités et la conservation inégale des informations d'un dépôt d'archives à l'autre ont imposé une approche différenciée des concours (section II).

À côté de la production subventionnée qui se fait au profit d'un ensemble restreint de producteurs tant dans l'Ain que dans l'Isère, il existe une autre production, sans doute majoritaire, de chevaux de pays qui émane des petites exploitations. Ces laitons rustiques et précoces sont destinés à l'exportation. Vendus au sevrage, ces animaux se prêtent fort mal au comptage : l'analyse de la statistique agricole souligne qu'ils ne sont pas pris en compte. Les seuls animaux comptabilisés – et encore de manière aléatoire – sont les poulains et pouliches qui demeurent sur place. Cette production des laitons de l'année apparaît en creux dans un certain nombre de documents administratifs notamment à travers les étalons autorisés à faire la monte dans les campagnes. Ces animaux qui sont parfois issus d'étalons de demi-sang anglo-normands de l'administration sont discriminés comme les étalons de proximité, et sciemment confondus par l'administration des haras dans une même catégorie, celle de l'étalon « rouleur » (section III).

⁷⁰¹ Pour une vue d'ensemble du chapitre voir schéma N°2 Les pesanteurs structurelles de l'économie chevaline dans les départements de l'Ain et de l'Isère dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

⁷⁰² Table des gravures et des illustrations, chapitre IV, document N°1 L'étalon Norfolk breton.

Section I – Cadres et structures de la production et de l'élevage chevalin dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon

Le terme de production chevaline désigne la pratique qui consiste à faire saillir toutes les juments susceptibles d'être affectées à la reproduction. La production n'est pas conservée dans le pays naisseur, mais exportée ailleurs en vue de l'élevage. Le terme d'élevage chevalin renvoie à la conservation pour une période plus longue des extraits produits dans le pays en vue d'une vente ou d'une utilisation ultérieure avec une plus grande valeur ajoutée. La ceinture chevaline de Lyon se compose à la fois de régions exclusivement naisseuses où la production n'est qu'un accessoire de l'activité agricole et de régions mixtes qui associent production et élevage. En Isère, la majeure partie des cantons chevalins des arrondissements de Vienne et de la Tour-du-Pin relèvent de cette catégorie, si l'on excepte les cantons de Bourgoin, de la Tour-du-Pin et ultérieurement celui de La Verpillière. Dans l'Ain, l'élevage est plus répandu dans l'arrondissement de Trévoux et il est dominant dans les cantons de Chalamont et de Villars-les-Dombes. Les marges bressanes et les zones montagneuses du département sont plutôt des pays naisseurs. La production annuelle des cantons de la ceinture chevaline dont la majeure partie échappe à toute statistique peut être estimée à environ 5000 naissances au milieu des années 1890 : 2000 dans l'Ain et environ 3000 en Dauphiné.

La production et l'élevage chevalins s'organisent dans un double cadre très spécifique qu'il est impératif de cerner de manière précise. Eugène Peyrieux conseiller général et vétérinaire le présente ainsi au début des années 1870 :

«L'élevage dans le département est fait par deux catégories de praticiens :

D'abord par le grand nombre qui, revenu de ses illusions, élève tout simplement le cheval de pays et le vend avec bénéfice, quoique l'État et le département ne lui accordent aucune subvention.

Puis enfin par ceux qui, se disant progressistes usent simplement des étalons anglo-normands qu'on leur vend à très bas prix et empochent des primes énormes qu'on leur distribue très libéralement ; ils s'inspirent pour la reproduction des doctrines de l'administration des haras et de celle du Jockey-club ; suivent les errements du général Fleury et font des chevaux déçus que le luxe dédaigne, que l'armée achète peu et que l'agriculture repousse énergiquement.

En résumé, la corde est aux chevaux du pays, fort heureusement »⁷⁰³.

Il existe ainsi d'une part, un secteur subventionné dont la finalité est de produire une cavalerie améliorée qui puisse être utilisée aussi bien dans l'agriculture, le commerce ou l'armée, le cheval à deux fins, de type artilleur ou postier dont il a été question dans la partie précédente. Cette production chevaline améliorée est mise en œuvre par l'administration des haras et par les départements qui financent les concours hippiques dans lesquels seuls sont admis soit des extraits issus du demi-sang, soit des poulinières saillies par des étalons de même origine. Il existe d'autre part, un secteur sans doute quantitativement dominant qui fonctionne en marge des structures officielles. Du point de vue documentaire, il apparaît en creux. C'est un secteur sans statistiques, occulté autant que possible et chargé de tous les pêchés. Seuls les adversaires de l'anglo-normand s'ingénient à le mettre en lumière. Cette situation change progressivement à partir du milieu des années 1890, lorsque l'administration des haras commence enfin à prendre en compte les besoins du monde agricole, en proposant des étalons en harmonie avec les juments et les missions dévolues à la cavalerie.

La volonté ancienne d'améliorer l'espèce chevaline a été réalisée dans le cadre de haras départementaux puis avec les haras nationaux réorganisés par la loi du 29 mai 1874. Les encouragements publics sont réservés aux poulinières suitées et aux pouliches issues du demi-sang. Cette réglementation induit l'existence d'une double économie de la production

⁷⁰³ Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général et réalisée en 1872-1873, voir table des textes, chapitre III, document N°6.

chevaline. Les tenants des races de pays, repoussés par les autorités, ont continué à produire et à vendre leurs chevaux en s'appuyant sur un étalonnage privé réactif capable de répondre aux besoins des producteurs. La production du bas-Dauphiné est commercialisée dans un réseau de foires animées d'un double flux entrant et sortant.

I – Les cadres administratifs

Dans les deux départements, la production et l'élevage s'organisent, au moins partiellement, dans le cadre des haras départementaux et des dépôts nationaux d'étalons de Cluny et d'Annecy. Si jusqu'en 1864 les haras départementaux dans l'Ain et dans l'Isère sont assez comparables, leur évolution ultérieure diverge jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Tandis que le haras départemental de l'Isère diminue progressivement au fur et à mesure que s'étoffent les effectifs du dépôt national d'étalons d'Annecy, celui de l'Ain, transformé en Société hippique de l'Ain dès 1864, prend en charge la remonte du département. Cette situation très particulière réduit la présence du dépôt de Cluny à la seule station de monte de Chalamont, qui peut ainsi consacrer l'essentiel de ses effectifs à la production du demi-sang de Charolles.

1 – Les haras départementaux

Contrairement aux haras nationaux, les haras départementaux tels qu'ils ont été développés dans les départements de l'Ain et de l'Isère n'ont aucune existence matérielle hormis les étalons, lorsqu'ils leur appartiennent. Rien qui puisse rappeler les très beaux ensembles monumentaux que l'on retrouve à Cluny et à Annecy. La construction du dépôt national d'étalons d'Annecy au cours des années 1880, affecte des airs de grand domaine, avec une emprise d'un hectare non loin de la préfecture de Haute-Savoie. Les deux départements disposent d'une petite administration de contrôle composée de quelques vétérinaires départementaux, de bénévoles ou de conseillers généraux, pour suivre les étalons qui leur appartiennent en propre.

L'Ain et l'Isère ont expérimenté des systèmes de promotion très semblables pour l'amélioration de leurs cheptels chevalins. C'est sous la Restauration, dès 1818, que le département de l'Ain décide de prendre en charge l'amélioration de sa chevaline. Grâce à l'initiative du baron de Belvey, un premier règlement du Haras départemental est approuvé le 30 septembre 1818 par le Conseil général de l'Ain. Une subvention de 20 000 francs le met en mesure de commencer son activité. L'Isère lui emboîte le pas en 1832 lorsque l'administration centrale décide de supprimer le dépôt d'étalons de Grenoble qui ne semble pas avoir joui d'une grande réputation, « établissement qui déchoit chaque année » au dire du général Quiot⁷⁰⁴. À dix ans d'intervalle, les Conseils généraux de ces deux départements optent pour une intervention directe en procédant à l'achat d'étalons et de juments poulinières. La création de ces haras départementaux est intimement liée à la perception que les élites politiques se font de l'état de la cavalerie de leurs départements respectifs. Les conseils généraux en décidant de financer l'importation de reproducteurs choisis parmi les races amélioratrices ont pour objectif d'insuffler de la taille et du volume à la souche indigène jugée trop rabougrie. Cette orientation initiale va influencer sur le choix des races, sur les modalités d'acquisition des reproducteurs et leur diffusion dans les départements. Toutefois, les politiques mises en œuvre depuis le premier tiers du XIX^e siècle sont soumises à d'incessants changements, qui reflètent en partie les difficultés rencontrées sur le terrain, car l'amélioration projetée se heurte aux conditions naturelles et socio-économiques qui transcendent l'opération zootechnique mise en œuvre. Il faut attendre la fin des années 1850

⁷⁰⁴ Table des textes, chapitre IV, document N°1 Rapport du baron Quiot relatif à l'amélioration de la race chevaline, destiné au Conseil général de l'Isère, 1829.

et les premières années de la décennie suivante pour sentir enfin le choix du demi-sang anglo-normand.

Le choix des races amélioratrices constitue la première étape fondamentale de ces politiques. La démarche initiale est essentiellement empirique et il est frappant d'observer qu'aucun système rigide n'est préconisé. L'échelle départementale ne correspond pas du tout à la géographie que les décideurs du Conseil général ont en tête. L'échelle envisagée est celle des « pays », de sous-ensembles physiques et de systèmes de cultures auxquels poussent évidemment la géographie très contrastée des deux départements⁷⁰⁵.

Le haras départemental de l'Ain a choisi comme reproducteur des étalons de race cotentine. Entre 1819 et 1828, cette race normande a constitué le fer de lance de la régénération de la chevaline départementale à raison d'une dizaine d'importations par an : « chaque année un certain nombre de chevaux de cette race étaient amenés de Normandie, et en 1824, les étalons du haras départemental étaient arrivés au nombre de 60, chiffre auquel la commission estimait que devait être porté le nombre d'étalons nécessaires à la reproduction, indépendamment des cinq ou six chevaux que pouvait fournir l'administration des haras ». Il s'agit d'une montée en puissance très remarquable qui n'a par la suite plus été atteinte ni dans l'Ain ni dans l'Isère. Ces étalons cotentins qui sont importés simultanément avec un certain nombre de juments de même race reçoivent à partir de 1828 le renfort d'étalons percherons dont le nombre augmente d'année en année, ainsi que des juments suisses. En 1844, l'extinction de la race cotentine entraîne les premières importations du demi-sang anglo-normand. L'anglo-normand s'inscrit comme apport régulier dans la remonte départementale à partir de 1847, puisque le Conseil général décide « qu'on achèterait alternativement et d'année en année des étalons percherons et des étalons anglo-normands pour verser, dit le rapport du Conseil général, le sang cotentin dans la race percheronne »⁷⁰⁶. Ce système s'est prolongé jusqu'en 1864. Que faut-il penser de ces changements, à peine constitués le haras départemental ? Dans la constitution des effectifs maintenus pendant dix ans, on peut voir l'influence du baron de Belvey qui a su imposer ses choix ou plus simplement la qualité de la race choisie : le recours alterné aux étalons cotentin et percheron, est favorablement présenté par le Conseil général de l'Ain alors qu'il est terriblement critiqué par Eugène Gayot. O'Brien, auteur des *Chevaux du département de l'Ain* et l'une des chevilles ouvrières de la Société hippique de l'Ain abonde dans le même sens, puisque la recherche du « gros » fait passer au second plan le travail de régénération entrepris depuis les origines du haras départemental : « Cette introduction exclusive des chevaux cotentins (...) dura de 1819 à 1828, et elle avait donné de bons résultats ; mais cependant, comme à cette époque, on se préoccupait plutôt de produire des poulains de forte taille, faciles à vendre dès leur jeune âge, que de l'amélioration même de la race, on se plaignait que les produits de cette race cotentine étaient de corpulence trop faible »⁷⁰⁷.

⁷⁰⁵ Arch. dép. Isère, 150 M 6, lettre du préfet de l'Ain adressée préfet de l'Isère sur l'organisation initiale du haras départemental de l'Ain, 28 mai 1864 : « le choix des reproducteurs était varié ; là on plaçait des étalons demi-sang anglo-normand ; ici des percherons, ailleurs, des baudets, etc, subordonnant les choix aux conditions topographiques et géologiques des localités et aux habitudes et aux besoins apparents des populations ». Voir table des textes, chapitre IV, document N° 2 Exposé du Préfet de l'Ain au Préfet de l'Isère relatif à la mise en œuvre du haras départemental de l'Ain (1864). Voir également table des textes, chapitre IV, document N° 3 Le type unique des étalons départementaux de l'Ain et la diversité de la demande d'après le rapport du baron de Belvey devant le Conseil général de l'Ain, 1821.

⁷⁰⁶ L. O'BRIEN, *Les Chevaux du Département de l'Ain*, Tome III Notes et réflexions sur l'élevage, Imprimerie Villefranche, Bourg-en-Bresse, 1891, 309 pages, p. 30.

⁷⁰⁷ L. O'BRIEN, *Notes & documents de la Société hippique départementale de l'Ain*, Imprimerie J.-M. Villefranche, Bourg-en-Bresse, 1884, 69 pages, p. 9. Avec cet argument, O'Brien reprend une remarque de Chanel, vétérinaire départemental de l'Ain dans *Statistique raisonnée des animaux domestiques du département de l'Ain* et qu'il cite dans le tome III des *Chevaux du département de l'Ain*, p. 281 : Dès les premières années d'existence du Haras de l'Ain, par suite d'observations et de réclamations adressées au Conseil général des

Ainsi dès l'origine ou presque, la nécessité de produire des poulains étoffés a imposé le choix d'étalons capables de transmettre cette caractéristique.

Dans l'Isère, les premières années du haras départemental sont bien connues grâce à un rapport du vétérinaire départemental Bragard. Entre 1832 et 1837, le département acquiert une cinquantaine d'étalons achetés en Bretagne et dans le Perche. Les effectifs varient dans des proportions non négligeables. En 1840 il n'y a plus que 31 d'étalons et le préfet considère d'ailleurs que les effectifs du haras départemental ne devraient pas tomber en dessous de 40 existences. Vœux pieu. En 1841, l'arrondissement de La Tour-du-Pin compte 17 étalons et seulement 13 en 1850, dont la moyenne d'âge est élevée. De fait, la politique du Conseil général a du mal à se fixer⁷⁰⁸. Les moyens sont fréquemment dispersés entre l'acquisition d'étalons, de juments, d'aides et des primes accordées aux étalons approuvés qui viennent suppléer aux étalons achetés par le département. Après un étiage marqué au début des années 1850, les acquisitions reprennent. Ces variations sensibles posent la question de la responsabilité des dépositaires qui est soulevée en 1841 par le Conseil général de l'Isère :

« L'administration fait connaître que deux étalons du département sont morts, l'un d'un vertige essentiel, l'autre des suites d'un accident. Le cahier des charges imposé aux détenteurs d'étalons ne prévoit pas de responsabilité pour la perte ces animaux, de quelque cause qu'elle provienne »⁷⁰⁹.

Bragard estime qu'il est absolument nécessaire de valoriser un seul type de cheval, celui qui peut tracter aussi bien un camion, qu'une charrue ou un affût d'artillerie :

« C'est en persévérant dans la voie où l'on est entré que l'on arrivera certainement au but que nous pouvons déjà apercevoir. Surtout gardons-nous de varier dans le choix des étalons ; attachons-nous à un type unique, celui qui fut seul admis dès l'origine de notre haras. C'est le cheval de trait, à la fois solide, fort, et pourtant souple et léger qu'il nous faut. Ses formes n'ont rien de svelte et d'élané, mais elles sont correctes et bien ensembles, et c'est dans l'accord parfait de toutes ses parties, que l'animal trouve les moyens qui le distinguent. Comme modèles nous citerons parmi les étalons départementaux : Aboukir, Ardent, Astracan, Brutus I, Brutus II et Conquérant »⁷¹⁰.

Au début des années 1840, le percheron semble s'imposer comme le reproducteur le plus acheté. Le budget de 1841 prévoit l'achat de six étalons percherons. Percherons ou bretons, les chevaux de traits dominant sauf entre 1853 et 1857 où seuls des anglo-normands sont acquis par la remonte départementale. Mal appareillés aux juments indigènes, ils suscitent un puissant rejet qui se solde par le retour des étalons de trait breton.

La tentation a existé dans les deux départements d'accélérer la fixation de la race en accroissant les animaux de la race reproductrice. À cet effet, les achats d'étalons ont été doublés par l'acquisition de juments de race pure. Pour donner un effet maximum à cette mesure, il est décidé que chaque dépositaire d'étalon serait prioritaire dans l'obtention des juments. Ce système séduisant sur le papier s'est avéré décevant dans la réalité. Dès les premières remontes effectuées par le département de l'Ain, les juments achetées se révèlent rétives et infécondes. Dès 1824, le département se tourne vers la Suisse. Finalement en 1827, la Commission du haras décide d'acheter de bonnes juments poulinières de pays, car les juments acquises en Suisse n'ont pas donné de meilleurs résultats que celles achetées en

différents points du département, on introduisit dans les remontes quelques étalons du pays de Caux et plusieurs juments provenant soit du même pays, soit du Merlerault et on les distribua, à titre d'essai, dans la Bresse et dans le Bugey, qui réclamaient des chevaux de la grosse espèce. La Dombes seule continua à recevoir des cotentins, parce que le raisonnement et l'expérience disaient assez haut que c'étaient les seuls qui fussent propres à en améliorer la race indigène ».

⁷⁰⁸ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Rapport du Conseil d'arrondissement de La Tour-du-Pin, session de 1850.

⁷⁰⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1840, p. 218.

⁷¹⁰ Table des textes, chapitre IV, document N° 4 Rapport sur le haras départemental de l'Isère en 1837 et les perspectives de l'élevage chevalin.

Normandie. Après quelques hésitations, cette solution s'est imposée définitivement. L'Isère, à plus de 12 ans d'intervalle, abouti au même constat mais avec un très long temps de réaction, puisque le département s'est obstiné dans cette voie plus de 20 ans, jusqu'à ce que l'absence totale de demande lui impose de changer de cap. En 1837, le vétérinaire départemental Bragard demande que les achats de poulinières soient accélérés⁷¹¹. Il est le principal artisan de cette voie. En 1841, la Commission des affaires diverses persiste dans cette voie en proposant d'acheter moins d'étalons et davantage de juments, pour « propager promptement la race percheronne dans le département »⁷¹². En 1848, le département compte une cinquantaine de juments qui sont placées en dépôt moyennant la moitié de leur prix de revient et envisage d'en acquérir 200. En 1850, le département compte plus de 70 juments importées. Une réflexion approfondie est ordonnée. Les sociétés d'agriculture et les commissions créées pour la circonstance livrent leurs observations. Les arrondissements de Vienne et de la Tour-du-Pin sont opposés au système. La commission de la Tour-du-Pin est très critique :

« L'expérience est venue démontrer qu'une bonne partie de ces juments sont infécondes ; que leurs produits valent rarement mieux et souvent moins que ceux de nos plus belles juments de pays. Les faibles avantages qu'on obtient de cette introduction sont bien loin de compenser les sacrifices qu'elle impose »⁷¹³.

Le rapport de la Commission des questions diverses, présenté lors de la session de septembre 1850 répercute ce reproche :

« On a fait une objection grave contre les juments départementales : elles sont souvent stériles. Il y a du vrai dans cette allégation, mais de l'exagération comme dans tous les reproches.

Le nombre des juments stériles est à peu près d'un tiers ; on a cru trouver la cause dans cette circonstance que les juments achetées sont souvent âgées de cinq ou six ans, et que, suivant toute probabilité, le vendeur ne s'en défait que parce qu'il a reconnu leur stérilité. Pour obvier à cet inconvénient, il suffira de demander des juments de trois ou quatre ans, alors nous courrons la chance commune »⁷¹⁴.

Les débats de l'assemblée départementale relèvent la fécondité particulièrement faible des juments importées. Les réunions de travail dans les sous-préfectures au cours du printemps 1850 soulignent la gabegie que constitue l'importation des poulinières. Le rapport de la Commission chevaline départementale ne peut que reprendre les chiffres les plus parlants : « dans une période de 18 années, on n'est arrivé qu'au chiffre de 107 extraits provenant de ces juments »⁷¹⁵.

Les importations de juments se maintiennent à un rythme moins soutenu jusqu'en 1853, à raison de quelques existences destinées aux arrondissements de Saint-Marcellin et de Grenoble. La remonte de 1853 est la dernière qui mentionne l'achat de juments. Le rapport du préfet au Conseil général en donne l'explication :

« Nous avons composé nos remontes d'étalons et de poulinières. Celles-ci étaient spécialement réservées depuis quelques années aux arrondissements de Grenoble et de Saint-Marcellin, où il existait moins de juments propres à l'amélioration, et où, d'ailleurs, faute de demandes, et bien qu'on ait acheté quatre juments seulement, il a fallu en placer deux dans l'arrondissement de Vienne. Les éleveurs des arrondissements de Grenoble et de Saint-

⁷¹¹ Table des textes, chapitre IV, document N° 4 Rapport sur le haras départemental de l'Isère en 1837 et les perspectives de l'élevage chevalin.

⁷¹² Rapport du Préfet et délibération du Conseil général de l'Isère, 1841, p. 125.

⁷¹³ Table des textes, chapitre IV, document N° 5 Commission réunie à l'initiative du sous-préfet de La Tour-du-Pin, relative à l'amélioration des races domestiques dans le département de l'Isère, 23 avril 1850.

⁷¹⁴ Rapports du Préfet et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1850, pp. 310-311.

⁷¹⁵ Table des textes, chapitre IV, document N°6 Compte rendu devant la commission chevaline nommée par le Préfet sur la situation de l'élevage chevalin dans le département de l'Isère en 1850.

Marcellin semblent donc attacher trop peu d'intérêt à la cession des juments pour qu'il y ait lieu de continuer à en importer »⁷¹⁶.

La fourniture des chevaux a exploré les mêmes chemins dans les deux départements : elle comporte deux phases distinctes : d'abord celle de l'achat des étalons et des juments dans les régions productrices, et ensuite leur mise à disposition suivant un certain nombre de modalités : vente aux enchères à des particuliers ou dépôt gratuit chez des éleveurs sélectionnés à l'avance.

L'achat des étalons et des juments dans les zones productrices est réalisé soit par le système de l'adjudication soit par celui de l'achat direct. Les deux départements y ont recouru. Dans le premier cas, l'adjudicataire s'engage à fournir des chevaux conformes aux spécifications d'un cahier des charges et de prix déterminés. Le marchand de chevaux adjudicataire propose les chevaux à une commission chargée de les recevoir. C'est en 1823 que le département de l'Ain recourt pour la première fois à ce système. Un marchand de Lyon, Guinet, qui officiera plus tard pour le compte de l'Isère, est chargé de la remonte départementale. Il effectue les remontes de 1823 à 1828, il est ensuite remplacé par M. Hénon de Lyon lui aussi. Lorsque l'adjudicataire ne dispose pas d'un réseau efficace de commissionnaires dans les pays de production, les résultats sont en général décevants. Ainsi en janvier 1833, des quatre étalons de race bretonne présentés par un marchand de Romans, seuls deux sont acceptés par la commission après un deuxième examen⁷¹⁷. L'adjudication lancée début octobre 1832 n'a permis que l'achat de la moitié des chevaux. Cette mésaventure rend le Conseil général plus circonspect dans le choix de l'adjudicataire. Pendant un certain temps, le département s'est adressé à des marchands de Lyon comme Guinet ou de sa périphérie immédiate, comme Gallavardin, de Saint-Priest, qui en février 1845 livre au département huit étalons percherons pour un total de 13 063 francs⁷¹⁸.

L'achat sur place, directement pour le compte du département, est une solution qui permet d'économiser le gain prélevé par l'adjudicataire, mais il suppose la disponibilité de membres capables d'effectuer les bons achats. La première remonte effectuée par le département de l'Ain, est confiée à un des membres de la Commission du haras, Golléty-la-Tournelle, un propriétaire de Majornas. Il se charge de cette mission difficile quatre ans de suite. Il faut en effet un mois de voyage, au cœur de l'hiver, pour aller en Normandie et en revenir avec les chevaux. En 1819, les frais de route de Golléty et des quatre conducteurs qui ont pris en charge les dix étalons et les dix juments s'élèvent à plus de 2500 francs. À leur arrivée à Bourg, les chevaux sont reçus après examen de la Commission des haras et répartis chez les dépositaires. Dans l'Isère, cette solution est mise en œuvre en 1840. Dans une communication adressée aux maires du département, le Préfet de l'Isère les informe qu'il entend envoyer le vétérinaire départemental sur les lieux de production. Il écrit : « Les chevaux obtenus jusqu'à présent par les fournitures à forfait, étaient propres sans doute à l'amélioration de notre espèce chevaline, mais j'ai lieu d'espérer que le mode de remonte dont je vais faire l'essai nous donnera des résultats plus satisfaisants encore »⁷¹⁹. Un premier essai d'achat direct avait été fait en 1838. Cette mission est menée à bien en janvier et février 1838, par le vétérinaire départemental Bragard, dont la note de frais a été conservée. Malgré la volonté préfectorale de généraliser ce système, l'achat direct semble assez onéreux. Les six étalons percherons acquis en 1838 ont coûté plus de 1900 francs en frais de toute nature⁷²⁰.

⁷¹⁶ Rapports du Préfet et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1843, p. 184.

⁷¹⁷ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Étalons départementaux, procès-verbal de réception, 29 janvier 1833.

⁷¹⁸ Idem. Reçu émis par le département de l'Isère pour la livraison de chevaux entiers percherons le 1^{er} février 1845.

⁷¹⁹ Recueil des actes administratifs de la préfecture du département de l'Isère, année 1840, p. 299.

⁷²⁰ Table des textes, chapitre IV, document N° 7 Compte rendu de l'emploi d'une somme affectée à l'achat de six chevaux étalons pour le département de l'Isère par le vétérinaire Bragard de La Tour-du-Pin.

Entre 1821 et 1859, dans les deux départements de l'Ain et de l'Isère, la mise à disposition des étalons s'organise autour d'un certain nombre de modalités : ils sont soit placés gratuitement en dépôt chez les éleveurs qui en font la demande et qui peuvent ou pas en obtenir la propriété à terme, soit vendus aux enchères. Entre le dépôt et la propriété une troisième solution concède la mise à disposition immédiate de l'étalon moyennant le versement de la moitié de son prix, et une propriété différée après une période de six ans qui correspond à sa carrière de reproducteur. L'Isère se distingue de l'Ain par une certaine instabilité des solutions adoptées.

L'Ain a expérimenté deux modalités de placement. Le premier mode de placement est déterminé par l'arrêté préfectoral du 19 août 1821. Les chevaux sont remis gratuitement à des dépositaires qui en deviennent propriétaires au bout de six ans correspondant à la période de monte définie par l'arrêté. Le dépositaire est tenu de livrer l'étalon à la reproduction et de l'entretenir en bon état. La durée de monte peut être prolongée de deux ans si l'étalon est jugé apte par une commission sanitaire. Elle donne lieu à des primes de prorogation. Il s'agit d'un système extrêmement avantageux pour les dépositaires car l'étalon, âgé au plus de 12 ou 13 ans, est un cheval dans la force de l'âge. Sa réforme réglementaire précoce correspond à une charge considérable pour le département puisqu'en moyenne un étalon départemental ne peut saillir plus de 500 juments au cours de sa carrière réglementaire de reproducteur. En 1856, le préfet de l'Ain, s'appuyant sur la situation en vigueur dans l'Isère, propose un changement majeur :

« Qu'à l'avenir, la remise en sera faite sans aucune limite en ce qui concerne la durée du service, et sans autres avantages pour les dépositaires que l'abandon intégral du produit des saillies, du montant de la prime d'approbation allouée chaque année par le gouvernement, et la faculté de les utiliser pour le travail, en dehors du temps de la remonte, ainsi que cela se fait maintenant »⁷²¹.

Le Conseil général, par crainte d'une réforme trop brutale du système du placement des étalons, se contente de prolonger leur durée d'activité. Le service minimum des étalons est porté à 9 ans. Parmi les arguments employés, l'infériorité d'usage soulignée pour les étalons anglo-normands contient en germe tous les conflits potentiels entre tenants du demi-sang et du cheval de trait percheron⁷²².

Jusqu'en 1859, le département de l'Isère expérimente trois systèmes de mise à disposition des étalons aux producteurs. Entre 1832 et 1837, les étalons sont vendus aux enchères. Les propriétaires restent tenus par un certain nombre d'engagement vis-à-vis du département. Un cahier des charges annexé au contrat de vente stipule que l'étalon doit être consacré pendant six ans à la reproduction, et prévoit une option de rachat de l'étalon si cette clause n'est pas

⁷²¹ Rapports du préfet et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1856, P. 116.

⁷²² Ibidem, p. 64 : « Votre seconde commission éprouve le vif regret de ne pouvoir être entièrement d'accord avec M. le Préfet sur l'abandon immédiat de l'arrêté du 19 août 1821. Plusieurs motifs lui semblent militer pour le maintien de ces règlements, sauf toutefois une importante modification que nous vous proposerons tout à l'heure. Il est malheureusement incontestable que l'intérêt particulier prédomine généralement sur toutes les questions : si les détenteurs d'étalons n'avaient pas devant eux la perspective d'être un jour les propriétaires des étalons qu'on leur a confiés, ne serait-il pas à craindre qu'ils n'apportassent à leur entretien et à leur conservation un soin beaucoup moindre que lorsqu'ils savent que le cheval qu'ils ont en dépôt deviendra un jour leur bien propre ? Et cependant plus les étalons que vous leur confierez seront fins et par conséquent précieux, plus ils auront besoin de soins attentifs et multipliés.

D'un autre côté, le produit de la monte et les primes facultatives du gouvernement seraient à peine suffisants pour indemniser les dépositaires des dépenses que leur occasionnent les chevaux ; car il ne faut pas non plus se dissimuler que par l'achat unique d'étalons de demi-sang, ceux-ci, soit par leur légèreté, soit par la plus grande difficulté de les conduire, seront aptes à un bien moindre service pour leurs détenteurs que les étalons percherons, dont ces derniers pour la plupart usaient, hors du temps de la monte, pour les travaux les plus pénibles ».

strictement exécutée⁷²³. Ce système d'organisation du haras départemental impose une surveillance dont est chargé le vétérinaire Bragard, de La Tour-du-Pin⁷²⁴. Il est chargé d'effectuer trois tournées annuelles dans le département, en mars, en mai et en septembre.

De 1837 à 1859, le département de l'Isère opte pour le dépôt gratuit chez les propriétaires. Pendant plus de vingt ans, les étalons et les juments provenant de la remonte financée par le département sont confiés sous certaines conditions, aux cultivateurs qui en font la demande. Un cahier des charges sous forme d'arrêté préfectoral daté du 12 octobre 1842 et renouvelé le 20 novembre 1852 fixe le cadre légal du dépôt. L'article 1^{er} stipule que « les chevaux étalons achetés au compte du département seront placés en dépôt chez des particuliers et livrés sans que les dépositaires aient rien à payer soit un prix d'achat, soit pour frais de route ». L'article 2 rappelle que « le département conserve la propriété des étalons. En conséquence, lorsqu'ils ne seront plus propres à se reproduire, l'administration en prononcera la réforme et les fera vendre au profit du département ». En revanche les juments acquises par le département sont immédiatement vendues au comptant de préférence à des dépositaires d'étalons.

À partir de 1858/1859, les dispositions imaginées dans les deux départements de la ceinture chevaline sont remises en cause par le ministère de l'agriculture, du commerce et des transports, qui impose une nouvelle réglementation. Le décret du 16 novembre 1857 stipule en effet que les étalons ne pourront être primés que s'ils appartiennent à des particuliers. Ce décret signe à terme la fin des haras départementaux. Si les nouvelles modalités d'acquisition varient d'un département à l'autre, les contraintes de l'article 13 du décret du 16 novembre 1857 imposent un même cadre général. Dans l'Ain, ce cadre est suggéré par le ministère dans une dépêche du 13 octobre 1858 :

« Il s'agirait pour le département, tout en continuant d'acheter chaque année des étalons, avec les fonds votés par le Conseil général, de céder ces animaux à des particuliers à un prix inférieur à celui d'achat. Cette vente serait faite soit à l'amiable soit aux enchères, à une époque déterminée longtemps à l'avance, et au chef-lieu du département. De cette façon, les nouveaux acquéreurs, devenus de véritables propriétaires, pourraient à bon droit revendiquer, pour leurs chevaux des titres d'approbation avec les avantages qui s'y rattachent »⁷²⁵.

En Isère, le Conseil général adopte le projet proposé par le préfet « qui consiste à laisser aux propriétaires et agriculteurs qui désirent posséder un étalon, le soin d'en faire eux-mêmes l'achat et les avances ». Le système imaginé consiste à envoyer en Normandie un acheteur chargé de la remonte : « Ce délégué (...) serait dirigé et secondé dans ses achats, par un Inspecteur général des haras. (...) Les étalons ainsi achetés seraient d'un vrai type, soit breton ou percheron. D'un autre côté, les propriétaires d'étalons connaîtraient, dès l'entrée de ceux-ci dans le département, le chiffre de la prime qui leur serait attribuée sur les fonds de l'État. Enfin le département accorderait à chaque étalon une prime payée une fois de 1000 à 1500 fr., suivant son mérite et sur le rapport de M. l'inspecteur général. Ainsi, en prenant possession de son étalon, chaque propriétaire se verrait couvert de la plus grande partie de ses avances par les primes du département et de l'État, et comme cette dernière sera renouvelable chaque année, le propriétaire aura le plus grand intérêt à prendre soin de son étalon qui, au bout de deux ans, de trois ans au plus, l'aurait fait rentrer dans ses avances d'achat et, pendant tout le temps qu'il le livrerait à la production, l'indemniserait des frais de garde, de nourriture, etc., etc., au moyen de la prime d'État, sans tenir compte du prix de chaque saillie »⁷²⁶.

⁷²³ Table des textes, chapitre IV, document N° 8 Cahier des charges pour la vente aux particuliers et pour la conservation des juments et des étalons départementaux de la remonte de 1833.

⁷²⁴ Recueil des actes administratifs de la préfecture du département de l'Isère, Instruction pour le vétérinaire chargé de l'inspection des étalons départementaux, 25 février 1833, 1833, pp. 70-77. Ce texte fort de 31 articles lui impose 3 tournées dans le département.

⁷²⁵ Cité dans O'Brien, T.1 p. 323.

⁷²⁶ Rapports et délibérations du département de l'Isère, 1859, séance du 29 août 1859, pp. 361-362.

Pour le Conseil général, ce système a un coût puisqu'il revient à subventionner la moitié du prix d'acquisition de l'étalon.

Le système mis en place dans l'Ain dès 1821 a bénéficié d'une excellente image de marque, soit que sa promotion ait été bien faite soit que le système imaginé ait été vraiment performant. Ainsi en 1864 et 1873, les préfets de l'Isère, de Saône-et-Loire et du Nord demandent des précisions sur le système en vigueur dans l'Ain. À dix ans d'intervalle, l'enthousiasme des préfets de l'Ain n'a pas changé en ce qui concerne le système mis en œuvre. Dans un rapport lu devant le Conseil général de Saône-et-Loire, le préfet affirme : « Mon collègue de l'Ain m'a fait connaître que les résultats obtenus jusqu'à présent sont assez remarquables »⁷²⁷. En 1873, le Préfet de l'Ain vante les mérites de la Société hippique qui s'est substituée au département,

2 - Les haras nationaux

Les deux départements de l'Ain et de l'Isère ont longtemps dépendu des mêmes dépôts d'étalons. Jusqu'en 1862, c'est le dépôt de Cluny qui est chargé de fournir en étalons les cantons de la ceinture chevaline de Lyon. Ces deux départements, considérés comme des périphéries peu intéressantes, n'ont été servis qu'avec une extrême parcimonie. C'est d'ailleurs leur condition de zone délaissée qui a poussé l'Ain et l'Isère à expérimenter, comme d'autres départements mal lotis, la solution des haras départementaux. À partir de 1862, le département de l'Isère est rattaché au dépôt d'Annecy qui a en charge depuis leur annexion les deux départements savoyards. L'Ain ne rejoint cet ensemble qu'en 1895, restant jusqu'à cette date dans le ressort du dépôt de Cluny.

La présence de Cluny dans les cantons chevalins de l'Isère s'est longtemps limitée aux tournées de ses directeurs épaulés par les inspecteurs généraux. L'administration des Haras se manifeste au cours de l'année par la surveillance des étalons privés ou départementaux qu'elle subventionne. Outre cette surveillance des étalons approuvés, Cluny guide le choix des remontes départementales. Jusqu'au début des années 1860, elle prône une pluralité d'importations, panachant bretons, percherons et demi-sang anglo-normands râblés et près de terre. Puis dès 1864, elle impose l'achat de demi-sang. Cluny a également la haute main sur les concours hippiques du département qui fonctionnent depuis la fin des années 1850 à Grenoble, Vienne et La Tour-du-Pin. Cette présence administrative contraste avec la faiblesse du nombre des étalons nationaux.

Depuis la suppression du dépôt de Grenoble en 1832, le département de l'Isère a été réduit à la portion congrue⁷²⁸. Pays de race(s) rabougrie(s), les cantons dauphinois de la ceinture chevaline fonctionnent presque en marge des structures nationales : de la Restauration au Second Empire, la médiocrité de l'engagement de l'État contraste avec la volonté d'action du département : en 1849, il existe 37 étalons départementaux, six étalons autorisés et seulement trois étalons nationaux. En 1851, cette disproportion constante dans l'engagement des moyens indispose les élus et le préfet. Ce dernier, commentant le rapport de 1850 du Conseil supérieur des Haras, formule en quelques lignes les griefs du département qu'il administre : de tous les départements dépendant du dépôt de Cluny, l'Isère est à la fois celui qui possède la plus forte cavalerie et celui qui en reçoit le moins d'étalons nationaux. Désabusé, il constate que le département de l'Isère aurait sans doute intérêt à dépendre du dépôt d'Arles⁷²⁹.

⁷²⁷ Arch. Saône-et-Loire, N 2618, Conseil général, session de 1864, Rapport du Préfet : encouragement à l'élève du cheval.

⁷²⁸ Marie THORAL, « L'action publique dans le domaine de l'agriculture au début du 19^e siècle : l'État et l'élevage en Isère du Consulat à la monarchie de Juillet », *Ruralia* [En ligne], 16/17 | 2005, mis en ligne le 01 juillet 2009, consulté le 02 mars 2014. URL : <http://ruralia.revues.org/1068>

⁷²⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1851, p. 153, séance du 29 août 1851. « Ces documents présentent un grand intérêt. Leur lecture m'a confirmé dans l'opinion que le département est fondé dans ses réclamations nouvelles tendant à obtenir au moins deux stations nouvelles : l'une à La Tour-du-Pin,

Le constat du haut fonctionnaire débouche sur un jugement qui souligne autant la liberté de ton qui existe encore avant le 2 décembre, que le dépit du département qu'il administre :

« Nous avons droit, ce n'est pas douteux, à être mieux soutenus, par les encouragements et le concours de l'État, dans les sacrifices du département, et ce concours doit être en proportion des efforts persévérants de l'administration locale, il est incontestable que nul département n'y aurait plus de part que celui de l'Isère. Il en est toutefois peu qui, depuis 1832, époque de la suppression du dépôt de Grenoble, ait été plus abandonné par le Gouvernement à ses seules ressources »⁷³⁰.

Le Second Empire ne constitue pas davantage une période faste. Si progressivement les étalons sont plus nombreux, l'affirmation de la présence de l'État reste bien mesurée. En 1852, la seule station de monte du département, située à Saint-Robert, à proximité de Grenoble, ne compte qu'un pur-sang trop léger et un « carrossier peu distingué »⁷³¹. En 1857, le préfet en est toujours à quémander quelques stations de monte. Il en obtient une seconde installée à Saint-Jean-de-Bournay, au centre de l'arrondissement de Vienne, vieille revendication enfin exaucée, qui remontait à la monarchie de Juillet. Le mouvement reste modeste parce que le rattachement en 1862 de l'Isère au dépôt d'étalons d'Annecy impose des choix politiques qui lèsent les intérêts du département. Le rattachement de la Savoie à la France commande, dans le domaine des haras, une politique de prestige qui ne doit pas faire regretter aux nouveaux nationaux l'administration sarde. La montée en puissance du dépôt d'Annecy, la volonté d'en imposer aux deux départements savoyards, ne permet pas tout de suite de servir les intérêts dauphinois. Ainsi, en 1861, la Savoie n'a qu'une station de monte à Saint-Genix, mais elle compte 4 étalons, davantage que l'Isère, 6 étalons l'année suivante, 7 en 1863. La même année, la Haute-Savoie aligne 26 étalons répartis dans 11 stations⁷³². Il faut attendre la seconde moitié des années 1860, pour que s'étoffent les effectifs des étalons impériaux placés en Isère : 12 étalons en 1866, 14 en 1867 répartis dans cinq stations de monte : Grenoble, Saint-Quentin-Fallavier, Saint-Didier-de-la-Tour, Beaurepaire et Vallin⁷³³.

Dans les années 1870, l'Isère, devient progressivement le département le plus important que dessert le dépôt d'étalons d'Annecy. Au vrai, les besoins sont considérables et c'est désormais cette perspective qui assure le changement : le Conseil général attend un nouvel engagement de l'État. En 1874, un vœu de l'assemblée départementale demande le rétablissement du dépôt d'étalons de Grenoble. Le Ministre de l'agriculture répond, dans une lettre du 3 décembre de la même année, que la toute nouvelle loi du 29 mai 1874 a fixé la liste des 22 dépôts d'étalons et qu'il n'est pas possible de satisfaire à la demande du département, mais il ajoute que l'Isère profitera de la montée en puissance programmée du dépôt d'Annecy⁷³⁴. Aussi, les achats d'étalons que poursuit le département de l'Isère se bornent à cet horizon. C'est ce que rappelle une communication du Préfet au Conseil général en août

l'autre à Vienne ; que, d'un autre côté, il aurait intérêt à faire partie de la circonscription du dépôts d'Arles, au lieu de continuer à être comprise dans celle du dépôt de Cluny, moins en position, je le supposais, de répondre aux besoins qu'il est appelé à desservir ».

Nous recevons chaque année de ce dépôt seulement deux étalons. Cependant le complément de son effectif est réparti sur trois départements qui sont loin de faire les mêmes sacrifices pour l'amélioration de l'espèce et de posséder une population chevaline aussi considérable. Celui de l'Allier reçoit du dépôt de Cluny pour la monte dix étalons ; celui de la Nièvre en reçoit seize ; celui de Saône-et-Loire quatorze. Le nôtre, qui depuis longtemps ne peut en obtenir que deux malgré ses persévérantes instances, possède une population chevaline de trente-et-un mille têtes, tandis que celle de l'Allier en comprend seulement dix milles, celle de la Nièvre seize mille, celle de Saône-et-Loire vingt-trois mille ».

⁷³⁰ Ibidem.

⁷³¹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1852, p. 374.

⁷³² Rapports et délibérations du Conseil général de Haute-Savoie, 1864/08, p.215.

⁷³³ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1867/08, p.379, séance du 2 septembre 1867.

⁷³⁴ Table des textes, chapitre IV, document N° 9 Lettre du Ministre de l'agriculture au Préfet de l'Isère relative au rétablissement d'un dépôt d'étalons à Grenoble, 3 décembre 1874.

1876 : « À votre session d'avril dernier, vous avez pris, en quelque sorte, l'engagement de persévérer dans les résolutions que vous avez arrêtées, jusqu'à ce que l'État soit en mesure de fournir au département des étalons en nombre suffisant »⁷³⁵. Cette montée en puissance est celle des étalons de demi-sang puisque la loi ne permet plus l'emploi d'autres chevaux en Isère. Il est précisé aux élus départementaux qu'ils ne peuvent porter leur choix sur des chevaux de trait, sous peine de perdre toutes les aides et subventions de l'État soit environ 10 à 11 000 francs par an⁷³⁶. Le département est prié d'accepter la fourniture exclusive d'étalons anglo-normands « d'une manière conforme aux propositions et aux demandes de l'administration des haras. Il ne s'agit plus en effet d'un intérêt exclusivement local »⁷³⁷.

Entre 1880 et la veille de la Grande Guerre, les étalons du dépôt d'Annecy investissent le département de l'Isère dont les cantons chevalins sont quadrillés par un réseau de plus en plus dense de stations de monte. Cette situation contraste qui contraste avec les effectifs peu nombreux mobilisés jusque là⁷³⁸. Entre 1881 et 1901, les chiffres montrent la puissance du mouvement :

Année	Étalons nationaux	Nombre de saillies	Stations de monte
1881	37	1725	10
1891	49	2050	17
1901	52	2655	18

Cette indiscutable emprise de l'administration des haras s'est toutefois effectuée au milieu de sévères confrontations qui ont été présentées ci-dessus et qui ont abouti à l'incorporation d'un nombre significatif de chevaux de trait dans les effectifs des stations de monte. Ces concessions n'ont pas pu empêcher le fonctionnement d'un double système de production, fondé d'une part sur les reproducteurs des haras et d'autre part sur des étalons particuliers déclarés au titre de la loi de 1885, qui ont reçu, à l'évidence, le renfort d'étalons de circonstance, dont les effectifs totaux dépassent en permanence ceux des haras.

Le département de l'Ain, quant à lui, resté dans le ressort du dépôt d'étalons de Cluny, a vécu dans l'ombre de la Société hippique de l'Ain. La situation du département constitue une anomalie dans la mesure où l'État s'est totalement défaussé sur l'initiative privée et sur le financement octroyé par le département. Jusqu'au début du XX^e siècle, il n'entretient qu'une présence symbolique au regard des engagements qu'il aurait dû prendre pour se conformer aux dispositions générales de la loi du 29 mai 1874. En 1884, deux stations fonctionnent dans le département de l'Ain, dans l'arrondissement de Trévoux : la station de monte de Chalamont, au cœur de la Dombes, dotée de 6 étalons et celle de Saint-Trivier-sur-Moignans qui compte deux étalons, mais qui est supprimée en 1886 : « les deux reproducteurs de demi-sang qui la composaient ne trouvant plus une clientèle suffisante dans cette contrée envahie par la race de trait »⁷³⁹. La seule station absolument pérenne est celle de Chalamont, qui compte toujours 6 étalons en 1897⁷⁴⁰. Il faut attendre les années de l'avant-guerre pour que le département dispose de quelques stations de monte : Chalamont, Saint-Trivier, Bourg-en-Bresse pour citer les plus dynamiques. D'autres petites stations comme celle de Brénod ont une activité moins affirmée.

⁷³⁵ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1876/08, p.215.

⁷³⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1875/04, p.104.

⁷³⁷ Ibidem p.107.

⁷³⁸ Table des cartes, chapitre IV, carte N°1 Composition des stations de monte du dépôt d'étalons d'Annecy dans le département de l'Isère en 1883 ; carte N° 2 Effectifs d'étalons approuvés ou d'étalons nationaux engagés dans quelques campagnes de monte entre 1841 et 1874.

⁷³⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1886/08, p. 244, rapport du directeur du dépôt d'Étalons de Cluny, 13 juillet 1886,

⁷⁴⁰ Rapports et délibérations du conseil général de L'Ain, 1897/08, p.437.

Cette situation dérogatoire au droit commun prend fin lorsque le département de l'Ain renonce à subventionner la Société hippique de l'Ain pour l'achat des étalons. L'Ain est alors rattaché à la circonscription du dépôt national d'étalons d'Annecy par un décret du ministère de l'Agriculture en date du 15 décembre 1895.

3 - La Société hippique de l'Ain

A – Une création fille de son temps

Entre 1863 et 1864, le passage de flambeau du Haras départemental à la Société hippique départementale de l'Ain se fait au terme d'une délicate série d'évaluations. En premier lieu la pertinence de l'engagement du département est au moins indirectement mise en cause : c'est par l'analyse mesurée de l'échec relatif du premier que l'on peut justifier un remplacement du département par la seconde, mais sans jamais se départir d'une attitude feutrée ce qui permet de la financer sans susciter l'ire des opposants à qui l'on fait des concessions.

Au début des années 1860 le Haras départemental de l'Ain est condamné par deux évolutions majeures : la première, qui a déjà été largement commentée à propos de l'Ain et de l'Isère, résulte de l'impossibilité de conserver des étalons en propre, puisque les subventions ne pouvaient être destinées qu'aux particuliers. Dans cette perspective, le pari libéral qui touche l'hippisme comme bien d'autres domaines, encourage l'initiative privée⁷⁴¹. Le pouvoir central attend que fortunes et goûts personnels s'additionnent dans des sociétés privées capables bien mieux que l'État d'animer l'élevage au niveau local. S'il est un domaine où la mobilisation des élites, au service de l'intérêt collectif, peut se manifester, c'est bien celui de la sphère hippique. L'observation, même distraite, des forces politiques et sociales qui donnent corps à l'idéologie de l'initiative privée, et la spontanéité suspecte de la société qui en émane presque aussitôt, montrent à l'évidence que les élites du régime impérial sont priées de donner l'exemple. La Société hippique départementale de l'Ain réunit la totalité des branches qui commandent l'amélioration de l'espèce chevaline : elle fournit les étalons, elle organise les concours hippiques et gère les courses qu'elle se propose d'organiser à Châtillon-sur-Chalaronne. Cette diversité des missions constitue une originalité qu'il convient de noter.

L'idée de fonder cette société polyfonctionnelle a été émise pour la première fois le samedi 22 août 1863 par le comte Le Hon lors du concours de juments poulinières et de pouliches à Châtillon-sur-Chalaronne⁷⁴². Cette Société hippique départementale est ainsi née de la volonté des plus hautes sphères du département : Léopold, Louis, Xavier, Alfred Le Hon est une notabilité locale de premier plan. Il est organiquement lié au régime impérial : protégé du duc de Morny, Le Hon, après un bref passage dans la haute administration, est élu en 1857 au Corps législatif comme député de l'Ain, puis président du Conseil général, charges qu'il exerce jusqu'en septembre 1870⁷⁴³. Le Président du Conseil général peut compter à la fois sur une majorité politique et sur l'appui dévoué des autorités préfectorales qui viennent relayer ses vues à l'assemblée locale : toutes les difficultés administratives sont dégagees pour cette entité juridique de droit privé, mais qui reçoit un financement public et à qui l'autorité

⁷⁴¹ Entre la fin des années 1850 et le milieu de la décennie suivante, l'administration des Haras est sérieusement contestée. La Commission des haras présente deux camps aux points de vue très opposés : Service des haras, des courses et de l'équitation, *Recueil des actes administratifs concernant la réorganisation des haras (1860-1861)* Imprimerie Impériale, Paris 1862, 151 pages ; Prince Jérôme Napoléon BONAPARTE, *Économie politique. Discours et rapports du prince Napoléon*, Imprimerie Ramboz et Schuchardt, s.l.s.d., 222 pages, page 130 : « En résumé, la suppression de l'intervention directe de l'État dans la production nous semble une condition du progrès, et nous croyons qu'il conviendrait de la décider en principe et de préparer résolument l'avènement d'un ordre de choses plus conforme aux idées de notre époque et moins onéreux pour le budget ».

⁷⁴² L. O'BRIEN, *Les Chevaux du Département de l'Ain*, Tome II *Notes et réflexions sur la Société hippique départementale*, Bourg-en-Bresse, Imprimerie Villefranche, 1888, 663 pages, p. 1.

⁷⁴³ A. ROBERT, G. COUGNY, *Dictionnaire des parlementaires français de 1789 à 1889*.

supérieure accorde des pouvoirs de contrôle et d'évaluation du cheptel. Au cours de la session d'août 1863, le préfet se fait l'interprète bienveillant de la nouvelle société et la 2^e commission du Conseil général lui réserve un accueil chaleureux :

« La création de cette société à laquelle l'accueil le plus empressé a été fait dès le premier jour, et qui compte sur l'appui le plus sympathique de votre part, parce qu'elle sait combien vous avez à cœur tout ce qui peut élargir le champ des améliorations possibles dans le département, aurait pour but de poursuivre par des encouragements de toutes sortes l'amélioration de l'espèce chevaline, de développer l'initiative individuelle, trop habituée à compter sur le Département et sur l'État, d'augmenter les ressources et l'importance des concours ; de créer à Châtillon, dans la limite des intérêts locaux, des courses au galop et surtout au trot, dont l'utilité et l'importance se font sentir chaque jour davantage, et dont le succès paraît dès maintenant assuré par les résultats obtenus aux dernières épreuves ».

(...) Votre 2^e commission ne doute pas, Messieurs, d'être l'interprète du Conseil général en donnant son adhésion la plus complète à la Société hippique départementale, et en adressant ses remerciements aux personnes éclairées qui en ont pris l'initiative ; et, pour leur donner un témoignage effectif de cette approbation, elle vous propose, d'accord avec M. le Préfet, de voter une subvention de 500 fr. à cette société »⁷⁴⁴.

La seconde évolution qui condamne le haras départemental réside dans le choix des étalons achetés par le département. La décision d'introduire alternativement des étalons anglo-normands et percherons a brouillé les pistes et elle ne permet certainement pas de créer une race de l'Ain. Entre 1837 et 1856 le recours aux deux races contribue sans doute à diminuer les tensions entre les arrondissements qui veulent le gros étalon et ceux qui se contentent de l'anglo-normand, mais il ne permet pas de construire un projet cohérent d'amélioration de la race. Louis O'Brien, le très méticuleux historien de la Société hippique, insiste sur les conséquences de ce choix :

« Cette pratique fâcheuse et qui devait rendre inutile tous les sacrifices faits par le Département dans l'intérêt de sa race chevaline, a duré jusqu'en 1856, c'est-à-dire pendant seize ans, et il ne fallait certes pas si longtemps pour rendre stériles les semences d'amélioration qu'on pouvait avoir répandues dans notre pays »⁷⁴⁵.

L'un des mérites supposés de la société hippique projetée serait d'empêcher tout changement intempestif de reproducteurs. Elle deviendrait en quelque sorte le gardien du temple. L'article 4 des statuts de la Société hippique est au cœur du dispositif : « Elle adopte comme type unique l'étalon de demi-sang anglo-normand ». Cet article a sans doute permis à la société de maintenir le cap du demi-sang, mais il était illusoire de croire qu'en gravant des tables de la Loi la demande sociale de gros étalons cesserait.

Ces choix ne s'imposent pas sans interrogations ni à Paris ni en province. Tandis qu'au Corps législatif la « question des haras » divise les parlementaires, le Conseil général de l'Ain, majoritairement acquis aux vues de son président, doit néanmoins composer avec une opposition qui résiste : elle obtient le droit d'exprimer ses réserves dans le rapport de la 2^e Commission. Elle souligne d'une part que la création de la Société hippique ne signifie nullement l'insuffisance de la gestion départementale, et d'autre part elle s'interroge sur l'utilité d'abandonner la gestion publique de l'amélioration de l'espèce chevaline : « Abandonneriez-vous la production chevaline à l'industrie privée ? Laisseriez-vous absorber par la Société hippique les ressources du département, l'influence du Conseil général ? Le Gouvernement en confiant quelques étalons à l'industrie privée, a voulu seulement, sans doute, faire un essai ; M. le Ministre, M. le Directeur général des haras ont déclaré hautement qu'il ne s'agissait que d'une transformation partielle et graduelle des haras, que la

⁷⁴⁴ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1863, pp. 78-79.

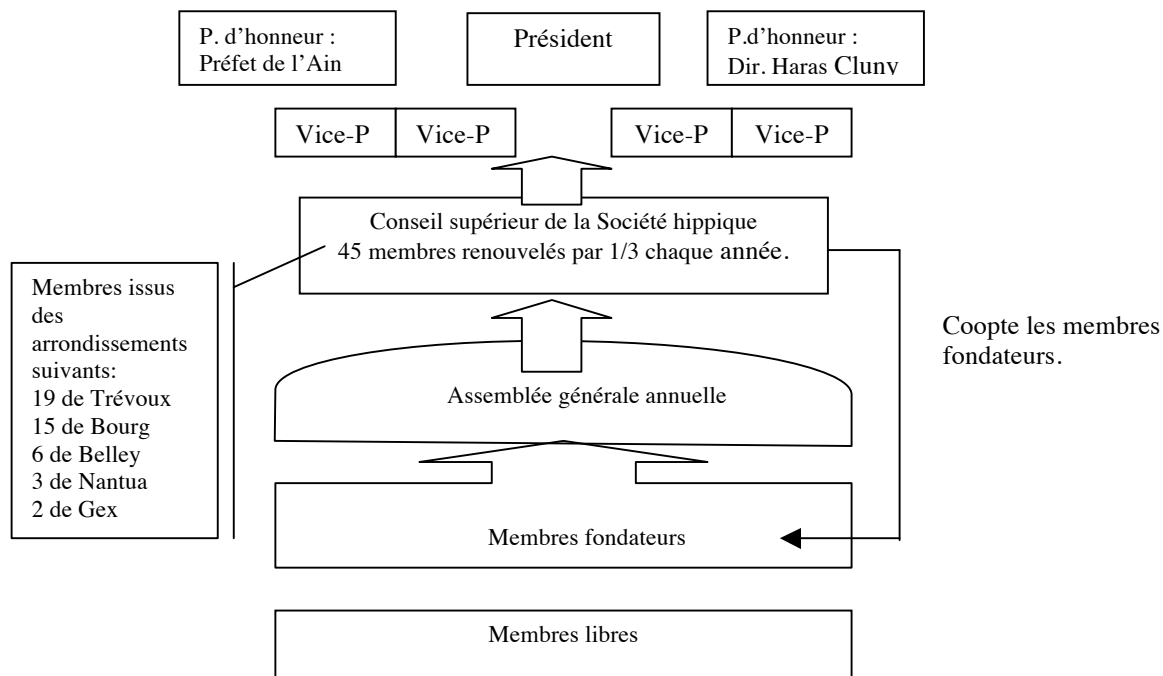
⁷⁴⁵ L. O'BRIEN, *Les Chevaux du Département de l'Ain*, Tome I, *Notes et documents historiques*, Bourg, Imprimerie Villefranche, 1886, 417 pages, page 346.

concurrence de l'État empêcherait l'essor de l'industrie privée, et que, d'ailleurs, l'action de l'État ne disparaîtrait pas. L'Administration entendait faire une épreuve, et elle la voulait lente et raisonnée. Devrions-nous être plus téméraires ? Votre commission ne l'a pas pensé. Obligés par le nouveau système d'abandonner la propriété de nos étalons devions-nous en abandonner l'acquisition, la surveillance, la direction »?⁷⁴⁶

La Société hippique est fondée le 28 mai 1864. Quelques mois plus tard, le 24 août, lors de la session du Conseil général, le Département reconnaît la nouvelle société. À cet égard, il est intéressant d'observer que la distinction est presque impossible à établir entre les membres de la Société hippique et les élites locales tant les acteurs s'enchevêtrent : conseillers généraux et maires des communes de l'arrondissement de Trévoux pèsent de tout leur poids institutionnel pour conforter la situation de la Société. Il va de soi que cette adhésion des politiques complète le vivier des notables et des personnalités lyonnaises, comme Steiner-Pons, qui entretient un bel établissement hippique dans le département. Le président du Conseil général de l'Ain et deux de ses vice-présidents siègent au Conseil supérieur de la Société hippique, le Préfet quant à lui en accepte la présidence honoraire. À ses yeux la création de la Société est « un véritable bienfait »⁷⁴⁷. Elle bénéficie d'un environnement exceptionnellement favorable et de fait, les accords passés entre les autorités préfectorales et le Conseil général d'une part, et la Société hippique départementale de l'Ain d'autre part, présentent un équilibre où les obligations des uns sont compensées par les devoirs des autres.

B- L'organisation institutionnelle

Les institutions qui régissent la Société hippique de l'Ain découlent des statuts du 28 mai 1864 qui la fondent.



⁷⁴⁶ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1864, pp.61-62.*

⁷⁴⁷ *Ibidem, page 81.*

La lecture même distraite de l'organigramme met en évidence les mécanismes de l'exclusivisme qui régissent la Société hippique. La conservation de l'entre-soi est fixée par la ségrégation qui existe entre les deux catégories de membres : les membres libres paient une cotisation annuelle, mais n'ont aucun droit de regard sur la vie de la Société. Les seuls véritables membres actifs d'un point de vue institutionnel sont les membres fondateurs qui se réunissent en assemblée générale annuelle et qui élisent les membres du Conseil supérieur. L'appartenance à cette étroite phalange se fait par cooptation, après acceptation de la candidature par le Conseil supérieur. Chaque membre fondateur peut être en possession de plusieurs souscriptions. Les fondateurs sont inscrits sur un registre particulier qui fixe sans conteste leur appartenance au premier cercle de la Société. La recherche de l'homogénéité sociale se reflète dans la contraction très significative du nombre des membres fondateurs : près de 300 en 1864 et seulement un peu plus de 200 en 1884⁷⁴⁸. Cet eugénisme social a été le signe d'un repliement qui n'a pu qu'affaiblir les positions de la Société. Cette sauvegarde sociale s'ajoute à d'autres de caractère spatial : le siège inamovible de la Société est situé à Châtillon-sur-Chalaronne. Cette Société sélecte est d'abord le fruit d'un groupe social qui entend développer le cheval de demi-sang dans un lieu spécifique. Identité sociale et cohésion territoriale.

Au début des années 1890, la Société hippique de l'Ain est financièrement dans la force de l'âge. Elle est le point de convergence des encouragements à l'industrie chevaline du département. Il est possible d'observer son activité à partir d'un bilan de fin d'année :

Situation financière de la Société hippique de l'Ain au 31 décembre 1890 à partir du compte arrêté le 31 décembre 1889 ⁷⁴⁹			
Dépenses	20 440	Recettes	
Prix de concours	738,49	Solde à nouveau	11 827,23
Frais de concours	657,95		
Prix de courses	11 850	Subventions	32 370
Frais de courses	657,95	Dons	800
Achats d'étalons	15 050	Recettes sur étalons	11175
Frais d'achats d'étalons	2 573,25		
Frais d'administration	433,48	Cotisations	3690
Appointement de l'agent	1 000	Intérêts des fonds en dépôts	389,36
Frais occasionnés par le nouveau traité	495,50	Recettes extraordinaires	1295
Dépenses extraordinaires	553,10		
Total des dépenses	5 3791	Total des recettes	61 546,59
Avoir disponible			77 54,82

Son activité induit deux grands types généraux de flux financiers : les premiers concernent l'acquisition des étalons ; les seconds les primes versées aux pouliches et aux juments. Si l'on excepte les fonds propres de la Société (cotisations et dons de ses membres) la société hippique fonctionne comme une plateforme qui reçoit des fonds publics et les redistribue.

La Société hippique de l'Ain reçoit chaque année une subvention du département qui lui permet d'acheter des étalons. Cette subvention conformément à ses statuts sert pour l'essentiel à acheter des étalons anglo-normands. Les acquisitions sont effectuées en Normandie et en accord avec l'administration des haras. Au milieu des années 1880, cette subvention se monte

⁷⁴⁸ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N° 3 Les membres de la Société hippique de l'Ain en 1884.

⁷⁴⁹ Arch. dép. Ain, 43 M 12

à 17 000 francs par an. Dans son livre *Les chevaux du département de l'Ain*, O'Brien précise l'utilisation qui en est faite :

« Cette somme de 17 000 francs n'est pas à la disposition de la Société pour un emploi facultatif, mais elle l'est pour un emploi absolument déterminé. Elle doit être employée strictement de la manière suivante :

Achats d'étalons : 15 000 francs

Prix de course : 1 000 francs

Frais d'administration : 1 000 francs »⁷⁵⁰.

L'achat des étalons par la Société hippique de l'Ain génère quant à lui un second flux financier parce que les étalons sont primés par l'administration des haras. Les primes sont versées directement aux acheteurs qui savent exactement à quoi s'en tenir lorsqu'ils s'en portent acquéreurs. Le versement de ces primes leur permet de financer sans trop de débours l'acquisition des étalons et de rembourser progressivement la Société hippique qui a fait l'avance des fonds. Les sommes que la Société hippique de l'Ain récupère de la sorte complètent la subvention départementale. Les primes de l'administration des haras qui varient en fonction du nombre des étalons et de leur qualité représentent en valeur le premier encouragement destiné à l'industrie chevaline. D'un montant de 21 500 francs en 1880, ces primes atteignent 24 600 francs en 1890⁷⁵¹ et 28 700 en 1891. En 1890, les fonds versés permettent de maintenir 41 étalons approuvés et 44 l'année suivante. Ils sont assez généreusement accordés car le système existant autorise une présence minimale des étalons de l'État : ainsi, contrairement aux autres départements, l'Ain finance la majeure partie des étalons qui assurent la production du cheptel subventionné⁷⁵².

Les encouragements à l'élevage constituent avec l'acquisition des étalons la deuxième mission de la Société hippique de l'Ain. Elle est chargée de répartir dans une série de concours les subventions publiques reçues de l'État, du Conseil général. Ces encouragements sont distribués dans deux séries de concours qui ont lieu au printemps pour les pouliches et à l'automne pour les poulinières à Nantua, Belley, Bourg, Chalamont et Châtillon-sur-Chalaronne. Leur poids respectif est en relation avec l'importance locale de l'élevage : la majeure partie des encouragements sont absorbés par les concours de la Dombes. En 1890, les concours comprennent les concours de printemps visent à encourager la production et la conservation des meilleures pouliches de deux ans et de trois ans :

Concours de pouliches de 2 et 3 ans.	Animaux présentés	Animaux primés	Montant des primes
Belley			
2 ans	10	3	240
3 ans	5	3	300
Nantua			
2 ans	4	3	240
3 ans	6	3	300
Chalamont			
2 ans	16	10	950
3 ans	20	11	1650
Châtillon-sur-Chalaronne			
2 ans	16	11	990
3 ans	16	12	1 750

⁷⁵⁰ O'BRIEN, ouvrage cité, tome II, page 584.

⁷⁵¹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1890, Rapport du directeur du Dépôt national d'étalons de Cluny au Préfet de l'Ain, 3 juillet 1890, p.439.

⁷⁵² Le dépôt d'étalons de Cluny n'entretient qu'une seule station de monte dans l'Ain à Chalamont.

Bourg			
2 ans	10	7	800
3 ans	18	13	1580
Total	121	76	8800

Les concours de pouliches sont subventionnés de la manière suivante :

Fonds de l'État : 3000 fr. Ces fonds de l'État ne priment que les pouliches de 3 ans selon un principe que le directeur du haras de Cluny rappelle dans le rapport annuel : « il est parfois bien difficile de prévoir l'avenir des jeunes bêtes de 2 ans et de fréquentes erreurs sont commises à ce sujet. Aussi, depuis longtemps déjà l'administration des haras a préféré reporter entièrement sur les pouliches de trois ans (...) les fonds dont elle pouvait disposer »⁷⁵³.

Fonds du département : 5800 fr.

Fonds de l'État : 3000 fr.

Les concours d'automne sont réservés aux poulinières suitées. Ces concours sont financés sur fonds de l'État :

Concours de poulinières suitées	Animaux présentés	Animaux primés	Montant des primes
Belley	10	5	500
Nantua	11	5	500
Chalamont	36	21	3950
Châtillon-sur-Chalaronne	32	18	4450
Bourg	19	14	3000
Total	108	63	12 400

Les concours de juments poulinières suitées sont financés de la manière suivante :

Fonds de l'État : 12400

Fonds de la Société hippique de l'Ain : dans le programme de distribution des encouragements des concours de l'automne 1891, la Société hippique apporte 2 000 fr. en primes supplémentaires exceptionnelles⁷⁵⁴. Ajoutés aux fonds de l'État, les primes accordées aux poulinières s'élèvent à 14 400 francs.

C – Les trois missions de la Société hippique départementale de l'Ain

La Société nouvellement créée est une société de droit privé à qui l'État et le département délèguent des missions de service public. Le premier des vingt articles de ses statuts précise que « le but de la Société est de développer la production et de favoriser l'amélioration du cheval dans le département de l'Ain »⁷⁵⁵. Elle est en somme dans la continuité du Haras départemental à laquelle elle succède. Léon de Saint-Pulgent, le préfet de l'Ain, n'oublie pas de rappeler cette filiation aux membres du Conseil général : « elle doit pouvoir – dit-il en août 1864 – compléter rapidement l'œuvre de régénération qui a été de votre part l'objet de tant de soins et de si généreux sacrifices ».

L'introduction des étalons de demi-sang anglo-normands place la nouvelle société dans le droit fil du haras départemental. C'est elle qui achète les chevaux à Caen avec l'aide des inspecteurs généraux des haras, qui partagent en conséquence la responsabilité des chevaux introduits dans le département. Jusqu'en 1881, ces étalons sont cédés au tiers de leur valeur puis à partir de cette date, l'acquéreur qui en devient directement le propriétaire, paie l'étalon à la valeur de son prix d'achat. La prime officielle qui accompagne l'étalon permet de le rembourser sans que l'étalonnier ne soit obligé d'avancer le moindre capital. Entre 1864 et

⁷⁵³ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1891, p. 401.

⁷⁵⁴ Arch. dép. Ain, 43 M 12

⁷⁵⁵ *Notes et documents sur la Société hippique départementale de l'Ain*, Bourg, Imprimerie J.-M Villefranche, 1884, 69 pages, statuts de la Société hippique, pp. 21-26.

1883, la Société hippique a importé 85 étalons pour la somme de 287 968 francs. Jusqu'en 1895, terme de son existence légale, la Société a introduit plus d'une centaine d'étalons dans le département dont l'écrasante majorité a été placée dans l'arrondissement de Trévoux et dans une moindre mesure dans celui de Bourg-en-Bresse. Malgré la diversité des financements, la Société n'a jamais pu dépasser durablement le seuil des 50 étalons faisant la monte en même temps. La moyenne sur 22 ans, de 1864 à 1886 est de 47,7 étalons placés. Entre 1886 et 1894, les effectifs ont eu tendance à décroître : 48 étalons en 1886, 41 en 1889, effectif qui semble rester stable jusqu'en 1894 autour de ce chiffre. Sur le long terme, il n'est pas douteux que cette infusion de sang ajoutée à celle de la douzaine d'étalons de Cluny ait joué un rôle dans la fixation de la race du demi-sang de la Dombes, puisque sans doute la moitié des étalons importés a été placée dans l'arrondissement de Trévoux.

La Société hippique de l'Ain, conformément à ses statuts, organise les concours hippiques du département et gère les courses qui ont lieu sur l'hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne. Elle reçoit à ce titre des subventions de l'État, des collectivités locales, d'autres associations ou entreprises comme la Compagnie de chemins de fer PLM. Enfin, les cotisations de ses membres viennent compléter les ressources de la Société. Chaque année elle organise une douzaine de concours hippiques qui permettent de primer des pouliches de 2 ans, de 3 ans et des poulinières de 4 ans et plus. Chaque année des centaines d'animaux sont ainsi distingués par des jurys composés d'un inspecteur des haras, de membres de la Société, du dépôt de remonte de Mâcon. Les sommes distribuées sont assez significatives :

années	Animaux présentés	Nombre de primes	Montant des primes
1881	331	157	23175
1885	385	168	23700
1890	253	137	22150
1894	287	144	21650

Les primes délivrées dans les deux concours de pouliches sont payées l'année suivante.

Les courses qu'organise la Société hippique départementale de l'Ain comportent d'une part des épreuves obligatoires de pouliches de trois ans, qui se déroulent dans les mêmes localités où ont lieu les concours, et d'autre part les deux journées de courses organisées par la Société hippique à Châtillon-sur-Chalaronne. Ces épreuves se sont enrichies au cours des années : une journée en 1865 ; deux journées depuis 1880. Le nombre des chevaux engagés comme celui des épreuves s'est accru régulièrement. Les prix distribués sont la traduction de cette montée en puissance des courses de Châtillon-sur-Chalaronne.

II – Les politiques incitatives : concours hippiques

La production du cheval est au cœur d'engagements multiformes qui émanent de l'État, des collectivités territoriales et d'une façon générale de tous les secteurs de la société. Les impulsions de nature très diverse qui ont été abordées jusqu'ici ont toutes abouti, d'une manière ou d'une autre, au niveau local puisqu'elles s'appliquent au cheptel dont l'existence physique est indissociable de cette échelle. Elles se matérialisent par les encouragements que constituent les subventions accordées aux haras et jumenteries départementaux, aux étalons approuvés et au réseau des stations de monte des haras nationaux dont il a été assez largement question. Toutefois au niveau local la visibilité la plus forte appartient aux concours de pouliches et de poulinières qui quadrillent les cantons de la ceinture chevaline de Lyon. Leur émergence progressive renseigne sur la manière dont les autorités appréhendent l'espace productif. Ces encouragements universels et républicains, qui impliquent les élites départementales, comprennent diverses catégories très réglementées qui assurent la promotion

du seul cheval de demi-sang. Enfin, pour contourner le regard univoque sur les concours que seuls renseignent les acteurs institutionnels, il a semblé intéressant de scruter le regard des éleveurs. Ce changement d'approche a été tenté en Isère de 1897 à 1910 en prenant appui sur la date-charnière de 1904 qui est marquée par une réforme des concours de pouliches et de juments poulinières. Sur 14 ans, à travers 618 éleveurs et 1522 primes distribuées dans les concours hippiques du bas-Dauphiné, il est en effet possible de distinguer des comportements collectifs des éleveurs et les réponses apportées par l'État et les collectivités locales. Le compromis trouvé est celui d'une ouverture des concours tout en conservant leur efficacité incitative.

1 – Les concours hippiques de la ceinture chevaline de Lyon

L'Ain et l'Isère, sont les deux départements de la ceinture chevaline de Lyon à compter des concours hippiques financés conjointement par le ministère de l'agriculture et les Conseils généraux. Les encouragements dans le Rhône se résument à des récompenses distribuées par les comices agricoles qui disent assez la modestie de la production et de l'élevage dans le département. Dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon, la transformation du cheptel par les femelles s'inscrit dans une longue histoire scandée par les décisions administratives, qui reflètent à la fois les impulsions de l'autorité supérieure dont le préfet est l'exécutant local et les arbitrages des Conseils généraux. De même, l'émergence du réseau des concours hippiques permet de cerner de manière assez fine la façon dont les zones de forte densité équine – notamment dans l'Ain - imposent leur logique, tout comme elle révèle les stratégies spatiales des institutions, Haras au premier chef, et les tensions qui découlent du tramage qu'elles surimposent à des structures préexistantes : les concours isérois en offrent une bonne illustration. Enfin, l'évolution des concours ne découle pas des seules données structurelles : des personnalités locales, élus de la République, favorisent à l'occasion les intérêts particuliers de leurs fiefs électoraux.

A – La genèse des concours hippiques, des encouragements reconnus de longue date

En 1829, l'administration des haras établit le cadre des concours hippiques financés par l'État⁷⁵⁶. Sa mise en œuvre a été précédée d'un travail préliminaire de réflexion mené par des commissions d'arrondissement réunies dans les départements pourvus d'un cheptel important. En Isère, la commission de La Tour-du-Pin dont le compte-rendu rédigé fin février 1829 a été conservé, propose que « des concours [soient] ouverts dans chaque arrondissement et à des époques déterminées par l'administration. Les primes seraient divisées en plusieurs classes, applicables à l'espèce de chevaux dont on voudrait propager la race. Les lieux de réunion seraient également désignés par l'administration et disséminés de manière à ce que les propriétaires pussent avec facilité amener au concours les élèves qu'ils voudraient faire participer »⁷⁵⁷. Dans un rapport anonyme, sans doute un peu antérieur, adressé au préfet de l'Isère, le rédacteur souligne l'effet d'entraînement qui peut être attendu des encouragements :

« Pour ce qui concerne les primes d'encouragement, notre opinion serait qu'elles fussent divisées, multipliées et moins fortes plutôt que d'être plus considérables et en petit nombre. Par ce moyen, une plus grande quantité de propriétaires participeraient aux bienfaits du gouvernement et de l'administration, ils seraient plus disposés aussi à entrer dans leurs vues d'amélioration et à les seconder »⁷⁵⁸.

⁷⁵⁶ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Lettre du secrétaire général du Ministère de l'Intérieur au Préfet de l'Isère, 29 juillet 1829.

⁷⁵⁷ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Rapport de la commission réunie par le sous-Préfet de La Tour-du-Pin relative à la distribution d'encouragements à l'espèce chevaline, 23 février 1829.

⁷⁵⁸ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Rapport anonyme au Préfet de l'Isère. Contemporain des autres documents regroupés sous la même cote, le document évoque le vétérinaire Rey de Grenoble ce qui permet de le situer chronologiquement.

Autour de cette année pivot de 1829, le département de l'Ain se montre particulièrement réactif, le Conseil général décidant la création de concours « pour les juments et pour les pouliches afin d'encourager les éleveurs à conserver leurs meilleurs produits »⁷⁵⁹. La mesure est manifestement dans l'air du temps puisqu'au cours de cette même année 1829, le président de la Société d'agriculture, sciences et arts de Trévoux, publie un article très documenté sur l'élevage dans l'arrondissement du même nom. Il considère que « l'amélioration des races d'animaux destinés à l'agriculture doit être le but constant des efforts de l'administration et des particuliers ». Et d'ajouter : « de toutes les mesures administratives à adopter, celle qui paraît mériter la préférence est la prime d'encouragement »⁷⁶⁰. Il évoque par ailleurs le puissant stimulus de la prime, qui agirait à la fois sur l'amour-propre de l'agriculteur et sur ses intérêts. Pourtant ce procédé qui semble faire l'unanimité au niveau local se heurte à de fortes réticences parmi les hippiatres les plus reconnus⁷⁶¹.

À la fin des années 1820, les administrations départementales sont parties prenantes d'une politique de promotion de l'élevage chevalin impliquant d'une part la participation active du plus grand nombre, et envisageant d'autre part la régénération du cheptel sans compter sur la seule « distribution gratuite d'étalons de race et de choix ». Cette nouvelle place accordée aux femelles est admirablement présentée dans un rapport anonyme, déjà cité, au préfet de l'Isère :

« Afin de motiver une opinion nous dirons que les juments sont réellement la base de la reproduction et de l'amélioration, ce sont elles qui sont les moules et pour ainsi dire les creusets dans lesquels doivent s'épurer et se perfectionner les races à l'avenir, d'ailleurs les juments tiennent davantage au sol, aux localités ; elles sont plus liées à l'agriculture surtout dans ce pays-ci ; elles devraient naître, vivre travailler, produire et mourir sur la même propriété, il paraîtrait donc que ce serait sur les juments que devrait se fixer la première attention de l'administration, afin d'engager les propriétaires à faire de bons choix et à conserver ce qu'ils auront de mieux parmi leurs productions ».

Jusque dans la seconde moitié des années 1850, les primes destinées à encourager l'élevage chevalin restent assez rudimentaires et les subventions modestes dans l'Ain comme dans l'Isère.

Dans l'Ain, les primes décidées en 1829 sont insuffisantes puisque les aides ne sont distribuées qu'une fois : aux pouliches de trois ans et aux poulinières de 4 ans. En 1856, le Préfet de l'Ain demande que ces limitations soient supprimées. Il s'en explique dans un rapport lu au Conseil général :

« Avant de terminer, je désire encore vous entretenir d'une dernière amélioration à réaliser.

Jusqu'à présent, une somme de 2 000 francs a été consacrée chaque année à primer les pouliches et les juments de l'âge de 3 et 4 ans.

(...) Je vous propose la substitution à ce système du mode adopté dans les grands centres de production chevaline de l'Empire, lequel consiste à primer les pouliches dès leur première année, et les juments jusqu'à l'âge de 12 ans »⁷⁶².

La proposition du Préfet de l'Ain est entérinée et 3 000 francs sont consacrés aux primes.

Dans le département de l'Isère, la production est restée longtemps marquée par la suppression du dépôt d'étalons de Grenoble effective en 1832. Dans ce contexte, le Conseil

⁷⁵⁹ Louis, Étienne, Patrice O'BRIEN, *Les Chevaux du Département de l'Ain*, Tome I Notes et documents historiques, Francisque Martin-Bottier éditeur, Bourg-en-Bresse, 1886, 417 pages, p. 227.

⁷⁶⁰ M. PERRIER, *Bulletin de la Société d'agriculture, sciences et arts de l'arrondissement de Trévoux*, « Proposition sur l'utilité d'établir des primes à l'encouragement, pour l'amélioration des races d'animaux destinés à l'agriculture, dans la Dombes et Bresse marécageuse », pp. 3-4.

⁷⁶¹ Jean-Baptiste HUZARD fils, *Des Haras domestiques en France*, Mme Huzard, Paris 1829, VIII-452 pages, pp. 350 – 357.

⁷⁶² L. O'BRIEN, *Les Chevaux du Département de l'Ain*, Tome I page 316.

général met à la fois sur pied un haras départemental tout en explorant la voie des encouragements : il veut retenir les produits les mieux réussis par des primes de 50 fr. L'arrêté préfectoral du 22 février 1833, qui reprend les décisions du Conseil général, fixe le cadre d'une véritable politique de conservation : l'article 13 prévoit une reconduction des primes à condition que les éleveurs conservent poulains et pouliches et préservent leurs qualités⁷⁶³. Les 1800 francs de primes accordées chaque année sont délivrés dans le cadre des comices agricoles de Bourgoin (800 fr) et de La Tour-du-Pin (1000 fr). Le Conseil général note en 1839 que « le système de primes aux poulains et aux pouliches est reconnu pour l'un des encouragements les plus utiles ; ce sera même le seul à conserver lorsque notre situation permettra de cesser les importations d'étalons »⁷⁶⁴. On assiste de fait, au fil des années, à une diffusion des primes distribuées principalement dans les comices relevant de la ceinture chevaline⁷⁶⁵. Dans certains de ces comices, comme à La Tour-du-Pin, en terre d'élevage chevalin, les encouragements sont distribués dans un cadre qui ressemble fort à l'ambiance classique des vrais concours hippiques⁷⁶⁶. Ainsi, même dans le cadre forcément plus généraliste des comices, les diverses commissions qui poursuivent leur réflexion, notamment la commission hippique, persistent à penser la politique d'encouragement par la distribution de primes aux poulinières⁷⁶⁷. Ce système dure jusqu'en 1858, date à laquelle, comme dans l'Ain deux ans plus tôt, le Préfet pilote sa refonte : les encouragements destinés à l'élevage du cheval sont désormais distribués dans des concours hippiques⁷⁶⁸.

B – Les concours hippiques, un révélateur de la ceinture chevaline de Lyon

L'individualisation des encouragements débouche progressivement sur la mise en évidence des zones les plus chevalines de la périphérie lyonnaise. Tant dans l'Ain que dans l'Isère, les

⁷⁶³ *Recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Isère*, année 1833 N°6, Arrêté préfectoral du 22 février 1833, Primes pour les juments étrangères au département, et pour les productions issues d'étalons ou de juments départementaux, ou approuvés par le gouvernement.

⁷⁶⁴ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1839, pp. 390-391.

⁷⁶⁵ *Rapport et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1861, page 64. La liste des sociétés d'agriculture et des comices distribuant des aides à « toutes les branches de la race chevaline » est la suivante : Société de Grenoble : 170 fr ; de Vienne : 125 fr ; Comice de Vienne : 50 fr ; Société de Saint-Laurent-de-Mure : 110 ; Société de Saint-Jean-de-Bournay : 150 ; Société de Saint-Symphorien-d'Ozon : 150 fr ; Société de La Tour-du-Pin, 580 fr ; Société de Bourgoin : 225 fr ; de Saint-Marcellin : 100 fr.

⁷⁶⁶ Arch. dép. Isère, 150 M 4, sous-préfecture de La Tour-du-Pin, Conseil d'arrondissement, session de 1850 : « La distribution des primes à titre d'encouragement pour l'espèce chevaline a eu lieu en 1849. La somme de 1 000 francs, allouée par le département chaque année, a été répartie entre 19 animaux dont 10 juments ou pouliches et 9 poulains. La société d'agriculture avait prélevé sur ses ressources une somme de 515 francs qu'elle a répartie en quinze primes qui ont été décernées aux poulains et pouliches de l'âge de 2 ans. Le nombre de primes a donc été de 34 dont 21 accordées aux juments et pouliches et 13 aux poulains.

Le nombre de poulains et pouliches amenés à La Tour-du-Pin était considérable ; mais il n'en a été présenté qu'une partie au concours ; beaucoup de cultivateurs craignant après comparaison de souffrir dans leur amour-propre avaient laissé leurs chevaux dans les écuries. Les concurrents étaient au nombre de 67, et la commission a pu se convaincre des progrès sensibles de l'amélioration dans l'arrondissement car il est à remarquer que l'époque à laquelle la distribution des primes a lieu est celle de l'année où les chevaux sont le moins nourris, le moins soignés et où conséquemment ils ont le moins de grâce et de vigueur.

Je vous prie de vouloir bien demander la continuation du vote de la somme de 1 000 fr pour être distribuée à La Tour-du-Pin en primes à l'amélioration de l'espèce chevaline. C'est un puissant stimulant qu'il importe de ne pas négliger ».

⁷⁶⁷ Voir table des textes, document N° 10 Commission à l'initiative du sous-Préfet de La Tour-du-Pin relative à l'amélioration des races domestiques dans le département de l'Isère, 23 avril 1850. On note d'ailleurs dans une enquête de 1864 sur la situation de l'élevage dans le département de l'Isère, question N°17, que la majeure partie des membres de la Commission hippique sollicitée pour l'occasion est favorable à la distribution des primes pour les pouliches et les poulinières. Voir table des textes, chapitre IV, document N° 11 Réponses au questionnaire adressé aux membres de la Commission hippique de l'Isère, 1864.

⁷⁶⁸ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1859, séance du 29 août 1859, page 361.

zones de plus forte concentration du cheptel fixent toute la géographie productive : foires chevalines, stations de monte, placement des étalons départementaux et enfin, siège des concours. La mise en place de ces derniers révèle par ailleurs les stratégies de conquête et de gestion des cavaleries.

Dans l'Ain, les données statistiques de 1857 montrent sans conteste le cœur chevalin du département :

Arrondissements	Poulinières	Poulains et Pouliches de 3 ans et au-dessus	Chevaux hongres	Chevaux de trait	Etalons de trait
Bourg	2023	777	802	398	3
Gex	794	157	347	200	
Belley	1041	263	578	593	89
Nantua	725	114	475	117	26
Trévoux	3064	1935	1754	746	
	7647	3246	3956	2054	118

Source : Rapport et délibération du département de l'Ain, 1861, page 83. 17121 7499

L'arrondissement de Trévoux représente près de 44% du cheptel départemental, 40% des poulinières et près de 60% des jeunes chevaux. La Dombes, incluse dans la ceinture chevaline de Lyon, apparaît comme le centre des zones de production et d'élevage du département de l'Ain. Comment cette suprématie se manifeste-t-elle dans la géographie des encouragements à l'industrie chevaline ?

En 1859, le Conseil général décide la création de deux concours hippiques dans le département de l'Ain : celui de Châtillon-sur-Chalaronne pour l'arrondissement de Trévoux et celui de Bourg pour desservir l'arrondissement du même nom. Malgré les données statistiques qui légitiment ce choix, le sous-préfet de Belley réclame un concours car « les éleveurs de l'arrondissement de Belley se plaignent d'être trop éloignés du centre des concours pour pouvoir y prendre part »⁷⁶⁹. En réalité, c'est la présence d'un seul concours dans l'arrondissement de Trévoux qui pose un problème : En 1860, 87 pouliches et poulinières sont présentées au concours de Châtillon-sur-Chalaronne. Le déséquilibre avec les autres concours apparaît sans détours : avec 43 juments, celui de Bourg représente à peine la moitié des effectifs du précédent. Aussi, l'année suivante un quatrième concours est créé à Chalamont. Une vingtaine de kilomètres séparent les deux chefs-lieux de canton, qui enserrant à l'Est et à l'Ouest la majeure partie des étangs du pays. 138 animaux sont présentés dans les deux concours de la « Dombes aux beaux chevaux » soit plus de 60% du total des animaux présentés. Cette distribution reste inchangée jusqu'en 1877, date à laquelle un troisième concours est créé à Meximieux pour desservir les cantons de Meximieux et de Lagnieu, ce dernier pourtant situé dans l'arrondissement de Belley. L'existence de ces trois concours n'est pas liée à une simple redistribution des primes dans l'arrondissement, mais à la prise en compte d'une production relativement différenciée : ainsi le concours de Châtillon-sur-Chalaronne est le mieux noté. Pouliches et poulinières y sont à la fois plus homogènes et plus améliorées qu'à Chalamont. La création du concours de Meximieux renvoie également à

⁷⁶⁹ L. O'BRIEN, *Les Chevaux du Département de l'Ain*, Tome1 page 325 ; Arch. dép. Ain, 7 M 159, Rapport présenté au Conseil supérieur de la Société hippique de l'Ain, 10 août 1878. À propos du concours de Belley, le Conseil supérieur donne les raisons suivantes : « Le travail du cheval amélioré se pratiquant dans la région qui entoure Belley, grâce aux stations de Lavours et de Leyment, il était pénible, et difficile pour les éleveurs de se rendre tantôt à Belley, tantôt à Ambérieu ou à Lagnieu, en raison de la distance considérable qui sépare deux contrées distinctes ».

des productions spécifiques, le pays produisant des juments relativement plus étoffées que dans le reste de l'arrondissement de Trévoux. C'est vraisemblablement pourquoi le concours n'a eu qu'une existence éphémère, les animaux ne correspondant pas aux standards patronnés par la société hippique et les haras de Cluny. Enfin en 1880, une dernière mouture des concours voit le jour. Ils sont désormais scindés dans l'année : ceux du printemps sont réservés aux pouliches de 2 et 3 ans tandis que ceux de d'automne sont exclusivement destinés aux poulinières. Cette répartition dans l'année permet de mieux absorber l'accroissement du nombre des pouliches et des poulinières présentées aux concours et singulièrement à ceux de la Dombes.

Chacun des deux concours s'enracine dans un environnement commun où dominent les effectifs équins et où est fixée la majeure partie des étalons introduits dans le département. C'est dans ce pays, de part et d'autre de Marlieu, au centre des étangs et à équidistance de Chalamont et de Châtillon, que la Remonte de Mâcon effectue l'essentiel de ses achats. Toutefois, chacun des espaces garde sa spécificité : Châtillon peut compter sur son hippodrome et ses courses tandis que Chalamont possède l'unique station de monte des haras nationaux et assure la promotion de ses foires chevalines. Ainsi, chaque canton de la Dombes cultive ses atouts : Villars-les-Dombes accueille depuis le début du XX^e siècle, en alternance avec d'autres chefs-lieux de canton, un concours de chevaux de selle qui donne lieu à des transactions soutenues. Les atouts ont un effet cumulatif. Ce concours de chevaux de selle rend possible la création d'une école de dressage que présente le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy :

« La petite école de dressage de Villars, bien dirigée, est fort utile pour mettre en valeur les animaux de la région, tant dans les concours de pouliches que dans les grandes réunions ; je dois rendre hommage au zèle de son directeur qui désireux de bien faire, rendra certainement de grands services au pays, s'il se maintient dans son rôle et ne cherche pas, par une tendance trop commune, à se livrer au commerce »⁷⁷⁰.

En somme, derrière la stabilité des concours de l'arrondissement de Trévoux on devine une véritable matrice chevaline faite d'éleveurs de toutes conditions, de marchands, de notables férus d'hippisme, et de structures productives qui mettent en réseau l'économie du cheval.

Face à la stabilité géographique du tandem Châtillon/Chalamont les autres concours du département ont un fonctionnement moins assuré. Si l'on excepte celui de Bourg, qui dessert une véritable zone de production, les autres concours fonctionnent de manière plus difficile : dans l'arrondissement de Belley, le concours tourne par alternance dans trois localités : Belley, Ambérieu-en-Bugey et Lagnieu, tandis qu'à Nantua, il n'a qu'une existence épisodique. L'arrondissement de Gex n'en a quant à lui jamais eu.

À la différence de l'Ain, où la ceinture chevaline se résume pour l'essentiel à l'arrondissement de Trévoux, les zones chevalines de l'Isère embrassent un territoire bien plus vaste comprenant les deux arrondissements bas-dauphinois de Vienne et de La Tour-du-Pin. Malgré ce périmètre plus important, la création progressive des concours hippiques à partir des années 1860 corrobore pour l'essentiel l'importance déterminante des plus fortes zones de densité chevaline, mais les conditions locales jouent un rôle non négligeable et imposent des correctifs.

En 1859, le Préfet de l'Isère demande au Conseil général un redéploiement des encouragements à la production chevaline :

« Que les allocations départementales affectées à l'éducation chevaline ne soient pas entièrement appliquées à l'achat de reproducteurs, mais employées, dans une proportion plus large que par le passé, à primer des pouliches de trois ans saillies et les poulinières de quatre

⁷⁷⁰ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1911, page 571.

ans et au-dessus suivies de leur extrait (...) En rémunérant constamment la fécondité des juments d'élite, on les rattachera au sol et à la production »⁷⁷¹.

Le choix d'encourager pouliches et poulinières suppose une réflexion sur les points du territoire les mieux à même d'accueillir les concours envisagés. Or, comme pour l'Ain, cette question pourtant essentielle ne semble pas prise en compte de manière précise : le préfet envisage trois concours, un à La Tour-du-Pin, un second à Vienne auquel sont rattachés les cantons de l'arrondissement de Saint-Marcellin et enfin un troisième à Voiron couvrant l'arrondissement de Grenoble. Jusqu'au milieu des années 1870, le département conserve trois concours dont deux ne parviennent pas à se fixer.

La localisation de La Tour-du-Pin, dans un espace résolument acquis au cheval, où les prestations vicinales sont exclusivement soldées en journées de chevaux et de mulets, et où les travaux agricoles ne recourent qu'à la force équine, s'est imposée à l'évidence. En revanche, les deux autres concours soulèvent des questions bien plus délicates : en décidant d'installer un concours à Voiron, la volonté politique de distribuer les encouragements sur toute l'étendue du département apparaît bien, mais elle se heurte à une contrainte essentielle : un concours hippique a besoin d'un vivier suffisamment fourni d'animaux primables. Voiron est sans doute la moins mauvaise des localisations pour l'arrondissement de Grenoble, mais même en plaine, les cavaleries n'y sont pas très fournies. De surcroît, ce choix ne règle en rien la question de l'immense périmètre qui échoit au concours de Vienne : du Sud au Nord, une diagonale de près de 100 Km sépare Saint-Lattier dans l'arrondissement de Saint-Marcellin de Décines aux portes de Lyon ! L'aire utile d'un concours, qui ne peut au mieux excéder un rayon de 20 km, réduit la zone d'attraction effective à 3 ou 4 cantons.

Au cours des années 1860, le concours de Vienne cède la place à celui de Beaurepaire mieux situé et susceptible de desservir de manière plus crédible les cantons chevalins de l'arrondissement de Saint-Marcellin. La situation n'est pas pour autant stabilisée car en déplaçant le concours, les cantons très chevalins, comme ceux d'Heyrieux, La Verpillière, et de Saint-Symphorien-d'Ozon, sans même citer celui de Meyzieu, se retrouvent à leur tour excentrés et dans l'impossibilité pratique d'accéder aux encouragements. Ce déséquilibre crée de manière mécanique les conditions qui imposent la création d'un nouveau concours jusqu'à ce que les zones susceptibles d'en alimenter un aient été pourvues. Dès l'instant où la grande réforme des haras est lancée, l'accroissement des stations de monte qui en résulte réoriente toute la politique des encouragements vers la distribution des primes qui ne peut exister sans concours. Les conséquences spatiales de la loi Bocher permettent de retracer dans le versant dauphinois de la ceinture chevaline, la géographie équine des cantons qui la constituent. C'est en définitive l'importance du stock des juments saillies par des étalons de l'État qui détermine le lieu et l'ordre de création des concours. Cela étant, les réalités locales commandent sans doute des compromis et des arbitrages. Ainsi en 1875, après le transfert du concours de Voiron vers Saint-Symphorien-d'Ozon, le préfet remet à plus tard la désignation de la commune centre d'un quatrième concours⁷⁷². Pourtant l'observation des plus fortes densités équines et le renforcement des stations de monte du haras d'Annecy, imposaient soit La Verpillière, destinée à établir une jonction avec les zones très chevalines de Bourgoin, soit de pousser plus vers le Nord, en direction de Meyzieu, aux confins du département, là où le

⁷⁷¹ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1879, séance du 29 août 1879, page 361.

⁷⁷² *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1876, page 214 : « Lorsque la commission s'est réunie, il était urgent de publier le programme [des trois concours existants] et, par conséquent, trop tard pour faire un choix judicieux de la localité à désigner pour la tenue de ce concours.

D'ici à l'année prochaine, j'aurai recueilli les renseignements nécessaires pour déterminer le centre de la circonscription où une réunion de cette nature aurait le plus de chances de réussir, et je serai en mesure de répondre au désir de la commission »

cheptel équin règne en maître⁷⁷³. Le consensus existe d'emblée parmi les membres du jury des concours hippiques et de la Commission des objets divers en charge des questions d'économie chevaline. En 1876, le choix de La Verpillière est entériné. Le rapport du jury note :

« Il y a une population chevaline assez considérable dans la partie orientale de l'arrondissement de Vienne et autour de Bourgoin ; elle est trop loin de Beaurepaire, de Saint-Symphorien et de La Tour-du-Pin pour pouvoir y venir ; il serait à souhaiter que les ressources permissent d'établir, l'an prochain, un quatrième concours à La Verpillière, Saint-Jean-de-Bournay ou Vaulx-Milieu »⁷⁷⁴.

Au cours de la même session, la Commission des objets divers formule un diagnostic similaire :

« La Commission des objets divers pense, comme l'année dernière, que c'est aux environs de La Verpillière que ce quatrième concours serait le mieux placé.

Le bourg de Diémoz, entre autres, a été indiqué comme pouvant convenir à cette réunion agricole ». Manière diplomatique de se situer à mi-chemin de trois chefs-lieux de canton.

Après la création du concours de La Verpillière, un cinquième instauré à Meyzieu achève de quadriller les cantons dauphinois de la ceinture chevaline de Lyon.

Entre 1879 et 1886, le réseau des concours hippiques et des stations de monte est pour l'essentiel en place, si l'on excepte le concours de Saint-Marcellin qui n'est créé qu'en 1891. La production du cheval de demi-sang est alors à l'apogée de sa puissance et à la veille d'une sérieuse contestation dont les péripéties ont été évoquées précédemment. Les deux tableaux qui suivent permettent de lire en filigrane les stratégies et les tensions qui sous-tendent la conquête en apparence irrésistible du cheval promu par l'administration des haras. Ils expliquent en particulier l'intensité de la contestation qui se manifeste dans le ressort des deux plus importants concours de l'Isère.

L'importance des primes renseigne très précisément sur la réalité de la production du cheval de demi-sang entre 1879 et 1888. Si les encouragements de l'État et du département restent relativement stables, il faut d'emblée noter les transferts d'un concours à l'autre : on note que dans ce jeu de vases communicants, le concours de La Tour-du-Pin est très sévèrement noté sans qu'aucune source extérieure à l'administration des haras ne vienne légitimer la baisse qualitative des productions.

Concours	1879 ⁷⁷⁵	1888 ⁷⁷⁶
La Tours-du-Pin	4900	4475
Beaurepaire	5200	6070
Saint-Symphorien d'Ozon	2100	2080
LaVerpillière	2100	2100
Meyzieu	2100	2300
Voiron	2100	725
Total	18500	17750

Le tableau suivant associe les primes distribuées aux pouliches, les stations de monte et le nombre d'étalons en 1886. Les données devraient montrer logiquement une relation étroite entre le nombre de juments saillies et les primes distribuées. Le calcul le plus simple qui sert

⁷⁷³ Table des cartes, chapitre IV, carte N° 4 Les circonscriptions des concours de pouliches et poulinières dans le département de l'Isère en 1903.

⁷⁷⁴ *Ibidem*, page 216.

⁷⁷⁵ Arch. dép. Isère, 1 N 6/2, Conseil général de l'Isère, séance du 23 avril 1879.

⁷⁷⁶ Arch. dép. Isère, 140 M 3, concours de pouliches et poulinières de 1888

généralement de base à l'administration des Haras est le nombre de saillies par étalons. Là encore, la simple arithmétique singularise la situation de l'arrondissement de La Tour-du-Pin :

Concours	Pouliches admises et primées		Stations de monte	étalons	Saillies
La Tour-du-Pin	21	9	La-Tour-du-Pin	5	142
			Biol	3	98
			Virieu	2	38
			Morestel	3	99
			Crémieu	2	57
			Bourgoin	3	66
Total de la circonscription du concours				18	500
Beaurepaire	41	14	Beaurepaire	5	221
			Roussillon	3	93
Total de la circonscription du concours				8	314
Saint-Symphorien D'Ozon	18	7	Saint-Symphorien	4	184
			Septème	3	91
Total de la circonscription du concours				7	275
La Verpillière	10	6	Saint-Quentin	3	85
			Saint-Jean-de-Bournay	3	84
Total de la circonscription du concours				6	169
Meyzieu	7	5		5	205
Voiron	8	4		-	-
Hors concours			Saint-Marcellin	2	83
			Grenoble	3	148
			Chirens	3	100
			La Mure	3	82
Total hors concours				11	413
Total général	105	45		55	1876

Source : Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, année 1886/08, pp. 287-288 ; 1887/08, page 282.

Cette présentation du concours de La Tour-du-Pin, et d'une manière plus générale, celle de l'arrondissement du même nom, délivre des informations étonnantes : les cantons de cette partie de la ceinture chevaline ne semblent plus en phase avec les documents disponibles qui désignent ce secteur imprégné par une véritable civilisation équestre. Aucune des qualités du pays, qu'il s'agisse de l'importance des effectifs, de la place dominante qu'occupe le cheval dans la fourniture de l'énergie de trait, de la capacité avérée des agriculteurs à produire des chevaux de qualité ne trouve grâce aux yeux de l'administration des haras. La machine des

concours réduit la plus importante des régions productives de la ceinture chevaline à la portion congrue : le nombre des primes distribuées au concours de La Tour-du-Pin, le montant des encouragements qui y sont distribués sont systématiquement en retard sur celui de Beaurepaire. Le constat est d'autant plus surprenant que l'administration des haras a puissamment investi l'arrondissement : une demi-douzaine de stations de monte et 18 étalons soit plus de 40% des étalons déployés dans la ceinture chevaline. Le tableau souligne à l'évidence le faible rendement des stations de monte, et c'est précisément ce point qui doit être analysé.

De fait, les haras livrent un combat acharné face à l'indépendance qu'affiche cette vieille zone d'élevage. La région de La Tour-du-Pin sait produire un beau cheval que les marchands de Lyon ne dédaignent pas, mais cette spéculation qui est plutôt entre les mains de dynasties d'éleveurs confirmés, côtoie des productions rustiques de pays destinés à la production de poulains vendus aux foires de septembre. Ces petits producteurs, qui livrent leurs juments à des « rouleurs », ou pire encore, aux baudets si le cours du mulet est élevé, vivent en marge des encouragements. Peu leur chaut la grande loi patriotique du député Bocher : il leur faut un « laiton » ou un « miaule » pour la foire de La Milin ! Aussi, cette zone de production multiforme, capable de produire le bon mulet du Dauphiné, des demi-sangs soignés et des chevaux de pays peu gracieux mais terriblement endurants, est une terre de mission pour les haras. C'est aussi une terre à soumettre, entreprise difficile aux dires du directeur du dépôt d'Annecy : dans son rapport de 1884, il reconnaît que les stations de monte de « Biol, Virieu, Morestel, La Tour-du-Pin ou Chirens, excessivement proches les unes des autres, pâtissent de « la tendance trop accentuée des propriétaires de cette partie du département, vers l'industrie mulassière et le gros cheval de trait »⁷⁷⁷. Il conclut son rapport d'un trait lucide en confessant que l'Isère est en voie de progrès, « malgré la concurrence du cheval de pays et des baudets »⁷⁷⁸.

Cette relation d'attraction-répulsion qui marque l'action des Haras dans l'arrondissement de la Tour-du-Pin est magnifiée par la mise en œuvre d'un modèle alternatif : le concours de Beaurepaire.

Le concours de Beaurepaire, qui n'a pas été d'emblée fixé comme celui de La Tour-du-Pin, est au cœur d'une vieille terre de production chevaline qui bénéficie de surcroît de beaux herbages. Cet espace productif, où de grands propriétaires acquis au demi-sang normand ne manquent pas, sert de laboratoire à l'administration des Haras. En août 1876, en pleine session du Conseil général, le Préfet de l'Isère ne peut s'empêcher de donner lecture du compte-rendu des concours qu'il vient de recevoir :

« L'amélioration est de plus en plus visible ; elle se fait surtout remarquer chez les poulinières nées depuis l'application du système actuel et chez leurs produits. Le nombre de pouliches présentées est faible et nullement en rapport avec le nombre des mères. Cette différence est la preuve la plus certaine de la supériorité de nos produits et des progrès de l'élevage ; il naît autant de produits qu'auparavant, si ce n'est plus ; et si malgré l'appât des primes, s'élevant pour quelques-unes au chiffre de 200 fr., on ne nous présente qu'un nombre de pouliches restreint, c'est que le commerce les a enlevées à l'avance, à un prix assez élevé pour escompter la prime.

Les concours de Beaurepaire et de Saint-Symphorien ont conservé leur mérite ; on n'a pas primé à Beaurepaire les juments appartenant à l'État, mais il serait à souhaiter qu'un supplément de ressources permît de donner des récompenses à quelques-uns de leurs détenteurs. L'élevage de Beaurepaire roule entièrement sur la protection et la direction de l'État. On a réuni dans ce canton presque toutes les juments que l'armée confie à l'agriculture ; la monte y est faite par des étalons de l'État ; le discernement des besoins, de la

⁷⁷⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'isère, 1884, p. 251.

⁷⁷⁸ *Ibidem*, page 252.

nature du sol et des fourrages guide l'administration des haras depuis plusieurs années dans le choix des étalons qu'elle y envoie ; elle n'y trouve pas une concurrence suggérée par le lucre ou inspirée par des doctrines contradictoires. L'ensemble a été le résultat de cette méthode, et cet ensemble a du fonds, une bonne conformation et de la supériorité »⁷⁷⁹.

Petit chef-d'œuvre d'autosatisfaction, le document se suffit à lui-même et explique pourquoi la révolte de l'été 1892 s'est abattue comme un véritable cataclysme sur l'administration des haras, remise en cause et vouée aux gémonies par ceux-là même qu'elle pensait avoir menés sur le chemin du progrès hippique. En jouant Beaurepaire contre La Tour-du-Pin, en appliquant son système à la lettre, elle s'est enfermée dans un cul-de-sac désastreux. La violence de la contestation au Sud de Vienne s'explique précisément par l'acharnement de l'administration à imposer un modèle de cheval qui ne peut réussir qu'aux grands propriétaires tandis que la masse des petits producteurs plébiscite le « rouleur » des campagnes qui leur permet de sauver la mise⁷⁸⁰.

C – L'impact des élus

L'intervention des élus s'exerce souvent de manière assez directe sur les concours. La connivence entre le Dr Ogier et de Chavigné déjà présentée ci-dessus en est un bel exemple, mais ces relations très construites sur de véritables convergences de vues ne sont pas les plus fréquentes. L'intromission des élus porte davantage sur l'amont des concours et sur la composition des stations de monte. Ils s'efforcent d'obtenir pour la station de leur circonscription des étalons de trait conformes aux vœux de leurs administrés que le dépôt d'Annecy n'a pas le droit de leur fournir à discrétion. En 1884, le député-maire de La Tour-du-Pin, Henri Dubost, parlementaire actif, s'adresse directement au ministre de l'agriculture en contournant M. de Chavigné. La réponse de Jules Méline le 27 octobre 1884 en dit long sur le rôle d'intercesseur des députés sous la III^e République :

« Monsieur le Député et cher collègue,

Vous m'avez fait l'honneur de m'écrire pour me prier de faire composer la station d'étalons de La Tour-du-Pin d'un cheval de pur sang, de deux chevaux de ½ sang et de deux chevaux de trait.

Les éleveurs ont déjà reçu une première satisfaction puisque l'étalon *Martinval* a été mis à leur disposition ; mais sur votre recommandation, je ferai envoyer à la place des deux ½ sang deux Norfolk-bretons capables par leur volume, de produire de plus forts instruments de travail qu'on paraît surtout désirer »⁷⁸¹.

Méline ajoute une note manuscrite : « je fais pour vous, mon cher collègue, le maximum de ce qui m'est possible.

J. Méline ».

Cette sollicitude du ministre est un véritable passe-droit puisqu'il met toute une administration en devoir de s'exécuter. Réitérant une demande similaire quinze ans plus tard il se heurte à une fin de non-recevoir du Ministre de l'agriculture :

« Je crois devoir appeler votre attention sur l'obligation dans laquelle se trouve l'administration des Haras de ne pas augmenter, dans la composition de son effectif général, le nombre des reproducteurs de trait prévu par le Rapporteur de la loi du 29 mai 1874. La proportion autorisée est largement dépassée et le Conseil supérieur des Haras, dans sa séance du 14 décembre 1904, a émis l'avis que cette majoration ne devait pas être accrue »⁷⁸².

⁷⁷⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1876/8, pp. 216-217.

⁷⁸⁰ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, schéma N° Les pesanteurs structurelles de l'économie chevaline dans les départements de l'Ain et de l'Isère dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

⁷⁸¹ Arch. mun. La Tour-du-Pin, document non classé, lettre de Jules Méline au député-maire de La Tour-du-Pin, 27 octobre 1884.

⁷⁸² *Idem*, lettre de Joseph Ruau au sénateur-maire de La Tour-du-Pin, 15 novembre 1905.

D'autres exemples suggèrent des intromissions encore plus fortes. Ainsi, depuis la disparition du Dr Ogier et de Davy de Chavigné, les deux artisans de la montée en puissance du concours de La Verpillière, Simon Plissonnier pèse de tout son poids pour privilégier le concours hippique de Beaurepaire qui est au cœur de sa circonscription. Plissonnier est un constructeur célèbre de machines agricoles, un spécialiste des questions agricoles. Vice-président du Conseil général et rapporteur du budget, il tient la haute main sur les subventions que le département de l'Isère accorde à l'industrie chevaline. À lire le courrier que le nouveau directeur du dépôt d'étalons d'Annecy adresse au Préfet de l'Isère, on comprend que les suggestions du député de l'Isère sont des ordres :

« Monsieur le Préfet de l'Isère,

J'ai l'honneur de vous retourner modifié le projet de programme des concours de poulinières devant avoir lieu cette année dans votre département. En me faisant savoir, le 22 mars 1911, que le crédit accordé à ces concours était porté de 10 400 à 10 600 fr., Monsieur le Ministre de l'agriculture ne n'avait pas spécifié à quelle réunion, ce supplément d'allocation devait être affecté ; d'accord avec feu M. l'Inspecteur général de Chavigné j'avais cru devoir en faire profiter la réunion la plus importante, La Verpillière.

Puisque le désir de M. le député Plissonnier est de voir augmenté les encouragements à Beaurepaire je ne vois aucun inconvénient à apporter la modification demandée »⁷⁸³.

Ces quelques exemples témoignent de l'engagement des élus pour des rendez-vous qui cessent d'être techniques dès que des subventions sont distribuées.

2 – Pour un autre regard sur les concours hippiques, l'exemple de l'Isère

Les concours hippiques de la ceinture chevaline constituent chaque année, au printemps et à la fin de l'été, des moments d'émulation plus ou moins forts selon la qualité de la culture équestre qui entoure le chef-lieu de canton où se déroulent les épreuves. Comment ces concours sont-ils reçus par les éleveurs ? La valeur des encouragements est-elle suffisante et ces encouragements ont-ils un sens pour la masse des éleveurs, ou ne concernent-ils qu'une frange de ceux-ci ? De fait, l'utilité des subventions est difficile à évaluer et l'administration tente d'en cerner l'impact en changeant ou en adaptant les règles du jeu, qu'il s'agisse des épreuves de pouliches primées ou de l'âge des poulinières. Cette quête explique le nombre des arrêtés ministériels qui fixent le cadre des concours hippiques au niveau national⁷⁸⁴.

Face aux interrogations qui descendent du sommet de la hiérarchie, les documents disponibles ne montrent guère d'écho au niveau départemental ou cantonal. L'activité administrative met plutôt en scène la gestion matérielle des concours. Dans l'Ain, au cours des années 1890, les concours ne font pas toujours recette et il est parfois difficile de réunir un jury représentatif. Dans son rapport au préfet de l'Ain, Victor Dugas, Président de la Société hippique signale « que dans les derniers concours le jury n'a jamais fonctionné au complet »⁷⁸⁵. En Isère, au cours de la même décennie, la Préfecture reproche à la Remonte de se désintéresser des concours : en 1897, l'absence des officiers du Dépôt d'Arles suscite une

⁷⁸³ Arch. dép. Isère, 141 M 39, Lettre de M. Jousset, Directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère, 9 février 1911.

⁷⁸⁴ Entre 1880 et 1904, huit arrêtés du Ministère de l'Agriculture définissent le cadre des concours hippiques : arrêtés du 9 février 1880, 20 septembre 1882, 15 septembre 1886, 13 janvier 1891, 30 janvier 1894, 18 janvier 1898, 30 septembre 1900 et 12 février 1904.

⁷⁸⁵ Rapports et Délibérations du Conseil général de l'Ain, 1891/08, page 397 ; Arch. dép. Ain, 43 M 12, Lettre de Victor Dugas, Président de la Société hippique de l'Ain au Préfet de l'Ain, 18 avril 1891. il demande à être inscrit comme juré supplémentaire « dans le cas où l'un des membres quel qu'il soit, nommé par le ministre serait empêché de siéger, de cette manière le Jury ne serait plus exposé à se trouver réduit à un nombre trop restreint, comme le fait que je vous signale s'est produit dans différents concours ».

correspondance aigre-douce des services de la Préfecture⁷⁸⁶. La représentation départementale est, quant à elle, plus encline à rechercher l'efficacité des fonds distribués : elle sait d'expérience que les petites primes ne profitent pas à l'élevage. C'est un point de vue qu'elle partage avec le Directeur du Dépôt d'étalons d'Anancy qui n'y croit pas davantage :

« Les prix peu élevés ne profitent pas à l'élevage, ils servent à payer des dépenses souvent exagérées de déplacement au lieu de constituer une réserve permettant aux propriétaires de mieux nourrir leurs animaux. L'expérience a démontré que l'éleveur n'entame pas un billet de banque, tandis qu'il n'a pas le même respect pour la pièce de 20 francs qui une fois changée court grand risque d'être dépensée entièrement »⁷⁸⁷.

En ce qui concerne les participants aux concours, les sources ne sont pas beaucoup plus explicites. On ne peut cerner qu'indirectement leur perception des concours proposés par l'Administration. À en croire les membres des commissions que mobilise la question chevaline et les rapports qu'ils rédigent, la réunion hippique est le lieu qui permet d'étalonner le niveau de la production et de forcer la pudeur qui freine la participation. Au concours de La Tour-du-Pin, la production du cheval est un art pris au sérieux et le niveau moyen des animaux présentés est élevé. Ailleurs, d'après ce que montrent les procès-verbaux des jurys, tous les participants n'ont pas ces scrupules, amenant des pouliches ou des poulinières fort médiocres, sans se soucier du qu'en-dira-t-on. La désinvolture n'empêche pas les susceptibilités : ainsi le report des primes au programme sur un autre concours est mal vécu par les intéressés. En 1900 au concours de Meyzieu, de Chavigné note qu'« on répandit le bruit qu'on ne voulait plus primer les bêtes de Meyzieu et une demi-douzaine de propriétaires s'abstint pour cette raison d'y amener leurs poulinières, d'où il en est résulté une présentation peu nombreuse et médiocre »⁷⁸⁸.

L'arrêté ministériel du 12 février 1904 change assez profondément les règles d'attribution des primes et leurs modalités pratiques. Il suscite une correspondance intéressante et semble un bon observatoire pour comprendre l'impact des primes sur l'élevage chevalin dans les cantons du Bas-Dauphiné. L'arrêté du Ministère de l'Agriculture impose en effet des ruptures qui ont des effets directs sur la participation ou non des éleveurs aux concours. Ainsi, en observant l'évolution des participations de part et d'autre de l'année 1904, apparaissent des postures intéressantes à analyser.

C'est en effet par le biais des bordereaux de paiement des primes, disponibles sans solution de continuité de 1897 à 1913, qu'il est possible d'entrer dans les arcanes des concours. Ce sont les régularités qui se dégagent de l'analyse de chaque prime payée entre 1897 et 1910, sept ans avant la réforme et sept ans à partir de la réforme, qui permettent de mesurer une

⁷⁸⁶ Arch. dép. Isère, 140 M 32, Lettre du Préfet de l'Isère au Commandant du dépôt de remonte d'Arles, juin 1897 :

« Vous m'avez demandé par votre lettre du 22 mai dernier de vous faire connaître le résultat des concours de pouliches et de poulinières et épreuves de pouliches qui ont eu lieu en 1896 dans le département de l'Isère.

Veillez me permettre de vous faire remarquer que si j'ai le plaisir de constater que l'administration des remontes porte de l'intérêt aux concours de l'Isère puisqu'elle veut bien demander quels sont les résultats que ceux-ci ont donnés, il me semble qu'elle aurait pu, mieux que par des documents administratifs, avoir tous les renseignements qu'elle désire si elle s'était fait représenter en 1896 dans le jury de ces concours, comme cela avait lieu les années précédentes. (...) Il m'est donc permis d'être surpris que l'administration de la Remonte, n'assistant pas aux réunions hippiques de l'Isère, désire avoir en communication les procès-verbaux des opérations du Jury des concours.

Toutefois, et pour ne pas méconnaître tout l'intérêt et toute la sollicitude que témoigne la Remonte militaire aux concours et à l'élevage dans l'Isère j'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli au nombre de 7, les procès-verbaux de chacun des concours de pouliches et de poulinières qui ont eu lieu en 1896 ».

⁷⁸⁷ Arch. dép. Isère, 140 M 35, lettre du directeur du Dépôt d'étalons d'Anancy au Préfet de l'Isère relative aux modalités de paiement des primes distribuées à l'espèce chevaline dans les concours du département, 29 avril 1904.

⁷⁸⁸ Arch. dép. Isère, 140 M 34, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1901-1902.

attitude au moins collective des éleveurs face aux concours et aux primes dispensées par l'État et le Département. L'approche retenue, pour rester dans une perspective globale, vise en priorité à cerner le vivier des éleveurs, leur répartition géographique, les gains générés par leur inclusion dans les concours hippiques et de façon générale leurs méthodes d'élevage. Une analyse plus fine des éleveurs nécessiterait une approche prosopographique combinée à une recherche cadastrale et à une enquête de terrain. Elle aboutirait sans doute à une collecte de données intéressantes et vraisemblablement à celle d'archives privées, mais elle excéderait l'approche forcément générale entreprise ici.

Pour mettre en œuvre cette analyse des concours hippiques de l'Isère, la totalité des participants aux cinq concours du Bas-Dauphiné ont été répertoriés entre 1897 et 1910, ainsi que la ou les primes qui leurs ont été octroyées soit dans les concours de pouliches soit dans ceux de poulinières. Les tableaux nominatifs qui résultent de ce comptage ont été confectionnés à partir des bordereaux de paiement des primes des concours⁷⁸⁹. Ils totalisent 618 éleveurs. La masse des informations recensées a été synthétisée dans d'autres tableaux d'un abord plus pratique qui permet de cerner les ordres de grandeur⁷⁹⁰. Chaque éleveur primé est inscrit dans un cahier. Il existe un cahier annuel pour les lauréats des concours de pouliches et un autre pour ceux des concours de poulinières. Les données disponibles sont le nom, le prénom du propriétaire de l'animal primé, la commune de résidence, le rang de classement et le montant de la prime ou des primes puisqu'il n'est pas rare que certains compétiteurs soient représentés plusieurs fois au palmarès. Il est également possible de suivre, d'une année sur l'autre, le paiement fractionné des primes lorsque celui-ci est d'usage. Les données collectées peuvent être combinées à celles qui figurent sur les procès-verbaux de concours où figurent les données relatives aux pouliches et poulinières présentées⁷⁹¹. Enfin, pour saisir la dimension spatiale de ces concours toutes les primes distribuées ont été cartographiées⁷⁹². En tout état de cause, il existe un certain décalage entre le nombre de primes distribuées et le nombre de participants puisque qu'en moyenne 20% de ceux-ci obtiennent plus de la moitié des primes. La représentation spatiale des participants aux concours de juments poulinières de l'Isère entre 1899 et 1906 offre des densités ponctuelles moins fortes⁷⁹³. Ce différentiel entre participants et bénéficiaires de primes qui pose de réelles questions est abordé par la réforme de 1904.

A – La réforme du 12 janvier 1904

L'arrêté ministériel portant réforme des concours hippiques de pouliches et de poulinières engage des changements assez importants⁷⁹⁴. Les documents disponibles permettent de les aborder à la fois dans leur présentation officielle et dans une présentation à usage interne. La

⁷⁸⁹ Tableau N°1A Éleveurs primés dans les concours de pouliches et de juments poulinières de La Tour-du-Pin, La Verpillière, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et Beaurepaire entre 1897 et 1903 ; Tableau N°2A Éleveurs primés dans les concours de pouliches et de juments poulinières de La Tour-du-Pin, La Verpillière, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et Beaurepaire entre 1904 et 1910 ; Tableau N° Éleveurs primés dans les concours de pouliches et de juments poulinières de La Tour-du-Pin, La Verpillière, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et Beaurepaire entre 1897 et 1910.

⁷⁹⁰ Tableau N° 3 Éleveurs participants aux concours hippiques du Bas-Dauphiné et nombre de primes distribuées entre 1897 et 1910 ; Tableau N° 1B Éleveurs participants aux concours hippiques du Bas-Dauphiné et nombre de primes distribuées entre 1897 et 1903 ; Tableau N° 2B Éleveurs participants aux concours hippiques du Bas-Dauphiné et nombre de primes distribuées entre 1904 et 1910.

⁷⁹¹ Tableau N° 6 Poulinières présentées aux concours hippiques du département de l'Isère de 1899 à 1906.

⁷⁹² Table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N° 5 Primes distribuées dans les concours de pouliches et de juments poulinières de l'Isère de 1897 à 1903 ; chapitre IV, carte N° 6 Primes distribuées dans les concours de pouliches et de juments poulinières de l'Isère de 1904 à 1910.

⁷⁹³ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N° 7 Participants aux concours de juments poulinières organisées dans le département de l'Isère de 1899 à 1906.

⁷⁹⁴ Table des cartes et schémas, chapitre IV, Schéma N° 3 Primes allouées aux concours de pouliches et de juments poulinières par l'arrêté ministériel du 12 juillet 1904.

confrontation des lectures est intéressante car elle révèle les réticences qui accompagnent la mise en œuvre des nouvelles dispositions et préfigure les adaptations qui les recadrent.

En ce qui concerne les concours de pouliches, l'arrêté du 12 janvier 1904 prévoit deux dispositions nouvelles détaillées par l'article 4 :

« Les subventions affectées aux concours de pouliches consisteront, suivant les cas :

En primes d'encouragement ;

En primes de reproduction ;

En primes de conservation.

I. Les primes d'encouragement seront distribuées aux pouliches que le Jury en jugera dignes.

II. Les primes de reproduction seront allouées aux pouliches qui, ayant obtenu une prime d'encouragement ou une mention honorable, auront été saillies ou devront être saillies avant la fin de la monte, par un étalon, soit de l'État, soit approuvé, soit autorisé, et ne pourront prendre part, après la réunion (ou avant et après la réunion, *suivant le cas*), à aucune course, ni à aucun concours de dressage ou de chevaux de service »⁷⁹⁵.

Chargé d'en assurer la promotion, le Directeur du Dépôt national d'étalons d'Annecy explique l'intérêt de la réforme dans son rapport daté du 25 juin 1904 sur le service des Haras dans le département de l'Isère :

« L'examen des procès-verbaux des concours de poulinières montre que si quelques-unes des pouliches primées à 3 ans, et non des meilleures, restent à 4 ans, leur nombre diminue à 5 ans et elles disparaissent à 6 ans. De jeunes juments en assez grand nombre sont présentées dans ces réunions et leur présence peut faire illusion, mais on s'aperçoit bien vite qu'elles n'avaient pas été présentées comme pouliches et que leur infériorité en a uniquement empêché la vente. Cette infériorité est la seule cause de leur présence au concours ; il en résulte que l'amélioration suit une progression relativement lente parce que la bonne jument fait défaut »⁷⁹⁶.

Les certitudes du ministère sont loin d'être partagées par le département de l'Isère. L'Ain qui reçoit le même argumentaire n'est pas plus enthousiaste. De fait, dans les départements de la ceinture chevaline, les deux premières primes de l'arrêté ne sont guère compatibles avec la démarche pragmatique expérimentée au niveau local. La spécificité de l'Ain et de l'Isère est due à l'usage expérimenté depuis longtemps de payer les primes en deux fois : une première moitié est mandatée l'année du concours, et la seconde l'année suivante, si la pouliche a été saillie par un étalon de l'État, approuvé ou autorisé. La prime départementale, payable en deux fois, combine astucieusement les deux primes de l'arrêté ministériel. Dans l'Ain, la position de la Commission hippique débouche sur le même constat. Le refus d'entrer dans cette logique est affirmé sans détour :

« L'arrêté ministériel crée trois catégories de primes pour les pouliches de trois ans. La première comprend des encouragements pour les pouliches sans garantie de saillie, et par conséquent dont l'utilisation pour l'amélioration est problématique.

Le Conseil général qui fait seul les fonds des primes accordées aux pouliches estime que ses ressources ne lui permettent pas de subventionner des bêtes qui peuvent avoir, il est vrai, des mérites de conformation, mérites qu'il regrette de ne pas voir utiliser pour l'amélioration de la race chevaline dans le département, mais qui n'intéressent pas directement cette amélioration ; les crédits réservés aux pouliches ont une attribution plus effective, et il regrette de ne pouvoir entrer dans les vues de M le Ministre de l'Agriculture en faisant des sacrifices

⁷⁹⁵ Table des documents, document N° 12 Arrêté ministériel du 12 janvier 1904 réformant les concours de pouliches et de poulinières.

⁷⁹⁶ Arch. dép. Isère, 140 M 35 Rapport de M de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

pécuniaires pour une catégorie de bêtes qui ne présente pas un intérêt direct au point de vue amélioration »⁷⁹⁷.

De part et d'autre du Rhône, la résistance s'organise sur les mêmes môles : dans l'Ain, la Commission hippique constate que l'âge moyen des poulinières a été abaissé ce qui prouve que les pouliches sont conservées :

« J'ai eu la curiosité – écrit le Dr Bollet - de relever dans les bureaux de la préfecture sur les procès-verbaux des concours les résultats que nous avons obtenus par notre manière de faire, j'ai constaté avec une grande satisfaction que sur 112 poulinières présentées l'année dernière, 96 n'étaient âgées au plus que de dix ans, 25 d'entre elles n'avaient que 5 ans et 26 que 4 ans. Or, en 1902, 44 pouliches de 3 ans avaient été primées et je crois que c'est un résultat inespéré que d'en retrouver 26 comme poulinières suivies à 4 ans »⁷⁹⁸.

C'est le même argument qu'emploie le préfet de l'Isère pour plaider auprès du Ministre de l'Agriculture le système en vigueur dans son département :

« Cette manière de procéder, qui obligeait ainsi les éleveurs à conserver leurs juments pour la reproduction, a donné des résultats féconds et incontestables. Elle a permis de rajeunir considérablement les poulinières ; c'est ainsi que pour les concours de 1903, sur 155 poulinières présentées dans les concours de l'Isère, 52 avaient 4 ou 5 ans, 73 de 6 à 10 ans et 28 seulement de plus de 10 ans »⁷⁹⁹.

Cette similitude des points de vue ne doit rien au hasard : les Conseils généraux de l'Ain et de l'Isère, les éleveurs et le Directeur du Dépôt d'étalons nationaux d'Annecy sont assez favorables au système existant. La correspondance du Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy est à cet égard très éclairante. Elle le montre à la fois chargé d'assurer la promotion de l'arrêté préparé par son administration et sollicité dans sa circonscription par les autorités départementales, qui lui demandent d'intervenir comme porte-plume du Conseil général, et par le Préfet de l'Isère qui s'appuie sur son expertise. De Chavigné navigue entre ces contraintes en conseillant les uns et les autres. Ainsi à Bourg le 12 avril 1904, lorsque la Commission hippique entérine le rapport du Dr Bollet, contestation méthodique des nouveautés introduites par l'arrêté ministériel, le directeur du Dépôt d'Annecy, membre de droit de la Commission est à la manœuvre. Le compte-rendu souligne sobrement que « M. de Chavigné fait connaître qu'il ne peut s'associer à la protestation mais qu'il donnera tous renseignements qui lui seront demandés par la Commission ».

Les dispositions en vigueur dans l'Isère s'éloignant assez sensiblement des normes de l'arrêté du 12 janvier 1904, le département fait tout de suite état de son opposition. En rend compte une lettre du 2 mai 1904 où le Préfet de l'Isère expose la situation de son département au Ministre de l'Agriculture :

« La subvention affectée au concours de pouliches dans l'Isère, subvention qui *provient du reste exclusivement des fonds départementaux* n'étant pas très élevée, les primes qui seraient attribuées en conformité des dispositions de l'arrêté ministériel ne pourraient être que de très minime valeur. Or, le Conseil général s'est toujours opposé à la création de primes faibles ; il a reconnu en effet que les prix peu élevés ne profitent pas à l'élevage mais qu'ils servent à payer des dépenses, souvent exagérées de déplacement, au lieu de constituer une réserve permettant aux propriétaires de mieux soigner et de mieux nourrir leurs animaux »⁸⁰⁰.

⁷⁹⁷ Arch. dép. Ain, 7 M 41, Rapport de M. Bollet à la Commission hippique de l'Ain relatif aux concours de pouliches et poulinières prévus par l'arrêté ministériel du 12 février 1904. Document complet : table des textes, chapitre IV, document N°13 Rapport de M. Bollet à la Commission hippique de l'Ain relatif aux concours de pouliches et de poulinières, arrêté ministériel du 12 février 1904.

⁷⁹⁸ *Ibidem*.

⁷⁹⁹ Table des textes, chapitre IV, document N°14 Projet de lettre du Préfet de l'Isère au Ministre de l'Agriculture relative à l'arrêté du 2 février 1904 modifiant la réglementation des concours de pouliches.

⁸⁰⁰ Arch. dép. Isère, 140 M 35, lettre du Préfet de l'Isère au Ministère de l'Agriculture relative à l'arrêté du 12 février 1904 modifiant la réglementation des concours de pouliches, 2 mai 1904.

Le préfet s'appuie sur les demandes pressantes qui émanent du Conseil général mais aussi sur l'avis du Directeur du Dépôt d'étalons nationaux d'Annecy qui lui souffle les bonnes réponses. Dans une lettre du 29 avril 1904, de Chavigné fait remarquer au Préfet de l'Isère que « le nouveau programme contient des conditions dont l'application sera difficilement acceptée des éleveurs » et qu'il risque de remettre en cause la prospérité des concours de l'Isère »⁸⁰¹.

L'interdiction faite aux pouliches lauréates d'une prime de reproduction de participer à aucune course, à un concours de dressage ou de chevaux de service ne suscite pas d'opposition particulière parce que ces interdictions ne concernent qu'un petit nombre d'éleveurs. En revanche dans l'Ain, où le négoce des chevaux est une véritable branche de l'élevage chevalin, la mesure est fort mal acceptée. Le compte-rendu de la séance du 12 avril 1904 en témoigne :

« La seule clause qui porterait un préjudice capital aux éleveurs de l'Ain, c'est l'interdiction de faire figurer les pouliches primées dans les concours de dressage ou de chevaux de service. Depuis 4 ans, un concours de chevaux de selle pour chevaux de 3 à 7 ans, nés et élevés dans le département, a été organisé dans l'Ain où il a eu grand succès et est actuellement très populaire ; c'est un moyen indirect de développer le mouvement commercial dans la région et de procurer à certains éleveurs une légère compensation pour les sacrifices qu'ils ont pu faire et qui n'ont pas toujours été récompensés dans les concours de pouliches »⁸⁰².

Prorogé d'une année, le système tel qu'il fonctionnait avant l'arrêté du 12 janvier 1904 est finalement maintenu mais sans aucun financement de l'État. En définitive, dans les deux départements de l'Ain et de l'Isère, c'est le payeur qui reste le décideur ultime. Malgré la centralisation du système, le niveau local sait résister : l'Ain a conservé la totalité de ses modalités de financement des concours de pouliches, y compris les concours de pouliches de 2 ans auxquels l'administration des haras était opposée de longue date, quant aux pouliches de trois ans, elles ont continué, comme par le passé, à fréquenter les concours de chevaux de selle par lesquels s'organise vraisemblablement l'essentiel de la vente des poulains et pouliches de l'Ain. Les pouliches sont sans doute moins nombreuses, mais la notoriété du concours annuel est telle qu'il est préféré aux primes distribuées dans les concours de printemps. En Isère, où seuls existent les concours de pouliches de trois ans, le système est resté inchangé.

Quant à la prime de conservation, la troisième que distingue l'arrêté du 12 janvier 1904, les dispositions prévues sont les suivantes :

« III. Les primes de conservation, - d'une valeur assez élevée, mais en petit nombre, - seront réservées aux plus belles pouliches de trois ans ayant reçu une prime d'encouragement et sous les conditions spéciales suivantes :

Le propriétaire de la pouliche primée prendra par écrit et avec une caution solidaire, conformément au modèle qui lui sera fourni, l'engagement de la conserver jusqu'à l'âge de 7 ans faits, c'est-à-dire pendant quatre ans, pour la consacrer à la reproduction. Il devra la présenter tous les ans au concours de poulinières de sa région, munie de sa carte de saillie de l'année.

Aucune excuse, à l'exception des cas de mort ou de maladie constatés par un vétérinaire et certifiés par le maire de la commune, ne sera admise.

⁸⁰¹ Arch. dép. Isère, 140 M 35, Lettre du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère relative aux modalités de paiement des primes distribuées à l'espèce chevaline dans les concours du département, 29 avril 1904.

⁸⁰² Arch. dép. Ain, 7 M 41, Rapport de M. Bollet à la Commission hippique de l'Ain relatif aux concours de pouliches et poulinières prévus par l'arrêté ministériel du 12 février 1904.

Dans l'intervalle des quatre années de présentation la pouliche primée à 3 ans devra donner au moins deux produits. Cette condition non remplie, de même que l'inexécution de l'engagement pris, entraînera la restitution de la prime.

La pouliche primée pourra être vendue à un autre éleveur du département qui sera tenu de signer à son tour, et avec une caution, la même obligation. Si ce dernier se trouve trop éloigné du concours où la pouliche devait être primitivement présentée, il devra indiquer au directeur du dépôt d'étalons de sa circonscription le concours où il compte désormais la conduire.

L'acte d'engagement, timbré et enregistré par les soins du lauréat, contresigné par une caution solidaire et solvable, sera remis, le jour même du concours, entre les mains du président du jury, ou, en cas d'impossibilité matérielle, envoyé dans un délai de trois jours au directeur du dépôt d'étalons de la circonscription.

Pendant le cours des quatre années de présentation, cet acte pourra être annulé par le jury, s'il constate que la jument ne répond pas aux espérances qu'elle avait données et, par suite, n'est pas digne d'être conservée ; la prime restera néanmoins acquise au propriétaire ».

Cette nouvelle disposition suscite une hostilité sans réserve et une véritable levée de boucliers. Là encore, la confrontation des points de vue est intéressante.

Dans un rapport déjà cité au Préfet de l'Isère sur le service des Haras en 1903-1904, de Chavigné défend cette mesure de la manière suivante :

« Les conditions dans lesquelles elle est attribuée peuvent être adoucies suivant les régions suivant les cas, et le jury peut au besoin demander au préfet du département d'annuler l'acte d'engagement si la poulinière n'a pas tenu les promesses que sa conformation avait données.

Ce genre de primes est celui qui devrait être appliqué exclusivement dans l'Isère ; l'expérience est faite : partout où il a fonctionné il a donné de merveilleux résultats. Et cela se comprend facilement. L'éleveur, le petit éleveur, qui a reçu la *grosse somme* ne consentira jamais à la rendre s'il vend sa jument peut-être même ne pourrait-il pas la reverser ? Les offres d'achat ne le tenteront plus. Il n'en est pas de même lorsqu'il a seulement comme cela a lieu jusqu'à présent, l'espoir de toucher l'année suivante une nouvelle récompense ; il ne la tient pas cette seconde récompense, et se laissant tenter par une offre d'achat généreuse, il vend sa jument ; en résumé une promesse de prime à toucher donne peu de résultats.

Avec la prime de conservation donnée au concours de pouliches, les meilleures juments de chaque année restent sur le sol natal et l'on conserve toujours ainsi l'élite de la production.

J'ajouterai enfin que ce 3^e mode d'encouragement favorise plus particulièrement le petit éleveur, qui sans son aide n'aurait pas les moyens de conserver une bonne pouliche. Par là se manifeste le caractère nettement démocratique de la nouvelle réglementation »⁸⁰³.

La perception qu'en ont les responsables départementaux est diamétralement opposée. Ainsi, la protection des petits éleveurs mise en avant par l'autorité supérieure est formellement contestée par les départements. Dans son rapport devant la Commission hippique de l'Ain, le Dr Bollet note le 12 avril 1904 :

« Le nouvel arrêté ministériel peut avoir son utilité dans les pays de grand élevage, mais dans le département il y aurait des difficultés d'application considérables, car les programmes qui régissent ces concours s'appliquent surtout aux petits éleveurs qui sont de beaucoup les plus intéressants, tandis que l'arrêté ministériel tend à créer une catégorie spéciale de gens fortunés qui pourront sans inconvénients s'astreindre aux prescriptions réglementaires et feront une véritable spéculation aux dépens des petits éleveurs ».

Il ajoute :

« En ce qui concerne les primes de conservation, avec engagement de conserver pendant 4 ans pour la reproduction les meilleures pouliches primées, le pays n'est pas mûr pour l'application de conditions qui chez nous seraient considérées comme vexatoires ».

⁸⁰³ Arch. dép. Isère, 140 M 35 Rapport de M de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

C'est exactement le même argument que développe le Préfet de l'Isère dans sa missive au Ministère de l'Agriculture trois semaines plus tard le 2 mai 1904 :

« La nouvelle réglementation peut évidemment offrir des avantages dans les grands pays d'élevage qui disposent des subventions importantes, mais dans l'Isère, elle présentera certainement des difficultés d'application. Le petit éleveur, et c'est le cas dans le département, se pliera difficilement à toutes les formalités imposées par l'arrêté précité, notamment celle de la restitution de la prime une fois payée, même en cas de stérilité de la pouliche. Il est donc à craindre que les petits éleveurs ne s'abstiennent de présenter leurs pouliches dans les concours ; tout l'élevage, ainsi que le fait remarquer le Conseil général, sera accaparé par quelques gros propriétaires qui en feront une spéculation, et dont les subventions destinées à encourager les petits propriétaires seront par là même détournées de leur véritable but ».

La commission du budget du Conseil général de l'Isère lui emboîte le pas dans son rapport présenté à la session d'août :

« Cet article relatif aux primes de conservation nous a paru de nature à compromettre le succès de l'élevage dans l'Isère, où l'éleveur est pauvre, et se trouverait souvent exposé à des désagréments, pour n'avoir pu rembourser une prime que néanmoins, il aurait tout fait pour mériter ; la fécondité d'une pouliche étant, par exemple, indépendante de sa volonté »⁸⁰⁴.

Là encore, un compromis est trouvé. Cette prime est financée par des fonds d'État et marginalement par des fonds départementaux non employés ailleurs, la comptabilité départementale ayant la possibilité de reporter des engagements d'une année à l'autre alors que cette possibilité est interdite dans le cas des encouragements de l'État hormis les transferts en année courante⁸⁰⁵. Ainsi, l'État qui désirait cette disposition en devient le principal financeur.

En ce qui concerne les concours de poulinières, l'arrêté du 12 janvier 1904 prévoit dans son article 12 les dispositions suivantes :

« Dans les concours de poulinières, des primes de conservation pourront être réservées aux juments primées à 3 ans comme pouliches. Ces primes seront divisées en deux catégories, savoir :

Les primes de la première catégorie pour les juments de 4 ans ;

Les primes de la seconde catégorie, d'une valeur plus grande, pour les juments de 5 ans.

Ces primes figureront au programme des concours de poulinières. Autant que possible, elles devront être de même valeur dans chaque catégorie.

⁸⁰⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 35, Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1904.

⁸⁰⁵ Arch. dép. Isère, 140 M 30, Circulaire N°538 du Ministère de l'Agriculture relative aux primes de reproduction non attribuées dans les concours de pouliches, 1905 :

« Paris, 16 décembre 1905

Le Ministre de l'Agriculture à Messieurs les Directeurs de dépôts d'étalons,

Par ma circulaire N°579, du 20 mars 1905, je vous ai invités à me fournir un état faisant ressortir par département le montant des primes de reproduction accordées dans les concours de pouliches de l'année écoulée, et qui, par suite de l'inexécution des conditions du programme, doivent faire retour au Trésor.

Afin de ne pas priver l'élevage d'une partie des encouragements prévus en sa faveur, j'ai décidé qu'au lieu d'être immédiatement reversées au Trésor les fonds provenant des primes de reproduction frappées de déchéance serviront à majorer les primes de même catégorie accordées dans les mêmes réunions.

En d'autres termes, la prime de reproduction devenue disponible sera répartie au prorata du montant des primes obtenues, entre les éleveurs dont les pouliches primées dans le même concours auront été conservées à la reproduction dans les conditions prévues par l'arrêté du 12 février 1904 (article 4 §II).

Vous aurez à vous entendre en temps utile avec MM. Les Préfets des départements intéressés pour le mandatement des primes supplémentaires créées ».

C'est seulement dans le cas où les sommes disponibles ne pourraient pas être utilisées dans cette manière qu'elles devront faire retour au Trésor ».

Les primes de conservation seront décernées le jour même du concours des poulinières et avant le commencement des opérations, aux juments primées à 3 ans dans la circonscription du concours et suivant l'ordre de classement de chacune d'elles comme pouliches de 3 ans.

La seule condition exigée desdites juments sera d'être représentées à 4 ans et à 5 ans, munies de leur carte de saillie de l'année. Toutefois, seront destituées de leur droit à la prime les juments de 5 ans qui n'auront pas eu un produit soit à 4 ans, soit à 5 ans.

Lorsque, par suite de mort ou pour toute autre cause, une pouliche primée à 3 ans et qui, par suite de son numéro de classement, avait droit à une prime de conservation, ne pourra pas toucher sa prime, cette prime ne reviendra pas de droit à la pouliche placée immédiatement après. Le jury restera libre de l'employer, suivant son appréciation, au mieux des intérêts de l'élevage.

Aucune excuse ne sera admise pour justifier l'absence d'une pouliche qui n'aura pas été présentée ».

Les concours de poulinières semblent moins polémiques que les concours de pouliches mais ce n'est qu'une illusion. Au vrai, les obligations les plus contestées des concours de pouliches se répercutent sur les poulinières puisqu'elles sont grevées par les obligations héritées des primes antérieurement distribuées. La règle d'un extrait sur deux ans s'impose comme une moyenne⁸⁰⁶. Les primes de conservations sont payées sur fonds départementaux. Ces primes de conservation destinées aux poulinières de 4 et 5 ans s'élèvent à 100 francs. Elles sont réservées aux juments qui ont été primées comme pouliches à 3 ans, sauf dispositions contraires de l'article 12 de l'arrêté ministériel du 12 janvier 1904.

La caractéristique majeure des primes des concours de poulinières suitées reste la relative souplesse dans la répartition des fonds. Les primes prévues au programme sont susceptibles d'être modifiées. Combinant des fonds d'État et des fonds du département, l'assemblage du financement de chaque prime qui résulte de règles différentes de comptabilité publique porte la marque et le savoir-faire du directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy. Il faut du tact pour concilier les intérêts locaux, les susceptibilités du Conseil général et le cadre réglementaire dans lequel sont inscrits les concours : monter un programme de concours s'apparente à l'assemblage d'un grand cru. Le programme des concours de poulinières suitées dans le Bas-Dauphiné en 1904 peut servir d'exemple. Voici comment sont assemblées les primes d'État et les primes départementales accordées aux juments suitées dans les concours du Bas-Dauphiné :

Chiffre en caractère gras : financement départemental.

Chiffre en caractère normaux : nombre de primes et financement prévus au programme.

Chiffre en italique : nombre de primes et financement effectivement accordés.

R : prime de conservation réservée non distribuée réaffectée à un autre concours sous forme de prime(s) de concours.

Réa : prime de conservation réaffectée dans le même concours.

Primes	Beaurepaire	St.-Sympho.	Meyzieu	La Verpillière	La Tour-du-P
400 Francs					2
350 francs					2
300 francs	2	2			2
250 francs	2	2			4
200 francs	2	2	1	1	1
150 francs	2	2	2	2	2
100 francs	4 + 1	5	3 + 1	4	2 + 1
50 francs				2	2 + 2
Primes de conservation de 100	3	3	2	1 + 1R	2
				1 Réa	2 R
Totaux	2600	2600	1100	1000	900
Fonds réaffectées sur le					

⁸⁰⁶ Table des cartes et schémas, chapitre IV, schéma N° 1 Primes allouées aux concours de pouliches et de juments poulinières par l'arrêté ministériel du 12 janvier 1904.

même concours		-		-		100				
Fonds transférées sur un autre concours		-		100		100		200		-
Fonds venant d autres concours										300

Les 5 concours de poulinières suitées du Bas-Dauphiné sont dotés en 1904 de 10 300 francs inscrits au programme et répartis en 69 primes dont 51 sur fonds de l'État et 18 financées sur fonds départementaux. 10 200 francs sont distribués, soit 100 francs de moins que le programme annoncé. Si l'on excepte cette somme, mise en réserve pour l'année suivante, l'exécution du programme semble très proche de ce qui était initialement prévu. Or, la réalité est plus complexe, car la latitude laissée au jury de réaffecter les primes à l'intérieur de chaque concours ou de les transférer d'un concours à l'autre permet des transformations non négligeables. Les modifications sont mises en œuvre grâce aux primes de conservation, elles sont en effet d'un emploi plus souple puisqu'elles peuvent être réengagés l'année suivante, servant ainsi de variable d'ajustement : les concours encore trop peu performants malgré leur montée en puissance, comme ceux de La Verpillière, de Saint-Symphorien et de Meyzieu, cèdent respectivement deux primes de conservation pour le premier et une pour chacun des deux suivants. On observe ainsi que les primes de conservation qui obligent les poulinières à produire un extrait entre la 4^e et la 5^e années sont supprimées ou leur nombre est diminué dans les concours où la mesure était contre-productive. Sur un total de 13 primes de conservation susceptibles de donner lieu à des remboursements, 5 sont transformées en primes acquises sans contrepartie : ainsi 300 francs viennent étoffer les 6 premières primes du concours de La Tour-du-Pin, augmentées chacune de 50 francs : les primes de 350 passent à 400, celles de 300 à 350 et celles de 250 à 300. En ajoutant la création de 2 primes de 50 francs au concours de Meyzieu, c'est un total de 8 primes qui sont changées ou transformées. Ainsi, la réaffectation des primes permet de suivre à la lettre les instructions de l'arrêté du 12 janvier 1904 tout en donnant satisfaction au Conseil général resté hostile aux primes assorties de contreparties trop exigeantes.

B – l'impact des dispositions nouvelles de l'arrêté du 12 janvier 1904 sur les éleveurs du Bas-Dauphiné

Entre 1897 et 1910, les 5 concours hippiques que l'administration organise dans les cantons du Bas-Dauphiné ont distingué 618 éleveurs qui se sont partagé 1522 primes versées sur fonds d'État et sur fonds départementaux. Il est possible d'approcher ces concours hippiques en les observant sur l'ensemble des 14 ans de la période de référence et en les individualisant en deux périodes : sept ans avant la réforme du 12 janvier 1904 et les sept ans suivants à compter de celle-ci. Chaque point de vue apporte des informations complémentaires qui permettent de replacer ces manifestations d'excellence agricole dans une perspective plus globale et d'en faire un observatoire de la production du cheval à la Belle Époque.

Entre 1897 et 1910, les concours hippiques livrent les données suivantes :

Nombre d'éleveurs ayant obtenu :	Éleveurs		Primes	
	Nombre	%	Primes	%
1 prime	356	57,76	356	23,50
2	91	14,72	182	11,98
3	62	10,03	186	12,24
4	28	4,36	112	7,10

5	20	3,23	100	6,58
6	18	2,91	108	7,10
7	11	1,77	77	5,06
8	10	1,61	80	5,26
9	3	0,48	27	1,77
10 et plus	19	3,07	294	19,35
Total	618	100	1522	100

Source : Table des tableaux, tableau N°3. Éleveurs primés dans les concours de pouliches et de juments poulinières de La Tour-du-Pin, Vizille, La Verpillière, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et Beaurepaire entre 1897 et 1910.

L'image un peu fade qui en résulte donne à voir parmi les participants récompensés, entre le tiers et la moitié des concurrents, des motivations et des attentes bien différentes. Les chiffres disent assez que les participants qui ne décrochent qu'une récompense sont dans l'opportunité que donne une pouliche réussie, produit éphémère qu'il faut valoriser avant que n'adviennent les premières tares, ou dans la perspective d'une poulinière féconde qui peut donner le change l'espace d'une saison ou deux. La comptabilité des concours leur donne une place considérable : près des 6/10^e des éleveurs primés sont dans cette situation. Ces participants d'occasion, auxquels s'ajoutent les éleveurs primés deux ou trois fois, constituent plus des 8/10^e des participants auxquels sont versés un peu moins de la moitié des primes. En creux, ces chiffres révèlent l'autre versant des concours hippiques : moins des 2/10^e des éleveurs participants raflent plus de la moitié des primes. En clair, pour les uns les concours ne sont qu'un accessoire, alors que pour d'autres ils s'inscrivent dans des stratégies de valorisation des produits et de financements complémentaires. La réalité est encore plus spectaculaire lorsqu'on additionne les primes puisqu'il existe une pluralité de primes et que celles-ci varient en outre d'un concours à l'autre.

L'approche en deux périodes distinctes des concours isérois de la ceinture chevaline autour de l'année 1904 permet des observations plus fines : ainsi les 5 concours hippiques que l'administration organise dans les cantons du Bas-Dauphiné ont permis de primer 367 éleveurs entre 1897 et 1903 et 365 au cours des 7 années suivantes de 1904 à 1910. La fréquentation des concours hippiques est donc restée globalement stable, ce qui n'a rien d'exceptionnel puisque ce chiffre est lié au nombre de primes distribuées, primes qui donnent lieu par ailleurs à des transferts et à des répartitions dont il a déjà été question ci-dessus. Pourtant, malgré cette impression de grande stabilité, des changements très significatifs sont perceptibles en 1904 au niveau du renouvellement des participants et de la dynamique spécifique des concours. L'arrêté du 12 janvier, ou pour le moins les inquiétudes qu'il a déclenchées, a indiscutablement joué un rôle : en observant l'effet de la date-charnière de 1903-1904 sur les éleveurs les plus engagés dans les concours, il est possible de mesurer l'impact de l'arrêté du 12 janvier 1904. Les éleveurs primés jusqu'en 1903 et qui disparaissent des listes à partir de 1904 sont désignés comme éleveurs partants ; les éleveurs qui apparaissent dans les bordereaux de paiement à partir de 1904 sont appelés éleveurs entrants. Enfin, les éleveurs présents dans les deux périodes sont désignés éleveurs restants :

Concours	Éleveurs partants avant 1904	Éleveurs entrants depuis 1904	Éleveurs restants	Effectifs des 3 catégories de 1897 à 1910
La Tour-du-Pin	67	53	29	149
Beaurepaire	50	37	27	114
Saint-Symphorien-d'Ozon	37	30	17	84

Meyzieu	43	49	16	109
La Verpillière	56	82	25	164
Totaux	253	251	114	618

Source : Synthèse à partir du tableau N°4. Éleveurs primés entrants sortants et restants dans les concours de pouliches et de juments poulinières de La Tour-du-Pin, Vizille, La Verpillière, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et Beaurepaire avant et après 1904.

Les informations que l'on peut extraire de cette approche scindée sont de deux ordres :

1° La césure de 1904 a profondément affecté tous les concours : jusqu'en 1903, le groupe des éleveurs primés représente, tous concours confondus, un ensemble de 367 individus. Ce groupe est amputé de 253 éleveurs en 1904, chute qui représente 68,93% de ses effectifs. Le détail du repli est le suivant par ordre d'importance décroissant :

Meyzieu :	72,41%
La Tour-du-Pin :	69,79%
Saint-Symphorien-d'Ozon :	68,51 %
La Verpillière :	69,62%
Beaurepaire :	64,93%

La diffusion de l'onde de choc générée par les dispositions de l'arrêté du 12 janvier 1904 est étroitement liée à l'intégration des concours à l'économie urbaine. Les trois premiers concours sont liés à l'aire d'influence de Lyon : Meyzieu et Saint-Symphorien-d'Ozon reçoivent leurs juments poulinières de Lyon. Ainsi à Meyzieu jusqu'en 1903, la production des pouliches n'est pas conçue pour fournir la matrice d'une production future. Le concours dans ses nouvelles dispositions semble peu intéressant. Or, les filières d'approvisionnement des poulinières évoluent sensiblement à la même date et déterminent un intérêt nouveau pour la conservation des pouliches. C'est ce qui explique la puissance *a priori* paradoxale du renouveau qu'enregistre le concours de Meyzieu : entre 1904 et 1910, 49 éleveurs primés viennent s'agréger au noyau des éleveurs restants soit un renouvellement de 75,38%. La dynamique nouvelle de Meyzieu, déjà signalée plus haut, s'inscrit dans un environnement parfaitement déterminé.

La situation du concours de La Tour-du-Pin s'inscrit dans un environnement différent, mais qui reste lui aussi parfaitement cohérent avec les évolutions entrevues ci-dessus. Les éleveurs les plus engagés, ceux dont les relations sont les plus soutenues avec Lyon ou Grenoble, ne se satisfont pas des conditions imposées à la conservation des pouliches. Pour les plus aisés, le remboursement n'est sans doute pas un problème mais pour les autres, ceux qui tirent de leur grande expérience d'éleveur des sommes importantes avec une ou deux poulinières, la question se pose vraisemblablement puisque leurs produits sont susceptibles de recueillir les primes de référence. La pouliche améliorée est destinée à être vendue après avoir été présentée saillie la deuxième année. Cette stratégie est conforme à la réalité d'un pays de petits éleveurs : chaque producteur qui valorise une ou deux poulinières ne peut pas conserver les belles pouliches, et tant que les poulinières sélectionnées donnent de bons résultats, les pouliches sont vendues parce qu'il n'existe pas de conditions permettant de les conserver. Il est évident dans ces conditions que les raisons qu'apporte de Chavigné, ici en mission commandée – puisqu'il ne croit pas du tout à l'argumentaire qu'il déroule – n'ont aucune chance d'être acceptées par les éleveurs :

« Le seul moyen de relever le niveau est de faire conserver pour la reproduction les meilleures pouliches de chaque année, c'est le but unique des primes aux juments de 3 ans.

C'est donc l'avenir de la production qui est en jeu et c'est aller à l'encontre du résultat cherché que d'admettre que les pouliches primées en vue de la reproduction et saillies puissent ensuite participer à d'autres encouragements qui les détournent de leur future destination de poulinières.

Le travail auquel est soumis l'animal destiné aux courses, les exercices préparatoires aux concours de dressage, mettent la poulinière dans l'impossibilité d'être fécondée. Pour qu'elle ait chance de retenir, ainsi qu'on l'a très bien dit récemment, il faut avant tout qu'elle ait du calme, de la tranquillité et une nourriture non excitante. Enfin, les voyages, le voisinage des autres chevaux dans les concours contribuent à provoquer une irritabilité aussi préjudiciable à la conception qu'à la gestation.

De plus à ces réunions, le propriétaire d'une femelle réussie a trop souvent des offres avantageuses de vente qu'il saisit avec empressement. C'est se leurrer d'un vain espoir que de croire que la promesse de lui verser plus tard la seconde partie de la prime empêchera cette transaction. Il consentira parfaitement à perdre ce complément devant un gros prix de vente. C'est pour éviter ce fâcheux résultat que la prime de conservation a été créée ; seules ses conditions spéciales peuvent empêcher la vente de la jument.

Enfin, c'est une mesure antidémocratique que de permettre au même éleveur d'absorber à lui seul tous les encouragements de quelque nature qu'ils soient. Il se produit ce fait que tandis que le petit éleveur n'a pas les moyens de préparer sa pouliche aux épreuves d'un concours de dressage ou d'une course, le gros propriétaire, après une saillie plus ou moins réelle de sa jument, la promène de réunion en réunion où elle fait une ample moisson de prix après des fatigues qui ne la prédisposent ni à la fécondation ni à la gestation. Comme il est dit

plus haut, cette campagne fructueuse lui permet de perdre facilement une partie de la prime et il finit par vendre sa jument.

La prime de reproduction aura ainsi été détournée alors qu'elle aurait été souvent si bien accueillie par le petit éleveur »⁸⁰⁷.

Ces primes de reproduction ne semblent pas avoir changé les pratiques dans les pays d'élevage. Ainsi, les éleveurs les plus assidus de la circonscription du concours de La Tour-du-Pin semblent autant attachés à leurs poulinières avant et après 1904. Si l'on s'intéresse à cette catégorie très engagée des éleveurs qui ont simultanément trois ou quatre poulinières au plus, les données chiffrées montrent une grande constance dans les pratiques. Les poulinières bien soignées sont saillies chaque année et elles sont remarquablement prolifiques. Ainsi à Cessieu, *Cocotte* la poulinière d'Antoine Bel est présentée 4 ans de suite de 1903 à 1906. Sa présentation systématique au concours lui assure des gains significatifs. Théodore Fuzier à Saint-Victor-de-Cessieu, Jean-Marie Muet fils à Sérézin-de-la-Tour, Jean-Marie Muet père à Sérézin, pour n'en citer que quelques-uns, ne sont pas en reste⁸⁰⁸. C'est précisément la conservation des poulinières qui constitue une part du revenu des éleveurs. Entre 1901 et 1906, la poulinière *Eden* rapporte avec la régularité d'un métronome la somme de 2100 francs à son propriétaire Jean-Marie Muet fils. Aux primes qu'elle remporte au concours de La Tour-du-Pin, il faut ajouter la valeur des six poulains qu'elle a produits au cours de cette même période. À l'opposé, un grand éleveur de la périphérie de Lyon comme Jules Vacher d'Heyrieux présente chaque année 3 ou 4 pouliches au concours de La Verpillière. Ces animaux souvent directement importés de Normandie font une ample moisson de prix, mais ils ne semblent pas destinés exclusivement à la reproduction. Les juments poulinent en attendant d'être vendues à Lyon vers l'âge de 6 ou 7 ans, dressées et prêtes au service. Jules Vacher, à la tête d'une exploitation de plus de 100 hectares, presque exclusivement en prés entre les communes de Bonnefamille et d'Heyrieux, se sert des primes comme d'un complément très accessoire à son haras et restituer les primes de conservation ne présente aucune gêne. Le classement régulier de ses pouliches aux premières places du concours lui sert de label supplémentaire qui certifie la qualité des animaux qu'il commercialise.

Il va de soi que le mouvement des éleveurs dans chaque concours et la capacité à ventiler les primes du programme non attribuées d'un concours à l'autre, installent un phénomène de vases communicants d'un concours à l'autre :

Concours / périodes	1897 - 1903		1904 - 1910	
	Primes	%	Primes	%
La Tour-du-Pin.	236	30,64	199	26,56
Beaurepaire.	187	24,28	151	20,16
Saint-Symphorien-d'Ozon.	97	12,59	82	10,94
Meyzieu	84	10,77	107	14,41
La Verpillière	170	21,68	209	27,90
Total	774	100	748	100

2° La césure de 1904 permet de mesurer le dynamisme et le renouvellement des concours, mais elle permet aussi d'individualiser un groupe, celui des éleveurs restants. Ils constituent le

⁸⁰⁷ Table des textes, Document N°15 Rapport de M de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1903 – 1904.

⁸⁰⁸ Table des tableaux, chapitre IV, tableau N° 6 Poulinières présentées aux concours du département de l'Isère de 1899 à 1906

noyau dur de l'élevage bas-dauphinois. Ce groupe apparaît mieux si l'on prend la précaution de le distinguer d'autres dynamiques qui apparaissent en confrontant les documents :

En premier lieu, il apparaît que les dispositions nouvelles semblent ouvrir davantage les concours qui sont plus ou moins fortement renouvelés, mais cela ne change pas significativement la répartition des primes : **A**

Nombre d'éleveurs ayant obtenu :	1897 – 1903 Éleveurs		1897 – 1903 Primes		1904 – 1910 Éleveurs		1904 – 1910 Primes	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
A								
1 prime	209	56,94	209	27,00	228	62,46	228	30,48
2	70	19,07	140	18,08	55	15,06	110	14,70
3	35	9,53	105	13,56	35	9,58	105	14,03
Total 1-3 primes	314	85,55	454	58,65	318	87,12	441	58,95
4	16	4,26	64	8,26	11	3,01	44	5,88
5	12	3,26	60	7,75	16	4,38	80	10,69
6	7	1,90	42	5,42	4	1,09	24	3,20
7	6	1,64	42	5,42	9	2,46	63	8,42
8	7	1,90	56	7,23	1	0,27	8	1,06
9	0	0	0	0	2	0,54	18	2,40
10 et plus	5	1,36	56	7,23	4	1,09	68	9,09
Total 4 et plus	53	14,44	320	41,34	47	12,87	308	41,17
Total	367	100	774	100	365	100	748	100
Primes par éleveur				2,10				2,04

Les données chiffrées montrent un léger frémissement « démocratique » des concours hippiques consécutifs aux dispositions de l'arrêté du 12 janvier 1904, mais il n'y a aucune commune mesure entre cette évolution modeste et la puissance des phénomènes de rejet et d'adhésion qu'il a suscités avant et après 1904. Si de nouveaux producteurs ont considéré que les dispositions des concours leur étaient plus favorables, la pratique ne l'a pas montré car les évaluations du cheptel sont restées les mêmes tout comme les habitudes des éleveurs. Et pourtant, malgré tout, l'illusion du nombre qui permet de dissocier participants au concours et réels bénéficiaires du concours continue à opérer malgré la volonté ministérielle.

Ainsi, en second lieu, si le renouvellement des concours montre peu d'évolutions entre les deux périodes 1897-1903 et 1904-1910, il permet en revanche d'isoler un groupe, celui des éleveurs restants, qui concentre les éléments les plus engagés dans la production du cheval de demi-sang. Il va de soi que ce groupe spécifique, noyé dans la masse des participants qui constituent la caution « démocratique » et « républicaine » des concours, reste caché. Il est toutefois impossible que l'extrême concentration des financements publics au profit d'une minorité ait été mise en oeuvre à l'insu des conseillers généraux tant les chiffres sont révélateurs **B** :

B Concours	Ensemble des éleveurs	Éleveurs restants	% par rapport au total	Ensemble des primes	Dont primes éleveurs restants	% par rapport au total	Montant global des primes	Dont montant des primes aux éleveurs restants	% par rapport au total
La Tour-du-Pin	149	29	19,46	435	221	50,80	75 625	42 977	56,82
Beaurepaire	114	27	23,68	338	188	55,62	53 205	29 375	55,21
St.-Symphorien-d'Ozon	84	17	20,23	179	85	47,48	18 345	9 780	53,16
Meyzieu	108	16	14,81	191	65	30,03	19 685	7 217	36,66
La Verpillière	163	25	14,72	379	172	45,74	39 582	19 632	49,59
Total	618	114	18,44	1522	731	48,02	206 442	108 981	52,79

Le groupe des entrants montre quelques changements, mais il n'introduit pas de ruptures dans la physionomie que présente l'élevage chevalin du Bas-Dauphiné : **C**

C	Total éleveurs	Aux 2 concours	Concours de pouliches							Concours de poulinières						
			ELEVEU RS	1 PRIME	2 PRIMES	3 PRIMES	4 PRIMES	5 PRIMES	Total primes	ELEVEU RS	1 PRIME	2 PRIMES	3 PRIMES	4 PRIMES	5 PRIMES	Total primes
La Tour-du-Pin	53	10	34	27	4		2	1	48	29	19	4	4	2		47
Beaurepaire	37	7	23	20	2		1		28	21	15	3	1	2		32
Saint-Symphorien d'Ozon	30	5	20	20					20	14	11	3		1		21
Meyzieu	49	9	28	25	3				31	30	20	7	2	1		44
La Verpillière	82	11	35	31	2	1	1		42	58	47	8	3			72
Totaux	251	42	140	123	11	1	4	1	169	152	112	25	10	6	0	216

Le tableau suscite deux observations générales. En premier lieu, le poids des bénéficiaires d'une seule prime, 223 éleveurs sur un total de 251, avec 61% des effectifs, est en progression par rapport à la période 1897-1910. Cette tendance au saupoudrage des encouragements est encore renforcée par l'extrême faiblesse des éleveurs qui comptabilisent plus de 3 primes : 11 éleveurs forment ce groupe squelettique et un seul obtient cinq primes dans l'un des deux concours.

En second lieu, si le renouvellement des éleveurs ne semble pas très encourageant en termes de dynamique d'élevage, il faut nuancer le constat, en observant le noyau des 42 éleveurs qui sont primés dans les deux concours et qui peuvent être extraits de l'ensemble des « éleveurs d'occasion ». Ce noyau incorpore les mêmes ordres de grandeur que la minorité la plus impliquée, celle des éleveurs restants, analysée précédemment. Ils représentent 16,7% des nouveaux éleveurs et totalisent déjà 34,2% des primes. La structuration du groupe des entrants reproduit le partage déjà entrevu au niveau global entre participants aux concours et véritables éleveurs. Cette fraction qui se détache de la masse est bien représentée dans les concours de La Tour-du-Pin. La moitié des éleveurs entrants inscrits dans les deux concours de cet arrondissement obtiennent des primes de conservation pour leurs pouliches, c'est la preuve qu'ils s'engagent dans un véritable processus de sélection de futures poulinières.

Au terme de cette analyse sur les filières officielles de la production chevaline, quelques observations générales s'imposent :

1° Les données chiffrées relatives à l'activité des étalons du dépôt d'Anecy et celles des concours qui en assurent la promotion montrent une indiscutable montée en puissance du cheptel de demi-sang qui semble avoir capté une partie de la production chevaline : l'Isère produit en moyenne un millier de laitons de demi-sang, dont le modèle s'est globalement régularisé. On ne peut pas expliquer d'une autre manière la crue des saillies⁸⁰⁹. Toutefois, la filière traditionnelle, celle de l' « étalon rouleur » présentée ci-dessous, stigmatisée et décrite comme une véritable plaie de l'industrie chevaline, continue une trajectoire difficile à cerner, mais qui ne semble nullement affectée par le resserrement de la demande. Ainsi, sur le vieux fond dauphinois qu'alimente des infusions suisses et comtoises, l'Isère est capable de présenter une gamme élargie de chevaux qui conservent une rusticité même lorsqu'ils sont « améliorés » et qui tournent bien dans les pays qui peuvent les nourrir.

2° Les types de chevaux qui s'imposent à la Belle Époque dans la ceinture chevaline de Lyon sont le fruit de tensions qui engagent toutes les forces sociales. Ces rapports de force débouchent sur des compromis : la toute-puissante administration des haras, pourtant appuyée par le cadre rigide de la loi de 1874, a dû accepter l'inclusion d'étalons de trait dans ses effectifs et ouvrir les concours en sacrifiant à l'égalité sans perdre l'efficacité. Les primes distribuées avec libéralité pour l'amélioration de la race chevaline parviennent pour plus de la moitié à de véritables éleveurs. Cette pédagogie par la prime a sans doute permis de diffuser progressivement le format recherché du cheval d'artillerie.

Section II - Les différents types de concours de la ceinture chevaline de Lyon

Les concours hippiques décernent des primes aux pouliches et aux poulinières de 4 ans et plus ainsi que des primes de conservation qui visent à maintenir dans le département les éléments les plus prometteurs.

I – Les concours de pouliches

1 – Le cadre général des concours de pouliches de la ceinture chevaline de Lyon

⁸⁰⁹ Document N° 16 Lettre du Directeur du Dépôt national d'étalons d'Anecy au préfet de l'Isère relative à l'article du Dr Larrivée sur l'élevage du cheval de trait dans le Dauphiné paru dans le *Sud-Est* du 15 mai 1905.

Dans leur organisation pratique, les concours de pouliches des cantons de la ceinture chevaline de l'Ain et de l'Isère renvoient, jusqu'au début du XX^e siècle, à des modalités différentes, mais leur financement a une même origine, le département et l'État, à la seule exception des concours de pouliches de 2 ans pour lesquels l'État ne s'engage pas. Depuis 1882, ces concours dits de printemps ont été détachés des concours de poulinières qui ont lieu en septembre. Ces 11 concours de la ceinture chevaline doivent s'appréhender dans un cadre administratif fixé et déterminé par l'autorité supérieure : c'est le directeur des haras de la circonscription dont dépendent le ou les concours qui détermine, pour chacun d'entre eux, la répartition des primes. Par ailleurs, les concours peuvent être cernés sous l'angle quantitatif, en terme de primes financées, de pouliches primées ou en scrutant leur rationalité économique. Enfin l'aspect qualitatif s'impose puisque les rapports de l'administration des haras aux préfets comportent une analyse souvent détaillée des concours et qu'un certain nombre de comptes-rendus de jury sont par ailleurs disponibles.

Les données chiffrées permettent de donner un ordre de grandeur pour les onze concours de pouliches de la ceinture chevaline :

Année	Ain Pouliches 2 ans	Ain Pouliches 3 ans	Total Ain ⁸¹⁰	Isère Pouliches 3 ans	Total Ain et Isère
1880	19	59	78	43	121
1881	22	53	75	44	119
1882	29	38	67	34	101
1883	29	41	70	43	113
1884	36	42	78	41	119
1885	43	45	88	38	126
1886	34	36	70	41	111
1887	31	21	52	43	95
1888	-	-	-	34	-
1889	31	39	70	35	105
1890	35	33	68	36	104
1891	28	36	64	40	104
1892	35	33	68	34	102
Moyenne	31	39,6	70,6	40	110,6

Concours de pouliches de la ceinture chevaline de Lyon 1880 – 1892.

Sources : L.E.P. O'Brien, *Les chevaux du département de l'Ain*, tome II, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, *Rapports et délibérations du département de l'Isère*, Archives départementales de l'Isère 140 M 31.

Entre 1880 et 1892, le nombre de pouliches primées s'élève en moyenne à 110 animaux. Cet ordre de grandeur et les bornes qui l'encadrent sont restés assez stables comme l'indiquent les données chiffrées ultérieures. Les 110 pouliches de 2 et de 3 ans primées se répartissent dans une proportion de 2/3 pour l'Ain et d'1/3 pour l'Isère. La majeure partie de la production de l'Ain est issue des concours de Bourg, Châtillon-sur-Chalaronne et Chalamont. En Isère dominant les concours de La Tour-du-Pin, de Beaurepaire et de La Verpillière à partir du milieu des années 1890.

⁸¹⁰ Pour les données complètes par concours et par catégories entre 1865 et 1895 dans le département de l'Ain voir table des tableaux, Chapitre IV, tableau N°6 Pouliches de 2 et 3 ans présentées aux concours hippiques de l'Ain de 1865 à 1895.

Les concours de pouliches de 2 ans ne se pratiquent que dans l'Ain. Le système des primes en vigueur dans ce département est relativement peu contraignant pour les éleveurs : la pouliche doit être issue d'un étalon de l'État ou d'un étalon approuvé ; dans l'immense majorité des cas il s'agit d'un étalon introduit par la Société hippique. La prime est versée en totalité à l'issue du concours. L'économie générale du système est à double tranchant et d'autres centres d'élevage, comme la Saône-et-Loire présentée ci-dessus, ont eu à subir l'effet d'aubaine de ces concours qui attirent tous les acheteurs de la région à qui l'on offre sur un plateau l'élite de la production départementale. L'effet mécanique du prélèvement des plus belles pouliches de 2 ans par le commerce des chevaux, entraîne une baisse sensible de la qualité des concours de pouliches de 3 ans. C'est une observation qui revient de manière récurrente dans les appréciations des jurys. En 1881 à Chalamont le jury du concours de pouliches de 2 ans observe que les « bêtes d'élite sont enlevées par le commerce, malgré les efforts de la Société hippique ». Les éleveurs cette année, « n'ont pas toujours assez résisté aux efforts des marchands »⁸¹¹.

Les dispositions relatives à la participation des concours des pouliches de 3 ans sont fixées par un arrêté du ministère de l'agriculture en date du 20 septembre 1882 : les pouliches doivent

« 1° être âgées de 3 ans ;

2° appartenir depuis 3 mois au moins, à un propriétaire de la circonscription dans laquelle a lieu le concours ;

3° être exemptes de tares et de vices rédhibitoires et propres à l'amélioration de la race chevaline ;

4° avoir été saillies, dans l'année, par un étalon de l'État, ou approuvé, ou autorisé. Les pouliches non saillies au moment du concours peuvent néanmoins y prendre part, à la condition d'être saillies avant la fin de la monte ;

5° appartenir à l'espèce de demi-sang ou de trait léger »⁸¹².

Les concours de pouliches de 3 ans ont évolué dans le temps. Au début des années 1880, l'administration centrale impose qu'ils soient complétés par une épreuve obligatoire de trot de 2000 mètres⁸¹³. Dans l'Ain, la mesure est bien acceptée, elle correspond de surcroît à la valorisation du type de cheval que la Société hippique tente de produire. En revanche, cette disposition n'a pas reçu un accueil enthousiaste en Isère : face aux tergiversations du Conseil général, l'administration a été amenée dès 1879 à suspendre le paiement des encouragements qu'elle accordait aux pouliches de 3 ans⁸¹⁴. Après ce bras de fer, le département s'est plié au rituel des courses de pouliches jusqu'à leur suppression par l'arrêté du 30 novembre 1900⁸¹⁵.

Les épreuves obligatoires de course relèvent de deux modalités différentes d'organisation. L'épreuve peut être organisée dans le cadre d'une réunion publique. Ainsi les pouliches lauréates des concours de Châtillon-sur-Chalaronne, de Chalamont ou de Bourg-en-Bresse disputent l'épreuve sur l'hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne. Trois courses distinctes permettent aux pouliches de chaque concours de se mesurer dans des courses de 2000 mètres. Lorsque les concours sont fournis, comme cela arrive fréquemment dans l'Ain, le nombre des

⁸¹¹ Louis, Étienne, Patrice O,BRIEN, ouvr. cité, Tome II pp. 388-389.

⁸¹² CHARTON DE MEUR, MAURICE FERRAND, *Dictionnaire de jurisprudence hippique*, Garnier frères, Paris, 1891, 345 pages, pp. 215-216 ; L RÉLIÉ, Guide pratique pour la connaissance et l'élevage du cheval J.- B. Baillié et fils, Paris, 1911, 448 pages, pp. 430-436.

⁸¹³ Arrêté du ministère de l'Agriculture, 9 février 1880.

⁸¹⁴ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1879, pp. 645-646.

⁸¹⁵ Arrêté du ministère de l'Agriculture, 30 novembre 1900, titre I, article 6 : « Les épreuves obligatoires, instituées précédemment, sont supprimées, mais les pouliches devront être présentées montées dans les concours ».

pouliches participantes peut être assez significatif⁸¹⁶. Dès 1880, une des journées des courses de Châtillon leur est réservée : « Cette combinaison - écrit Louis O'Brien - toute à l'avantage de nos éleveurs leur permet d'éviter l'encombrement, les dépenses ainsi que les difficultés inséparables d'une journée unique »⁸¹⁷. En Isère, seul le concours de La Tour-du-Pin relève de cette catégorie. Pour les autres concours de l'Ain et de l'Isère, les épreuves de pouliches sont organisées dans la commune siège du concours et par le même jury. Elles ont lieu en même temps que les concours de poulinières, soit dans les champs, soit sur une portion de route.

L'analyse des productions et les observations des jurys de concours permettent de dégager quelques grandes régularités qui marquent la production du demi-sang dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon. Deux séries de constats s'individualisent de manière assez claire.

La première série de constats est relative à la rationalité économique des choix zootechniques mis en œuvre. Existe-t-il réellement un avantage à produire des pouliches de demi-sang ? La politique poursuivie par de la Société hippique de l'Ain peut illustrer le propos, et il est intéressant de noter que la voie suivie en Isère par l'administration des Haras, donne – au moins jusqu'au milieu des années 1890 – des résultats très similaires. Ces politiques suscitent trois observations générales.

En premier lieu, malgré des cycles très marqués qui sont consubstantiels à la production et à l'élevage chevalins, la production moyenne s'est globalement accrue de 1865 à 1895, mais les animaux conduits aux concours ne représentent au mieux qu'entre le 1/5^e et le 1/7^e des pouliches de demi-sang qui naissent chaque année dans le département. Cela signifie que la stratégie de valorisation des extraits de demi-sang n'a pas fondamentalement changé les habitudes de production : une partie non négligeable des pouliches a continué à se vendre entre six mois et un an avec une décote par rapport aux produits issus d'étalons simplement autorisés, plus étoffés parce que plus précoces. En Isère, les chiffres donnent des écarts similaires. Dès 1879, les membres de la Commission du budget se demandent si la progression du nombre des pouliches est en rapport avec l'augmentation des naissances. À la fin des années 1870, le département devrait pouvoir compter sur un stock annuel d'environ 375 pouliches or, en moyenne, seules 57 sont présentées aux concours, soit entre le 1/6^e et le 1/7^e des effectifs. Devant cette réalité statistique, les membres de la commission concluent « que les éleveurs vendent une partie de leurs produits, souvent les meilleurs, et continuent à livrer à la reproduction les mêmes mères ».

Cette absence de sélection qui est observée tout au long de la période dans les départements de l'Isère et jusque dans les années 1890 dans l'Ain a suscité une contre-mesure qu'expose de Chavigné dès l'été 1890 :

« Je compte l'année prochaine apporter des modifications dans la rédaction des programmes des concours, afin d'obliger, autant que possible, les éleveurs à conserver leurs meilleures pouliches. Jusqu'à ce jour les meilleures primes, celles dont le montant était le plus élevé, étaient constituées avec des fonds provenant de la subvention de l'État, et par conséquent payées intégralement aux éleveurs l'année même du concours. Les dernières primes attribuées aux animaux d'un ordre moins élevé provenant des fonds départementaux, une moitié seulement du prix était payée après les épreuves, l'autre moitié n'était soldée que l'année suivante, lorsque les éleveurs présentaient au Jury leurs bêtes saillies à nouveau. Dans ces conditions le classement des juments les signalait aux acheteurs, et les propriétaires ayant touché le montant intégral des prix qui leur avaient été accordés, vendaient en profitant de la réclame faite par le concours en faveur de leurs bêtes ; tandis que pour les derniers classés, il y avait plus d'obligations à remplir et ils étaient obligés de conserver des juments dont ils auraient pu se défaire sans porter le même tort à l'élevage du pays.

⁸¹⁶ Louis, Étienne, Patrice O'BRIEN, *ouvr. cité*, Tome II pp. 530-531 : épreuve des pouliches primées à Bourgen-Bresse : 10 partants ; à Châtillon-sur-Chalaronne : 15 partants ; à Chalamont : 15 partants.

⁸¹⁷ *Ibidem*, page 370.

Je modifierai donc la répartition des fonds et constituerai les premières primes avec des subventions départementales, afin que ces prix assez importants soient payés en deux fois et engagent les éleveurs à ne point vendre les meilleurs sujets et à les conserver à la bonne production »⁸¹⁸.

Cette méthode, expérimentée avec succès et généralisée dans l'Isère, a permis de conserver une année supplémentaire l'écrasante majorité des pouliches dans le département et entre les mains du même éleveur. Cette efficacité confirmée explique pourquoi, de Chavigné s'est empressé de demander ce même dispositif, lorsqu'en 1895 l'Ain a été rattaché à la circonscription du dépôt national d'étalons d'Annecy.

En second lieu, les productions issues du demi-sang anglo-normand ne semblent pas moins marquées par les cycles qui affectent la production chevaline. Le choix du reproducteur anglo-normand, que l'on devine souvent contraint, n'a nullement été une garantie en période de crise. Ainsi la seconde moitié des années 1880 est particulièrement marquée dans le département de l'Ain. Confrontés à une vente difficile des poulains, qui se manifeste également en Dauphiné, les agriculteurs qui n'ont pas les moyens de conserver leurs extraits cessent de faire saillir leurs juments, et attendent la résorption des stocks. Les épisodes de surproduction combinés avec une période de sécheresse, peuvent entraîner un repli marqué de la production :

Année	Pouliches de 2 ans présentées au concours	Pouliches de 3 ans présentées au concours	Total des pouliches présentées au concours
1884	163	95	258
1885	144	111	255
1886	95	96	191
1887	87	64	151
1888	88	56	144
1889	78	72	150
1890	94	66	160

Source : L.E.P. O'Brien, *Les chevaux du département de l'Ain*, tome II, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain.

Enfin, les concours reproduisent, en les accentuant, les déséquilibres constatés dans la répartition des étalons de la Société hippique et de l'État. Le périmètre de l'œuvre utile de la Société se limite pour l'essentiel à trois des quatre concours dont la présence est attestée sans discontinuité depuis 1864. Les concours de Chalamont et de Châtillon-sur-Chalaronne où s'exerce l'influence maximale de la Société hippique livrent une production homogène qui correspond aux standards du demi-sang de la Dombes en voie d'individualisation. Cette région constitue le cœur de la zone d'élevage privilégiée par la Société. 1725 des 2058 pouliches de 2 ans présentés entre 1865 et 1895, dans les concours hippiques de l'Ain, sont issues du ressort de ces deux concours soit 83,8 % des effectifs⁸¹⁹. L'importance des chiffres n'impose pas de commentaires supplémentaires. On peut ajouter à cet ensemble le concours de Bourg-en-Bresse, mais les productions sont en moyenne moins bien notées. La réussite peu discutable de l'élevage dans les cantons de Châtillon-sur-Chalaronne et de Chalamont doit être portée à l'actif de la Société. Son rôle a été essentiel dans la fixation des caractéristiques du cheval de demi-sang de la Dombes, ce n'est pas un mince résultat. Mais, cette réussite porte en elle la contestation, parce qu'il était délicat de refuser des étalons de trait dans nombre de cantons où leur présence s'imposait à l'évidence, et parce que la « Dombes aux beaux chevaux » ne résumait pas, à elle seule, tous les besoins du département.

⁸¹⁸ Arch. dép. Isère, PER 56/69, *Rapports et délibération du Conseil général de l'Isère*, Rapport du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère, 1890/8, pp. 311-312

⁸¹⁹ Tableau N° Pouliches de 2 et 3 ans présentées aux concours hippiques de l'Ain de 1865 à 1895.

La seconde série de constats porte davantage sur les productions observées du point de vue morphologique et physiologique.

D'un point de vue morphologique, les membres du concours recherchent en moyenne l'amélioration des lots de pouliches, c'est-à-dire l'homogénéisation des productions. Il va de soit que les objectifs recherchés sont en adéquation avec la morphologie moyenne de la race de pays, c'est-à-dire avec le fond indigène. Les objectifs ne sont pas immuables, ils changent avec le degré d'amélioration constaté, mais aussi en fonction des besoins établis ou prévisibles du marché.

Les jurys de concours jugent et classent les pouliches en compétition en ayant comme horizon la constitution d'un produit standard de demi-sang. Ils tiennent compte des aptitudes des poulinières et des étalons proposés à la monte et d'une manière générale de l'état d'avancement de l'élevage. Les différences relativement tranchées, tant du point de vue morphologique que physiologique, entre les pouliches de l'Ain et de l'Isère, imposent une approche séparée des concours des deux sections de la ceinture chevaline. Cette distinction est d'autant plus importante que les conditions d'élevage interfèrent directement sur la morphologie et la physiologie des pouliches.

2 – Les concours de l'Ain

Dans le département de l'Ain, la diversité de la population équine d'un pays à l'autre établit d'emblée des distinctions. Dans sa séance du 20 août 1902, la Commission hippique de l'Ain observe que « les animaux ne sont pas assez homogènes comme modèle, cela se comprend facilement car ils varient suivant le sol sur lequel ils sont élevés et la région où ils sont nés, il est évident qu'il y a des différences sensibles entre la production de la Bresse et celle de la Dombes »⁸²⁰.

Dans l'arrondissement de Trévoux dont dépendent les cantons de la ceinture chevaline de Lyon, le programme d'amélioration cofinancé par le Conseil général et l'administration des Haras vise à la production de chevaux de selle avec toutes les nuances qui existent entre le cheval de trait léger et le cheval de grosse cavalerie, ce dernier format étant privilégié. En 1912, le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy confirme cette orientation : « En général [les éleveurs] doivent s'attacher à fabriquer le cheval de selle, pour gros poids, type utile entre tous, puisqu'il est bon pour ainsi dire à tout »⁸²¹. La remarque s'inscrit sans doute dans un contexte particulier puisque le département de l'Ain a remporté cette même année un grand succès avec un prix extraordinaire au concours hippique de Paris attribué précisément dans cette catégorie. L'administration recherche un cheval qu'a bien décrit Felix Lecoq : « des chevaux de trait léger détournés de leur destination ». En clair, ce cheval présente « une encolure un peu épaisse, un corps étoffé, des reins larges, plutôt courts que longs, une croupe et des cuisses bien fournies, un poitrail de largeur moyenne, une côte bien arrondie, une grande épaisseur de l'avant-bras et de la jambe, tous les caractères enfin qui annoncent la force unie à un certain degré d'agilité »⁸²². Les comptes-rendus des concours de pouliches destinés au Conseil général manquent de précision : ils n'indiquent qu'une tonalité d'ensemble. Ils soulignent un état moyen qui varie d'un concours à l'autre et d'une année à l'autre, mais ils ont le mérite de montrer des évolutions et c'est en cela qu'ils constituent une source intéressante.

Les comptes-rendus faits par le président de la Société hippique de l'Ain ou par les directeurs des dépôts nationaux d'étalons de Cluny et d'Annecy insistent sur les qualités qui

⁸²⁰ Arch. dép. Ain, 7 M 161, registre des délibérations de la Commission hippique de l'Ain, séance du 20 août 1902.

⁸²¹ Arch. dép. Ain, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, page 585.

⁸²² Félix LECOQ, *Traité de l'extérieur du cheval et des principaux animaux domestiques*, Labé, Paris 1856, 3^e édition, XII + 543 pages, page 511.

progressivement donnent corps au demi-sang de la Dombes. Deux observations permettent de suivre l'évolution favorable de l'élevage dombiste tant du point de vue morphologique que du point de vue physiologique.

En premier lieu, la description morphologique des pouliches présentées au concours souligne de manière récurrente les pathologies de l'avant-main et de l'arrière-main, mais elles commencent à refluer dans les années 1890, ce qui ouvre la voie à une valorisation du cheptel. Cette évolution positive s'observe aussi dans la généralisation des progrès à partir de zones pionnières.

La véritable atrophie des épaules que l'on observe chez les pouliches de trois ans vient de l'usage des entraves qui permettent de placer le cheval à l'extérieur mais dont les effets physiologiques sont désastreux⁸²³. En 1885, O'Brien dans la recension du concours de Chalamont analyse les conséquences des entraves :

« Il est facile de comprendre qu'avec les entraves, le jeu normal de l'épaule ne peut avoir lieu, les muscles se développent mal et la poitrine toujours comprimée reste serrée et ne présente pas l'ouverture exigée pour une bonne conformation. De leur côté, les membres d'abord sains jusqu'à l'âge de 18 mois ou de 2 ans, ne tardent pas à se fatiguer car l'animal ne progressant que par sauts successifs, les articulations ont constamment à supporter les contrecoups occasionnés par la marche ».

L'arrière-main, siège de la force d'impulsion, est également affectée par l'utilisation des entraves. Le même auteur, membre du jury, souligne en 1883 dans les concours de Bourg et de Chalamont la faiblesse des jarrets : à Bourg « les jarrets laissent beaucoup à désirer » tandis qu'à Chalamont « les jarrets sont tous défectueux et il paraît difficile de rectifier ce défaut qui est très général ». Le traumatisme dû aux entraves est ainsi similaire pour les membres postérieurs : « en effet - souligne-t-il en 1884 - les jeunes bêtes entravées au pâturage sont obligées de faire de grands efforts sur l'arrière-main pour soulever dans la marche les membres antérieurs, et il en résulte une fatigue telle pour les jarrets que les tares sont la conséquence absolue de ces efforts violents (jardons et éparvins)⁸²⁴.

Le Président de la Société hippique de l'Ain note que l'usage des entraves ne diminue pas. « Il est triste –dit-il- de voir de superbes pouliches atrophiées dans leurs membres antérieurs,

⁸²³ C'est pour pallier ces graves inconvénients, source de moins-value, que la Société hippique de l'Ain s'efforce de généraliser l'enclos plutôt que l'entrave, ainsi qu'en témoigne un avis publié dans le *Journal de l'Ain*, le 20 août 1882 : « Société hippique de l'Ain – Avis :

Le Président de la Société hippique de l'Ain porte à la connaissance de Messieurs les éleveurs faisant partie de cette société qu'il sera accordé une indemnité à ceux d'entre eux qui établiront des enclos pour leurs élèves et renonceront par ce fait à l'usage des entraves. Il prie Messieurs les éleveurs qui possèdent des enclos faits depuis cette année de lui adresser une note contenant : l'étendue de terrain ; le prix de revient de la clôture et leur adresse ; il sera fait une visite pour apprécier le travail et fixer l'indemnité qui peut être allouée.

Le Président.

Cte de Romans-Ferrari.

À Romans, par Châtillon-sur-Chalaronne (Ain) ».

⁸²⁴ Indépendamment des évolutions locales qui marquent des progrès plus ou moins rapides, les évolutions dans le sens du progrès semblent indiscutables mais lentes. Dans son rapport au préfet de l'Ain sur la monte de 1896-1897, de Chavigné qui prend connaissance du département de l'Ain désormais inclus dans la circonscription du Dépôt d'Annecy reprend cette question des entraves pratiquement dans les mêmes termes qu'O'Brien 13 ans plus tôt. Rapports et Délibérations du Conseil général de l'Ain, 1897/08, page 442 :

« Je ne dirai pas que les tares ont disparu, mais elles sont devenues plus rares que par le passé ; l'entrave est moins employée et l'on a remplacé, dans bien des fermes, le pesant instrument de torture d'autrefois par des entravons de cuir. J'ai expliqué dans le compte-rendu du concours de Chalamont du 29 mai 1885, alors que j'étais attaché au haras de Cluny, l'influence désastreuse de cette manière de faire sur le développement de la poitrine, la direction des membres et leur conservation ; je me permettrai de citer à nouveau ce que j'écrivais il y a douze ans, car bien qu'il y ait grande amélioration, il y a cependant encore à faire pour arriver à la suppression totale des entraves ».

ruinées dans leurs jarrets, n'ayant point d'allure, tout cela par l'emploi de cet instrument de torture »⁸²⁵.

Il existe pourtant des différences sensibles en début de période entre les différents concours, différences qui s'estompent ensuite progressivement sous l'effet d'un nivellement par le haut.

Le décalage initial est lié au niveau d'avancement des centres de production. Jusqu'au milieu des années 1890, Châtillon l'emporte sur Chalamont : l'absence des entraves confère en moyenne un développement plus harmonieux des pouliches. Morphologiquement les pouliches de Châtillon sont à l'inverse de celles de Chalamont. Ainsi le constat qu'O'Brien fait du concours de Châtillon – là où l'intelligence a fait bannir les entraves – est sans équivoque sur la conformation et les lignes des pouliches : « Les pouliches présentées au concours sont régulières, distinguées dans l'avant-main et bien suivies dans tout le corps ; elles ont en outre un développement que l'on ne s'attend point à rencontrer chez les bêtes de cet âge. La poitrine est descendue bien ouverte et l'épaule musclée ne ressemble en rien à celle des juments amenées dans les années précédentes »⁸²⁶.

Le concours de Chalamont évolue dès l'instant où la suppression des entraves permet au modèle de s'affirmer pleinement. C'est en 1887 que le comte de Romans-Ferrari signale les prémisses du changement :

« le Jury constate avec la plus vive satisfaction que les éleveurs de la région de Chalamont, se rendant enfin aux conseils et aux supplications réitérées depuis nombre d'années et qui leur ont été faites, se sont enfin pour la plupart décidés à abandonner l'usage des entraves, usage barbare, qui réellement bien nommé, entrave la croissance et le développement des animaux ; aussi les éleveurs ont-ils pu juger par eux mêmes que les pouliches de 3 ans et 2 ans qu'ils ont amenés au concours avaient pris, contrairement à ce qui se passait généralement jusqu'à ce jour, un développement remarquable de l'avant-main, une liberté d'allures qu'ils ne connaissaient pas et des aplombs réguliers »⁸²⁷.

L'approche morphologique ne se résume pas - pour importante qu'elle soit - aux conséquences des entraves. Les comptes-rendus de concours soulignent d'autres évolutions comme l'homogénéisation des pouliches, la fixité qu'acquiert la race dombiste et les qualités qui accompagnent l'émergence d'un nouveau modèle comme la distinction et les allures.

O'Brien rapporte dans *Les chevaux de l'Ain* des progrès sensibles dès le début des années 1880 :

« La distinction commence à venir ; les encolures s'allongent et les têtes s'allègent ; les allures sont déjà meilleures ; la conformation plus régulière et plus suivie promet de donner pour l'avenir des poulinières d'un type plus régulier et plus complet ».

La question de l'homogénéité du modèle revient régulièrement entre les années 1880 et la Grande Guerre. En temps normal, les pouliches présentent des traces incontestables d'homogénéité et d'amélioration.

Dans ce domaine comme dans d'autres, le concours de Châtillon-sur-Chalaronne est sensiblement en avance sur les autres. Dès 1880, le Jury note très favorablement les pouliches de 2 ans : « pouliches distinguées, brillantes allures, leur état est parfait et sans être douées encore de qualités exceptionnelles, elles en offrent en moyenne de très remarquables et dont l'éleveur est appelé à tirer le parti le plus lucratif ». En 1881, le Jury note encore une fois « beaucoup d'homogénéité ». En 1883, de Romans-Ferrari souligne que parmi les 64 pouliches de 2 et 3 ans présentées au concours de Châtillon, « l'homogénéité est grande, les animaux ont de l'ampleur, du membre et des allures ». Cela étant, toutes les années ne sont

⁸²⁵ Arch. dép. Ain, 7 M 41, rapport du comte de Romans-Ferrari, président de la Société hippique de l'Ain, au Préfet de l'Isère, sur les concours de pouliches de l'Ain, 20 mai 1883.

⁸²⁶ Louis O'BRIEN, *Les chevaux du département de l'Ain*, Francisque Martin-Bottier éditeur, Bourg-en-Bresse, 1888, tome II, 663 pages, page 549.

⁸²⁷ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1887, page 201.

pas d'égale qualité car les achats du commerce enlèvent souvent les plus beaux spécimens. Du coup, des queues de concours apparaissent et les modèles décousus peuvent ressurgir. En 1884 le compte-rendu signale « que beaucoup de pouliches sont trop hautes et trop enlevées. Le Jury ne saurait trop engager les éleveurs à ne conserver que les pouliches près de terre ».

Ces quelques reproches sont vite effacés par le bond qualitatif qui semble marquer les années 1890. La Société hippique et l'administration des haras notent que les pouliches présentées à Châtillon ont du « modèle », de la « distinction », des « lignes » et du « sang ». On note qu'au cours de cette même décennie les autres concours se rapprochent du standard de Châtillon.

Ainsi le compte-rendu de 1893 est révélateur du tournant amorcé dans l'élevage du canton de Chalamont. Les pouliches ont beaucoup d'ampleur et de distinction, et surtout les tares que l'on remarquait il y a encore quelques années ont complètement disparu par suite de la suppression des entraves. Le progrès est dès lors solidement installé. En 1910, de Chavigné note que les pouliches présentées à Chalamont « sont peut-être moins distinguées que celles de Châtillon, mais elles sont d'un ensemble plus homogène, d'un modèle plus sérieux, avec plus de charpente, plus de muscles, plus de membres et de bonnes allures »⁸²⁸.

La description du Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy est très importante car elle signe sans conteste l'arrivée à maturité du modèle dombiste : toutes les qualités de la race y sont ramassées en quelques mots. En somme, dans les premières années du XX^e siècle, le demi-sang de la Dombes a pris de l'assurance. Cette homogénéisation du standard et la fixité de la race auxquelles semblent parvenir les éleveurs de la ceinture chevaline est assez clairement affirmée par de Chavigné en 1906 devant la Commission hippique de l'Ain :

« Le progrès accomplis depuis dix ans est considérable, je dirais presque inespéré. Continuons nos efforts et avant qu'il ne soit longtemps, le cheval de l'Ain mieux connu, mieux apprécié, aura pris un rang honorable dans la production hippique du Sud-Est »⁸²⁹.

Les pouliches de tête cessent d'être systématiquement vendues. Les avantages de l'homogénéisation sont de mieux en mieux perçus. Les bêtes d'élite ne sont plus « enlevées par le commerce ». Il n'est plus nécessaire de démontrer l'utilité de garder les pouliches améliorées « qui formeront si elles sont conservées avec soin des souches supérieures à leurs mères (...) et deviendront surtout une source de richesse pour l'éleveur ». La valorisation commerciale du cheptel passe depuis le début du XX^e siècle par les concours de chevaux de selle véritables vitrines de l'élevage dombiste, autant fréquentées par les commissions de remonte de Mâcon que par les marchands de chevaux.

Si l'offre du cheval de cavalerie de réserve rencontre une demande qui s'affirme dans les premières années du XX^e siècle, ce n'est pas la seule production susceptible d'intéresser les pouvoirs publics. Ainsi, les évolutions de l'artillerie remettent en cause, au moins partiellement, des évolutions considérées comme définitives. Le Dr Bollet, député de l'Ain feint de s'en émouvoir :

« Le nouveau régime de l'artillerie conduit à produire un cheval différent de celui d'il y a 3 ans. Il ne faut pas des chevaux ayant beaucoup de sang, mais des chevaux bas, ramassés, ayant beaucoup de puissance. La pièce de 75 a un avant-train très bas, l'animal doit avoir beaucoup de force sans être très élevé de taille. Aussi d'un seul coup, l'élevage qui s'était aiguillé du côté du cheval de sang a dû battre en retraite ».

Le député de l'Ain force le trait : il est en effet demandeur d'un nombre accru d'étalons postiers de type Norfolk breton pour l'Ain. Il est informé des conclusions de la Commission qui expérimente les capacités du cheval d'attelage d'artillerie à partir des pièces de 75 qui ont été livrées la même année. La commission trace le portrait d'un cheval de 500 Kg, n'excédant

⁸²⁸ *Rapports et délibération du Conseil général de l'Ain*, 1910, page 539.

⁸²⁹ Arch. dép. Ain, 7 M 161, registre des délibérations de la Commission hippique de l'Ain, séance du 22 août 1906..

pas 1 m 60, d'une taille ne dépassant pas la longueur, trempé mais sans nervosité⁸³⁰. C'est donc bien une chance supplémentaire qui s'offre au département car un certain nombre de cantons, comme celui de Meximieux, sont tout à fait aptes à répondre à la demande.

C'est du point de vue physiologique que les différences sont les plus marquées dans les comptes-rendus produits par les jurys des concours de l'Ain et de l'Isère. Si les jurys de l'Ain se plaignent de l'excès de travail auquel les pouliches de trois ans sont astreintes, c'est surtout au début des années 1880 et dans les zones de concours les plus instables où les traditions d'élevage n'existent plus, comme ceux de Brénod, ou Nantua. Les jurys signalent alors des animaux ferrés trop tôt, aux membres souvent peu nets et qui à trois ans n'ont plus qu'une valeur résiduelle. Le compte-rendu du concours de pouliches de Belley, qui associe hommes et chevaux dans une même peine, a valeur d'exemple :

« Dans cette partie du département, le progrès ne s'accroît pas aussi rapidement qu'ailleurs ; les fourrages y sont cependant de bonne qualité et les éleveurs ont tout ce qu'il faut pour réussir, mais pour y arriver il faudrait qu'ils renonçassent à la manière déplorable dont ils élèvent leurs produits, ils les nourrissent avec trop de parcimonie, pendant l'hiver les laissent plus qu'il ne faudrait à l'écurie et les soumettent trop tôt à un travail au-dessus de leurs forces ; il en résulte que tous leurs produits sont plus ou moins tarés à l'âge où ils devraient être dans toute leur vigueur. Nous comprenons que le labeur est plus rude pour l'habitant de la montagne que pour celui de la plaine ; ne se ménageant pas lui-même, il a de la peine à ménager son élève, et à attendre qu'il ait la force suffisante pour travailler ; car, jusqu'à ce qu'il puisse gagner par le travail le peu de nourriture qu'il lui donne, il le considère comme une bouche inutile »⁸³¹.

Dans le département de l'Isère, le constat du concours de Belley se retrouve dans la quasi-totalité des concours. L'exploitation du cheptel semble bien plus vigoureuse dans le Bas-Dauphiné.

3 – Les concours de l'Isère

Les concours de pouliches de la section dauphinoise de la ceinture chevaline doivent être abordés de manière très différente pour deux raisons essentielles : la première tient au nombre des concours hippiques. Alors que dans l'Ain seuls deux concours sont vraiment compris dans la ceinture chevaline, trois en y ajoutant celui de Bourg-en-Bresse, ces concours sont de surcroît marqués par l'importance du cheptel de demi-sang. Le Bas-Dauphiné quant à lui aligne 5 concours aux caractéristiques très différentes : les uns comme Meyzieu ou Saint-Symphorien-d'Ozon sont dans l'immédiate périphérie lyonnaise qui aspire et refoule les chevaux au gré de ses besoins. Parmi les autres, Beaufort où l'apport des juments de l'armée a forgé un fond de race reconnaissable aux allures et à une certaine importance ; La Tour-du-Pin, vieille terre d'élevage, sait produire des chevaux d'un format moyen, susceptibles de belles allures et qui ne manquent pas d'élégance. Enfin, La Verpillière, traditionnellement médiocre, prend son envol dans les années 1890 et parvient à façonner l'artilleur ayant du gros et des allures. La seconde raison tient à la nature du cheptel : si certains cantons produisent des chevaux « améliorés » par un apport de sang, ils ne forment encore qu'une minorité en début de période. Les pouliches présentées au concours sont toutes obligatoirement des produits de demi-sang. Or, le fonds documentaire disponible se réfère aussi au cheptel non amélioré. Il faut donc exploiter les sources de manière prudente et détecter à quel cheptel se réfèrent les contemporains. Ces différences s'inscrivent dans un environnement plus rustique, l'élevage n'est pas aussi évolué que dans l'Ain : la ceinture

⁸³⁰ *Rapport de la Commission chargée de suivre les expériences sur le cheval d'artillerie en 1909*, Berger-Levrault, Paris, 1910, 77 pages, page 21.

⁸³¹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1883/08, p. 209, Rapport de M. le Comte de Romans-Ferrari, président de la Société hippique de l'Ain, 20 mai 1883.

dauphinoise est d'abord une terre de production avant d'être une terre d'élevage. La tradition solidement ancrée de vendre les poulains au sevrage, et de ne trouver dans les pouliches que des remplaçantes aux poulinières, n'inscrit pas la valorisation des produits dans une finalité d'élevage. Longtemps les pouliches n'ont été que de futures mères de produits destinés à « mieux tourner » ailleurs.

Dans un environnement aussi spécifique, la description morphologique des pouliches admises dans les concours n'est pas plus significative que les marques physiologiques d'une exploitation sans faiblesse.

Les répercussions physiologiques du mode d'élevage de la pouliche dauphinoise, quel que soit son lieu de production, découlent de deux traits spécifiques qui interfèrent entre eux et rendent fragiles les progrès au sens où l'entend l'administration des haras : le régime alimentaire auquel sont soumises les pouliches et leur exploitation intensive et précoce avant leur deuxième année d'existence. L'évolution morphologique du cheptel dauphinois entre 1880 et la Grande Guerre doit être estimée au regard d'un certain nombre de critères : la vente de l'élève plutôt que la valorisation à terme des produits issus de la pouliche améliorée, et l'attrait du « gros » chaque fois que les conditions s'y prêtent ou semblent s'y prêter. Il s'agit dans le fond de deux aspects d'un même problème : la difficulté de sortir l'élevage du court terme. Aussi la transformation du cheptel s'apparente-t-elle, aux yeux de l'administration des haras, à un véritable travail de Sisyphe sans cesse remis en cause par les hommes et la nature. Il se trouve en effet que le caractère dominant de la race dauphinoise impose des procédés de sélection lents : si certains concours peuvent s'appuyer sur des noyaux de poulinières dont la fixité des produits est reconnue, la majorité reste marquée par un évident manque d'homogénéité.

La diète alimentaire à laquelle sont soumises les pouliches, comme d'ailleurs la majeure partie des chevaux du Bas-Dauphiné, est un trait caractéristique qui est mis en avant par tous les observateurs. Dès les années 1830, les auteurs soulignent tous le manque de soins et les conditions sévères qui sont faites aux animaux. En 1837, le capitaine Chervilhat qui parcourt l'Isère, note au mois de juin « l'aspect misérable de la généralité des animaux qui se ressentent encore d'un hiver rigoureux, pendant lequel ils n'ont eu que de la paille pour toute nourriture »⁸³². La même année, le baron Quiot insiste lui aussi sur la nécessité de mieux nourrir les chevaux dont le régime alimentaire devrait être calqué sur celui des départements du Nord⁸³³. Dans un questionnaire adressé en janvier 1864 par le préfet de l'Isère aux membres de la commission hippique, le marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin, cite nommément « l'absence de l'avoine dans la nourriture ». À la question : que faut-il faire pour augmenter la valeur des produits ? Rey, vétérinaire à Grenoble, répond que la plus grande partie de la valeur d'un poulain est « puisée dans le coffre à avoine »⁸³⁴. À la même époque, dans une étude documentée sur la cavalerie dauphinoise, le vétérinaire Gavin abonde dans le même sens : le premier élément améliorateur est « la bonne nourriture »⁸³⁵.

Il va de soi que cette attitude économe est dictée par des considérations qui sont tout autant liées à la production des fourrages qu'à l'attrait de la demande urbaine. Ainsi les réponses relatives à l'importance des fourrages montrent des différences marquées d'un secteur à l'autre de la ceinture chevaline. On peut noter à cet égard que les enquêtes de 1864 et de 1873

⁸³² Arch. dép. Isère, 150 M 4, rapport pour le ministre de la guerre par Chervilhat, capitaine d'artillerie sur la situation équestre de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, 16 juin 1837.

⁸³³ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Exposé de M. le général Quiot sur l'amélioration de l'espèce chevaline, 15 août 1837.

⁸³⁴ Table des textes, chapitre IV, document N° 11 Réponses au questionnaire adressé aux membres de la Commission hippique de l'Ain, question N° 12.

⁸³⁵ Idem, Rapport à Monsieur le Préfet de l'Isère, Président de la Commission hippique de l'Isère par G. Gavin, vétérinaire à Virieu, membre de cette Commission, 12 juin 1864.

sur le cheptel équin, trop peu précises, ne posent pas les questions qu'il faudrait. Si en règle général une majorité de commentateurs reconnaît que les arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne possèdent assez de ressources fourragères en général, seule une minorité observe leur rareté relative. Pour de la Villardière, propriétaire à La Frette (canton de Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs), l'insuffisance des fourrages vient d'abord de l'exiguïté des exploitations. La petite exploitation n'est pas calibrée pour l'élevage équin. La pouliche qui remplace la poulinière doit trouver son alimentation dans les rebuts de ce qui est donné aux bovins. La place spécifique de la pouliche dans la petite exploitation ne lui permet pas de se développer harmonieusement.

À l'exiguïté des exploitations, Eugène Peyrieux, dans l'enquête de 1873, ajoute une autre raison en explorant les conditions économiques de la vente des fourrages :

« Les conditions matérielles de l'élevage dans notre circonscription ne sont pas radicalement mauvaises ; on peut produire le cheval avec un profit relatif, mais sous la réserve expresse de ne faire naître que le cheval de travail qui se passe de soins et se contente de l'alimentation restreinte à laquelle on le soumet. En somme, si la région est riche parce qu'elle produit tout à la fois les céréales, le foin et les fourrages artificiels, on ne saurait conclure de ces productions qu'elle soit dans de bonnes conditions pour élever le cheval, parce que le voisinage des centres populeux tels que Lyon, Vienne, Grenoble, les besoins des messageries et d'un corps d'armée important, modifient les habitudes des cultivateurs et les portent à vendre à des prix infiniment rémunérateurs les fourrages et les avoines qu'ils garderaient pour leur bétail dans d'autres circonstances. Si bien qu'on peut dire avec raison que si le département de l'Isère a la faculté de produire le cheval dans de certaines limites, les habitudes et les vrais intérêts de sa population agricole le disposent à la vente directe et immédiate des récoltes qui représentent une spéculation d'autant plus lucrative qu'elle se fait au comptant et prévient les chances de perte qui résultent toujours d'une stabulation de 3 à 4 ans »⁸³⁶.

Les conséquences de cette alimentation insuffisante ont été très bien décrites par Mollard fils, vétérinaire à La Tour-du-Pin, elles s'inscrivent à 40 ans de distance, dans le droit fil des observations rapportées par le capitaine Chervilhat :

« Avec le premier hiver commencent les privations : le jeune animal, attaché au fond de l'écurie trop souvent défectueuse, devra partager désormais la maigre nourriture de sa mère ; c'est là que, pendant six mois, il végétera dans de mauvaises conditions hygiéniques, dont les principales sont : une alimentation incomplète, une ventilation insuffisante et le séjour sur un sol irrégulier.

Si on l'examine au moment où l'action bienfaisante du printemps et le régime vert vont lui permettre de reprendre sa croissance, interrompue par cette sorte d'hibernation, et si on le compare à ce qu'il était au moment du sevrage, quelle différence ! Le poulain n'a pas grandi et il est devenu disgracieux ; il est couvert d'un poil grossier et terne, la tête et le ventre sont volumineux, l'encolure est mince, le garrot et la poitrine semblent diminués, les membres n'ont plus d'aplomb.

Pendant la saison nouvelle, la croissance est assez rapide, sans rétablir cependant une complète harmonie des formes, jusqu'au second hiver, qui ramènera les mêmes privations. Les années se succèdent ainsi, et les animaux continuent à subir le même régime qui ne s'améliore un peu que lorsque la saison a été exceptionnellement fertile en fourrages. Quant à l'avoine, que je cite pour mémoire, ils n'en mangent jamais »⁸³⁷. L'article du vétérinaire de La-Tour-du-Pin suscite des réactions, en particulier celle du marquis de Virieu parce que le

⁸³⁶ Table des textes, chapitre IV, document N° 17 Enquête sur l'espèce chevaline de l'Isère commandée par le Conseil général en 1872. Questionnaire de M. Peyrieux.

⁸³⁷ A. MOLLARD fils, médecin vétérinaire, *Sud-Est*, Journal agricole et horticole paraissant mensuellement, « De la nécessité d'améliorer l'élevage du cheval dans l'Isère, 12^e volume, 1873-1874, mars 1873 pp. 106-112.

primat du sang est remis en cause : « il semble attribuer à l'alimentation un pouvoir, une prépondérance dans l'amélioration des races que la science ne lui reconnaît pas »⁸³⁸.

La convergence des observations et des propos recueillis est assez constante pour pouvoir considérer que la situation moyenne des pouliches conservées dans les exploitations n'est pas très satisfaisante.

Les rapports de jurys de concours restent toutefois assez discrets sur ce point. Entre 1880 et 1912, le manque d'état des pouliches est parfois souligné comme un fait assez général. Dans son rapport de 1904, de Chavigné constate que « sauf à La Tour-du-Pin et à La Verpillière, la qualité des pouliches ne semble pas s'être beaucoup améliorée ; elles pèchent souvent dans leur condition générale ». La même année, au concours de La Tour-du-Pin, pourtant distingué par l'excellence des animaux présentés, de discrètes allusions montrent un régime alimentaire trop peu abondant. De Chavigné souligne que le modèle général est peut-être « un peu léger et pourra être grossi par une nourriture plus abondante ». En 1907, la remarque est plus incisive : « On ne nourrit pas assez, raison pour laquelle le modèle s'affine trop ; il y aura lieu de réagir contre cette tendance ».

Il est vraisemblable que la production de pouliches de demi-sang incite les agriculteurs à les soigner davantage : moins précoces, ils sont obligés de les attendre plus longtemps. Franchir le pas du demi-sang et élever une pouliche de demi-sang en particulier, oblige sans doute à des égards qui n'existent pas pour le cheptel ordinaire. On observe d'ailleurs dans les concours qui montent, comme dans celui de la Verpillière, les remarques relatives à la condition des pouliches. Dès 1895, le compte-rendu du concours signale que les pouliches sont « en bon état », celui de 1901 constate que les pouliches sont « soignées et suffisamment nourries »⁸³⁹, en 1909, de Chavigné constate qu'elles sont « mieux soignées, mieux nourries »⁸⁴⁰. À l'inverse dans ceux qui stagnent ou déclinent, comme celui de Beaurepaire, la sobriété à laquelle sont contraints les animaux soulève des interrogations. Dans son rapport annuel de juillet 1900 de Chavigné écrit : « Il est étonnant de voir dans le pays des fourrages autant de juments en mauvais état et avec les membres aussi fatigués ». Situation destinée à durer, le rapport de 1907 signale que les pouliches sont mal nourries. À la veille de la Grande Guerre, le Jury est obligé de rappeler des évidences aux éleveurs économes, qui nourrissent le moins possible leurs pouliches : « dans ces conditions comment espérer faire de gros animaux : une machine produit en raison du combustible qu'elle consomme, un animal ne grossit qu'à proportion de ce qu'il mange »⁸⁴¹.

L'excès de travail est la seconde répercussion engendrée par les conditions d'élevage. Constaté dans les procès-verbaux des concours de pouliches, dans tous les rapports annuels du Directeur du dépôt national d'étalons d'Anney et par la quasi-totalité des contemporains, il ne peut guère être contesté. Les pouliches de demi-sang sont exploitées de la même manière que celles qui relèvent du cheptel non amélioré. D'un point de vue physiologique, c'est surtout la précocité de la mise au travail qui suscite les reproches des jurys de concours. Les agriculteurs contraints en général de mieux nourrir les pouliches de demi-sang, et obligés de les attendre plus longtemps, sont forcés d'en tirer un travail suffisant pour subvenir aux besoins énergétiques de l'exploitation.

À la seule exception notable du concours de La Tour-du-Pin, tous les concours montrent des animaux mis trop tôt au travail avec deux conséquences physiologiques : des membres peu nets et des tares molles. Sur ce point, les comptes-rendus de concours se ressemblent tout au long de la période.

⁸³⁸ *Sud-Est*, 1873 pp 192 et suivantes.

⁸³⁹ Arch. dép. Isère, 140 M 34.

⁸⁴⁰ Table des textes, chapitre IV, document N° 18 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909-1910.

⁸⁴¹ *Ibidem*.

En 1885 à Beaurepaire, dans un concours encore réputé pour sa tenue et la qualité de ses productions, le rapport annuel note des pouliches « fatiguées par un travail prématuré, ce qui a péniblement surpris le jury »⁸⁴². Près de dix ans plus tard, en 1894, les remarques n'ont pas changé : « les membres sont souvent fatigués ». Le concours de 1899 fait un diagnostic plus précis : « les jarrets ne sont pas assez nets, les petits jardons sont encore trop fréquents ». D'autres observations similaires reviennent en 1902. Le compte-rendu de 1907 souligne quant à lui que « les pouliches (...) sont excédées de travail », enfin en 1910 le rapport note que les pouliches souffrent « trop souvent des tares provenant d'excès de travail dans le jeune âge ». Cette compilation de remarques se retrouve dans les autres concours. À Saint-Symphorien-d'Ozon en 1893 de Chavigny note que l' « on rencontre encore trop souvent des tares molles, nullement héréditaires, provenant de l'excès de travail. Les éleveurs ont encore beaucoup à apprendre dans cette contrée ». À Meyzieu, la même année, les pouliches sont « en mauvais état et très fatiguées dans leurs articulations ». L'année suivante, le concours de pouliches n'est pas mieux noté : « les cultivateurs soignent mal et leurs bêtes ont généralement les articulations engorgées à 3 ans, à l'âge où elles devraient rationnellement commencer à faire un léger service ». À la Verpillière en 1900, le rapport signale que « d'un côté, les bêtes sont nourries et en bon état, mais de l'autre, les boulets et les jarrets sont envahis par les tares molles, regrettables effets d'un travail prématuré et exagéré »⁸⁴³. En 1901, l'excès de travail revient dans le rapport : « les bêtes travaillent trop jeunes, sont vite tarées ». Même lorsque les concours s'améliorent, les travers d'une exploitation précoce subsistent comme à Meyzieu en 1907 : « meilleur concours que par le passé, il y a quelques juments réellement améliorées, les membres toutefois laissent d'autant plus à désirer que les bêtes sont utilisées de trop bonne heure pour la culture »⁸⁴⁴.

En somme, si les pouliches de demi-sang semblent relativement bien nourries, leur statut d'animaux à valeur ajoutée potentielle ne leur permet pas d'échapper à l'intensité de l'exploitation qui tare et use trop vite les animaux.

D'un point de vue morphologique, les conditions d'élevage influent directement sur le format des chevaux et sur l'efficacité de la politique menée par les haras en vue de doter le département d'un cheval de taille et de corpulence moyennes. Deux aspects régulièrement repris par les observateurs peuvent être détaillés : la vente systématique des produits les plus réussis et l'attrait compulsif du gros, ce dernier point méritant d'être approché en prenant des précautions.

Sur le premier point, la vente précoce des pouliches, l'importance et la régularité des sources disponibles permettent d'affirmer qu'il s'agit du principal problème que rencontre l'administration des haras et avant elle le Conseil général. Aucun concours n'échappe à ce grief. En 1892, de Chavigné note dans son rapport au préfet de l'Isère à propos du concours de La Tour-du-Pin :

« Depuis longtemps les éleveurs sont engagés par le jury à conserver leurs bonnes pouliches, mais ils s'y décident difficilement et vendent souvent des bêtes dont ils tireraient cependant de beaux bénéfices s'ils les livraient à la reproduction. Aussi les progrès sont-ils lents ; cependant quelques propriétaires commencent à s'intéresser à la production du cheval, soignent leurs animaux et obtiennent des succès, même dans les concours régionaux où ils ont cependant à lutter contre le Charolais et l'Ain ».

Même observation en 1895 à Saint-Symphorien-d'Ozon : « Le concours de Saint-Symphorien a bien montré ce que l'on pouvait faire dans le pays, qui produirait facilement le

⁸⁴² *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1885, page 266.

⁸⁴³ Table des textes, chapitre IV, document N° 19 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1899-1900.

⁸⁴⁴ Table des textes, chapitre IV, document N° 20 Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1907-1908.

grand carrossier ayant du volume, de l'os et des allures. Les propriétaires malheureusement vendent leurs pouliches ; tant qu'il en sera ainsi l'amélioration sera longue à venir ». La proximité de Lyon introduit dans cet espace suburbain des cycles différés de production signalés dans le rapport de 1910 : « À Saint-Symphorien d'Ozon (...) les agriculteurs vendent facilement leurs bêtes de 3 ans à Lyon, et pour cette raison ne les font pas saillir, elles reviennent plus tard lorsqu'elles n'ont plus de valeur comme travail, on finit d'en tirer parti en les employant comme poulinières »⁸⁴⁵.

De fait, tout l'environnement relatif à la production des chevaux en Isère s'oppose à leur valorisation : les extraits réussis, au lieu de participer à la transformation progressive de la race, sont trop vite vendus au commerce. En bonne logique, les extraits réussis des poulinières déjà un peu améliorées ou des poulinières de trait devraient être conservés et présentés à l'âge de trois ans aux étalons de l'administration. Cette première sélection réalisée dans l'attente d'un produit femelle peut s'étaler sur plusieurs années car il peut naître un poulain ou la pouliche rester vide. Ainsi, l'amélioration sur une ou deux générations de métisses s'inscrit déjà dans un temps relativement long. Un temps trop long pour les petits exploitants. Les propriétaires moyens qui peuvent attendre finissent par obtenir une ou plusieurs juments qui, bien soignées, produisent un extrait pratiquement toutes les années. Les éleveurs de La Tour-du-Pin obtiennent des résultats tout à fait remarquables. Accouplées à des étalons qui « tracent » bien, les poulinières et pouliches de choix représentent alors un véritable revenu par la vente des extraits réussis et par les primes qui sont distribuées aux pouliches puis aux poulinières. Cette simple mise en perspective d'un processus standard de sélection dépasse en général les capacités économiques des petits agriculteurs parce qu'il faut du temps et des connaissances. Seuls le goût et la passion du cheval, impossibles à quantifier, peuvent suppléer à l'aisance qui reste tout de même la meilleure garantie pour entrer dans l'élevage du demi-sang. En 1904, le rapport note qu'à La Tour-du-Pin « les éleveurs de la région ont le goût du cheval, le soignent bien et commencent à s'en bien servir »⁸⁴⁶. Le concours de La Tour-du-Pin semble apprécié des inspecteurs généraux qui l'honorent de leur présence et qui ne manquent pas de féliciter les éleveurs⁸⁴⁷.

Traditions chevalines, connaissance intime de la souche locale à améliorer, intuition et empirisme forment la réussite de la Tour-du-Pin. Ces qualités sont d'autant plus indispensables que la « race dauphinoise » se distingue par la puissance de son caractère dominant. C'est ce que semble constater le directeur des Haras dans son rapport sur le concours de pouliches de La Tour-du-Pin :

« Ce concours était très homogène, ses pouliches généralement bonnes, de petite taille, mais fortes et bâties en ponettes ; on y voyait très peu de tares. On peut dire que ces pouliches sont énergiques et ont de l'action ; mais ce qui frappe c'est surtout l'aspect commun de presque tous les sujets, même ceux qui en sont à la deuxième et troisième génération provenant des étalons demi-sang de l'État ou approuvés. Cette situation impose à l'administration le devoir de donner aux éleveurs du pur-sang ; ils accepteraient sans trop de résistance des reproducteurs arabes, et il est à constater que, malgré l'opposition faite jusqu'à présent dans le pays, l'étalon de sang Fitz Mandrake est pour le moment accepté ; il a déjà vingt juments de saillies. Le pays ne se sortira de son état de stagnation qu'en entrant dans cette nouvelle voie »⁸⁴⁸.

⁸⁴⁵ Table des textes, chapitre IV, document N° 21 Rapport de M. le Directeur du dépôt d'étalons sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1909-1910.

⁸⁴⁶ Table des textes, chapitre IV, document N° 15 Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

⁸⁴⁷ Arch. dép. Isère, PER 56/79, *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1894, page 307 : « La production n'est pas à comparer avec ce qu'elle était il y a dix ans, et l'inspecteur général des Haras, venu spécialement pour apprécier les progrès réalisés, a été heureux de pouvoir féliciter les éleveurs ».

⁸⁴⁸ *Rapports et délibération du Conseil général de l'Isère*, 1883, page 306.

Ce constat montre à quel point la sélection est complexe, l'usage du pur-sang que suggère le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy est assurément d'un emploi délicat. Le nombre limité de saillies révèle l'extrême prudence des éleveurs de l'arrondissement de La Tour-du-Pin. Il est réservé à une étroite élite d'éleveurs qui existe à La Tour-du-Pin comme les Muet père et fils de Sérézin-de-la-Tour, les Fuzier, les Mermet de Saint-Victor-de Cessieu ou les Sarraz-Bournet de Biol, pour n'en citer que quelques-uns, ou à de gros propriétaires qui gèrent de véritables haras comme Jules Vacher à Heyrieux dans l'arrondissement de Vienne⁸⁴⁹.

L'agriculteur qui amène sa pouliche à l'une des stations de monte qui quadrillent le bas-Dauphiné paie le saut un prix minime. Jusqu'au début des années 1890, il n'a qu'un choix limité de reproducteurs : les anglo-normands trop grands, peu compatibles avec les juments indigènes donnent des résultats souvent déplorables : les produits sont décousus et ne représentent qu'une valeur résiduelle à la vente. Il existe un marché pour ces chevaux ratés, ces « ficelles », qui pèchent par un dessous extravagant, à la fois trop fins et trop difficiles à employer aux champs. Tout un monde de petits artisans, de commerçants et de propriétaires de voitures de place aux moyens modestes en achètent quelques centaines par an, si l'on additionne les besoins de Lyon et de Grenoble, mais il n'en demeure pas moins que ces chevaux sont d'une défaite difficile. Cette réalité explique la demande incessante de reproducteurs adaptés aux juments du pays. La revendication des petits producteurs est depuis longtemps relayée par les élites locales. Ainsi dès 1864, le marquis de Vaulserre, président de la Société d'agriculture de La Tour-du-Pin, revient sur ce point dans les réponses au questionnaire soumis aux membres de la Commission hippique :

« Introduire et favoriser l'introduction d'étalons ayant un peu de sang, appropriés par leur nature, leur conformation et leurs qualités à réformer les défauts des poulinières du pays. Éviter avec soin et persistance, les étalons en disproportion par leur trop grande taille, leur trop grande pesanteur, comme aussi par leur légèreté, ou leur trop grande élégance, avec les poulinières de la race de pays »⁸⁵⁰.

À partir des tensions de 1892, les Haras prennent soin de proposer des demi-sangs mieux assortis que par le passé aux juments indigènes : l'élégance n'est plus recherchée, les étalons fortement doublés, près de terre sont ceux qui réussissent le mieux. Lorsqu'un Norfolk breton est proposé, il obtient tous les suffrages. Si aux yeux de l'administration ces étalons restent des améliorateurs, ils sont aux yeux des agriculteurs les reproducteurs les plus adaptés à leurs juments. Quoi qu'il en soit, le virage qui se confirme dès 1892 permet d'enclencher une dynamique d'intégration de l'anglo-normand râblé près de terre le plus proche possible du modèle améliorateur.

La morphologie du cheptel isérois au contact des étalons des Haras a progressivement évolué entre les années 1880 et celles qui précèdent la Première Guerre mondiale. Ces mutations des formes dépendent d'une part de la souche indigène et d'autre part de la capacité des éleveurs à conserver une trajectoire cohérente : conserver les pouliches améliorées, résister à la tentation de les vendre et surtout maintenir le cap vers des produits compatibles avec le milieu. Lutter contre le retour du gros a parfois été un combat perdu, y compris dans les régions qui semblaient les plus évoluées. L'évolution du cheptel s'explique également parce qu'au début des années 1890, l'administration des Haras accepte d'introduire des chevaux de trait dans ses effectifs ou des améliorateurs comme les Norfolk bretons qui ont bien racé et qui, produisant des extraits suivis et bien conformés, ont été vite acceptés par les

⁸⁴⁹ Table des tableaux, chapitre IV, tableau N° 1A Éleveurs primés dans les concours de poulinières et de pouliches de La Tour-du-Pin, La Verpillière, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et Beaurepaire entre 1897 et 1903.

⁸⁵⁰ Arch. dép. Isère, 150 -M 4 Réponses au questionnaire adressé aux membres de la Commission hippique de l'Isère, 1864.

éleveurs⁸⁵¹. Dans le sillage de ces améliorateurs, les demi-sang près de terre, bien membrés et morphologiquement proches des juments de pays ont fait refluer la production invendable des décennies 1870 et 1880, celle des chevaux décousus dédaignés par l'agriculture, par le camionnage et par la Remonte.

Les concours de pouliches permettent de cerner l'émergence progressive de morphologies nouvelles grâce à l'apport prolongé des étalons de demi-sang. Outre la généalogie des pouliches, qui renseigne sur l'état de l'amélioration du cheptel, selon les critères de l'administration des haras, le marqueur le plus net de la qualité globale d'un concours ou de sa médiocrité est la notion d'« homogénéité » du lot présenté. Le terme englobe la fixité recherchée des traits de la race : taille, conformation, dynamisme, aspect esthétique du cheval. Cette homogénéité moyenne des lots est remise en cause par des ventes précoces de pouliches ou par des erreurs zootechniques qui remettent en cause les choix antérieurs. Ces évolutions sont accélérées lors des accidents climatiques majeurs comme la sécheresse de 1893 ou les cycles économiques déprimés. Chaque concours peut être évalué en moyenne par rapport aux circonstances et évolutions qui viennent d'être présentées.

Au cœur de la zone de production la plus ancienne, celle du concours de La Tour-du-Pin qui recouvre les cantons de La Tour-du-Pin, Morestel, Virieu et du Grand-Lemps, deux types de pouliches se détachent : d'abord une production qui a reçu de longue date un apport de sang : ce fonds de bonnes juments donne des produits assez améliorés. C'est le fruit d'un savoir-faire ancien qui est bien antérieur à la présence des étalons de l'État mais qui a été favorisé par l'accroissement des stations de monte. Les produits les plus réussis sont traditionnellement achetés par les marchands de Lyon et de Grenoble. Ce type de pouliche fournit le cheval de phaéton et de dragon, la version très affinée de l'artilleur⁸⁵². Le principal danger qui guette cette production est celui d'un modèle trop allégé. Dans les premières années du XX^e siècle, les débouchés pour ces productions de « moyenne fortune » se raréfient, et comme la remonte n'explore pas ou mal le département, il existe la tentation risquée chez les producteurs de revenir à un modèle plus gros et plus rustique au lieu de forcer l'existant par paliers prudents.

Le second type de pouliches, visible dans les limites du concours de La Tour-du-Pin, correspond à la production classique de la région. Il a déjà été présenté lors du portrait du cheval dauphinois : un cheval de trait léger, de taille moyenne, ayant des allures et de l'ampleur. Cet artilleur reste fortement marqué par les caractères dominants de la souche indigène. La race indigène a pris de la taille depuis le début des années 1880, époque à laquelle le directeur des haras affirmait que les juments étaient bâties comme des ponettes. De Chavigné souligne en 1893 l'excellence du concours et note :

« Il s'est formé dans cet arrondissement un véritable noyau de bonne production, intéressant à étudier, donnant d'indiscutables résultats, qui prouvent que la voie que j'ai toujours indiquée était la vraie et qu'on devait faire dans l'Isère un cheval alliant le volume au sang, pouvant traîner indifféremment une charrue ou un canon, d'une vente facile et faisant peu de rebuts à cause de la diversité des services auxquels il peut être employé »⁸⁵³.

Le concours de La Tour-du-Pin atteint son apogée une douzaine d'années plus tard. Le procès-verbal du concours d'août 1904 donne une idée de l'amélioration :

⁸⁵¹ Arch nat, F 10 1753, Rapport de l'inspecteur général Portalès relatif au Dépôt national d'étalons d'Annecy, 1892 : « Pour cette circonscription, il convient d'employer des étalons d'un certain volume, de 1,54 à 1,56, doublés et membrés seraient-ils communs. L'étalon breton issu de Norfolk genre postier pourrait convenir. Il a été envoyé l'année dernière à Annecy deux étalons de ce genre, ils ont été recherchés et on pourrait en désigner 3 ou 4 cette année pour cet établissement ».

⁸⁵² C'est le carrossier léger, cheval qui convient pour atteler de petits coupés ou des cabriolets, d'une taille de 1m 55 à 1 m 58.

⁸⁵³ Arch. dép.Isère, PER 56/57, *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, août 1893, page 284.

« Bon concours qui aurait été meilleur encore si bon nombre des poulinières de qualité n'avaient pas perdu leurs produits après la naissance. Il y a, à La Tour-du-Pin, un bon noyau de juments de choix pleines de sang et de moyens ; on aime le cheval dans cette région et on sait s'en servir. Le nombre des primes correspondait bien à la valeur réelle du concours aussi le jury, au lieu de décerner des primes supplémentaires, a préféré majorer de 50 francs chacun des six premiers prix, les fonds provenant d'économies réalisées à Saint-Marcellin»⁸⁵⁴.

L'autre grand concours est celui de Beaurepaire. Mis en avant par l'administration jusqu'au début des années 1880, il décline par paliers au long de la décennie suivante : les productions qui sont assez similaires à celles de La Tour-du-Pin, bénéficient de bonnes ressources fourragères. En 1883 le Jury du concours note que « là plus que partout ailleurs les sujets dénotaient plus de sang »⁸⁵⁵. La présence de nombreuses poulinières réformées des unités de cavalerie et d'artillerie de la région n'est pas étrangère à la qualité des extraits locaux. Si l'élevage compte quelques propriétaires aisés qui possèdent simultanément plusieurs poulinières, la production semble émaner en général de petits producteurs qui sont sensibles à la conjoncture économique⁸⁵⁶. Du coup, les années de concours ne se ressemblent guère : très médiocre en 1885, le rapport de l'année suivante note « un progrès très sensible sur les années précédentes. Deux primes supplémentaires ont été accordées »⁸⁵⁷. En clair, les lots sont presque toujours fragmentés en plusieurs catégories aux caractéristiques tranchées. Le concours permet d'exhiber les extraits les plus réussis de l'élevage local. En 1893 de Chavigné, sous le charme, s'extasie sur le premier prix décerné à une pouliche indigène :

« La première prime du concours de pouliches de Beaurepaire a été cette année tout à fait remarquable et je n'avais pas encore vu une bête aussi améliorée, aussi complète dans l'Isère ; qu'on fasse beaucoup de semblables et le pays aura vite pris un des premiers rangs dans la production française. Cependant cette pouliche est bien du pays, son propriétaire depuis des années présente ses produits dans les concours et il avait déjà obtenu la première prime en 1891, alors que la pouliche était encore sous la mère »⁸⁵⁸.

Les conséquences de la sécheresse de 1893 sont catastrophiques sur le vivier qui alimente le concours et marquent un véritable tournant : « Le concours de Beaurepaire a laissé beaucoup à désirer et a été inférieur à tous égards à ceux des années précédentes. Le résultat était à prévoir : en 1893, on a tout vendu, il ne restait plus rien dans le pays, et il faudra des années pour que Beaurepaire, qui fut à la tête de la production dans l'Isère, ait reconquis le rang qu'il occupait précédemment »⁸⁵⁹.

Il subsiste bien des pouliches de qualité. En 1895 le Jury note que le concours manque d'homogénéité et il faut attendre le concours de 1900 pour que le Jury détecte le retour d'une production de meilleure qualité⁸⁶⁰. Cette reprise de l'élevage s'appuie sur un rajeunissement des poulinières, mais dans un vivier encore limité, le concours reste très sensible à la répartition des sexes dans les productions :

⁸⁵⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 35. Procès-verbal du concours de La Tour-du-Pin, 8 août 1904.

⁸⁵⁵ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, août 1883, page 306.

⁸⁵⁶ Table des tableaux, chapitre IV, tableau N° 1A Éleveurs primés dans les concours de pouliches et juments poulinières de La Tour-du-Pin, La Verpillière, Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon et Beaurepaire entre 1897 et 1903.

⁸⁵⁷ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, août 1886, page 287.

⁸⁵⁸ Arch. dép. Isère, PER 56/77, *Rapports et délibérations du Conseil Général de l'Isère*, août 1894, pp.298-299.

⁸⁵⁹ Arch. dép. Isère, PER 56/79, *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, août 1895, page 307.

⁸⁶⁰ Table des textes, document N° 24 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1899-1900 : « À Beaurepaire, le jury a constaté avec plaisir une réelle amélioration, les personnes qui ont assisté aux concours d'autrefois, reprennent espoir en voyant la jeune génération qui, livrée à la reproduction, fera reprendre rapidement à cette contrée le rang honorable qu'elle occupait avant 1893 dans la production départementale ».

« Beaurepaire fut longtemps un concours important d'élevage qui, presque anéanti par la sécheresse terrible de 1893, ne s'est pas encore relevé de ce véritable désastre. Les concours eux-mêmes n'y ont pas repris toute leur importance et la situation s'y est momentanément aggravée par ce seul fait qu'en 1899 le nombre des mâles dépasse de beaucoup celui des femelles, ce qui justifie la faiblesse numérique de la réunion de 1902 »⁸⁶¹.

Dans les premières années du XX^e siècle, devant le tour nouveau que prend l'élevage, les éleveurs qui ne peuvent compter sur la présence régulière des commissions d'achat de la Remonte, tentent, comme à La Tour-du-Pin, un retour vers des productions d'un format plus étoffé.

Les autres concours de la ceinture chevaline de Lyon, ceux de La Verpillière, de Saint-Symphorien-d'Ozon et de Meyzieu, longtemps considérés comme secondaires, quoique non dépourvus de potentialités, s'améliorent dans les premières années du XX^e siècle. Le concours de La Verpillière ayant déjà donné lieu à un développement spécifique, l'analyse portera sur les deux autres concours.

Les concours de Saint-Symphorien-d'Ozon et de Meyzieu partagent une caractéristique commune : ils drainent des aires qui s'achèvent aux portes de Lyon. Les productions ne manquent pas d'atouts. Dans les années 1880, les comptes-rendus au Préfet de l'Isère signalent ces zones suburbaines comme susceptibles de produire de bons chevaux. En 1883, à Meyzieu, le Directeur du Dépôt national d'étalons d'Ancey décrit en quelques mots le modèle des chevaux : « Les pouliches présentées qui affectaient la forme de bêtes à deux fins étaient généralement dans de bonnes conditions pour faire des mères utiles : deux surtout, plus distinguées par la taille, le modèle et la qualité, donnaient bien l'idée de ce qu'on peut faire dans ce pays. La conformation est bonne, mais pour la compléter dans la direction des épaules et la forme de l'arrière-main et en faire une production de valeur, il importerait d'introduire dans les stations de cette contrée quelques étalons de pur-sang ». La même année à Saint-Symphorien-d'Ozon, le modèle est assez similaire. Le rapport souligne que « les pouliches y sont généralement fortes, mais communes, et il importerait, là comme ailleurs, de pourvoir les stations d'étalons de sang, pour accentuer les formes et augmenter la qualité ». En 1893, le rapport donne des précisions : le pays « produirait facilement le grand carrossier ayant du volume, de l'os et des allures ». En somme le pays est apte à produire aussi bien le cheval de demi-sang que le cheval de trait léger.

Ces potentialités ne sont pas exploitées. Dix ans plus tard, en 1893, de Chavigné note à propos de Meyzieu : « Il n'y a pas grand-chose à faire à Meyzieu ; on se sert du cheval pour la culture, l'élevage y est livré au hasard quand on en fait ». À Saint-Symphorien-d'Ozon, la situation est différente : le jury constate à plusieurs reprises que le nombre des pouliches est insuffisant. De fait, la proximité de Lyon met les éleveurs des communes du canton de Saint-Symphorien-d'Ozon et du canton de Vienne Nord, en situation de produire directement des chevaux à partir de poulinières de choix importées⁸⁶². Les pouliches ne sont pas conservées. Il est vraisemblable que la proximité de Lyon et le grand nombre de courtiers qui vivent dans sa périphérie immédiate stimulent les ventes. Les poulinières de choix ne sont pas les seules : le canton de Meyzieu tout comme celui de Saint-Symphorien-d'Ozon reçoivent un courant de transactions qui déverse des juments usées par le service urbain mais qui peuvent encore pouliner⁸⁶³. Les transactions observées à Charrabara ressortissent à ce flux commercial particulier. L'OTL qui exploite des lignes tramways et d'omnibus hippomobiles jusqu'au

⁸⁶¹ Table des textes, chapitre IV, document N° 23 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1902-1903.

⁸⁶² Arch. dép. Isère, PER 56/77, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, août 1894, page 294 : « Quelques-uns cependant ont amené des bêtes améliorées et de vente très facile pour le luxe et la grosse cavalerie ».

⁸⁶³ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, schéma N° 2 Le système de production chevalin suburbain dans le ressort du concours hippique de Meyzieu, fin XIX^e – début XX^e siècle.

début du siècle contribue à étoffer ce mouvement comme le souligne de Chavigné dans son rapport de juillet 1900⁸⁶⁴.

Le concours de Saint-Symphorien-d'Ozon s'inscrit dans une dynamique ascendante. Chronologiquement il précède de quelques années le concours de Meyzieu, mais il reste longtemps marqué par l'état déplorable des membres des pouliches présentées. Dès 1900, le concours est noté en progrès, les pouliches sont plus nombreuses. En 1902 même observation. Le rapport observe que « les animaux avaient une belle condition ». L'année suivante de Chavigné constate « que la conformation se régularise, les bêtes sont mieux nourries et mieux soignées ». En 1908 après quelques années de montée en puissance le concours atteint un niveau vraiment satisfaisant.

Au début du siècle, la situation reste stationnaire à Meyzieu. Le canton est mal noté par M. de Chavigné : « Meyzieu ne présente que des éleveurs d'occasion peu intéressants par les animaux qu'ils présentent »⁸⁶⁶. Les observations formulées dans les concours ultérieurs n'évoluent que lentement. Le concours ne recrute d'ailleurs que sur une partie de son ressort : ainsi, le canton de Crémieu où les cavaleries sont de surcroît assez faibles, envoie peu de bêtes à Meyzieu. En 1904, le rapport signale que « le Jury a trouvé mieux qu'il ne s'y attendait, il y a encore bien à faire mais les éleveurs ont fait un effort, ils font preuve de bonne volonté et leurs bêtes sont d'une médiocrité qui tend à devenir honorable »⁸⁶⁷. L'année suivante, l'arrivée de quelques juments de réforme améliore la situation. À partir de 1906, le progrès semble en marche, les comptes-rendus enregistrent chaque année une transformation substantielle. Le rapport de juillet 1909 montre le chemin parcouru :

« À Meyzieu, les pouliches sont en réel progrès, cette partie du département s'est améliorée sensiblement depuis quelques années ; les poulinières ne donnent pas la même satisfaction, mais il faut laisser aux jeunes bêtes le temps de venir remplacer des mères trop souvent insuffisantes »⁸⁶⁸.

C'est vraisemblablement l'accroissement de la demande pour des chevaux ayant du gros et des actions qui explique l'évolution du concours dans les années précédant la Grande Guerre. Partis sur un cheptel transformé depuis longtemps par des juments de trait issues du camionnage urbain qui a dilué le fond dauphinois, les éleveurs de la périphérie lyonnaise ont constitué un lot de poulinières déjà un peu améliorées par les demi-sang de l'administration. Naturellement charpentées, les pouliches les mieux réussies ont été gardées comme poulinières, phénomène nouveau, engendré par la hausse constante du prix des chevaux. En août 1910, de Chavigné remarque que le concours « de Meyzieu devient meilleur d'année en année, les éleveurs sont plus soigneux et semblent s'intéresser davantage aux choses du cheval, un étalon ayant de l'espèce a été utilement employé dans cette station »⁸⁶⁹.

Les évolutions morphologiques contrastées qu'affichent les concours de la section dauphinoise de la ceinture chevaline sont accentuées ou contrariées par une évolution : l'illusion d'un retour au gros. De fait, les concours de Meyzieu et de Saint-Symphorien-d'Ozon ont pratiqué cette voie tardivement et dans le bon sens. Situation similaire à celle de La Verpillière analysée plus haut. Les pouliches ont reçu progressivement du sang, mais en conservant leur gros tandis qu'à La Tour-du-Pin et à Beaurepaire, une partie des éleveurs a

⁸⁶⁴ Table des textes, chapitre IV, document N° 24 Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1899-1900.

⁸⁶⁶ Table des textes, chapitre IV, texte N° 25 Financement départementaux relatifs à l'amélioration de la race chevaline. Rapport de la Commission des finances, session d'août 1902, séance du 20 août 1902.

⁸⁶⁷ Table des textes, chapitre IV, document N° 15 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

⁸⁶⁸ Table des textes, chapitre IV, document N° 26 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1908-1909.

⁸⁶⁹ Arch. dép. Isère, 140 M 38 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909-1910.

fait le chemin à l'envers en tentant de produire des extraits beaucoup plus étoffés à partir d'un stock de poulinières issues de lignées remaniées de longue date.

Le passage au gros se fait presque sans transition : une ou deux années de mauvais fourrages, une trésorerie aux abois et revient la tentation du beau laiton précoce et d'une vente facile à l'entrée de l'automne. En réalité, cette tentation n'est pas un mirage car les filières traditionnelles de production du poulain dauphinois sont restées parfaitement opérationnelles. Aussi, dans un marché qui n'est pas très stimulé par la demande de la Remonte, et qui rencontre moins d'opportunités d'écouler dans le commerce des chevaux de demi-sang même réussis, la production du solide laiton dauphinois comporte moins de risques, et rapporte sans doute davantage en période de prix élevés. Cette nouvelle réalité s'observe dans les zones les plus anciennement engagées dans l'amélioration des poulinières. En effet, leur production n'est pas réversible : les juments de demi-sang surtout lorsqu'elles sont déjà affinées, ne peuvent pas être présentées à l'étalon de trait. Dès 1907, de Chavigné souligne le danger du revirement qu'il constate au concours de Beaurepaire :

« Le concours des poulinières a été médiocre, il a beaucoup perdu depuis quelques années ; c'est le résultat de l'orientation : sous prétexte de faire du "gros" les éleveurs ont fait saillir leurs juments de 1/2 sang par des étalons de trait, le résultat a été piteux, il en est résulté des animaux décousus, sans espèce, sans aptitudes spéciales, qui n'ont pas le volume qu'on espérait et qui ont perdu leur qualité d'autrefois »⁸⁷⁰.

En 1910, le tableau brossé par le directeur du Dépôt national d'étalon n'est pas plus encourageant : « Le modèle s'est altéré - écrit-il. C'est le résultat de l'orientation que l'on a donnée, malgré tous nos efforts, à l'élevage local ». Et d'ajouter : « On prend trop facilement le désir pour la réalité, on veut à toute force produire le gros cheval et on se figure que le grossissement d'une race dépend du mâle, quand en réalité c'est la mère et la nourriture qui donnent l'importance générale. Avec les fortes juments, le poulain peut se développer pendant la gestation, la nourriture complète l'œuvre ; avec les petites poulinières, il n'en est pas de même. Souvent elles avortent ou périssent lors de la mise bas, une fois le coffre de la mère rempli, il n'y a plus de développement possible pour le produit, de là les accidents que je viens de signaler et les insuccès qui ont été malheureusement trop fréquents cette année-ci »⁸⁷¹.

En cherchant trop le volume on n'obtient souvent que du décousu. De Chavigné le constate la même année à La Tour-du-Pin où le concours perd lui aussi de sa cohérence :

« Le concours de La Tour-du-Pin ne s'améliore pas comme pouliches ; on n'a pas pu faire le cheval de trait et les croisements de bêtes de sang avec des étalons percherons ou ardennais ont donné des résultats déplorables, on n'a pas obtenu de juments de trait et l'on a laissé perdre celles qui avaient de l'espèce ; tout le progrès réalisé en 20 ans a disparu, tout est à refaire dans cette contrée qui fournissait il y a quelques années bien des sujets honorables aux marchands de Lyon et de Grenoble. Il reste cependant quelques bonnes poulinières, mais on ne retrouve plus l'ensemble d'autrefois avec les filles de « Jussieu », « Khan » et autres reproducteurs de mérite qui avaient transformé ce pays. Les poulinières sont généralement jeunes et je suis persuadé que les éleveurs désabusés chercheront avant qu'il soit longtemps à produire des postiers qui seront l'avenir de l'industrie chevaline dans tout le département »⁸⁷².

Les concours de pouliches sont essentiels pour comprendre les potentialités et les faiblesses qui caractérisent les juments poulinières.

⁸⁷⁰ Arch. dép. Isère, 140 M 37, Rapport M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1907-1908.

⁸⁷¹ Arch. dép. Isère, 140 M 38, Rapport M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909-1910.

⁸⁷² Arch. dép. Isère, 140 M 38, Rapport M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909-1910.

II – Les concours de juments poulinières

Contrairement aux pouliches inscrites au concours hippique qui ne peuvent être réglementairement que des animaux de demi-sang, les poulinières présentées aux concours proviennent d'horizons plus vastes. Les circulaires du ministère de l'agriculture fixent les conditions d'admission aux concours hippiques :

« 1° Être âgées de 4 ans à 15 ans inclusivement. Celles âgées de plus de 15 ans pourront prendre part aux concours, mais ne pourront obtenir aucune prime en espèces. Elles ne pourront recevoir que des rappels de prime, leur permettant d'être admises à la saillie des étalons de tête de l'Administration des Haras ;

2° Être suitées de leur produit de l'année, issu d'un étalon, soit appartenant à l'État, soit approuvé et, en outre, avoir été saillies dans cette même année par un étalon de l'une de ces catégories ;

3° Être exemptes de tares, de vices rédhibitoires, être propres à l'amélioration de la race chevaline ;

4° N'avoir pas quitté depuis trois mois au moins la circonscription du concours et appartenir à un propriétaire français ou à un propriétaire domicilié en France ;

5° Être de demi-sang ou de trait léger. Toutefois, sont également aptes à concourir les juments de pur-sang suitées d'un produit de demi-sang provenant d'un étalon appartenant à l'une des trois catégories désignées plus haut, et saillies dans les mêmes conditions »⁸⁷³.

Ces réunions ont lieu au mois d'août, elles ont été dissociées des concours de pouliches qui se déroulent au printemps.

Les poulinières représentent une part très majoritaire des cavaleries des cantons de la ceinture chevaline de Lyon : seules les pouliches et les juments sont destinées à rester dans les exploitations où elles fournissent le travail tout en assurant la reproduction de l'espèce. À l'exception de quelques poulains entiers, employés à la monte avant d'être castrés et destinés au camionnage urbain, les poulains sont vendus au sevrage, ils constituent le gros des animaux exportés.

Les cantons de la ceinture chevaline de Lyon n'offrent pas une unité de sources saisissant dans son ensemble le vivier potentiel des poulinières susceptibles de recevoir l'étalon de demi-sang. Aucune approche directe, simultanée et chronologique n'est possible de manière globale. En effet, si l'on excepte les données de la statistique agricole annuelle qui ont été utilisées pour cerner la réalité numérique de la ceinture chevaline de Lyon, les sources sans solution de continuité n'existent pas. Il subsiste néanmoins des documents administratifs de nature diverse, qui, par des voies différentes, permettent de cerner le nombre des poulinières, forces génésiques des cantons de la ceinture chevaline.

1 – Les concours de l'Ain

Dans l'Ain, l'enquête de 1897 relative aux juments susceptibles d'être livrées à la reproduction est très précieuse puisqu'elle révèle les effectifs à un moment où le cheptel est arrivé à son apogée. C'est une source directe, d'un emploi immédiat, mais qu'il est malaisé d'utiliser dans une perspective chronologique. Dans l'Ain, l'enquête de 1897 donne les informations suivantes :

Cantons	Juments de 1/2 sang	Juments de trait léger	Total
Bourg	175	143	318

⁸⁷³ Ministère de l'Agriculture, arrêté du 18 janvier 1898 concernant les concours de pouliches et de poulinières.

Pont d'Ain	65	119	184
Trévoux	25	109	134
Chalamont	189	70	259
Châtillon-sur-Chalaronne	32	320	352
Meximieux	20	100	120
Montluel	17	27	44
Thoissey	-	78	78
Saint-Trivier-sur-Moignans	130	140	270
Villars	276	21	297
Total	929	1127	2056

Sources : Arch. dép. Ain, 7 M 136, 43 M 14, État statistique des juments affectées ou susceptibles d'être affectées à la reproduction. Arrondissements de Bourg et de Trévoux.

Les chiffres de 1897 correspondent au vivier maximal des juments susceptibles d'être présentées aux concours hippiques de l'Ain. Le nombre des juments présentées aux étalons est forcément inférieur aux effectifs parce que les propriétaires ne font pas tous pouliner leurs juments chaque année. Compte tenu des effectifs existants, un maximum de 1000 naissances annuelles potentielles est envisageable, auquel il faut retrancher d'une part les avortements, et d'autre part les poulains et pouliches qui décèdent après leur naissance. Ces mortalités sont susceptibles de varier dans des proportions considérables. Il est possible de retenir le chiffre moyen de 800 existences. Les juments poulinières ne pouvant être inscrites qu'accompagnée de leur produit de l'année, c'est ce même chiffre qui doit servir de limite supérieure absolue. Les poulinières présentées aux concours de Bourg, Chalamont et Châtillon-sur-Chalaronne oscillent, sauf année particulière, autour d'une centaine de têtes : 104 poulinières en 1893, 94 en 1909. On peut estimer que les concours de poulinières mobilisent environ le 1/8^e des effectifs. Cette proportion reflète les contraintes matérielles de ce type de concours : l'éloignement est un obstacle parmi d'autres puisqu'il faut transporter la poulinière et son produit.

Cette proportion reflète aussi, dans les années régulières, le niveau élevé du concours que se plaisent à reconnaître les membres du jury. Le programme des trois concours permet de partager une cinquantaine de primes. La hiérarchie des concours et leur évolution est celle qui a été signalée pour les concours de poulinières. Le concours de Châtillon-sur-Chalaronne est le mieux classé entre 1880 et les années qui précèdent la Première Guerre mondiale : « Concours de poulinières excellent, - note le compte-rendu de 1880 - très apprécié par le jury, progrès soutenu. L'élevage se pratique dans le rayon de Châtillon sur une échelle considérable, et chaque année y apporte les meilleurs résultats »⁸⁷⁴. En 1909, à trente ans d'intervalle, le Directeur du Dépôt national d'étalons d'Annecy souligne l'excellence maintenue du concours de Châtillon : « Quant aux poulinières, ce fut un des meilleurs auxquels il m'a été donné d'assister depuis que le département de l'Ain a été rattaché à la circonscription d'Annecy. D'abord les premières primes ont été remportées par de fort belles juments, puis l'ensemble était parfaitement honorable et il n'y avait pas de rebut. C'est un très beau résultat »⁸⁷⁵.

⁸⁷⁴ Louis O'BRIEN, *Les chevaux du département de l'Ain*, Francisque Martin-Bottier éditeur, Bourg-en-Bresse, 1888, tome II, 663 pages, page 359.

⁸⁷⁵ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1909, p. 539.

L'évolution au cours de la même période enregistre comme pour les concours de pouliches la montée en puissance du concours de Chalamont. Dès 1898, Le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy note les orientations de l'élevage dans la région de Chalamont :

« On peut dès à présent constater la tendance des éleveurs à éliminer les trop grandes juments, le modèle devient plus régulier, plus homogène, surtout à Chalamont ; les bêtes ne sont pas aussi élevées qu'autrefois, elles sont plus tassées, la poitrine descend et le corps se muscle ; malheureusement les membres manquent souvent de force et pèchent dans leur direction, mais ils sont plus nets et on n'y rencontre presque plus toutes ces tares qui nuisaient tant à la mise en service et à la vente des animaux »⁸⁷⁶.

Au fil des années, cette politique est poursuivie. Dans les années de l'avant-guerre, la production hippique de l'Ain atteint une qualité remarquable. En 1909, de Chavigné ne mesure pas ses éloges dans le rapport annuel qu'il adresse au Préfet de l'Ain : « Il y a là un lot de magnifiques poulinières qui seront classées honorablement dans tous les concours où elles figureront. Beaucoup de juments sont suivies de produits de très bon ordre, quelques-uns d'entre eux ont été vendus fort cher, tout atteste le progrès dans cette région qui est en pleine prospérité hippique »⁸⁷⁷.

L'année suivante, de Chavigné, dans son rapport de 1910, le dernier d'une longue série puisqu'il est sur le point d'être promu inspecteur général des Haras, dégage les perspectives d'un élevage qui lui semble arrivé à un point naturel d'équilibre. Il fait deux constats :

« Ce que je vous disais dans mes précédents rapports – écrit-il au Préfet - se réalise, la production du cheval dans l'Ain se limite, mais elle restera prospère à cause de sa qualité qui la rendra de plus en plus lucrative ; ce ne sera pas l'industrie de tous mais une branche de l'exploitation agricole qui ne sera à la portée que des cultivateurs soigneux et instruits qui s'en feront en quelque sorte une spécialité »⁸⁷⁸.

Il ajoute :

« En résumé, la situation de l'industrie chevaline dans l'Ain est exactement celle que je faisais prévoir : moins de nombre et plus de qualité, c'est là son avenir ; c'est en se maintenant dans ces sages limites qu'on assurera sa prospérité, son rôle est actuellement bien défini ; éviter la surproduction et faire bien, on arrivera, dans ces conditions, à donner à l'élevage départemental une stabilité qui sera pour lui un gage durable de vitalité »⁸⁷⁹.

2 – Les concours de l'Isère

Les sources documentaires relatives aux concours hippiques de l'Isère sont nettement plus variées que celles de l'Ain, et si elles ne sont pas comparables au dénombrement réalisé en 1897 dans l'Ain sur les juments affectées ou susceptibles d'être affectées à la reproduction, elles forment des séries chronologiquement plus substantielles. Quatre types de documents en constituent la charpente : les procès-verbaux des concours de poulinières, disponibles entre 1897 et 1913, les comptes-rendus annuels destinés au Préfet de l'Isère, la liste nominative des propriétaires de juments inscrites aux concours, et l'activité administrative conservée dans les Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère. D'autres documents administratifs sont disponibles comme les affiches éditées pour les concours, la liste des étalons de l'administration ainsi que celle des étalons simplement autorisés à faire la monte dans le département de l'Isère.

⁸⁷⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1898/08, page 280.

⁸⁷⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1909, pp. 539-540.

⁸⁷⁸ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1910, pp.536-537.

⁸⁷⁹ Ibidem, pp.540-541.

Les données relatives aux concours de l'Isère montrent leur nette infériorité par rapport aux concours de l'Ain. En 1897, les cinq concours dauphinois de la ceinture chevaline de Lyon, quatre relevant de l'arrondissement de Vienne et un de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, ont distribué 55 primes aux 92 poulinières inscrites. Les chiffres sont assez comparables à ceux de l'Ain, mais les cavaleries concernées sont loin d'être les mêmes : les effectifs de l'Ain concernent environ 2000 juments alors que ceux de l'Isère s'élèvent à près de 11 000 existences. La simple présentation des chiffres souligne d'emblée la différence qui marque les deux sections de la ceinture chevaline de Lyon. Alors que les poulinières de l'Ain sont déjà à la fin du XIX^e la matrice des demi-sang dombistes, produits d'une aire géographique bien délimitée, les juments iséroises continuent à décliner des différences marquées selon les biotopes et l'intensité des flux qui alimentent et transforment en permanence les effectifs de la jumenterie dauphinoise.

A- L'importance apparemment marginale des concours de l'Isère

L'analyse des cinq concours de poulinières de la section dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon ne peut pas se résumer aux 55 primes distribuées sur les fonds de l'État et du département et à la célébration de la centaine de juments qui y participent. De fait, la puissance génésique de la ceinture chevaline, productrice abondante de poulains et pouliches, débouche sur une double problématique : en premier lieu, les concours et, en amont, les stations de monte de l'administration des haras permettent de déterminer la politique hippique suivie dans le département et les résultats attendus. Ces concours forment le sommet d'une hiérarchie productive qui justifie l'emploi des fonds du département et de ceux de l'État ; en second lieu, ils soulèvent la question de la production abondante de chevaux génériques et rustiques qui coexiste avec le cheptel destiné aux concours, mais qui n'apparaît qu'en creux. Il s'agit ici, en combinant les données documentaires, de faire surgir la partie cachée de cette réalité, au poids considérable, avant d'analyser le monde décrié des étalons rouleurs qui lui donne naissance.

Les concours hippiques ont pour vocation de valoriser et de soutenir les éleveurs qui acceptent de s'investir dans la production du demi-sang. Ces concours sont la manifestation la plus visible de l'engagement de l'État et du département. Ils supposent en amont un vivier de poulinières de trait léger ou de juments de demi-sang, saillies par des étalons de l'Administration et suitées de produits issus des mêmes reproducteurs. Dans la section dauphinoise de la ceinture chevaline, ce vivier est constitué par un réseau de 13 stations de monte qui quadrillent les circonscriptions des 5 concours. Il est possible grâce aux sources documentaires disponibles de mettre en parallèle les effectifs de juments poulinières dans chaque circonscription de concours et le nombre de saillies qui y sont comptabilisées :

Concours / cantons de la circonscription / Stations de monte.	Nombre de juments de plus de 3 ans dans la circonscription du concours.	Nombre de juments saillies dans les stations de monte de la circonscription du concours :
	1899	1897
Concours de Meyzieu. Cantons : Meyzieu, Crémieu Stations : Meyzieu, Crémieu	1511	401 26,53

Concours de La Verpillière Cantons : Heyrieux, Saint-Jean-de-Bournay, La Verpillière Stations : Saint-Quentin-Fallavier, Saint-Jean-de-Bournay	1609	309 19,20
Concours de Saint-Symphorien. Cantons : Saint-Symphorien, Vienne Nord, Vienne Sud. Stations : Saint-Symphorien, Septème	1689	252 14,92
Concours de Beaurepaire : Cantons : Beaurepaire, Roussillon, La Côte-Saint-André. Stations : Roussillon, Beaurepaire	1503	331 22,02
Concours de La Tour-du-Pin. Cantons : La Tour-du-Pin, Morestel, Bourgoin, Virieu, Le Grand-Lemps. Stations : La Tour-du-Pin, Bourgoin, Morestel, Biol, Virieu	4497	831 18,47
Total	10809	2124

Sources : Arch. dép. Isère, 140 M 32, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1896-1897 ; 150 M 6, *Statistique hippique de l'Isère* 1899, Anney, Imprimerie librairie Burnod, 6-8-10, rue Royale.

Les effectifs du cheptel équin, édités en 1899 par l'administration des Haras, sont repris de la statistique agricole annuelle de l'année précédente ; aussi, malgré les apparences, la statistique des saillies, disponible pour 1897, est pratiquement contemporaine de la précédente. Il n'y a donc pas d'inconvénient majeur à les considérer comme telles. Le tableau autorise quelques observations :

En premier lieu, le pourcentage des poulinières présentées en 1897 aux stations de monte varie entre le 7^e et le quart des effectifs. Le recours aux étalons de l'administration est une pratique toujours minoritaire quoiqu'en progrès régulier d'une année sur l'autre. Les statistiques sont un peu biaisées parce que le nombre des juments de gros trait, exclues du concours, n'est pas connu, mais il est marginal, l'Isère n'étant pas une terre de gros trait.

En deuxième lieu, si les données disponibles pour les cantons bas-dauphinois de la ceinture chevaline de Lyon ne permettent pas comme dans l'Ain de déterminer la nature des juments, elles autorisent en revanche un certain nombre d'observations sur les concours et sur la production du cheval de demi-sang. Le tableau permet de souligner une réalité importante : 57% des effectifs sont concentrés dans les deux circonscriptions de concours où la proportion des juments saillies par les étalons des Haras est la plus faible (concours de Saint-Symphorien-d'Ozon et de La Tour-du-Pin). En ajoutant la circonscription de La Verpillière aux deux précédentes, les circonscriptions où les juments saillies n'atteignent pas le 1/5^e des effectifs dépasse alors 72%. Ces chiffres interrogent sur la capacité génésique laissée à disposition de la monte simplement autorisée : en moyenne, 80% des juments sont disponibles pour les « rouleurs », dont l'étude est abordée plus loin. Ces 80% sont le seul ordre de

grandeur auquel les chiffres permettent d'arriver, ils sont considérables eu égard au financement public destiné à l'économie chevaline.

Enfin, en troisième lieu, les données chiffrées du tableau conservent partiellement en mémoire les tensions relatives à la création des concours et le scandale qu'a suscité par le passé le financement de l'aide à l'économie chevaline. Sur ce point particulier, deux observations complémentaires sont nécessaires.

Ainsi, première observation, l'extrême faiblesse de l'implantation des Haras dans la circonscription du concours de Saint-Symphorien-d'Ozon n'est pas étrangère au fait qu'il s'agisse de l'épicentre de la contestation de 1892, menée par le Comice agricole de Vienne, et que le conseil d'arrondissement ait de longue date demandé d'autres reproducteurs que les anglo-normands de l'administration : dans cette contrée, réfractaire aux étalons de demi-sang, plus de 85% des poulinières échappent aux étalons de l'administration, c'est une proportion considérable. Si la faiblesse relative de la station de monte du canton de Saint-Symphorien-d'Ozon, située aux portes de Lyon, peut partiellement s'expliquer par les opportunités que procurent les chevaux entiers qui existent dans la métropole régionale, la médiocrité de la station de Septème reflète la défiance des éleveurs. Située au cœur d'un ensemble de cantons très chevalins : les deux cantons de Vienne, ceux de Saint-Jean-de-Bourney et d'Heyrieux, la station n'a commencé à prospérer que lorsque l'Administration des Haras a commencé à lui fournir des étalons plus volumineux dont un étalon de trait.

Une seconde observation de même nature concerne la circonscription du concours de La Tour-du-Pin. La situation des stations de monte n'y est pas plus satisfaisante : plus de 81% des poulinières échappent aux étalons des Haras. L'étendue de la circonscription et le nombre des stations permet de cerner les spécificités de chacune des parties de l'ensemble en 1897 :

	Nombre de poulinières	Nombre de poulinières saillies	% des poulinières saillies	Nombre d'étalons	Nombre de saillies par étalon
Morestel	969	162	16,71	3	54
La Tour-du-Pin	985	170	17,25	4	42,5
Bourgoin	1229	213	17,33	3	71
Biol	661	198	29,95	3	66
Virieu	653	85	13,01	2	42,5
Totaux /Moyenne	4497	828	18,41	15	55,2

4 des 5 stations de monte de la circonscription du concours de La Tour-du-Pin laissent échapper nettement plus de 80% des juments aux étalons de l'administration. Seule la station de Biol dans le canton du Grand-Lemps offre une activité insolite : 30% des juments sont saillies par les étalons de l'administration. La station mérite d'être analysée de plus près.

De fait, elle dessert une partie des Terres froides, délimitées par une boucle de la Bourbre, affluent du Rhône. Ce « pays des collines » est l'une des matrices les plus actives de la ceinture chevaline de Lyon : cette zone de bocage où alternent champs, prairies et forêts, qui forme grossièrement un rectangle de 20 kilomètres de long par 10 de large, orienté selon un axe nord-ouest / sud-est, le long d'une diagonale reliant Nivolas-Vermelle (canton de Bourgoin) à Oyeux (canton de Virieu), produit un nombre considérable de laitons génériques

dont l'écoulement est assuré par la foire de La Milin (Burcin)⁸⁸⁰. Ainsi dans un rayon de 10 kilomètres autour des stations de Biol et de Virieu, les communes des cantons du Grand-Lemps et de Virieu auxquelles il faut ajouter des communes les plus méridionales des cantons de Saint-Jean-de-Bournay, de La Verpillière, de Bourgoin et de La Tour-du-Pin, forment une nébuleuse d'une quarantaine de communes qui regroupent plus de la moitié des juments poulinières de la circonscription du concours hippique de La Tour-du-Pin⁸⁸¹. Cette configuration change la donne de fond en comble : on constate que les 283 juments saillies par les cinq étalons que comptent les deux stations ne représentent que 12,17 % des poulinières du périmètre, soit une réalité très médiocre, puisque c'est le plus mauvais résultat de la circonscription. 87,8% des poulinières échappent aux étalons nationaux. En somme, rapporté au total, il resterait ainsi, en 1897, plus de 2000 juments poulinières susceptibles d'être livrées à la reproduction.

La liste des étalons particuliers autorisés à pratiquer la monte dans le périmètre des 43 communes de l'ensemble présenté montre clairement qu'il ne s'agit pas d'une éventualité, mais d'une réalité : cette liste est de toute première importance puisqu'elle comptabilise 26 étalons rouleurs déclarés : 22 relèvent de l'arrondissement de La Tour-du-Pin et 4 de celui de Vienne. La concurrence entre l'étalonnage privé et les Haras est inscrite dans cette réalité territoriale et dans la durée. En période de crise économique, elle s'exacerbe. En 1884 déjà, commentant un repli sévère des saillies par rapport à l'année précédente, Vechambre, le directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy, explique les mauvais chiffres de l'arrondissement de la Tour-du-Pin, en insistant sur le trop grand rapprochement des stations : « ainsi Biol, Virieu, La Tour-du-Pin, Morestel et Chirens étant à une très petite distance l'une de l'autre, elles se nuisent mutuellement »⁸⁸². De fait, l'argument n'est pas recevable : si l'administration a laissé en place le réseau de ses stations, c'est qu'elle ne voulait pas laisser le terrain aux rouleurs. D'ailleurs, concluant son rapport de l'année 1884, le Directeur signale au Préfet que l'Isère est en progrès « *malgré la concurrence du cheval de pays et des baudets* ». L'observation vaut la peine d'être soulignée, c'est l'une des très rare où les Haras reconnaissent ouvertement et sans réserve la concurrence des « rouleurs », ces étalons privés que l'administration voue aux gémonies.

Les étalons rouleurs sont ainsi 5 fois plus nombreux que les étalons des Haras. Statistiquement chaque rouleur peut ainsi assurer la monte de près de 77 juments alors que ceux de l'administration n'en totalisent que 56,6 par tête. Dans les faits, le total des saillies par étalon rouleur devrait être inférieur, car un certain nombre d'étalons non déclarés ou de baudets assurent une part de l'activité génésique qu'il n'est pas possible de quantifier.

⁸⁸⁰ Carte N°9, chapitre IV Les Terres froides de la Bourbre au début du XX^e siècle, un pays producteur de chevaux.

⁸⁸¹ Les 43 communes et le nombre des poulinières sont les suivants : toutes les communes des cantons du Grand-Lemps (661) et de Virieu (653) ; Sud du canton de Bourgoin : Nivolas-Vermelle (38), Sérézin-de-la-Tour (89), Les Éparres (53), Châteaivilain (80), Badinières (53) ; Sud du canton de La Tour-du-Pin : Saint-Victor-de-Cessieu (96), Torchefelon (91), Sainte-Blandine (82), Saint-Didier-de-la-Tour (69), Montagnieu (80) ; Est du canton de Saint-Jean-de-Bournay : Éclose (74), Tramolé (42), Culin (63), Saint-Agnin-sur-Bion (45) ; Sud du canton de la Verpillière : Meyrié (12), Maubec (44). Total des poulinières : 2325.

⁸⁸² Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1884/08, pp. 251 :

Stations de monte de l'arrondissement de La Tour-du-Pin	Nombre de poulinières saillies en 1883	Nombre de poulinières saillies en 1884	% du repli
Morestel	119	83	30,2
La Tour-du-Pin	210	172	18
Bourgoin	131	94	28,2
Biol	99	70	29,2
Virieu	83	52	37,3
Moyenne	642	471	26,6

L'espace productif délimité par les étalons autorisés et par ceux de l'administration recoupe en partie une réalité bien plus ancienne. La liste des dépositaires des étalons départementaux montre que dans les années 1840⁸⁸³, 1860 et 1870 les mêmes communes et vraisemblablement le même noyau de production étaient déjà en place. Il suffit de juxtaposer les listes pour saisir tout de suite la relative permanence des zones de production⁸⁸⁴. Le fait est intéressant dans la mesure où les étalons qui étaient pris en charge par des particuliers exerçaient leur activité là où il y avait une demande. Ainsi tout porte à croire que la géographie productive est déjà en place dans la première moitié du XIX^e siècle et que l'administration des haras a établi son réseau de stations de monte en se calant sur une puissante réalité qui lui a dicté ses choix. Cette volonté que les Haras mettent à contrôler la région, cette zone productive ne se dément pas. Dans son rapport de 1909 au préfet de l'Isère, de Chavigné souligne que la station de Virieu a été réorganisée pour la troisième fois et commence à donner des résultats. Ces résultats s'expliquent parce que l'administration répond enfin aux besoins des producteurs de la région :

« La station de Virieu réorganisée depuis deux ans continue à donner de bons résultats, les éleveurs sont satisfaits, jamais on n'y avait atteint un nombre de juments aussi élevé ; j'y avais envoyé un cheval de 1/2 sang très musclé, il a partagé le succès avec son camarade d'écurie, un ardennais qui n'est pas sans mérite »⁸⁸⁵.

B - La spécificité des concours de poulinières de la section dauphinoise de la ceinture chevaline

Si les concours de poulinière de l'Isère sont plus importants pour ce qu'ils ne montrent pas, c'est-à-dire la force génésique qui émane des profondeurs de l'espace rural, ils n'en demeurent pas moins intéressants pour fixer la norme de l'excellence et pour appréhender l'inflexion des perceptions que la réalité du terrain impose à l'administration des Haras. Chaque concours illustre en fonction de ses spécificités les évolutions qui traversent au début du siècle la production du cheval. Si l'on excepte le concours de La Verpillière qui a déjà été largement mis à contribution, deux concours, ceux de Meyzieu et de la Tour-du-Pin, peuvent illustrer les questions qui prennent de l'importance au début du XX^e siècle.

Le concours hippique de Meyzieu dont le ressort couvre les deux cantons de Meyzieu et de Cremieu, soit une quarantaine de communes, offre un certain nombre de particularités qui sont riches d'enseignements⁸⁸⁶. Il s'agit d'une manifestation qui combine pendant longtemps des caractéristiques en apparence contradictoires : le recours massif aux étalons de l'administration et en parallèle un désintérêt pour le concours hippique précisément institué pour assurer la promotion de l'élevage du cheval de demi-sang.

Si la discrétion des producteurs de chevaux rustiques de l'arrondissement de La Tour-du-Pin à l'égard du concours hippique s'explique par la force des choses, celle des producteurs du canton de Meyzieu est paradoxale : recourant massivement aux étalons de l'administration, le concours leur était grand ouvert. En effet, malgré l'importance des effectifs concentrés dans ces cantons tous proches de Lyon, où l'intensité des échanges et le recours exclusif aux chevaux pour les façons culturelles montrent le rôle fondamental à la cavalerie, le concours est peu couru. Les poulinières inscrites sont médiocres. En quantité comme en qualité, le

⁸⁸³ Arch. dép. Isère 150 M 4, Recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Isère, 1841, N°13, page 120 liste des étalons départementaux.

⁸⁸⁴ Voir table des cartes, chapitre IV, carte N° 2 Étalons approuvés dans le département de l'Isère de 1841 à 1874.

⁸⁸⁵ Voir Table des textes, chapitre IV, document N°26 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1908-1909.

⁸⁸⁶ Voir table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N° 8 Le concours hippique de Meyzieu vers 1897-1910.

concours laisse à désirer, situation que le jury ne se prive pas de signaler chaque année. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle ces deux aspects priment. En août 1892, de Chavigné note que « les éleveurs suivent peu les concours ». Il préconise « l'instruction hippique » pour changer cette situation. L'année suivante, il note que « le concours de poulinières n'a pas eu grande signification »⁸⁸⁷. Les animaux présentés « sont fatigués dans leurs membres et pourraient être mieux soignés ». Les éleveurs ne conservent pas les pouliches les plus prometteuses : elles sont tout de suite vendues. La production est le fait de vieilles juments.

En second lieu le désintérêt pour le concours contraste avec la puissante activité de la station de monte de Meyzieu qui sert de vivier naturel au concours et qui est devenue au fil des années la plus importante de la ceinture chevaline de Lyon :

Année	Nombre de saillies	Rang départemental	% départemental
1889	144	2	10,29
1890	189	2	9,68
1891	192	2	9,57
1892	164	3	9,20
1893	140	3	9,29
1894	204	1	10,27
1895	245	1	10,30
1896	299	1	11,81
1897	316	1	11,50

Il existe ainsi une dissociation marquée entre la production et l'élevage. En 1897 la station de Meyzieu est de loin la première du département : les 5 étalons de la station effectuent 316 saillies soit 11,5% des saillies du département et près de 14% des saillies comptabilisées dans les 13 stations du Bas-Dauphiné. Les comptes-rendus annuels du Directeur du Dépôt d'Annecy ne dégagent pas l'importance de la production chevaline dans ce secteur. Leur mutisme traduit la gêne qu'éprouve de Chavigné à évoquer une situation où toute la politique de promotion semble inopérante. En l'espèce, la gêne provient de l'écart extravagant entre les subventions et la production : les premières ne semblant avoir aucune influence sur la seconde. Les données chiffrées sont sans équivoque : sur les 167 éleveurs primés entre 1897 et 1910, seul 14 sont originaires du canton de Crémieu, dont la partie la plus orientale est très excentrée puisque Vertrieu est à plus de 30 Km de Meyzieu. En clair, plus de 91% des participants primés sont domiciliés dans le canton de Meyzieu. La capacité d'attraction du concours n'excède pas le canton et l'essentiel des éleveurs se situe dans un rayon de quelques km. Les éleveurs s'y rendent à condition de ne pas perdre d'énergie en cours de route. Aussi, le procès-verbal du concours d'août 1900, rédigé par le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy laisse songeur : « Les éleveurs voudraient être tous primés, ils considèrent un échec comme un déshonneur et préfèrent aller chercher des primes assurées de 10 francs dans les petits comices, plutôt que d'affronter la sélection des concours départementaux dont les primes ne sont pas inférieures à 100 francs »⁸⁸⁸. Il existe une explication plus simple : les primes, peu nombreuses, n'incitent pas au déplacement sauf lorsque la jument suitée impose une récompense que le niveau moyen du concours permet de prévoir⁸⁸⁹.

⁸⁸⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1893, page 300.

⁸⁸⁸ Arch. dép. Isère, 140 M 33, Procès-verbal de distribution des primes, concours de poulinières de Meyzieu, 30 août 1900.

⁸⁸⁹ Dans son rapport annuel au Préfet de l'Isère, en date du 9 juillet 1901, de Chavigné note à propos des effectifs squelettiques présentés en 1898 et 1899 l'observation suivante : « Lors du concours de poulinières en 1899, le jury n'avait pu distribuer les primes de conservation faute de juments suitées de 4 et 5 ans ; l'année suivante on répandit le bruit qu'on ne voulait plus primer les bêtes de Meyzieu et une demi-douzaine de propriétaires

La relation bien particulière qu'entretiennent les éleveurs des deux cantons, à la fois forts utilisateurs des étalons des Haras et peu intéressés par les primes du concours, relève de conditions connues et d'une particularité : la présence toute proche du cheptel urbain. Des premières, peu de choses à dire : les éleveurs ont intérêt à vendre les poulains au sevrage. Les conserver sur l'exploitation expose généralement à des déceptions. Ce constat qui s'impose comme une réalité structurelle repérée de longue date est régulièrement pointé dans les rapports. Abordant le concours de poulinières d'août 1899, de Chavigné écrit : « les éleveurs vendent tous leurs produits, ce sont surtout les vieilles bêtes qui sont livrées à la reproduction, aussi n'y a-t-il guère de progrès. Quand les concours de pouliches sont bons, il est rare que ceux de poulinières ne s'améliorent pas rapidement, car la pouliche qui a été élevée dans la ferme jusqu'à 3 ans y reste souvent et rend de réels services. C'est ainsi que se créent les centres d'élevage »⁸⁹⁰. Toutefois, la véritable explication est ailleurs : si la périphérie n'a pas besoin de conserver des pouliches c'est parce que la ville offre en abondance des juments potentiellement poulinières.

La présence de l'agglomération lyonnaise joue en effet un rôle déterminant dans l'orientation de l'économie chevaline. **En premier lieu**, les juments de trait léger, issues du camionnage urbain et fatiguées dans leurs membres, sont achetées par des courtiers qui fréquentent la foire de Charrabara ou qui sont en relation avec des entreprises lyonnaises exploitant des juments. L'avantage est double : ces juments sont vendues à la fois pour les travaux agricoles et pour leur capacité supposée à pouliner. Issues des races de trait léger que l'on rencontre en ville, les juments postières bretonnes, belges, ardennaises ou percheronnes, sont de surcroît bien bâties pour recevoir avec profit les étalons de demi-sang râblés et près de terre que propose l'administration des Haras. Dans ce système de production, les lumières de l'administration des Haras ne sont d'aucune utilité. Ce primat de la production immédiate au détriment d'un élevage rationnel base des productions futures n'est pas du goût du Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy. Son rapport de 1895 est très significatif :

« Il n'y a pas grand-chose à faire à Meyzieu ; on se sert du cheval pour la culture, l'élevage y est livré au hasard quand on en fait ; tout ce qu'on cherche à avoir, c'est le gros poulain d'une vente facile au sevrage »⁸⁹¹.

Il est bien difficile de suivre de Chavigné dans son analyse. Les cultivateurs du canton de Meyzieu, affranchis de la nécessité d'annexer un élevage à leur production, grâce aux flux engendrés par l'incessante remonte lyonnaise, exploitent remarquablement le facteur de localisation qui les avantage : pourquoi auraient-ils dû s'astreindre à conserver les pouliches les plus aptes à la reproduction, puisqu'il suffisait d'acheter des juments issues du camionnage urbain encore potentiellement capables de produire quelques poulains, en dépit de l'âge moyen élevé du cheptel réformé ? À cet égard, l'âge est peut-être un critère qui permet d'expliquer le relatif désintérêt pour le concours : avant même l'arrêté du 18 janvier 1898, par lequel les juments âgées de plus de 15 ans ne sont plus primables, l'âge moyen des juments réformées semble relativement élevé si l'on se réfère à la cavalerie du III^e arrondissement de Lyon à la même époque.

De fait, la proche périphérie dauphinoise de l'agglomération lyonnaise produit des chevaux dans un système exogène – en partie au moins - où la production locale doit peu à la région puisque ni les poulinières dans leur majorité ni les étalons n'en sont issus⁸⁹³. Les agriculteurs

s'abstint pour cette raison d'y amener leurs poulinières d'où il en est résulté une présentation peu nombreuse et médiocre ».

⁸⁹⁰ Arch. dép. Isère, 140 M 33, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1899-1900.

⁸⁹¹ Arch. dép. Isère, PER 56/79, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, Rapport annuel du Directeur du Dépôt d'étalons nationaux d'Annecy au Préfet de l'Isère, session d'août 1895, page 309.

⁸⁹³ Voir schéma N° 2 Le système de production chevalin périurbain dans le ressort du concours hippique de Meyzieu, fin XIX^e - début XX^e siècle.

de la périphérie lyonnaise exercent leur activité dans un cadre où les bénéfiques sont cumulatifs : les étalons de l'administration sont en parfaite adéquation avec les juments qu'ils achètent en ville. Ainsi, le flux de vente de chevaux issus de Lyon renouvelle en permanence la cavalerie des poulinières. En 1899, de Chavigné donne d'utiles précisions à propos du concours de poulinières de l'année précédente :

« La transformation du mode de traction des tramways de Lyon a fait disparaître du pays un grand nombre de bêtes réformées, achetées précédemment par les courtiers, qui les revendaient, après avoir fait saillir les juments aux cultivateurs de la région, soit comme poulinières, soit comme bêtes de travail, selon ce qu'ils demandaient. Aucune de ces juments n'était ramenée à la station, on faisait saillir pour avoir une carte, tant pis pour l'acheteur si elles n'étaient pas fécondées ; j'ai pointé, il y a deux ou trois ans les saillies de ces bêtes, sur 84 il y en avait 81 qui n'avaient pas été ramenées une seconde fois ».

Les chiffres que propose le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy sont fort intéressants, car reportés aux saillies de 1897, ils montrent le poids de la cavalerie originaire de Lyon. L'apport lyonnais représenterait, en prenant comme base les chiffres de 1897, plus du quart des saillies pour les seuls animaux vendus par l'OTL. Cette réalité qui correspond au canton de Meyzieu est bien moins affirmée dans celui de Crémieu où la part des chevaux de pays est sans doute plus élevée et où la propension à garder les pouliches les mieux réussies à plus sa raison d'être.

En second lieu, les poulains produits dans la région sont de belle venue : ils sont facilement écoulés sur le marché local et régional. Le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy signale la présence des productions de la circonscription du concours de Meyzieu dans les départements voisins de l'Ain et de la Drôme. Il est tout à fait possible que l'arrondissement de Saint-Marcellin, où l'élevage de poulains et de pouliches se pratiquait de longue date, en ait accueilli un certain nombre. La production de la périphérie urbaine, à l'aide de juments de trait léger issues des entreprises de la ville, est en moyenne plus régulière et plus suivie que celle issue de la production dauphinoise. Cette régularité tient au standard fixé des races qui sont commercialisées en ville et à la qualité des étalons qui sont mis à la disposition des agriculteurs. Il en résulte des demi-sang vraisemblablement corsés qui, convenablement nourris, donnent de bons chevaux de service ayant un peu plus de développement que les produits locaux issus de la matrice dauphinoise. Sans le dire, par des chemins détournés, les cultivateurs du canton de Meyzieu produisent le type même de l'artilleur, le cheval polyvalent, que l'administration des Haras cherche à fixer à partir de la souche locale.

Ce système de production commence à évoluer dans les dernières années du XIX^e siècle. Le concours cesse d'être marginal, le nombre des primes augmente, les juments rajeunissent. Dans les années qui précèdent la Grande Guerre, le concours de Meyzieu dynamisé produit davantage à partir de juments issues de l'élevage local. L'électrification du réseau des tramways, puis la fin de la traction hippomobile au début du XX^e siècle avec l'abandon des car-Ripert, a diminué une source régulière d'approvisionnement pour les agriculteurs de la périphérie. Les premiers effets de la traction mécanique ont également contribué – même très marginalement – à l'apparition d'une certaine tension sur le marché du cheval urbain de seconde main.

Si dès 1897 les procès-verbaux notent à l'occasion quelques progrès dans l'élevage local, ce qui montre qu'il existe des producteurs tentés par le renouvellement des juments à partir des souches obtenues, la tendance semble plutôt marquée par une dégradation, la qualité du cheptel laissant à désirer. Cette métamorphose confuse du concours donne des observations ambivalentes : jusqu'en 1903 les procès-verbaux et les comptes-rendus annuels ne sont pas très encourageants. Le procès-verbal de 1899 note bien la présence de très bonnes pouliches qui feraient d'excellentes poulinières si elles étaient conservées mais « c'est si peu dans les

habitudes »⁸⁹⁴. Tout en observant une lente amélioration de la qualité moyenne des poulinières dont le rajeunissement se confirme, le verdict du concours de pouliches de 1901 constate qu'elles sont « issues de poulinières inférieures et diffèrent toutes comme type »⁸⁹⁵. À partir de 1903, un cap semble franchi. Le procès-verbal du concours change enfin de ton :

« Les éleveurs semblent moins se désintéresser de la production qu'ils font avec plus de soin ; les animaux sont généralement en belle condition. Il y a encore beaucoup à faire dans ce pays, mais avec les éléments actuels et de la suite dans la manière de faire on produira des animaux utiles avec du volume, du modèle réclamé par l'agriculture et d'une vente facile. L'industrie du cheval est prospère à Meyzieu, en tant que nombre, mais le voisinage de Lyon ne permet pas l'élevage en grand, les poulains sont vendus au sevrage, il faudra se contenter d'améliorer un noyau restreint de poulinières et de pourvoir à leur remplacement rationnel »⁸⁹⁶.

Le nombre de primes s'accroît, la qualité des poulinières progresse : en 1904, sur une vingtaine de poulinières présentées « 2 étaient de très bonnes juments, 3 bonnes et 3 utiles ; puis venaient 5 bêtes passables et 7 insuffisantes »⁸⁹⁷. En 1905, pour la première fois, des primes transférées de Beaurepaire sont attribuées à Meyzieu⁸⁹⁸. Le procès-verbal de 1907 souligne que « c'est un pays à encourager, surtout si les éleveurs persévèrent dans leur ligne de conduite actuelle »⁸⁹⁹. Sur les 16 juments présentées, 13 ont moins de 10 ans pour une moyenne d'âge de 7,4 ans contre 10,2 ans en 1899. C'est la démonstration que les pouliches conservées sont intégrées dans la production. Près du tiers des poulinières sont déjà issues de juments améliorées. Les données de 1907 sont plus que confirmées en 1913. Sur les 19 poulinières présentées au concours de Meyzieu le 25 août 1913, figure un beau lot de 5 juments homogènes et améliorées issues de pères et de mères de 1/2 sang. En tout, à des degrés divers, 47% des poulinières sont de demi-sang ou près du demi-sang. Le Jury note : « en tête 7 bonnes juments, puis venaient une dizaine de juments communes mais utiles comme poulinières »⁹⁰⁰. En 10 ans la physionomie du concours a changé en profondeur.

Le concours de La Tour-du-Pin, longtemps le premier du département, entame sensiblement à la même période une évolution opposée. Entre la fin du XIX^e siècle et les premières années du siècle suivant, le concours de La Tour-du-Pin vit ses dernières années d'or. En 1902, le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy souligne dans son rapport annuel au Préfet de l'Isère que « la réunion de la Tour-du-Pin reste la meilleur de l'Isère ; c'est là le centre de la production du cheval de 1/2 sang qui est en faveur auprès de beaucoup d'éleveurs ». De fait, les poulinières sont très améliorées et sont en général suivies de produits qui se vendent sans difficulté « et tournent habituellement très bien, quand ils sont élevés dans les pays où les pâturages sont plus plantureux et plus calcaires ». De Chavigné synthétise en quelques mots la transformation ultérieure des poulains et pouliches de l'arrondissement de la Tour-du-Pin en demi-sang de Charolles. C'est en somme un élevage en pleine expansion qui ne s'inquiète pas encore d'une contraction de la demande. De Chavigné annonce bien des lendemains difficiles pour le cheval commun, mais il ne voit rien venir pour les chevaux ayant

⁸⁹⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 33, Procès-verbal de distribution des primes, concours de poulinières de Meyzieu, 29 août 1899.

⁸⁹⁵ Arch. dép. Isère, 140 M 34, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1901-1902.

⁸⁹⁶ Idem, 140 M 35.

⁸⁹⁷ Idem, Procès-verbal de distribution des primes, concours de poulinières de Meyzieu, 5 août 1904.

⁸⁹⁸ Arch. dép. Isère, 140 M 36, Procès-verbal de distribution des primes concours de poulinières de Meyzieu, 7 août 1905.

⁸⁹⁹ Arch. dép. Isère, 140 M 37, Procès-verbal de distribution des primes concours de poulinières de Meyzieu, 5 août 1907.

⁹⁰⁰ Arch. dép. Isère, 140 M 40, Procès-verbal de distribution des primes concours de poulinières de Meyzieu, 25 août 1913.

suffisamment de sang et d'importance. Dans son rapport de juillet 1900, il reprend une analyse qui structure toutes ses observations et qui met en avant le même type de cheval :

« C'est le postier, car c'est le modèle qui résume nos besoins ; selon le pays où il est élevé, il peut nous donner le cheval de culture, celui d'artillerie et même celui de dragon, tout le monde y trouve son compte, l'agriculture aussi bien que l'armée »⁹⁰¹.

Les chevaux de demi-sang de La Tour-du-Pin relèvent des deux dernières catégories. Tout est dans la nuance : les instructions de classement pour les chevaux susceptibles d'être requis à la mobilisation définissent le cheval de dragon comme devant réunir les qualités des chevaux de cuirassiers et de ceux de la cavalerie légère que La Tour-du-Pin produit peut-être, pour les modèles les plus légers⁹⁰². L'arrondissement produit aussi des chevaux moins affinés, ayant de l'os, à l'instar des chevaux de la « race de la Verpillière ». Cette production, parce que les commissions de remonte n'explorent pas assez la région, ou parce qu'il n'existe pas de circuits commerciaux comme dans l'Ain, s'écoule essentiellement au niveau local.

Il existe en effet une demande qui émane de besoins locaux : chevaux pour voitures à deux roues, traditionnellement au service des industriels, des commerçants, des notaires, médecins, pharmaciens ou vétérinaires, pour reprendre les utilisateurs traditionnels que livrent les rôles nominatifs de la taxe sur les chevaux et les voitures. C'est un marché qui se renouvelle au rythme de deux douzaines d'existences par an. Si l'on ajoute quelques achats de courtiers de Lyon, de Grenoble ou de Saône-et-Loire, la belle production de l'arrondissement bénéficie d'un débouché honnête, sans doute consolidé par l'interconnaissance et la proximité des producteurs et des acheteurs. C'est cette fine production locale qui est exhibée dans les concours de pouliches et poulinières.

Vers 1905 ou 1906, l'automobilisme commence à grignoter la clientèle traditionnelle de cette cavalerie : tous les chefs-lieux de cantons enregistrent l'apparition de voitures qui suppléent parmi les professions libérales ou les représentants de commerce, à la voiture à deux roues. Les comptes-rendus des concours font état de tensions. Les doutes assaillent les producteurs. En 1908, de Chavigné note : « Le progrès est stationnaire, il ne s'affirme pas comme on serait en droit de l'espérer ; quelques vieux éleveurs ont disparu et semblent avoir emporté le secret de cette bonne production qui faisait la réputation de l'élevage de la région »⁹⁰³. De fait, un changement de cap est en marche, et c'est au niveau des pouliches que s'esquisse le recentrage sur un modèle plus épais, mais avec une précipitation qui dénote sans doute de réels problèmes de débouchés :

« Tout le progrès réalisé en 20 ans a disparu, tout est à refaire dans cette contrée qui fournissait il y a quelques années bien des sujets honorables aux marchands de Lyon et de Grenoble. Il reste cependant quelques bonnes poulinières, mais on ne retrouve plus l'ensemble d'autrefois avec les filles de « Jussieu », « Khan » et autres reproducteurs de mérite qui avaient transformé ce pays »⁹⁰⁴.

Ce changement d'orientation dans une aire attachée de longue date à la production de demi-sang et la tentative de produire avec des étalons de traits ne peut pas s'expliquer en dehors d'une crise de débouchés pour les produits les plus fins. Pourquoi les éleveurs n'ont-ils pas cru à l'artilleur ? Comment expliquer qu'ils n'aient pas eu recours à des étalons puissants et membrés, mais de demi-sang pour leurs poulinières les plus améliorées ? Quoiqu'il en soit,

⁹⁰¹ Voir table des textes, chapitre IV, document N° 24 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1899-1900.

⁹⁰² XIII^e corps d'armée. Instruction succincte sur le classement dans les différentes catégories des animaux susceptibles d'être requis à la mobilisation, Instruction ministérielle du 27 février 1907.

⁹⁰³ Voir table des textes, chapitre IV, document N° 20 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1907-1908.

⁹⁰⁴ Voir table des textes, chapitre IV, document N° 21 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909-1910.

après plus d'une génération de lentes améliorations, les produits décousus font leur retour dans le concours le plus évolué du département.

Section III- La résistance des campagnes

Si le modèle imposé de l'étalon anglo-normand suscite un rejet parmi un grand nombre d'éleveurs, dans l'Ain comme dans l'Isère, c'est qu'il ne correspond pas du tout au système agricole dominant, qui est condamné à la division de l'élevage. Cette division est sans doute due à des considérations physiques et climatiques que précise en 1837 le baron Quiot lorsqu'il constate que « si les chevaux naissent dans les arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin ils sont nourris dès l'âge de six mois dans ceux de Grenoble et de Saint-Marcellin »⁹⁰⁵. L'importance des flux commerciaux conforte cette idée, mais d'autres raisons tout aussi puissantes expliquent la division de l'élevage : il existe d'emblée une séparation assez nette entre la moyenne et la grande propriété, qui peuvent pratiquer l'élevage chevalin, et la masse des petits exploitants qui n'en a pas les moyens. Tous les contemporains, adversaires ou partisans de l'anglo-normand, reconnaissent – sans en tirer les mêmes enseignements – que des raisons structurelles sérieuses poussent les petits exploitants à pratiquer presque exclusivement l'élevage du « naissant à six mois ».

I – La loi d'airain de la petite exploitation

En 1873 dans la grande enquête du Conseil général de l'Isère sur l'état de la race chevaline dans le département, M. de Quinsonnas, propriétaire à Creys et Pusignieu (Isère) formule un constat assez largement partagé, en soulignant que « l'élevage n'est pratiqué que sur une petite échelle par suite de la division de la propriété ». C'est un constat établi de longue date. Déjà en 1858, un rapport présenté au Conseil général rappelle ce point essentiel : « Ne nous abusons pas trop, ne cherchons pas à devenir ce que nous ne pouvons être, nous trouverons même de suffisantes compensations à rester ce que nous sommes ; ne cherchons pas à devenir de grands éleveurs, parce que nos pâturages ne sont pas assez riches, et que nous manquons surtout de propriétés vastes et continues »⁹⁰⁶.

L'omniprésence de la petite propriété explique la domination de la production sur l'élevage chevalin. C'est à la fois une nécessité, « l'éleveur les vend parce qu'il ne peut pas les nourrir » et une spéculation très lucrative, l'une des rares qui soit accessible au petit exploitant⁹⁰⁷. Contrairement à l'élevage, la production chevaline ne requiert ni terrains de parcours ni l'emploi d'une partie de la récolte de fourrage. C'est l'équivalent, toutes proportions gardées, d'une culture à la dérobée. La venue du poulain compense largement l'alimentation rudimentaire qui est donnée à la jument et les ménagements qu'il faut lui consentir en fin de gestation. En somme, le poulain nourri par la mère correspond à un revenu presque immédiat qui n'est contrebalancé par aucun débours. Né en avril ou mai, le poulain est vendu en septembre ou en octobre. La production d'un laiton tous les deux ans en moyenne, sans aucune immobilisation de capital, constitue une belle spéculation qui permet d'obtenir du numéraire à l'automne, quand il faut payer les fermages.

⁹⁰⁵ Document N°27 Situation du cheptel chevalin de l'Isère d'après un rapport du général baron Quiot adressé au sous-préfet de La Tour-du-Pin.

⁹⁰⁶ Voir document N°28 Rapport au Conseil général de l'Isère de la Commission relativement aux mérites respectifs de la race anglo-normande et de la race bretonne, séance du 26 août 1858. Sur cette impossibilité de l'élevage, les documents ne manquent pas : arch. dép. Isère, 150 M 4 , lettre du sous-préfet de La Tour-du-Pin en date du 30 juin 1866 au préfet de l'Isère. Il écrit : « Il y a des centres de production et des centres d'élevage. Les uns et les autres contribuent également à la satisfaction des besoins du pays sous ce rapport. Nos fermiers notamment, qui sont de grands producteurs, ne peuvent généralement élever jusqu'à 4 ans, avec leurs baux à court terme, leur pénurie de capital et l'insuffisance des fourrages ».

⁹⁰⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1863, p.457.

Les caractéristiques mêmes de cette production expliquent d'une part la structure par sexe de la cavalerie de la ceinture chevaline, et d'autre part qu'elle soit très répandue. Dans le questionnaire de 1864 sur l'état de la cavalerie iséroise, le conseiller général Flocard de Mépieux, propriétaire à Sermérieu, commune du canton de Morestel (Isère) note : « l'élevage ne se fait pas en grand, mais presque tous les cultivateurs possèdent des juments qu'ils font porter ». Pourtant cette production n'est pas très visible dans la statistique agricole annuelle. La rapidité du cycle est une explication qui permet de comprendre pourquoi la production du « laiton »⁹⁰⁸ est mal comptabilisée dans les statistiques annuelles : il est, de tous les animaux d'élevage, l'un de ceux qui reste le moins de temps dans l'exploitation. Les poulains et les pouliches de moins de trois ans comptabilisés dans les statistiques sont les élèves destinés à remplacer des chevaux ou des poulinières vieillissantes.

Le système qui est admirablement adapté à la petite exploitation ne fonctionne bien qu'avec la race indigène. Ce point est essentiel pour comprendre la fronde des petits exploitants et la pérennité de l'étalonnage privé. La précocité des extraits issus de la race indigène est en effet sans commune mesure avec celle des poulains issus du demi-sang. C'est ce que souligne la commission hippique réunie le 27 février 1864 pour éclairer le préfet de l'Isère : « les cultivateurs vendent avec profit leurs élèves quelques mois après leur naissance, et à ce point de vue, les races précoces doivent être préférées ». Par ailleurs, la valeur des poulains et pouliches de race commune peut être estimée de manière plus certaine que les extraits issus du pur-sang ou du demi-sang. Ils naissent en général plus réguliers dans leurs formes et leurs aplombs. Ces « laitons », en principe d'assez belle venue, ont un réel potentiel à condition d'être élevés ailleurs et dans un autre contexte. À cinq ou six mois, les extraits bien nourris par leurs mères réputées bonnes laitières, n'ont pas encore subi les conséquences contraignantes de la petite exploitation⁹⁰⁹. Les poulains et pouliches qui se vendent le mieux sont les plus étoffés, et dans cette perspective, plus la naissance est précoce dans l'année plus la défaite est aisée à la fin de l'été ou au début de l'automne. Mais c'est surtout le recours à un étalon de trait issu du fond indigène ou importé qui offre le plus de valeur ajoutée parce qu'il donne le « gros » qui est particulièrement recherché par les acheteurs. En 1875, le Conseil général de l'Isère déplore que « les éleveurs apportent peu d'attention au choix des reproducteurs, ils ne songent qu'au produit immédiat, à son volume ». Dans l'Ain, presque à la même époque, le conseiller général Pochon observe que « pour qu'ils soient vendus à prix rémunérateur, il faut que ces extraits proviennent d'un étalon de trait ». C'est une caractéristique de cette spéculation : 35 ans plus tard, en 1909, Comte, le conseiller général de Meximieux, observe que dans sa circonscription, l'utilisation de gros étalons bretons permet des ventes assurées : « ils produisent des poulains qui au bout de 5 ou 6 mois se vendent 5 ou 600 francs, ils produisent plus que les chevaux de guerre ». Ainsi, l'hostilité des petits producteurs à l'emploi d'étalons trop légers s'explique parce qu'au fil du temps, la vente des poulains est devenue très peu rémunératrice et souvent impossible.

La vente et l'exportation précoces des extraits est une nécessité qui est liée aux faibles ressources de la petite exploitation et à la spécificité des animaux produits. Le vétérinaire Gauvin dans une étude adressée au Préfet de l'Isère montre bien le non-sens économique que constituerait l'élevage pour un petit producteur : un laiton de belle taille se vend de 300 à 400 francs, à deux ans et demi il vaut de 400 à 500 francs et de 500 à 600 francs à quatre ou cinq ans, à condition qu'il n'ait pas été abîmé par un travail trop précoce. De ces observations, le vétérinaire de Virieu tire les conclusions suivantes : « Comme on le voit par ces chiffres le

⁹⁰⁸ Laiton : poulain non sevré ou incomplètement sevré, par extension désigne des poulains et pouliches de moins de six mois.

⁹⁰⁹ Document N° 29 L'élevage du cheval dans l'Isère d'après A. Mollard, vétérinaire à La Tour-du-Pin, 1873 : « Nos poulinières généralement bonnes laitières nourrissent bien leurs poulains qui prospèrent d'une manière assez satisfaisante jusqu'au moment du sevrage, comme on les voit en assez grand nombre aux foires de Milin et de Beaucroissant ».

produit en croissance pour la race dauphinoise est bien minime, il serait loin de compenser la nourriture et les soins si ces animaux n'étaient pas aptes par leur précocité à rendre quelques services pour la culture des champs »⁹¹⁰. En comparant le prix de vente d'un bon extrait issu de race ordinaire et ceux d'un extrait raté et d'un extrait réussi issus du demi-sang, on comprend mieux le calcul que tente une partie des agriculteurs :

Age / prix	Extrait ordinaire	Extrait 1/2 sang réussi	Extrait 1/2 raté
6 mois	300 / 400	150 / 200	150/200
2 ans 1/2	400/500	500/600	200 300
4 ans/5ans	500 / 600	600 / 1000	300 / 400

Le choix rationnel de la petite exploitation se porte sur l'extrait ordinaire avec la prime au «gros» que confère l'étalon de trait⁹¹¹. Le choix du demi-sang lui est apparemment interdit car il est difficile de déterminer les qualités de l'extrait de demi-sang et il faudrait pouvoir l'élever dans des conditions satisfaisantes, qui sont en général hors de la portée des petits producteurs. Faire le pari d'un extrait de demi-sang peut justifier à la rigueur une vente à 30 mois, mais il suppose un certain investissement.

En définitive, l'hostilité de la masse des petits producteurs à l'emploi de l'étalon anglo-normand et à son corollaire, l'extension de l'élevage sur place, s'explique par deux raisons fondamentales : la première est qu'elle empêche la production de poulains corsés qui sont les seuls à se vendre avec profit ; la seconde est son inadéquation à la nature même de la petite exploitation. Dans la synthèse de l'enquête de 1872-73 sur l'état de la cavalerie iséroise, les rapporteurs notent en toute logique que l'exportation qui est la conséquence de la division de l'élevage est intégrée dans un système d'exploitation :

« L'exportation est plus qu'un usage, c'est un fait économique que l'on ne peut ni ne doit contrarier. (...) Les bénéfices directs réalisés sur les produits d'une exploitation sont le meilleur, le plus puissant et le plus légitime des encouragements ».

Cette observation valide la résistance passive à l'emploi de l'anglo-normand et elle justifie le choix des petits producteurs : si l'État ne fournit plus des étalons acceptables et si les départements se détournent du cheval de trait, alors il faut retourner aux « étalons rouleurs ». Ils font l'affaire et mieux encore : ils permettent la pérennité d'une spéculation très profitable. Le choix du reproducteur n'a rien de théorique, il est éminemment pratique.

II – l'étalon rouleur, une réponse du fond des campagnes

L'utilisation impropre des mots n'est pas anodine, surtout lorsque ceux qui s'y livrent en connaissent parfaitement le sens. En désignant comme « rouleurs » des étalons autorisés l'administration des haras joue sur l'ambiguïté de l'acception populaire du terme qui désigne tantôt un étalon non autorisé dont l'utilisation est délictuelle, tantôt un étalon autorisé, reproducteur de proximité qui circule, qui « roule » de ferme en ferme, généralement dans un périmètre assez restreint. Il n'existe aucune définition juridique du terme rouleur. Il est utilisé ici dans sa deuxième acception, car l'expression employée par la « toute-puissante administration des haras », est parlante : elle met en relief un certain mépris teinté d'inquiétude car le « rouleur » et un sérieux concurrent.

⁹¹⁰ Document N° 30 Rapport de G. Gavin, membre de la Commission hippique au Préfet de l'Isère, relatif à l'élevage du cheval dans le département, 1864.

⁹¹¹ L'étalon de trait doit rester en conformité avec la jument. Voir doc N° Document N° Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1898-1899 : « Certains propriétaires se figurent qu'avec une petite poulinière et un étalon de trait, ils obtiendront un gros produit, qui sera, en quelque sorte, la résultante de ses ascendants, c'est une grave erreur, car souvent dans ce cas la jument avorte et il arrive fréquemment qu'elle succombe à la suite de l'accouchement ».

La loi du 14 août 1885 sur la surveillance des étalons distingue dans son article 1^{er} 2 types d'étalons :

« Tout étalon qui n'est ni approuvé ni autorisé par l'administration des haras ne peut être employé à la monte des juments appartenant à d'autres qu'à son propriétaire, sans être muni d'un certificat constatant qu'il n'est atteint ni de cornage ni de fluxion périodique ».

La ceinture chevaline de Lyon héberge plusieurs dizaines d'étalons rouleurs : à l'extrême fin du XIX^e siècle, ils représentent un peu moins de 40% du total des étalons légalement aptes à la monte publique⁹¹².

Catégories / Départements	Ain (1898)	Isère (1899)	Total
Étalons nationaux	48	53	101
Étalons autorisés	14 ⁹¹³	49	63
Total	62	102	164

1 – Le rouleur, « fléau de la race ou améliorateur » ?

L'étalon autorisé est stigmatisé parce qu'il empêche la centralisation administrative d'établir un quadrillage biologique des races de chevaux. Les rouleurs ont une longue tradition de discrédit derrière eux. En novembre 1848, une circulaire du Ministère de l'Agriculture et du Commerce ne dit-elle pas à propos des étalons libres qu'« ils ont été et seront longtemps le fléau de l'espèce »⁹¹⁴ ? De fait, les interdictions édictées par la loi de 1885 ne concernent que le cornage et la fluxion périodique des yeux, deux affections transmissibles. Hormis les subventions, il n'existe aucun moyen de contrainte ni pour interdire l'importation d'étalons ni pour castrer les poulains⁹¹⁵. Seules existent des primes récompensant les propriétaires qui acceptent de « couper » leurs poulains en bas âge. Elles ne rencontrent aucun succès dans la région. La société d'agriculture de La Tour-du-Pin qui l'avait instituée y a renoncé faute de poulains présentés. Le stock de reproducteurs disponibles reste inchangé et avec lui ses capacités de génération. Aussi, dans tout projet de créer une race locale, comme dans l'Ain au début des années 1860, il y a la volonté de recourir à la contrainte : « votre commission croit aussi devoir vous prier d'insister auprès de l'administration des Haras pour arriver, par tous les moyens possibles, à la castration la plus générale et la plus prompte des poulains qui ne sortent pas du département dans leur première année. Un grand nombre d'entre eux, soit par choix, soit par nécessité, coopèrent à la reproduction, et continuent à propager dans notre espèce chevaline les défauts de

⁹¹² Table des gravures et des illustrations, chapitre IV, document N°2 Liste des étalons autorisés à la monte publique en 1902 dans le département de l'Isère.

⁹¹³ Les chiffres cachent sans doute des écarts considérables d'une année sur l'autre car l'étalonnage privé est très réactif aux changements de la conjoncture : dès que le marché devient pléthorique, les étalonniers s'abstiennent de présenter leurs chevaux à la commission sanitaire. Ainsi, les 14 étalons autorisés de 1898 dans l'Ain contrastent avec les effectifs quatre fois supérieurs quelques années auparavant. Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1873, rapport du Directeur du Haras de Cluny au Préfet de l'Ain, 15 juillet 1893, page CCCLXII : « La Commission sanitaire, instituée en vertu de la loi du 14 août 1885, a dû examiner 60 chevaux entiers destinés à la reproduction sans avoir à prononcer une seule élimination pour cornage ou fluxion périodique ».

⁹¹⁴ Bulletin officiel du Ministère de l'Intérieur 1^{er} année 1848, p.22.

⁹¹⁵ Cette situation explique la coexistence traditionnelle des étalons officiels de l'État ou du département avec des reproducteurs privés, les éleveurs choisissant les animaux les plus conformes à leurs attentes, et lorsque les rédacteurs des notices sont en situation de porter un jugement équilibré, ils évaluent bien ces auxiliaires essentiels de la reproduction. Arch. dép. Isère, 150 M 4, rapport du Conseil d'arrondissement, session de 1850 ; les rédacteurs soulignent la supériorité de l'offre privée : « Présence dans la localité d'un ou plusieurs étalons métis, jeunes, vigoureux souvent assez bien conformés et qui sont préférés à ceux départementaux que l'âge et un travail trop suivi, sans nourriture suffisante, ont déformé considérablement ».

conformation qu'on s'efforce d'en effacer »⁹¹⁶. L'impossibilité d'une telle interdiction mue l'amélioration de la race en travail de Sisyphe comme le constate la commission chevaline de l'Isère : « il existe dans toutes les communes un ou plusieurs étalons qui travaillent à la dégénérescence des races, pendant qu'il existe tout au plus, un bon reproducteur approuvé, par canton »⁹¹⁷. Ainsi, sauf à mettre un garde-champêtre derrière chaque étalon, il est impossible de freiner la force générative qui sourd des campagnes autrement que par une offre de qualité supérieure. Or cette probabilité est faible, parce que les projets de régénération des races locales imposées d'en haut lèsent un grand nombre d'intérêts. La montée des tensions, analysée ci-dessus explique que les producteurs s'adaptent en choisissant le reproducteur qui sert leurs intérêts. En 1874 dans l'Ain, le Conseil général est obligé de constater la présence permanente des « étalons rouleurs que les agriculteurs préfèrent encore dans beaucoup de localités »⁹¹⁸. Cette présence peut même freiner les politiques publiques. En 1888, la Société hippique de l'Ain est obligée de fermer sa station d'Attignat dont le fonctionnement est entravé par « le voisinage rapproché d'une station d'étalons rouleurs ». Près d'un quart de siècle après sa création, la Société ne parvient pas à imposer la supériorité de ses étalons en dehors des véritables zones d'élevage. La Société, lucide sur ce point, sait qu'elle ne parviendra à imposer ses étalons que s'ils correspondent à la demande des paysans. Elle l'écrit dès 1874 : « la Société devra introduire des étalons plus ordinaires et moins perfectionnés que ceux dont elle a fait usage jusqu'à ce jour »⁹¹⁹. Toujours en 1888, la préfecture de l'Isère signale que les étalons autorisés continuent à recevoir « le renfort » d'authentiques rouleurs qui pratiquent illégalement la monte. Il ne suffit pas de voter une loi ou rédiger un décret pour qu'ils s'appliquent. Dans une note du 23 avril 1888, le préfet de l'Isère rappelle que la loi du 14 août 1885 doit être strictement appliquée : « L'administration des haras a eu fréquemment l'occasion de constater que l'exécution de la loi du 14 août 1885, sur la surveillance des étalons, n'était pas observée dans plusieurs communes du département. Dans certaines localités, non seulement les étalons qui font la monte n'ont pas été examinés par la commission spéciale, mais ceux mêmes qui ont été refusés pour fluxion ou cataracte sont livrés à la reproduction »⁹²⁰.

Au début des années 1890, alors que les tensions éclatent au grand jour contre la Société hippique de l'Ain et contre « l'absolutisme de l'administration des Haras » en Isère, le statut du rouleur commence à évoluer. Cette évolution avance au fur et à mesure que les étalons nationaux se rapprochent des exigences des producteurs. Les rapports annuels que le directeur du Dépôt national d'étalons d'Annecy écrit au préfet de l'Isère puis à celui de l'Ain, à partir de 1895, sont tout à fait révélateurs de cette mutation.

Dès 1888, l'administration des haras sait qu'elle doit faire évoluer la composition des étalons employés dans le département de l'Isère. L'Inspecteur général Plazen recommande « des reproducteurs de petite taille, de conformation très régulière, avec des membres forts : il n'est point nécessaire qu'ils soient distingués »⁹²¹. Constat similaire deux ans plus tard de l'Inspecteur général Portalès qui recommande à son tour des étalons de petite taille, adaptés aux juments de pays pour que celles-ci ne soient pas livrées aux « mauvais petits chevaux de trait sans valeur importés de Bretagne pour la culture et les charrois »⁹²². En 1892, le même inspecteur affine son diagnostic : « il convient d'employer des étalons d'un certain volume, de

⁹¹⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1861, p. 84.

⁹¹⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1863, p. 457.

⁹¹⁸ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1874/10, p. 230.

⁹¹⁹ Ibidem, p.227.

⁹²⁰ Arch. dép. Isère, PER 2437 / 34, 1888, Préfecture de l'Isère, Recueil des actes administratifs.

⁹²¹ Arch. nat. F10/1753, Rapport d'inspection générale du dépôt national d'étalons d'Annecy réalisé en 1888 par M. Plazen, inspecteur général du 2^e arrondissement.

⁹²² Idem, Rapport inspection générale du dépôt national d'étalons d'Annecy réalisé en 1890 par M. Portalès, inspecteur général du 2^e arrondissement.

1,54 à 1,56, doublés et membrés seraient-ils communs. L'étalon breton issu de Norfolk genre postier pourrait convenir. Il a été envoyé l'année dernière à Annecy deux étalons de ce genre, ils ont été recherchés et on pourrait en désigner 3 ou 4 cette année pour cet établissement »⁹²³. Cette orientation pragmatique actée, Davy de Chavigné s'efforce de lui donner corps. Au début des années 1890, les Haras se résignent à introduire des étalons de trait qui viennent compléter les demi-sangs anglo-bretons. En quelques années, les effectifs du dépôt d'Annecy sont renouvelés. Ce nouveau cours porte en lui des conséquences inattendues. En bons professionnels, les étalonniers ont compris tout l'intérêt qu'ils pouvaient tirer du nouveau format des étalons dépêchés par les haras d'Annecy. Ils ont fait saillir par ces mêmes étalons très corsés des juments correspondant au type moyen du pays. Les extraits quart-de-sang ainsi obtenus forment une nouvelle génération de rouleurs. La concurrence est encore plus redoutable s'agissant des étalons de trait au dépôt d'Annecy. De Chavigné signale leur présence dès la monte de 1898 :

« Depuis l'introduction des étalons de trait de l'État dans l'Isère, plusieurs propriétaires ont conservé et élevé des poulains issus de ces chevaux et des juments indigènes, ces poulains ont grandi et sont à leur tour, devenus étalons, ils font actuellement concurrence à leurs pères et travaillent, car bien des propriétaires se figurent que « le cheval de pays est meilleur » parce qu'il est le produit du terroir »⁹²⁴.

Dans son rapport en date du 9 juillet 1901, de Chavigné apporte des précisions très intéressantes sur ces nouveaux rouleurs :

« Les étalons simplement acceptés, c'est-à-dire reconnus exempts de cornage et de fluxion périodique par la Commission hippique chargée de l'application de la loi du 14 août 1885, sont au nombre de 59 dont 1 dans l'arrondissement de Grenoble, 12 dans celui de Vienne et 46 dans celui de La Tour-du-Pin, soit 10 de plus qu'en 1900, sur ces 10 il y en a 9 dans l'arrondissement de La Tour-du-Pin. Ils sont presque tous fils des étalons de trait de l'administration, leur succès vient de ce que, n'étant pas trop gros, ils sont plus en rapport comme volume avec les juments qu'ils sont appelés à saillir »⁹²⁵.

Les rapports tendus que l'on observe dans l'Isère depuis les années 1890 entre les Haras et les étalonniers éclatent parfois au grand jour dans l'enceinte même du Conseil général. Lors de la séance du 27 octobre 1892, un conseiller général s'insurge contre les brutalités gratuites auxquelles se livrerait la commission sanitaire chargée d'autoriser les étalons acceptés :

« M. Émile Durand-Savoyat demande la parole. Il dit que les cultivateurs se plaignent vivement des procédés employés par les commissions sanitaires chargées de reconnaître les étalons privés qui leur sont présentés. Pour savoir si un animal est atteint de cornage ou de fluxion périodique des yeux, il n'est pas nécessaire de le brutaliser comme on le fait. On peut se borner à le faire trotter ou à le faire travailler.

Il y a une loi Grammont et M. Durand-Savoyat prie M. le Préfet de le rappeler aux commissions sanitaires »⁹²⁶.

Cette violence contre les « rouleurs » ou les agissements qui sont perçus comme tels sont parfaitement plausibles, exutoires face à l'impossibilité de refuser le certificat et reliquat des tensions de l'été 1892 car, circonstance aggravante, le conseiller Durand-Savoyat demande

⁹²³ Arch. nat. F10/1753, Rapport inspection générale du dépôt national d'étalons d'Annecy réalisé en 1892 par M. Portalès, inspecteur général du 2^e arrondissement. Ces chevaux ont été placés dans les stations de Meyzieu et de Crémieu, il s'agit de demi-sang bretons. Leur croisement avec la race du pays améliorée donne d'excellents produits pour l'artillerie et le trait.

⁹²⁴ Document N° 31 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1898-1899.

⁹²⁵ Document N°19 Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1900-1901.

⁹²⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, séance du 27 octobre 1892, page 1566.

par la même occasion la suppression des subventions départementales allouées aux étalons des Haras⁹²⁷.

2 – le rouleur, un étalon de proximité

Le succès jamais démenti des étalons rouleurs, qui reçoivent à partir de 1885 la dénomination officielle d'étalons autorisés, repose sur un ensemble de raisons qu'évoquent les sources documentaires mais qu'il faut réinterpréter compte tenu de leur hostilité.

Avant d'aborder les raisons d'être de l'étalon rouleur, il faut présenter l'étalonnier, son propriétaire. Si l'activité existe, le métier est plutôt accessoire. Les dénombrements communaux de 1896 dans l'Ain et dans l'Isère n'ont pas permis de repérer des individus dont le métier à titre principal est celui d'étalonnier. Si l'on excepte les propriétaires d'un certain niveau qui possèdent des étalons de prix, pur-sang ou demi-sang, évidemment subventionnés, l'activité semble en général entre les mains d'agriculteurs qui s'activent au mieux dans les limites d'un canton. En 1874, Eugène Gayot, dans une communication lue à la tribune du Congrès des Agriculteurs de France, brosse en quelques lignes le portrait de l'étalonnage privé :

« La reproduction du cheval est aux mains du plus grand nombre ; j'entends par là qu'elle est surtout l'œuvre commune d'un élevage qui se pratique bien d'une manière générale, mais pour chacun sur une petite échelle, dans des proportions le plus souvent enfermées dans le cercle rétréci de la consommation ordinaire du producteur »⁹²⁸.

L'étalonnier, est un homme du milieu local qui exerce à la même échelle, c'est l'homme de l'interconnaissance. Il connaît sa clientèle, 150 à 200 agriculteurs s'il ne possède qu'un animal, tout comme il connaît les juments poulinières employées à la ronde. Il sait très exactement ce que veut sa clientèle car la production du cheval générique a ses exigences⁹²⁹. Le petit producteur rentre dans son réseau de clientèle régulière lorsqu'une saillie donne un poulain de bonne venue, vendu avec profit aux foires de l'automne. Les documents officiels laissent toujours subsister une part de soupçon ou un zeste de délinquance quoique cette activité ait un fondement légal, un peu à la manière des maquignons dont il convient de se protéger. Le rapport de l'inspecteur général Portalès est assez représentatif de cette attitude : « Il n'y a qu'un seul étalon approuvé dans la circonscription - écrit-il dans son rapport consacré à l'Isère - mais il y a en revanche un grand nombre d'étalons particuliers, qui roulent dans les fermes, et qui font la monte sous la fausse dénomination d'étalons approuvés. Ils se qualifient ainsi parce qu'ils ont été marqués par la Commission vétérinaire, et des cultivateurs ignorants demandent souvent que leurs juments qui sont suitées, soient pourvues de cartes et admises dans les concours »⁹³⁰.

À côté de ces étalonniers insérés dans l'espace cantonal, il peut y avoir de véritables itinérants accompagnés de leurs étalons auxquels les agriculteurs peuvent recourir mais ce n'est vraisemblablement pas la situation la plus courante. Guider la monte requiert une certaine expérience et les accidents auxquels elle peut donner lieu sont graves pour la jument.

⁹²⁷ Ibidem page 1567 : « M. Durand-Savoyat a demandé que le Conseil général décide en outre que la moitié des subventions départementales soit destinée à encourager la production d'étalons libres. Cette proposition aurait pour conséquence de faire diminuer les subventions de l'État dans une mesure proportionnelle. En outre, votre commission a pensé qu'il n'était pas possible d'encourager une production sur la valeur de laquelle vous n'aviez aucun renseignement précis, alors que les encouragements sont généralement destinés à produire des résultats manifestement favorables à l'intérêt général ».

⁹²⁸ Eugène GAYOT, « Mémoire sur la nécessité de développer l'industrie étalonnière en France », Émile DAMOURETTE [Gérant] dans *Congrès de la Société des agriculteurs de France : tenu à Châteauroux, les 6, 8, 9 mai 1874*, Châteauroux, Imp. Migné, 1876, X-415 pages.p. 44.

⁹²⁹ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N° 10 Liste des étalonniers dont les étalons sont autorisés à la monte (1902-1907).

⁹³⁰ Arch. Nat., F 10/ 1753, Rapport d'inspection du dépôt national d'étalons d'Annecy réalisé en 1892 par M. Portalès, inspecteur général du 2^e arrondissement.

Il est difficile de se représenter un agriculteur faisant saillir son unique jument par le premier rouleur venu. D'ailleurs l'itinérant, sauf à imaginer un gitan, doit bien être domicilié dans un périmètre raisonnable, et ce seul fait restreint considérablement l'extension de l'activité. La concurrence est en effet rude : les étalonniers immatriculés en vertu de la loi de 1885 sont les premiers intéressés au respect de la loi. Tout étalonnage suspect donne lieu à des dénonciations⁹³¹.

L'étalon rouleur est comme son maître un animal du pays. Cette conformité est une garantie fondamentale. L'attrait du gros, l'étalon de trait volumineux destiné à produire de gros poulains, ne peut être une caractéristique permanente de l'offre car il entraîne usuellement un cortège dissuasif de complications. Le recours à l'étalonnier c'est l'assurance, si la jument est fécondée, d'obtenir un produit standard lisible sur les marchés de la région. Cette capacité à proposer une production moyenne susceptible d'être vendue sans difficulté est un atout que les haras ou la Société hippique de l'Ain ont eu du mal à contester aux étalonniers. En 1871, la Société hippique le constate sans détours dans son rapport annuel : «les cultivateurs ont une tendance à employer l'étalon rouleur, parce que son produit est ordinairement plus suivi et que la vente en est plus facile de bonne heure. Cela tient à ce fait que l'infusion du sang anglo-normand dans une race commune se traduit longtemps par un certain décousu dans les formes que l'étalon commun ne produit pas, parce qu'il n'améliore pas»⁹³². Cette absence d'amélioration est très exactement ce qui convient au petit producteur.

L'étalon rouleur, tel qu'il apparaît dans la ceinture chevaline de Lyon, est un animal parfaitement assorti aux petites juments du pays et tout l'art de l'étalonnier consiste à se procurer des géniteurs bien corsés mais dont la masse reste compatible avec celle des juments. En 1892, dans une analyse extrêmement intéressante, le directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy, qui conteste l'utilisation des gros étalons de trait qu'on lui réclame, note la remarquable conformité des étalons autorisés avec le format des juments de souche dauphinoise :

« Vous le voyez, il y a peu de grandes juments, le choix des éleveurs se porte constamment sur les bêtes de taille moyenne. Du reste, les étalons particuliers ne sont ni grands ni volumineux, il n'y en a qu'un seul de trait dans le département ; cependant, si les chevaux du modèle que vous demandez étaient recherchés, les étalonniers s'empresseraient de faire l'acquisition de reproducteurs appartenant aux grosses races, le prix de ces chevaux n'est pas très élevé et serait vite compensé par celui de la saillie ; pourquoi ne le font-ils pas ? Pourquoi, sur 57 étalons faisant la monte privée, en 1892, dans votre département ne trouve-t-on que cinq chevaux atteignant ou dépassant la taille de 1m 60 »⁹³³?

Les observations faites par le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au début des années 1890 sont encore globalement valables au début du siècle suivant. De 1902 à 1907, les 147 étalons autorisés à la monte publique par la commission sanitaire de surveillance instituée par la loi du 14 août 1885, ont une taille moyenne de 156 centimètres⁹³⁴. Dans le détail, la répartition des tailles est la suivante :

Taille	Moins de 158 cm	158-159 cm	160 cm et plus
Nombre d'étalons	10	108	29
%	6,80	73,46	19,72

⁹³¹ Table des textes, chapitre IV, document N° 31 Procès-verbal établi sur la demande du sous-Préfet de Vienne par la gendarmerie de la Côte-Saint-André (Isère) relatif à un étalon autorisé faisant la monte publique dans la commune de Pajay en 1907.

⁹³² Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1871, p.367.

⁹³³ Table des textes, chapitre III, document N° 22 Réponse de Monsieur de Chavigné, Directeur des haras d'Annecy, à la publication du manifeste du Comice agricole de Vienne, 1892.

⁹³⁴ Table des tableaux, chapitre IV, tableau N° 9 Liste générale des étalons reconnus exempts de cornage et de fluxion périodique assurant la monte publique dans le département de l'Isère, 1902-1907.

Formellement, par rapport à l'année 1892, le nombre des étalons de 1,60 m a progressé de manière significative : 8,77% des effectifs en 1892 et 19,72% pour la période 1902-1907. Il s'est accru de manière sensible. En réalité, la progression est un peu plus modeste car l'arrondissement de La Tour-du-Pin, qui comptabilise plus de 75% des effectifs, ne compte que 17,1% d'étalons privés excédant 1,60 m. Sur les 19 chevaux de cette catégorie, seuls 5 dépassent 1,62 m au garrot. La moyenne de l'ensemble est de 1,62 m. L'accroissement constaté est en partie imputable à l'arrondissement de Vienne : avec 24,48 % des étalons du bas-Dauphiné, il aligne les plus grands chevaux de la catégorie 1,60 m. Les étalons les plus grands s'activent dans l'immédiate périphérie de Vienne ou de Lyon. Ainsi à Jonage, canton de Meyzieu, Émile Burelle, le président de l'UMDP et de la société *La culture par l'épandage*, propose de grands chevaux, 1,66 et 1,69 m., sans doute des percherons, comme ceux qu'il utilise à Lyon pour tracter les pompes et les tonneaux de vidange. Dans la commune voisine de Villette d'Anthon, même canton, Michel Gros propose lui aussi de puissants étalons : Marquis, un étalon gris pommelé, vraisemblablement un percheron, mesure 1,70 m et Bijou un étalon bai de 1,65 m. Cette présence des étalons de grande taille s'explique par l'influence de Lyon : les marchands de la ville fournissent les communes de la périphérie en juments réformées, issues du camionnage urbain ou des réformes de l'armée, qui sont en moyenne bien plus grandes que les juments de pays.

Les données disponibles au début du XX^e siècle montrent que si la taille moyenne est de 1,56 m, la médiane est de 1,55. Près des 3/4 des étalons mesurent entre 1,48 et 1,59 m. Ces données sont extrêmement intéressantes si on les compare à la taille des juments. Sur les 471 poulinières admises de 1899 à 1906 aux concours du département et de l'État dans les arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin, la moyenne est de 1,555 m⁹³⁵. Il va de soi qu'une telle similitude de taille entre les juments de pays et les étalons proposés à la monte n'est pas due au hasard. Non seulement les étalonniers proposent des étalons parfaitement conformes aux juments de pays, mais de surcroît la demande de leur clientèle montre une grande connaissance de la race indigène et des potentialités du milieu local. Le cheval commun du Dauphiné tel qu'il nous apparaît entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle est un cheval de taille moyenne, que les utilisateurs locaux ne semblent pas vouloir grossir outre mesure, mais il existe toutefois une relation entre la taille des étalons et le standard local des juments. Il y a vraisemblablement une élévation de la race, mais elle s'effectue lentement, si l'on excepte la « race de La Verpillière » qui a bénéficié du travail zootechnique de l'administration des haras et des efforts de pédagogie dispensés par le conseiller général Ogier.

La connaissance des étalons rouleurs offre d'utiles informations sur l'évolution des robes dominantes de la cavalerie et sur les demandes de la clientèle, auxquelles les étalonniers s'adaptent avec une grande réactivité. L'observation de la robe des étalons proposés à la monte comparée à celle des juments poulinières est rendue possible par la concordance des sources. La liste des 147 étalons autorisés à la monte de 1902 à 1907 coïncide avec le large panorama des 471 juments poulinières présentées aux concours organisés dans les arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin entre 1899 et 1906 et parmi lesquelles il est possible de distinguer juments de demi-sang et jument de trait. Il est possible d'en tirer quelques enseignements :

⁹³⁵ Table des tableaux, chapitre IV, tableau N° 6 Poulinières présentées aux concours hippiques du département de l'Isère de 1899 à 1906.

	Gris	Bai clair	Bai	Bain Marron Cerise Châtain	Bai brun et Bai foncé	Noir	Alezan	Rouan	Divers	Total
Juments poulinières trait et demi-sang.	81	3	194	25	52	29	71	12	4	471
%	17,9%	0,63%	41,1%	5,3%	11%	6,1%	15%	2,54	0,84	100
Juments poulinière de trait.	43	0	43	5	11	12	16	4		150
%	28,6	0	38,6	3,3	7,3	8,6	10,6	2,6	0,63	100
Étalons autorisés	13	8	30	23	26	36	9	2	-	147
%	8,8%	5,4%	20,4%	15,6%	17,6%	24,4%	6,1%	0,42%	0	100

En premier lieu, les nuances du bai, du plus clair au plus foncé, constituent la dominante des trois cheptels qui ont été distingués. Elles représentent dans tous les cheptels au minimum 49% des effectifs. Parmi les juments poulinières, le bai franc domine avec plus de 40% des livrées, mais le cheptel compte un nombre non négligeable d'animaux dont les robes tirent du bai marron au bai brun ou au bai foncé. Cette tendance est vraisemblablement celle qui s'impose dans la période de l'avant-guerre. Les étalonniers, malgré la domination du bai franc, proposent en effet une offre bien plus considérable de robes sombres. Les étalons bai brun foncé ou noir totalisent 42% des effectifs, soit plus du double de celui des étalons bais. L'importance de la robe noire, soit presque le quart des effectifs, n'est pas due au hasard. Elle répond vraisemblablement à une demande de la clientèle pour des robes moins salissantes. Cette évolution qui tire la dominante du cheptel vers les nuances plus sombres de bai affecte aussi les autres catégories. Il n'est pas impossible que les noms de robes, trop peu détaillées, comme les alezans ou les gris, tirent sur des nuances obscures de l'alezan brûlé, du gris foncé ou du gris étourneau, mais les sources restent malheureusement trop vagues malgré la riche palette des dénominations.

En second lieu, cette présence des étalons de robes foncées s'adresse en priorité à toute une partie du cheptel pour lequel nous n'avons que bien peu d'informations : il s'agit des milliers de poulinières qui fonctionnent parallèlement au système de production patronné par la politique des haras et du Département. Les trois quarts des poulinières présentées aux concours, soit 321 sur 471, sont déjà améliorées (demi-sang). Ces poulinières sont elles-mêmes issues des étalons nationaux et par conséquent, leur robe n'est pas directement liée à celle des rouleurs, mais elles ne sont pas non plus détachées du fond génétique qui constitue la race ou l'ensemble moyen du cheptel. La détermination de la robe des poulains et pouliches à naître, en l'absence des connaissances que donne aujourd'hui la génétique, répond à des règles empiriques. L'interconnaissance et la proximité jouent à cet égard un rôle considérable : la production moyenne de la jument et celle de l'étalon permettent d'attribuer aux géniteurs une plus ou moins grande propension à transmettre telle ou telle robe. La génétique confirme le bien-fondé de la démarche empirique : il existe des étalons, qui foncent la couleur de base de leur descendance, ce serait le cas des porteurs du gène *sotty*. Gènes et allèles ne sont pas connus, mais le caractère dominant de l'étalon peut l'être, quoique tout le monde sache que la nature conserve ses droits : deux robes noires peuvent engendrer un produit noir ou alezan ! L'étalonnier, dont la connaissance de la clientèle est sans commune mesure avec celle à laquelle peuvent prétendre les haras, même s'il existe de leur part la volonté d'assurer un suivi, est en position de force. Parfaitement informé des conditions de la production locale, il sait ce qui se vend à la foire de la Milin (Burcin, Isère) ou à

Beaucroissant. Il anticipe les tendances. Son regard se porte plus loin, vers le quart sud-est du territoire, où se trouvent les débouchés de la production locale. C'est la prise en compte de ces considérations qui explique sans doute le décalage significatif dans la répartition des nuances de bai qui concernent les poulinières déjà améliorées conduites aux concours hippiques et celles plus obscures des étalons autorisés. Il est par ailleurs probable que les étalonniers tiennent compte des préférences locales et des superstitions. Même « s'il est de bons chevaux sous toute robe et avec toutes les marques » comme le rappelle le baron de Curnieu⁹³⁶, les habitudes sont tenaces et dans la première moitié du XX^e siècle, les paysans éprouvent encore des réticences devant certaines marques, comme le souligne encore dans les années 1980 Lucien Allègre, l'un des derniers marchands dauphinois de chevaux⁹³⁷.

Enfin, un certain nombre de robes renseignent sur les races de trait et corroborent d'autres sources. Les étalons alezans proposés à la monte sont selon toute vraisemblance des bretons communs dont le directeur du dépôt d'Annecy dénonce à l'occasion le manque de qualité. Les juments poulinières de trait portant cette robe, dont certaines sont relativement âgées, proviennent des réformes du camionnage urbain. Il existe par ailleurs un flux d'importation qui alimente directement le marché bas-dauphinois, il est signalé de longue date⁹³⁸. Livrées au baudet, les poulinières bretonnes produisent des muletons charpentés de bon rapport. Les robes grises, bien représentées dans l'effectif général des poulinières présentées aux concours hippiques, offrent des contrastes marqués d'un cheptel à l'autre. L'aspect le plus remarquable est la surreprésentation des robes grises parmi les juments de trait puisqu'elles totalisent plus du quart des effectifs. Cette importance s'explique par la proximité de Lyon où les juments grises de taille supérieure à la moyenne sont issues des réformes du camionnage urbain ou directement achetée aux marchands de Lyon. On devine sans peine qu'il s'agit de juments percheronnes, dont la présence justifie l'existence d'un certain nombre d'étalons de conformation similaire, signalés ci-dessus.

C'est en observant la différence entre le prix du saut facturé par l'administration des haras et les étalonniers autorisés qu'apparaît l'utilité des services qu'il propose : en Isère au début des années 1890, le saut du rouleur vaut entre 10 et 15 francs alors que celui de l'étalon national est facturé 3 francs. Ce différentiel de 3 à 5 ne repose pas seulement sur l'interconnaissance et la probabilité d'un produit réussi. Si les paysans acceptent ce surcoût, en se privant en outre de tout accès aux primes d'élevage, c'est qu'il y a une réelle contrepartie. En premier lieu, le rouleur a la faculté de...rouler ! C'est bien lui qui est amené à

⁹³⁶ Baron de Curnieu, *Leçons de science hippique générale*, J. Dumaine, Paris, 1855-1857, 2 volumes, vol. 1 430 pages, p.193. Il y a indiscutablement derrière la couleur des robes de vieilles croyances qui croisent des connaissances empiriques ou qui se donnent comme telles mais il y a aussi à la même époque, et cette fois loin des campagnes, des controverses dans lesquelles s'engagent les élites les plus influentes et les plus raffinées qui dissertant sur la qualité que confère ou non la couleur. Voir la *Gazette agricole*, 2 avril 1905, pp. 199-200, la polémique suscitée par Lavalard contre la race chevaline à robe noire accusée de dénaturer la race percheronne et les dénégations énergiques de la Société d'agriculture de la Nièvre,

⁹³⁷ Entretien Lucien Allègre, marchand de chevaux à Agnin (Isère), 12 novembre 1983. Lucien Allègre explique comment il est venu au métier et précise les leçons de M. Marceau, son mentor en maquignonage :

J.P. A : Comment cela s'est-il passé ?

L.A. : Eh ben, il est venu plusieurs fois avec moi, il m'a dit voilà comment tu, quand t'arrives, tu regardes les aplombs du cheval, tu regardes s'il a une belle tête, s'il n'a pas les oreilles cloches, s'il est bien coiffé...s'il boit pas dans son blanc, parce que dans le temps un cheval qui buvait dans son blanc, le vieux dicton [disait] qu'il était un peu ombrageux.

J.P. A : Qu'est-ce que vous en pensez ?

L.A. : Y en a eu quelques-uns quand même : sur cinq [il] pouvait y en avoir deux... Enfin dans le temps, les gens si on leur faisait voir un « nez blanc » pour tout l'or du monde ils ne l'auraient pas acheté. Maintenant ça c'est calmé ça.

⁹³⁸ Arch. nat. F 10 / 1753, Rapport d'inspection générale du dépôt national d'étalons d'Annecy réalisé en 1888 par M. Plazen, inspecteur général du 2^e arrondissement : « Des marchands de Lyon, Genève, de Bourgoin amènent dans le pays des juments pour l'agriculture ».

la jument et non l'inverse comme c'est la règle dans les stations des haras. C'est un gain de temps considérable. Si les stations de monte sont distantes d'une quinzaine de kilomètres les unes des autres, les trajets aller et retour multiplient la distance et l'attente sur place peut-être longue et vaine. La carte de saillie de chaque étalon national impose des contraintes qui viennent compliquer la situation : les étalons les plus demandés ne peuvent multiplier les sauts. Cela signifie en clair qu'il faut négocier au préalable sa place sur la liste. Ce n'est donc pas un trajet mais plusieurs qui peuvent être nécessaires. Tout change avec le libre choix du rouleur. Les rapports de Davy de Chavigné confirment cet avantage : « en réalité, c'est parce que l'étalon est sur place, qu'il se rend au besoin dans la ferme pour y servir les juments, qu'il saillit à toute heure et sans réglementation indispensable à une organisation aussi importante que la nôtre »⁹³⁹. L'activité de l'étalon autorisé dépend de la condition de l'animal, de son âge, mais en tout état de cause, on peut considérer, pour ne retenir qu'une moyenne, qu'il réalise au minimum deux fois plus de sauts que l'étalon national. L'étalonnier accepte que son étalon fasse plusieurs montes dans le cas des juments qui ne retiennent pas et qui de ce fait risquent de rester vides. Ces spécificités naissent de la connaissance précise qu'a l'étalonnier des juments de sa clientèle⁹⁴⁰. Toujours à en croire de Chavigné, dont les rapports livrent un grand nombre d'informations, les conditions climatiques lors de la saison de monte peuvent très significativement déterminer l'emploi du rouleur. Voilà le rapport de la monte de 1900-1901 :

« Ce sont les petites stations qui ont souffert lorsque celles qui avaient un effectif plus nombreux ont augmenté leur clientèle. La raison en est bien simple : au commencement de la monte nous avons peu de travail ; puis, quand la température se montra plus clémente, les juments sont arrivées toutes à la fois dans les stations de plusieurs chevaux, on fit faire saillir la plupart d'entre elles mais dans celles de moindre importance on dû ajourner bien des bêtes qui ne sont pas revenues car leurs propriétaires, plutôt que de laisser passer leurs chaleurs, les livrèrent aux étalons particuliers »⁹⁴¹.

En définitive, les rouleurs qui sont les principaux reproducteurs dans l'Isère, ce qui ne semble pas être le cas dans l'Ain, sont employés dans un système qui fonctionne en concurrence avec les stations des haras dont la clientèle augmente régulièrement. Lorsqu'une station de monte propose des reproducteurs conformes à la cavalerie locale et lorsque les employés sont capables de dispenser de bons conseils, les stations travaillent à pleine capacité, mais la clientèle les déserte si l'offre faiblit. De Chavigné rapporte au cours de la monte 1899-1900 des transferts d'une station à l'autre, qui illustrent cette situation : « les pertes importantes sont à Meyzieu et à Roussillon. Dans cette dernière station, le cheval de trait qui devait y faire la monte étant mort, j'ai dû le remplacer par un demi-sang, car je n'avais de disponible ni étalon percheron, ni breton ; la clientèle s'est déplacée »⁹⁴². Il va de soi que les rouleurs peuvent récupérer une partie de la clientèle d'une station de monte des haras. Ainsi au cours de la monte 1902-1903, dans le même secteur, le directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy note l'évolution suivante :

« Dans la partie de l'Isère qui confine à la Drôme nous avons eu à souffrir de la concurrence qui nous est faite par les nombreux étalons acceptés de ce dernier département, il y en a dans presque toutes les communes un peu importantes et ils nous ont enlevé un appoint

⁹³⁹ Table des textes, document N°31 Rapport de M. de Chavigné sur le service de la monte dans le département de l'Isère en 1898-1899.

⁹⁴⁰ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1885/08, p. 267. Le directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy rapporte « la facilité qu'ont les propriétaires de faire saillir à toute heure et chez eux ou à proximité leurs poulinières par des chevaux entiers qui se trouvent dans chaque ferme pour le service des exploitations ».

⁹⁴¹ Table des textes, chapitre IV, document N°19 Rapport de M. de Chavigné sur le service de la monte dans le département de l'Isère en 1900-1901.

⁹⁴² Table des textes, chapitre IV, document N° 22 Rapport de M. de Chavigné sur le service de la monte dans le département de l'Isère en 1899-1900.

considérable qui augmentait singulièrement notre clientèle. Enfin plusieurs étalons ont été malades dans certaines petites stations, ce qui nous a causé un dommage irréparable ».

Toutefois, en se référant pour cette même année 1903 au rapport de la Commission des finances du Conseil général de l'Isère, on constate que si les étalons de l'administration sont parfois moins sollicités, c'est parce qu'ils ne sont toujours pas systématiquement adaptés aux exigences de la clientèle. En remédiant à ce défaut récurrent « on éviterait – écrit le rapporteur – la concurrence décourageante et chaque jour plus active des étalons acceptés »⁹⁴³.

Section IV – L'évolution divergente des concours et des productions au lendemain de la Première Guerre mondiale

Les conséquences de la guerre et l'assouplissement du cadre de la loi du 29 mai 1874 entraînent une divergence entre les concours et les productions de l'Ain et de l'Isère. Cette divergence qui prend corps dans les années 1920 s'approfondit au cours de la décennie suivante : tandis que les concours de l'Ain se spécialisent dans la production du cheval de remonte, incluant chevaux de selle et artilleurs, tout en conservant une production de trait renouvelée par l'offre des Haras, les concours de l'Isère, dans le sillage d'une production en baisse, se racornissent. Ils finissent par se résumer aux concours de La Tour-du-Pin et de la Verpillière. Cette évolution divergente s'observe dans le nombre des saillies dans les sections idanienne et dauphinoise de la ceinture chevaline :

Année	Ain				Isère			
	Juments saillies par des étalons				Juments saillies par des étalons			
	Nat.	Appr.	Auto.	Total	Nat.	Appr.	Auto.	Total
1913	1720	602	35	2357	2923	40	29	2992
1918	2052	612	-	2664	4345	-	-	4345
1919	1348	415	-	1763	1941	-	-	1941
1923	1184	127	-	1311	1531	30	-	1561
1927	1392	-	-	1392	1313	66	-	1379
1929	1465	59	-	1524	1005	81	-	1086
1932	1412	79	-	1491	584	65	-	649
1933	1089	46	-	1135	454	86	-	540
1935	1000	74	1	1075	241	15	38	294
1936	1107	71	-	1178	312	79	-	391
1937	1295	81	25	1401	464	76	-	540
1938	1502	132	-	1634	548	103	-	651

Source : *Rapport de l'inspecteur général directeur des haras à M. le ministre de l'Agriculture : 1919 - 1939.*

I – Les productions de l'Ain

Dans la 5^e édition de la *Zootchnie, races chevalines*, parue en 1923, édition annoncée comme entièrement refondue, la présentation du demi-sang de la Dombes est aussi désespérante que dans les éditions précédentes et avec des références inchangées : « Beaucoup de chevaux issus de mauvaises poulinières sont médiocres, petits, plats, enlevés. Quelques-uns montrent de la distinction et des allures chez les rares bons éleveurs qui emploient le pur-sang et l'anglo-arabe »⁹⁴⁴. Diffloth reproduit ligne pour ligne le constat

⁹⁴³ Arch. dép. Isère, 140 M 35, Séance du 20 août 1903, Rapport du Dr Ogier.

⁹⁴⁴ Paul DIFFLOTH, *Zootchnie. Races chevalines. Élevage et exploitations des chevaux de trait et des chevaux de selle*, Paris J.-B. Baillière et fils, 1923, 512 pages.

établit une douzaine d'années plus tôt par le comte de Comminges⁹⁴⁵. Les sources relatives aux concours hippiques mettent en avant les bons éleveurs dont il est question ci-dessus. Ils constituent une communauté de quelques centaines de propriétaires ou de fermiers essentiellement situés dans les cantons de l'arrondissement de Trévoux et dans une moindre mesure de celui de Bourg. Cette partie émergée d'un ensemble plus vaste, qui n'a sans doute pas su faire la promotion de ses produits, reste néanmoins un îlot de bonne production que la remonte et l'administration des Haras conservent à travers des concours annuels qui ont lieu à Villars⁹⁴⁶. Si une étroite élite dombiste est présentée aux quatre concours de Saint-André-de-Corcy, Bourg, Chalamont et de Châtillon-sur-Chalaronne, il existe une autre production plus étoffée, plus polyvalente qui à partir de la matrice indigène s'appuie sur le petit ardennais ou le petit percheron. Cet animal forcé, apte au travail de la ferme, conserve des allures. Devant la diminution des débouchés, le cheval de trait prend ses marques en Dombes⁹⁴⁷. Sa montée en puissance est malaisée à estimer : les statistiques de l'administration des Haras ne lui donnent un avantage qu'à la fin des années 1930, mais comme elles n'incluent pas les étalons acceptés et la part d'étalonnage frauduleuse qu'il est impossible de cerner, il est vraisemblable qu'il dépasse depuis le milieu des années 1920 le cheptel de demi-sang :

	Pur-sangs		Demi-sangs				Postiers et traits				Totaux		
	E	JS	E	JS	EA	JS	E	JS	EA	JS	TST	TS	TE
1919	2	23	31	1152	11	415	4	173			173	1763	48
1921	1	19	24	1137	4	167	12	675			675	1998	41
1923	2	33	23	708	5	127	13	443			443	1311	43
1925	1	26	22	901	3	84	13	642			642	1653	39
1928	2	54	21	699	1	12	14	684			684	1449	38
1930	2	68	20	704	1	6	14	621	2	60	681	1459	39
1932	2	50	21	727	1	4	15	635	3	75	710	1491	42
1934	2	65	17	481	1	2	14	451	4	78	529	1077	38
1936	2	53	17	589	1	1	13	465	2	70	535	1178	35
1938	2	53	18	664			13	785	3	132	917	1634	36

E : étalon ; EA : étalon approuvé ; JS : juments saillies ; TE : total des étalons ; TS : total des saillies.

Source : *Rapport de l'inspecteur général directeur des haras à M. le ministre de l'Agriculture* : 1919 - 1939.

1 – Les concours de juments poulinières

Sur les 5000 ou 6000 poulinières qui constituent la matrice de la chevaline idanienne, seules quelques centaines de juments et encore bien moins de propriétaires émergent de l'anonymat. C'est la conséquence du système des concours qui récompense les éleveurs les plus performants sans jamais encourager la masse des petits éleveurs. Au lendemain de la Grande Guerre, ce système qu'avait dénoncé Jules Jacoulet est resté inchangé, mais ayant produit ses effets, la base jadis si nombreuse s'est contractée⁹⁴⁸. Entre 1920 et 1925, la production et l'élevage du demi-sang de la Dombes sont réalisés presque exclusivement dans de grandes exploitations de 50 à 100 hectares dominées par une étroite phalange de

⁹⁴⁵ Marie-Aimery de COMMINGES, *Races chevalines françaises et anglaises*, Paris, Robert, 1910-1911, 322 pages p.118.

⁹⁴⁶ Pierre de MONICAULT, « L'Élevage dans l'Ain », *La Vie à la campagne : travaux produits plaisirs*, 15 octobre 1930, page 38.

⁹⁴⁷ Pierre de MONICAULT, « Le Demi-sang, l'agriculture française et le budget », *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, 1933/01- 1933/06.

⁹⁴⁸ Jules JACOLET, « Pour les petits éleveurs », *Le Matin*, 14 juillet 1910.

propriétaires⁹⁴⁹. Les poulinières présentées aux concours représentent entre 9,76 et 13,7% des juments saillies par des étalons de demi-sang dans le département de l'Ain dont l'écrasante majorité relève des arrondissement de Trévoux et de Bourg :

Année de concours	Saillies l'année précédente	Poulinières suitées présentées	Poulinières non suitées présentées	Total des poulinières présentées	% par rapport au total des juments saillies
1920	1152	93	40	133	11,54
1921	992	86	26	112	11,29
1922	1137	92	19	111	9,76
1923	?	72	25	97	?
1924	708	72	25	97	13,70
1925	811	76	23	99	12,20

Source : Arch. dép. Ain, M 883, registre des concours de pouliches et de poulinières 1920-1925 ; *Rapport de l'inspecteur général directeur des haras à M. le ministre de l'Agriculture : 1919 -1925.*

L'étroitesse des débouchés inscrit cet élevage dans une spécialité de niche et les contraintes inhérentes à cette spéculation en font une production coûteuse⁹⁵⁰. Ce sont les noms de ces propriétaires et celui de leurs juments que conservent les relevés des concours hippiques de l'Ain. Ils permettent de saisir l'élite des producteurs du demi-sang dombiste :

	St.-André			Bourg			Châtillon			Chalamont			Total		
	P	A	Pr Pns M	P	A	Pr Pns M	P	A	Pr Pns M	P	A	Prs Pns M	P	A	Pr Pns M
1920	22 6	22 6	11 3 1	18 15	18 11	11 7 0	20 8	20 8	18 4 5	33 11	33 10	20 6 3	93 40	93 35	60 20 9
1921	11 4	11 4	9 3	18 4	18 4	14 4 0	26 8	26 8	16 5 0	31 10	31 10	20 6 1	86 26	86 26	59 18 1
1922	18 5	18 4	11 3	26 5	25 5	18 4 0	20 4	20 3	16 3 0	28 5	28 5	21 5 2	92 19	91 18	66 15 2
1923	9 4	9 4	9 4 0	20 5	20 5	14 3 2	18 5	18 5	17 5 0	25 11	25 10	20 8 1	72 25	72 24	60 20 3
1924	5 5	5 5	5 5	17 6	17 4	14 4 3	22 5	22 4	22 4 0	28 10	28 10	25 9 4	72 25	72 23	66 22 7
1925	9 3	9 3	9 3 0	17 5	17 5	14 5 1	28 8	28 8	20 6 4	22 7	22 6	22 6 0	76 23	76	65 20 5

Source : Arch. dép. Ain, M 883, registre des concours de pouliches et de poulinières 1920-1925.

P = présentées ; A = admises au concours ; Prs = primées suitées ; Pns = Primées non suitées ; M = mentionnées.

⁹⁴⁹ Tableau N° 7 Éleveurs primés aux concours de juments poulinières dans le département de l'Ain entre 1920 et 1925.

⁹⁵⁰ Vétérinaire major Rouaud, « Deux élevages », *Journal de médecine vétérinaire / publié à l'école de Lyon*, Lyon [s.n.], janvier 1925, pp. 351-357.

Les quatre concours de poulinières de la section idanienne de la ceinture chevaline de Lyon représentent en moyenne une centaine de juments suitées et non suitées qui se partagent une soixantaine de primes. La distribution des primes permet d'identifier un cheptel de 217 juments et de 134 propriétaires originaires d'une cinquantaine de communes. Ces concours sont assez inégaux : le concours de Saint-André-de-Corcy (canton de Trévoux) repose sur une base étroite et se résume à la participation de 14 éleveurs entre 1920 et 1925. Sur les six années de la période de référence, la base territoriale du concours concerne 9 communes et plus de la moitié des poulinières sont présentées par un seul élevage. Les trois autres sont, par ordre d'importance croissant ceux de Bourg, de Châtillon-sur-Chalaronne et de Chalamont. Le concours hippique de Bourg draine 33 d'éleveurs et 54 poulinières provenant de 14 communes. Les deux concours phares de la « Dombes aux beaux chevaux », Châtillon et Chalamont, dont l'aire d'influence s'étend à une trentaine de communes, concentrent près de 90 éleveurs et 136 poulinières.

Ces concours donnent à voir la quintessence de l'élevage dombiste. Les comptes-rendus rédigés par le directeur du dépôt d'étalons d'Ancey sont sans ambiguïté. Les caractéristiques mises en avant montrent la maturité des concours et l'homogénéité d'ensemble que présente le demi-sang de la Dombes.

Les concours répondent à des exigences bien établies et connues de tous, qui limitent le nombre des juments non admises. L'admission de la totalité des juments présentées est la règle⁹⁵¹. Le directeur du dépôt d'Ancey note fréquemment l'absence de non-valeur comme à Bourg en 1922 : « Cette année il n'y avait réellement aucune non-valeur »⁹⁵² ou à Châtillon-sur-Chalaronne deux ans plus tard « ce qui a pu frapper plus particulièrement le jury c'est absence complète de non-valeurs »⁹⁵³. La grande différence avec les concours du Dauphiné, c'est qu'en Dombes, les poulinières ne sont pas des animaux de culture : nombre de juments, dans tous les concours, sont présentes sans interruption trois ou quatre ans de suite, sans compter les exceptions : chez Jean Bardet, d'Ambérieux-en-Dombes, Oraison, une jument de 6 ans en 1920, est présente au concours accompagnée de son produit six ans de suite entre 1920 et 1925. Ces animaux sont choyés et confortent la crédibilité professionnelle de leur propriétaire qui obtient six prix. Élevées au pré, dont elles contribuent à assurer l'équilibre, les poulinières sont soumises à des travaux agricoles légers et servent surtout à tirer la carriole.

Tous les concours n'ont pas le même caractère d'ensemble. Celui de Saint-André-de-Corcy est difficile à qualifier compte tenu de la présence écrasante de l'élevage de Charles Dutang à Mionnay : il engrange 35 des 50 primes distribuées aux poulinières entre 1920 et 1925. En 1922, il présente un lot de 7 poulinières dont 7 sont primées pour un montant de 3550 francs :

catégorie	Nom de la jument	Âge	N° de la prime	Montant
Suitées	Pie Grièche	6	1	900 francs
	Mitouche	13	2	800
	Leczinska	14	3	600
	Gamine	15	4	400
	Sardine	10	5	250
Non suités	Myriame	10	1	400
	Rosalba	5	2	200

Source : Arch. dép. Ain, M 883, concours de Saint-André-de-Corcy, le 30 août 1922.

Le concours de Bourg est dans l'ensemble très favorablement noté même si en 1921 les poulinières arrivées en queue de concours sont notées « bien à limite ». Les deux concours de

⁹⁵¹ Cette coïncidence pose évidemment des problèmes. La qualité des animaux présentés confine le concours à un cercle restreint de propriétaires qui dissuade les autres éleveurs de présenter des animaux méritants, mais d'une qualité moindre, et de supporter la honte d'un rejet.

⁹⁵² Arch. dép. Ain, M 883, concours de Bourg, 31 août 1922.

⁹⁵³ *Idem*, concours de Châtillon-sur-Chalaronne, 5 septembre 1924.

Châtillon et de Chalamont sont qualifiés d'« excellents », de « tout à fait supérieur », de remarquable. La différence entre eux et celui de Bourg tient principalement dans l'homogénéité des lots présentés. L'énumération s'impose à Bourg tandis qu'à Châtillon et Chalamont c'est toujours l'ensemble des animaux présentés qui donne lieu à une qualification : le 4 septembre 1923 à Chalamont, Tavernier, le directeur du dépôt d'Annecy note « un beau lot de juments très sérieuses et homogènes » ; en septembre de l'année suivante, il rapporte que « les juments présentées en bon état accusent de l'espèce et de la régularité dans le modèle ». Châtillon n'est pas en reste, le compte-rendu du concours du 5 septembre 1924 est particulièrement flatteur pour les poulinières présentées : « en tête on pouvait admirer des juments de 1^{er} ordre, importantes, profondes, régulières et membrées, en un mot admirablement faites en mères ». Cette régularité est celle d'un élevage arrivé à maturité, la région a su sélectionner patiemment des juments qui donnent de bons produits. Au concours de Châtillon en 1923 Tavernier constate que les poulinières d'Antoine Cortet, un gros éleveur de la ville, « ne seraient déplacées dans aucun concours même en Saône-et-loire et en Normandie ».

2 – Les concours de pouliches

En moyenne, un peu plus de 73 pouliches sont présentées chaque année dans les 4 concours de la section idanienne de la ceinture chevaline :

	St.-André-de-Corcy			Bourg			Châtillon s/Chal.			Chalamont		
	P	A	PrM	P	A	PrM	P	A	PrM	P	A	PrM
1920	13	13	7	29	28	12	15	15	9	24	24	15
1921	5	5	5	19	18	12	24	23	15	19	19	16
1922	12	12	7+1	19	19	12	19	19	13	18	17	11
1923	10	9	7	19	19	12	23	23	15+3	23	23	15+3
1924	11	9	7+1	21	21	12+3	32	30	15+4	30	30	15+5
1925	5	5	5	26	26	12+1	20	20	15+4	22	21	16+1

Source : Arch. dép. Ain, M 883, registre des concours de pouliches et de poulinières 1920-1925.

P = présentées ; A = admises au concours ; Pr = primées ; M = mentionnées.

On note peu de non-valeurs dans des concours de bonne tenue qui globalement montrent, comme cela a été signalé au chapitre précédent, une homogénéisation des pouliches présentées. Peu sont refusées, y compris dans les concours les plus exigeants comme Châtillon-sur-Chalaronne et Chalamont. Sur les 458 pouliches présentées entre 1920 et 1925 dans les quatre concours existants, seules 10 ont été refusées soit à peine 2,2% du total. En combinant le vivier des éleveurs récompensés et leurs communes d'origine apparaît l'espace des plus belles productions, qui correspondent à 7 cantons et 62 communes⁹⁵⁴. Les comptes-rendus des concours du département montrent qu'un vivier de véritables éleveurs se maintient dans l'Ain. Les éleveurs primés sont au nombre de 189⁹⁵⁵. Cette communauté d'éleveurs représente donc, si l'on s'en tient au total des pouliches présentées, un total qu'il est possible de doubler. Parmi les éleveurs primés les grands propriétaires ou les grands fermiers trustent les premières places dans leurs concours respectifs : les de Monicault, de Versailleux, pour le concours de Chalamont, les Dutang à Mionnay aux portes de la Dombes pour celui de Saint-André-de-Corcy, les Cortet à Châtillon-sur-Chalaronne ou les Flutet à Servas pour celui de Bourg. À eux seuls, ils obtiennent 14 premières places sur 24 possibles entre 1920 et 1925.

⁹⁵⁴ Voir table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N° 11 Les concours de pouliches de deux ans dans le département de l'Ain en 1920-1925.

⁹⁵⁵ Voir table des tableaux, chapitre IV, N° 8 Éleveurs primés aux concours de pouliches de 2 ans dans le département de l'Ain entre 1920 et 1925.

Ces grands propriétaires ont les herbages nécessaires et ils peuvent sélectionner leurs poulinières en conservant leurs meilleures pouliches. L'espace ainsi délimité qui se fonde sur la qualité des productions et le savoir-faire des hommes est le centre de l'élevage du cheval de demi-sang de la Dombes, cheval de remonte. Les concours se maintiennent à un niveau satisfaisant jusqu'à la fin des années 1930.

3 – La production des chevaux de trait

L'excellence des concours dombistes ne doit pas occulter l'évolution considérable qui touche l'élevage du cheval de cette partie de la ceinture chevaline de Lyon. Dans une intervention lors du Congrès de l'utilisation rationnelle du cheval, tenue à Paris les 8 et 9 juillet 1927, Forgeot qui connaît bien la cavalerie de l'Ain note de profonds changements dans l'élevage dombiste, qui concernent au premier chef la masse des juments ordinaires qu'occultent les concours, mais qui rend compte de la baisse du nombre de saillies enregistrées dans l'Ain au cours de l'entre-deux-guerres :

« Jusqu'ici dans beaucoup de régions très difficiles à travailler, comme dans le département de l'Ain où le sol est siliceux, dur, le cheval n'était pas employé pour les labours. À l'heure actuelle, nous avons une transformation complète dans l'élevage du cheval. C'était justement dans la Dombes où se recrutait une partie des chevaux d'artillerie. Nous assistons à une transformation complète de cet élevage depuis plusieurs années. Dans cette région les éleveurs de chevaux ont en grand nombre abandonné leurs poulinières de demi-sang ; ils se sont orientés vers la vache laitière. Il y a une transformation complète du bétail bovin. Le bétail bressan a disparu ; on l'a remplacé par des bêtes de race tâchetée. Certains conservent leurs excellentes juments, mais à côté, il y a de petits cultivateurs qui ont acheté des chevaux afin de pouvoir travailler seuls, vu le manque de main-d'œuvre. En faisant travailler ses terres par des vaches, le cultivateur avait un rendement insuffisant ; il perdait du temps pour aller à ses champs. En raison du manque de personnel pendant les moissons et la fenaison, il a acheté des machines agricoles qui, avant la guerre, ne pénétraient pas dans cette région en raison du mode de culture ; on est obligé de faire des ados, d'avoir 4 ou 5 raies adossées à cause de ce terrain siliceux qui garde l'eau du ciel pour former les étangs ; on ne pouvait alors employer les faucheuses ou les lieuses. Depuis 3 ou 4 ans, le manque de main-d'œuvre a modifié complètement cet état de choses. Les petits cultivateurs ont acheté un cheval, une faucheuse, une râteleuse et d'autres instruments qui remplacent la main-d'œuvre. (...) Tous ces instruments ont nécessité la substitution du cheval au bœuf. C'est une des raisons qui font que dans toutes nos campagnes de Bresse, nous voyons pénétrer les chevaux là où il n'y en avait pas. On vient de créer un syndicat de l'élevage du cheval de trait en pleine Dombes, où on ne faisait que du cheval de selle »⁹⁵⁶.

Ce texte qui souligne quelques-unes des raisons qui expliquent le repli de la production du demi-sang et l'émergence d'un cheval de labour doit être replacé dans son contexte zootechnique : la chevaline de Dombes a toujours disposé d'une majorité de juments de trait léger⁹⁵⁷. L'enquête statistique demandée en 1897 par le Conseil général montre l'importance des effectifs dans l'arrondissement de Trévoux :

Types de juments	½ sang	Trait léger	Trait lourd	Total
Trévoux	25	109	68	202
Chalamont	189	70	11	270
Châtillon-sur-Chalaronne	127	227	24	378
Meximieux	39	171	74	284

⁹⁵⁶ *L'utilisation et l'alimentation rationnelles du cheval, Tome II, Compte-rendu du Congrès de l'utilisation rationnelle du cheval*, Paris 8-9 juillet 1927, Saumur, Imprimerie A. Roland, 1927, 84 pages, p. 57.

⁹⁵⁷ Voir table des cartes et des schémas, chapitre III, cartes N° 14 à 17.

Montluel	17	27	91	135
Saint-Trivier-sur-Moignans	180	102	57	339
Thoissey	38	69	67	174
Villars	40	188	67	295
Pont-d'Ain	78	49	16	124
Ambérieu	9	11	31	51
Lagnieu	32	61	30	123
Total	774	1084	536	2394

Source : Arch. dép. Ain, 43 M 14.

Près de la moitié des juments susceptibles d'être livrées à la reproduction appartiennent à la catégorie de trait léger. C'est la matrice de base de la production dombiste. Dans ce décompte extrêmement précis, le portrait des juments de trait léger peut être affiné : 47,12 % des effectifs comportent des juments toisant au minimum 1,55 m. au garrot et près de 7% mesurent plus de 1,60 m⁹⁵⁸. Cette répartition ne peut pas surprendre car les productions les mieux payées, hors chevaux de tête, sont précisément les chevaux de selle lourds, type cuirassier. Par ailleurs, dans un format différent la jument de trait léger est encore à la base de l'artilleur, cet animal que de Chavigné a encouragé par tous les moyens jusqu'à son départ de la circonscription d'Annecy. C'est à partir de ce stock initial de juments de trait léger qu'est engagée l'amélioration des pouliches qui, par apports de sang successifs, façonne les produits qui constituent le demi-sang de la Dombes. Pour ce travail d'appariement, il existe un véritable savoir-faire collectif. Les jurys ont beau regretter que les petits éleveurs n'aient pas la patience ou surtout les moyens de conserver leurs pouliches les mieux réussies, celles-ci sont néanmoins produites.

Le passage au cheval de trait qui s'inscrit dans la mécanisation de l'agriculture et dans la nécessité d'assurer le renouvellement du cheptel ne pose pas de problèmes particuliers : le remplacement de l'étalon de demi-sang étoffé qui produisait le « gros dombiste » passe par l'emploi de l'étalon de trait national dont la présence était très strictement réglementée avant guerre. Un seul chiffre rend compte de ce carcan : en 1913, le département de l'Ain ne compte que 3 étalons nationaux de trait qui ont sailli 126 juments⁹⁵⁹ ! La nouveauté de l'après-guerre, c'est la nécessité de produire un cheval de trait raisonnable pour les ressources de la petite et moyenne propriété, ayant du sang et du gros, et dont les produits seraient susceptibles d'être exportés. Ces deux aspects sont la pierre angulaire de l'animal à produire

Sur le premier point, l'étalon améliorateur percheron adopté à partir de 1927 par l'administration des Haras doit déboucher sur la production d'un cheval pesant environ 600 kilos à l'âge adulte. L'emploi des poulinières de trait léger qui ont toutes, à des degrés divers, une dose de sang, avec des étalons de trait bien choisis constitue une réelle évolution par rapport à la période de l'avant-guerre. Désormais, il n'est plus nécessaire de recourir aux étalons de demi-sang les plus charpentés et osseux, l'offre de l'administration comporte de vrais étalons de trait. Cette production est destinée à accompagner le passage de la force de traction bovine à la traction chevaline et s'inscrit dans le renouvellement du cheptel local et régional. Cette évolution ne supprime pas pour autant l'usage du gros dombiste dont les aptitudes au trot sont supérieures. Il va de soi que l'emploi d'une jument de demi-sang ayant du gros avec un étalon de trait bien assorti ne procure guère de déceptions.

Sur le second point, l'exportation des produits s'inscrit dans la dynamique commerciale de l'entre-deux-guerres qui valorise la production des chevaux de trait : les naisseurs de l'Ain,

⁹⁵⁸ Arch. dép. Ain 7 M 136, État statistique des juments affectées ou susceptibles d'être affectées à la reproduction dans les cantons de l'Ain en 1897 ; voir table des tableaux, chapitre III, tableau N° 2 Classement par taille.

⁹⁵⁹ Rapport de l'inspecteur général des haras à M. le ministre de l'Agriculture sur la gestion de l'administration des haras en 1913, Paris Imprimerie nationale, 65 pages, p.34.

c'est-à-dire l'écrasante majorité des possesseurs de poulinières, continuent de faire ce qu'il ont toujours fait : exporter des laitons au sevrage. Une part non négligeable de la production est exportée vers les zones mieux pourvues en herbages et, jusque dans les années 1930, les foires chevalines de l'Ain proposent un grand nombre de laitons⁹⁶⁰. La production du poulain reste la préoccupation dominante, elle s'inscrit dans le prolongement de la production générique d'avant-guerre, mais avec les avantages conférés par le recours aux étalons nationaux qui ouvre droit aux concours pour pouliches et juments poulinières de trait. Il va de soi que cette production est contrariée par la crise que subit l'élevage chevalin entre le milieu des années 1920 et celui de la décennies suivante. Vers 1937-38, lorsque la production des chevaux repart, le nombre de juments de trait saillies dépasse sensiblement celui des juments de demi-sang.

Au fond, la Dombes qui conserve la production la plus aboutie de ses demi-sang dans quelques cantons, tend à produire un cheval pratique, un cheval générique plus typé trait par l'emploi de petits percherons fournis par le dépôt d'étalons d'Annecy. Cette production de chevaux de trait est mise en œuvre par les Haras qui fournissent les étalons de trait et par des syndicats d'élevage qui choisissent les reproducteurs qu'ils comptent mettre en service. Ils sont tenus de respecter le choix des reproducteurs décidés par l'administration des haras, qui se porte sur le petit percheron. Tout autre choix interdit l'accès des syndicats d'élevage aux subventions publiques et prive les propriétaires de toute participation aux concours de pouliches et de poulinières organisés par l'administration.

C'est précisément sur le choix des reproducteurs qu'une véritable fronde s'est développée à la fin des années 1920 jusqu'au cœur de la Dombes. En 1927 - 1928, alors que la production du cheval de remonte régresse faute de débouchés suffisants, deux syndicats d'élevage font leur apparition dans l'Ain, comme ailleurs en France⁹⁶¹. Chronologiquement le premier à s'organiser est le syndicat d'élevage du cheval de trait de la Dombes à Châtillon-sur-Chalaronne, fin mai 1927, qui évolue un certain temps en marge de l'administration des Haras⁹⁶² ; le second à voir le jour, un an plus tard, est le Syndicat du cheval de trait de Bresse à Bourg dont les statuts sont présentés à la mi-novembre 1928 par son président, le député Pierre de Monicault au ministre de l'Agriculture. C'est le premier à être reconnu par le ministère de l'agriculture. Dans la lettre jointe au projet de statuts, le député de l'Ain observe que « la modification de l'économie rurale dans la circonscription de son syndicat tend à substituer l'usage du cheval aux attelages de vaches ». Cette évolution requiert la présence d'étalons pour lesquels il demande par la même occasion une subvention : Il demande par la même occasion une subvention :

« Pour éviter la difficulté de la constitution d'une station d'étalons ou de deux, nous avons pensé que la formule de l'étalonnage privé par l'intermédiaire d'un syndicat occasionnerait moins de frais et n'exigerait pas de fonctionnaires. Nous avons donc décidé cette année l'achat d'un étalon, achat effectué grâce à votre bienveillant concours et nous prévoyons pour l'année prochaine, peut-être même pour le printemps prochain l'achat d'un autre étalon et peut-être de deux autres.

Je viens donc vous prier de présenter à votre administration une demande de subvention de 6000 frs pour nous aider à rembourser en partie l'emprunt contracté pour l'achat du cheval,

⁹⁶⁰ Pierre de MONICAULT, « L'élevage hippique dans l'Ain », *La Vie à la campagne : travaux, produits, loisirs*, 15 octobre 1930, page 38.

⁹⁶¹ Rapport de l'inspecteur général des haras à M. le ministre de l'Agriculture sur la gestion de l'administration des haras en 1927, Paris Imprimerie nationale, 69 pages, p. 27. Il existe en 1926, 50 syndicats ayant obtenu l'approbation de leurs statuts.

⁹⁶² Arch. nat. F10 5834, liste des membres du conseil d'administration du syndicat constitué le 27 mai 1927 à Châtillon-sur-Chalaronne.

achat qui se monte à 13000 fr comme vous le savez (étalon percheron acheté lors des achats de Nogent-le-Rotrou en octobre) »⁹⁶³.

L'article 3 des statuts du syndicat précise qu'il est ouvert aux éleveurs de l'arrondissement de Bourg et rappelle que la possession d'une jument de trait est obligatoire. Cette disposition restrictive vise à interdire l'utilisation d'autres poulinières, celles de demi-sang fortement charpentées⁹⁶⁴.

Le syndicat d'élevage est bien accepté comme en témoigne une lettre du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy de novembre 1928 au Ministre de l'Agriculture :

« La région sur laquelle doit s'exercer l'action de ce syndicat est éloignée de toute station d'étalons et ne possédait actuellement sur sa bordure Ouest que deux étalons particuliers acceptés (Chez M. Cordier à Sainte-Bénigne).

Ainsi que l'explique Monsieur le président du Syndicat, les cultivateurs de la région manifestent l'intention d'entreprendre l'élevage du cheval de trait et de se procurer dans ce but une poulinière par exploitation. Mais la réalisation de ce projet est trop incertaine pour que je songe actuellement à installer une station d'étalons dans cette contrée, car je crois qu'elle n'aurait pas une clientèle suffisante.

L'essai tenté par le syndicat du cheval de trait de la Bresse ne porte donc aucun préjudice aux stations d'étalons nationaux et mérite d'être encouragé »⁹⁶⁵.

De son côté, le Syndicat d'élevage du cheval de trait de la Dombes, ouvert aux seuls éleveurs de l'arrondissement de Trévoux, fort de 128 membres, dont une trentaine semblent des membres actifs, entretient d'emblée des relations exécrables avec l'administration des haras. De la Motte Rouge, le directeur du dépôt d'Annecy retrace en quelques lignes dans une lettre au ministre de l'Agriculture les désaccords qui l'opposent au syndicat :

« Ce syndicat s'est constitué au début de 1928 et a fait aussitôt preuve d'indépendance ainsi que je vous l'ai signalé à plusieurs reprises, notamment dans mes rapports annuels.

Il a voulu m'imposer le jour choisi pour le nouveau concours du syndicat comme s'il était seul à servir, et a préféré organiser ce concours tout seul en 1928 à Saint-Trivier-sur-Moignans, en 1929 à Villars-les-Dombes avec l'aide pécuniaire, aussi considérable qu'irrégulière (12 à 13000 fr.), de l'Office agricole départemental, plutôt que d'accepter un jour autre que le dimanche.

Il a ensuite prétendu avoir constaté à ces concours l'infériorité des produits des étalons perchérons qui « manqueraient de membres » et « auraient des tares osseuses » (alors que les 2 seules pouliches issues de l'étalon percheron présentées au concours de Villars étaient classées 2^e et 3^{ème} devant 4 pouliches ardennaises), et a prôné aussitôt le remplacement du percheron par l'ardennais comme étalon améliorateur dans la Dombes (...).

J'ai manœuvré depuis lors pour ramener les vétérinaires qui dirigent ce syndicat à une plus raisonnable conception de leur rôle en profitant de plusieurs occasions que j'ai eues de m'entretenir avec eux. Je croyais avoir mieux réussi, car il résulte du compte-rendu ci-joint de la dernière assemblée extraordinaire du syndicat, qu'ils maintiennent toutes leurs prétentions sur les deux points en litige et ne viennent à l'administration des Haras que pour lui imposer des conditions.

Puisque le syndicat de la Dombes sollicite que vous approuviez ses statuts, établis suivant mes directives, j'aurais mauvaise grâce à donner un avis défavorable à sa demande.

Toutefois, j'estime qu'il est nécessaire que l'administration conserve toute sa liberté d'action et rejette toutes les réserves formulées par le syndicat pour entrer sous sa tutelle »⁹⁶⁶.

⁹⁶³ Arch. nat. F10 5834, lettre de Pierre de Monicault au ministre de l'Agriculture, 15 novembre 1928.

⁹⁶⁴ Arch. nat. F10 5834, Statuts du syndicat d'élevage du cheval de trait de la Bresse, article 3 : « Pourront seuls faire partie du syndicat les éleveurs des communes de l'arrondissement de Bourg et des communes de l'arrondissement de Trévoux rattachées au syndicat agricole de Bourg (nord du canton de Châtillon-sur-Chalaronne) ».

⁹⁶⁵ Arch. nat., F10 5834, Lettre du Directeur du dépôt d'Annecy au ministre de l'Agriculture, 16 novembre 1928.

Les dispositions prévues par la lettre contresignée par l'inspecteur général du 2^e arrondissement pour amener le syndicat dombiste à résipiscence ont plutôt débouché sur un compromis. L'administration des Haras, contestée jusque dans son cœur de compétences, a été obligée d'accepter provisoirement la présence des étalons ardennais du syndicat. L'accord conclu en février 1931 prévoit la reconnaissance du Syndicat d'élevage du cheval de trait de la Dombes, l'approbation des étalons ardennais du syndicat. Il prévoit en outre de laisser le syndicat poursuivre « un essai de croisement ardennais parallèle au croisement percheron auquel procède depuis 1927 l'Administration des haras ». Dans sa lettre au ministre, de la Motte Rouge précise que « les produits d'ardennais et de percheron seraient admis indistinctement aux concours que je vous demanderai d'organiser chaque année dans la Dombes pour remplacer le concours organisé jusqu'à présent par le syndicat en dehors de l'administration avec des fonds des Offices agricoles et du département. Jusqu'en 1934 les produits d'ardennais, nés dans la Dombes, seraient admis à ces concours sans certificat de naissance régulier puisque les étalons ardennais de la région et notamment celui du syndicat n'étaient jusqu'à présent qu'acceptés et n'étaient par conséquent pas dotés de registres officiels de cartes de saillie ». Le directeur du dépôt d'Annecy fait état d'une « soumission complète » du syndicat, mais la réalité est bien différente et il ne serait pas difficile de trouver des exemples d'une administration des Haras plus combative. De fait, derrière le syndicat se profile le Conseil général de l'Ain et l'Office agricole départemental. La lettre qui contient les termes de l'arrangement négocié sur la nature des reproducteurs à employer ménage les susceptibilités des uns et des autres :

« les résultats des croisements ardennais et percheron seront comparés pendant 2 ou 3 ans en toute impartialité et l'administration des Haras pourra décider ensuite en pleine connaissance de cause quel est le croisement qui, réussissant généralement le mieux, doit être adopté à l'exclusion de tout autre dans la région.

Le syndicat officiellement reconnu sera appelé à donner son avis avant cette décision, mais devra se rallier ensuite sans arrière-pensée à la décision prise dans le seul intérêt des éleveurs du cheval de trait dans la Dombes »⁹⁶⁷.

II – Les productions de l'Isère

Au cours de l'entre-deux-guerres, la production chevaline en Isère se présente de manière assez contrastée : elle semble se maintenir au cours des années 1920, puis avant même la fin de la décennie l'évolution s'inverse. Au milieu des années 1920, le directeur des services vétérinaire de l'Isère souligne que si la production chevaline n'est pas négligeable il est malaisé de cerner « l'importance réelle qu'occupe cet élevage dans le département »⁹⁶⁸. Cette difficulté à cerner la situation au lendemain de la guerre est due à la concurrence de la production mulassière et à celle de poulains génériques issus des étalons acceptés, pour lesquels il n'existe pas de statistique. De fait, le Bas-Dauphiné, pays naisseur, est mal connu et mal saisi par les statistiques. C'était déjà le cas avant guerre, cette région ayant su résister contre toute attente à la crise parfois sévère de la production chevaline qui affectait d'autres régions connues pour la qualité de leurs productions. Ainsi en 1914 le nombre des étalons nationaux et ceux relevant de l'étalonnage privé s'élèvent à 110 existences, ce qui est loin

⁹⁶⁶ Arch. nat., F10 5834, Lettre du Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au ministre de l'Agriculture, 2 novembre 1929.

⁹⁶⁷ Arch. nat. Lettre du Directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au ministre de l'Agriculture, 7 février 1931

⁹⁶⁸ L. ROUGIER [Dir.], *L'agriculture du département de l'Isère*, Grenoble, Grands établissements de l'imprimerie générale, 1924, 158 pages, p.98.

d'être négligeable⁹⁶⁹. Pourquoi la production décline-t-elle progressivement au cours de l'entre-deux-guerres ?

1 – La baisse progressive de la production dans les cantons dauphinois de la ceinture chevaline de Lyon

Cette phase de baisse progressive est précédée au cours des années 1920 par une certaine stabilité dont rend compte le tableau ci-dessous :

Année	Étalons nationaux, approuvés et autorisés	Nombre de saillies	Nombre de produits obtenus (+/- 60%)
1913	58	2992	1795
1918	58	4345	2606
1919	58	1941	1165
1922	53	1810	1086
1923	50	1561	937
1924	48	1805	1083
1925	45	1731	1039
1926	47	1894	1136

Cette statistique doit être interprétée à travers un double filtre : en premier lieu les chiffres proposés correspondent à la totalité des stations de monte de l'Isère. Les chiffres d'ensemble que proposent les rapports annuels de l'inspecteur général des Haras ou ceux du directeur du dépôt national d'Annecy ne permettent pas de déterminer le détail des stations de monte de la section dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon, mais celles-ci représentent plus de 80% des saillies réalisées par les étalons nationaux dans l'Isère. En second lieu, les juments saillies par des étalons comptabilisés par les Haras doivent être recensées avec d'autres dont le nombre est difficile à évaluer, mais qui est vraisemblablement significatif. Il convient en effet d'ajouter à ces saillies celles qui sont réalisées par les étalons simplement acceptés et par des étalons de proximité, souvent en contradiction avec la loi de 1885. Il faut enfin compléter cet ensemble par un nombre indéterminé de juments menées aux baudets. Aussi, les chiffres du tableau présenté ci-dessus peuvent être majorés de 30 ou 40%.

Le dépôt d'Annecy prend très rapidement en compte la situation héritée de la guerre en réorientant son offre vers le cheval pratique. Cette réaction était d'autant plus urgente que l'étalement privé reprend de la vigueur : 16 étalons acceptés en 1922, 19 en 1923. La loi du 8 mars 1923⁹⁷⁰ freine ce retour en force, mais il montre que la clientèle attendait essentiellement des haras la fourniture d'étalons de trait :

	Étalons de demi-sang	Étalons de trait postiers	Étalons de trait

⁹⁶⁹ Table des cartes et schémas, chapitre IV, carte N° 12 La monte de 1914 dans les cantons dauphinois de la ceinture chevaline de Lyon.

⁹⁷⁰ Loi du 8 mars 1923 améliorant la loi du 14 août 1885 sur la surveillance des étalons, promulguée au Journal officiel du 10 mars 1923 :

« Article unique. Les dispositions de l'article premier de la loi du 14 août 1885 relative à la surveillance des étalons, sont remplacées par les suivantes :

a) Peut seul être employé à la monte des juments appartenant à d'autres qu'à son propriétaire, l'étalon accepté par la commission prévue à l'article 2 de la loi du 14 août 1885. Aux trois membres constituant cette commission seront adjoints deux représentants de l'élevage de la région ;

b) Il devra être indemne de toute affection (cornage, fluxion périodique, emphysème, etc), ou de tares le rendant indigne de faire la monte ;

c) Il devra posséder des qualités de modèle lui permettant tout au moins de maintenir la race (...) » ; à l'usage cette loi s'est avérée difficile à appliquer. Voir également archives départementales de l'Isère, 140 M 16, la circulaire du Ministère de l'Agriculture en date du 1^{er} juillet 1937 relative à l'application des lois des 14 août 1885, 8 mars 1923 et 31 mars 1932 sur la surveillance des étalons.

Stations de monte / année	1919	1920	1922	1932	1919	1920	1922	1932	1919	1920	1922	1932
Meyzieu	2	2	1		1	1	1	1	2	2	2	1
Saint-Quentin-Fallavier	3	3	2		1	1	1	1	2	2	2	2
Saint-Jean-de-Bournay	1	1	1		1	1	1		1	1	1	
Septème					1	1	1		1	1	1	2
Roussillon	1	1	1				1		1	1		
Beaurepaire	2	2	1		1	1	2	1	1	1	1	1
Saint-Symphorien-d'Ozon	1	1	1		1	1	1		1	1	1	
La Tour-du-Pin	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
Biol					1	1	1		2	2	2	
Bourgoin	2	2			1	1	2		1	1	2	
Morestel		1	1	1		2	1			1	1	2
Crémieu	1	1			1	1	1		1	1	1	2
Virieu-sur-Bourbre					1	1			1	2	2	2
Total	15	16	9	2	11	13	13	4	15	17	18	13
	■ Station supprimée ■ Trait ardennais ■ Trait breton ■ Trait percheron											

Le tableau montre le déclin très rapide des demi-sang normands longtemps majoritaires dans les effectifs au profit des étalons postiers et de trait. Ils deviennent la colonne vertébrale de l'offre des haras. Les Norfolk-bretons connus de longue date dans la circonscription du dépôt d'Anancy et les chevaux de trait de différentes races, parmi lesquels s'imposent les étalons ardennais et bretons, les plus en conformité avec le modèle des juments indigènes, prennent le relais. Cette montée en puissance des ardennais et des bretons s'inscrit dans une dynamique largement présente au niveau national et dans des contextes très différents⁹⁷¹.

À la fin des années 1920, le phénomène de baisse s'intensifie. Les chiffres qu'expose le directeur du dépôt d'Anancy au préfet de l'Isère sont éloquentes :

Nombre de juments saillies par des étalons nationaux dans les stations de monte de		
Années	Saint-Symphorien-d'Ozon	Biol
1926	113	143
1927	72	54
1928	76	44
1929	56	50
1930	40	41
1931	29	33 ⁹⁷²

Si l'on excepte le cas particulier de la saison de monte 1918 qui s'explique par une reprise des réquisitions, la baisse du nombre de saillies entraîne mécaniquement le déclin de la production. Celle-ci est ininterrompue jusqu'en 1936 après un certain dynamisme au début des années 1920. Cette dynamique se traduit par l'étiollement puis la suppression des stations de monte :

Année	Étalons nationaux, approuvés et autorisés	Nombre de saillies	Nombre de produits obtenus (+/- 60%)
1932	25	584	350
1933	29	540	324
1935	17	294	176
1936	18	391	234
1937	17	540	324
1938	17	636	381

⁹⁷¹ Raphaël TRÉMOUILHE, *La production du cheval agricole dans l'Agenais*, Toulouse, Imprimerie Ouvrière, 1928, 98 pages, chapitre premier : « Cheval agricole, cheval d'avenir », pp. 14-21.

⁹⁷² Arch. dép. Isère, 150 M 15, lettre du directeur du dépôt d'Anancy au préfet de l'Isère, 31 juin 1931.

Au milieu des années 1930, le nombre de juments saillies glisse sous la barre des 300. Depuis 1926, le nombre de juments menées aux étalons a chuté de 84,5%. Plus de la moitié des stations de monte disparaît :

Stations de monte années	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
Rousillon	●	●	●	○										
Saint-Jean-de-Bournay	●	●	●	○										
Bourgoin	●	●	●	●	●	●	○							
St Symphorien-d'Ozon	●	●	●	●	●	●	●	○						
Biol	●	●	●	●	●	●	●	○						
Beaurepaire	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○				
Virieu-sur-Bourbre	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○			
Septème	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
St Quentin-Fallavier	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Meyzieu	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Crémieu	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Morestel	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
La –Tour-du-Pin	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Source : rapports du directeur du dépôt national d'étalons au préfet de l'Isère.

Ce repli brutal de l'élevage chevalin dans des pays qui s'y adonnaient depuis très longtemps reflète une crise multiforme qui pousse ses ramifications au loin.

2 – Les explications

Contrairement aux productions et aux concours de l'Ain, qui se maintiennent autour du cheval de demi-sang ayant acquis ses marques, et d'initiatives coordonnées pour produire un bon cheval de trait à partir d'étalons percherons et ardennais, l'évolution de la production iséroise est plus exposée. La production du cheval à partir des étalons de demi-sang, de postiers et des traits que fournit le dépôt d'Annecy subit le contrecoup de toute une série d'évolutions dont les effets interagissent entre eux. L'effondrement du nombre des saillies et la disparition de la quasi-totalité des concours de la ceinture chevaline sont dus à une baisse générale des prix. Cette réalité s'inscrit à la fois dans des évolutions nationales, européennes et dans des causes locales.

A – Les évolutions nationales et européennes.

Dans les années de l'immédiat après-guerre, la production reprend et des mesures restreignent même les exportations de chevaux français⁹⁷³. La demande est stimulée mais les premières tensions apparaissent dès 1923. L'offre dépasse la demande et ce phénomène s'accroît à partir de la fin des années 1920. Cette pléthore de chevaux qui pèse désormais sur les prix a des origines diverses.

Au niveau national, la motorisation de l'agriculture s'intensifie dans les vastes plaines céréalières de la moitié Nord de l'hexagone. Le tracteur fait son apparition dans les grandes

⁹⁷³ Voir l'historique qu'en dresse le rapport du sénateur Noël : « Rapport fait Au nom de la Commission des douanes et des conventions commerciales, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la chambre des députés, portant ratification du décret du 22 mars 1920 soumettant à des droits de sortie les animaux des espèces chevaline, mulassière et asine », *Impression : projets, propositions, rapport /Sénat*, Paris, Imprimerie du Sénat, 16 juin 1921, annexe au procès-verbal de la séance du 16 juin 1921, page 2 : « au cours de l'année 1922, les régions qui s'occupent surtout de l'élevage du cheval, les sociétés agricoles qui défendent les intérêts de ces régions, avaient signalé au Gouvernement tout l'intérêt qu'il y aurait à prendre les mesures nécessaires pour, sinon arrêter, mais tout au moins restreindre dans une large mesure l'introduction en France des animaux de l'espèce chevaline en provenance de l'Europe centrale ».

exploitations, s'installe alors une coexistence entre les deux modes de traction. La demande moins soutenue génère ainsi une première baisse du prix des chevaux. Le Sud-Est, où les besoins en chevaux restent importants, du fait de la petite exploitation largement majoritaire et de la dispersion des parcelles, reçoit à des prix très intéressants des chevaux de bonne qualité. Au modèle dominant du « ragot », cheval rustique de 500 à 550 kilos, que les agriculteurs ont l'habitude d'employer, se substitue un cheval plus étoffé, les petits ardennais, bretons et percherons qui font plutôt entre 620 et 670 kilos. Leur entretien est sans doute un peu plus coûteux, mais le prix attractif en fait une acquisition intéressante. Avec un coefficient de 4 à 4,5 pour les chevaux neufs de 4 à 7 ans, la production locale n'a plus vraiment de sens sauf dans les zones où l'on continue à produire un cheval local adapté à l'écosystème et qui continue à avoir une clientèle. Cette évolution générale explique pourquoi il manque, malgré la reprise de l'après-guerre, l'importance des saillies de l'avant 1914.

Une autre échelle d'interaction vient renforcer la baisse des prix qui s'accroît. La pression des importations d'Europe centrale et orientale s'accroît depuis les années 1920 et au début de la décennie suivante la situation est alarmante. Un décret du 24 octobre 1922 établit un coefficient de majoration des droits de douane relatifs aux équidés importés en France : entre 1913 et 1922, le nombre des animaux importés, notamment d'Europe centrale et orientale, est passé de 10645 à 29325⁹⁷⁴. La situation continue à se dégrader, mais avec des effets partagés : si les zones d'élevage souffrent, le prix bas des chevaux favorise les agriculteurs non éleveurs et permet de maintenir l'approvisionnement à bas coût de la boucherie chevaline. C'est sans doute cette ambivalence qui explique l'absence de réaction des pouvoirs publics. Par ailleurs, les pays exportateurs de chevaux comme la Pologne ou la Tchécoslovaquie sont des alliés de la France. L'effondrement du nombre des saillies dans les stations de monte de la ceinture chevaline est, au niveau local, la conséquence directe de l'invasion du marché national :

	Chevaux de boucherie	Chevaux de service	Importations totales
1928	3 000	15 700	18 700
1931	55 000	16 000	71 000

La situation de l'élevage devient très préoccupante parce que la Belgique et les Pays-Bas avec lesquels la France a des accords servent de sas d'entrée à des chevaux qui viennent de Pologne, de Lituanie ou de Tchécoslovaquie. La situation est rendue d'autant plus difficile pour l'élevage français que les prix très bas des chevaux destinés à la boucherie déstabilisent tout le système des reprises qui traditionnellement donnaient l'apport pour l'achat de chevaux neufs. Par ailleurs, nombre de chevaux théoriquement destinés à la boucherie se retrouvent sur le marché, ce qui accentue encore le marasme⁹⁷⁵. Les zones d'élevage protestent, la presse nationale⁹⁷⁶ et celle de province⁹⁷⁷ s'émeuvent de l'effondrement imminent de l'élevage.

⁹⁷⁴ Voir le rapport du sénateur Villette Gaté : « Rapport fait au nom de la commission des douanes et des conventions commerciales chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, portant ratification du décret du 24 octobre 1922 qui a institué un coefficient de majoration des droits de douane afférents aux chevaux, mules et mulets, ânes et ânesses », *Impression : projets, propositions, rapport / Sénat*, Paris, Imprimerie du Sénat, 29 mai 1923, annexe au procès-verbal de la séance du 29 mai 1923.

⁹⁷⁵ Lors de l'interpellation au Sénat du Ministre de l'Agriculture, séance du 2 juillet 1931, M. de Monti de Rézé, sénateur de la Mayenne, conteste les chiffres relatifs aux chevaux de boucherie, *Revue vétérinaire et journal de médecine vétérinaire et de zootechnie réunis*, Toulouse, École nationale vétérinaire de Toulouse, 1931, page 697 : « si mes renseignements sont exacts, un certain nombre de ceux-là ne vont pas à l'abattoir et sont vendus pour la culture ou pour d'autres usages ».

⁹⁷⁶ *Figaro*, 19 octobre 1931, Raymond de Passillié, « Notre élevage chevalin en péril ».

⁹⁷⁷ *L'Ouest-Éclair*, 13 décembre 1931 : « La production chevaline française a baissé de 12 à 15 % ».

L'Union du Sud-Est note dans son édition du 25 octobre 1931 une baisse accélérée du prix des chevaux⁹⁷⁸.

C'est dans ces circonstances que les députés exhument un projet de loi déposé une décennie plus tôt par Maurice Tailliandier, député du Pas-de-Calais, qui impose une hausse massive des taxes douanières. Le projet de loi est voté par la Chambre des députés à une écrasante majorité le 30 mars 1932 : 444 sur 458 votants. Transmis au Sénat, le projet discuté en urgence est voté dans les mêmes termes le 8 juillet 1932. Le texte est définitivement adopté le 13 juillet 1932⁹⁷⁹. L'élevage chevalin en attend des retombées positives⁹⁸⁰.

B – Le contexte local

Les auteurs de la *Monographie agricole du département de l'Isère* publiée en annexe de la statistique agricole de 1929, notent que la production chevaline du département est en régression constante. Ils précisent que « l'administration des Haras diminue chaque année le nombre de ses stations de monte faute de clientèle »⁹⁸¹. Le constat est exact, mais il convient de préciser que l'évolution de la production est totalement découplée de l'utilisation du cheval dont le rôle s'accroît dans les campagnes, notamment au détriment des bœufs. Le recul de la production chevaline dauphinoise est imputable à des phénomènes nationaux et européens déjà évoqués ci-dessus comme la motorisation de l'immédiat après-guerre, le déclin amorcé des cavaleries dans les grandes agglomérations ou leur maintien sans dynamisme. Ces réalités ont freiné la production des laitons génériques qui étaient exportés hors de la région et les importations d'Europe orientale ont encore accéléré le phénomène. Le Bas-Dauphiné, pays naisseur mal connu, a aussi renoncé à la production chevaline pour des raisons locales qu'il faut préciser.

Le Sud-Est, et le Bas-Dauphiné en particulier, se caractérisent par le morcellement de la propriété agricole et la dissémination des parcelles ; cette réalité ne favorise guère la motorisation. La superficie moyenne des exploitations de 1 à 10 hectares est de 3,7 ha et elle descend à 0,62 hectare pour celles très nombreuses qui comptent moins d'un hectare⁹⁸². Cette évidence statistique n'exclut pourtant pas une incidence de la motorisation sur la demande locale de chevaux : la statistique agricole décennale de 1929 souligne l'arrivée du tracteur, des camions et camionnettes agricoles dans la section dauphinoise de la ceinture chevaline. De

⁹⁷⁸ *L'Union du Sud-Est*, 25 octobre 1931 : « L'effondrement des cours sur les chevaux est commencé. Les bons et très bons ont baissé de 800 à 900 francs en 15 jours, soit une baisse de 12 à 15 % ».

⁹⁷⁹ Loi du 13 juillet 1932 tendant à modifier le tarif général des douanes en ce qui concerne les droits applicables aux chevaux importés sur le territoire national, publiée au Journal Officiel du 16 juillet 1932. Les tarifs votés sont les suivants :

Types/catégories d'équidés	Tarif général	Tarif minimum
Chevaux entiers ou hongres et juments quel que soit leur âge	8000 fr.	2000 fr.
Chevaux destinés à la boucherie	1600	400
Mules et mulets	2000	500
Baudets, étalons	12000	3000

⁹⁸⁰ *Rustica, revue universelle de la campagne*, 31 juillet 1932, pp. 54-55 ; 8 janvier 1933, L. de PRAYE, « La protection du cheval français », p. 35 : « Comme les Belges le reconnaissent eux-mêmes, leur libre-échange a permis aux cavaleries "polonaises lithuaniennes, hongroises, russes, de déferler dans leur petit pays. La grosse part de cette cavalerie est repassée en France. D'ailleurs si tous les chevaux étrangers importés en Belgique à raison de 25000 par an y étaient restés, il y a des chances qu'on les verrait courir ». Tel est l'aveu de M.A. Royer dans *L'éleveur Belge* ».

Nos Chambres ont donc bien été inspirées en rendant impossible, par le truchement de la Belgique, l'importation en France des chevaux de l'Europe orientale

⁹⁸¹ Ministère de l'Agriculture, *Statistique de la France, annexe à l'enquête de 1929 : monographie agricole du département de l'Isère*, Grenoble, Imprimerie générale, 1937, 352 pages, p. 235.

⁹⁸² L. ROUGIER, *L'Agriculture du département de l'Isère*, Grenoble, Grands établissements de l'imprimerie générale, 1924, page 129.

fait, si la région cesse – au moins partiellement – de couvrir ses besoins en chevaux, elle est amenée à en importer un grand nombre qu'elle se procure par le biais de tous les courtiers en chevaux à partir de Lyon et des communes de la périphérie. Depuis le début des années 1920, l'Union des syndicats du Sud-Est a créé le centre hippique installé à Lyon, qui approvisionne en grand les syndiqués désireux d'acheter ou de vendre des chevaux. Il existe ainsi une véritable demande de chevaux dans la ceinture chevaline de Lyon. Le déclin des effectifs, réalité évidente dans nombre de communes, relève d'autres explications.

Les cantons les plus chevalins des campagnes de la section dauphinoise de la ceinture chevaline se caractérisaient avant guerre par l'importance des cultures céréalières. La plaine de Lyon et ses sols médiocres étaient destinés au froment et fixaient des cavaleries nombreuses chargées des labours. Or, après la guerre, autant le prix des céréales que les problèmes de main-d'œuvre poussent l'agriculture vers les herbages. En 1913, le blé couvrait plus de 106 950 hectares en Isère, 80 091 en 1923 dont plus de 60% relèvent des arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne. Parallèlement à cette évolution, Louis Rougier note que les prairies permanentes prennent de plus en plus d'importance au fur et à mesure que les campagnes se dépeuplent⁹⁸³. Cette évolution explique assez largement la diminution du cheptel équin dans bon nombre de communes, et par voie de conséquence la diminution du nombre de juments. Dans sa rubrique « vente de chevaux » *L'Union du Sud-Est*, qui sert à diffuser les disponibilités du Centre hippique spécialisé dans la fourniture des chevaux aux adhérents de l'Union des syndicats du Sud-Est, et dont les écuries sont installées à Lyon, note ce lien entre l'extension des herbages et le tassement des cavaleries :

« Un cultivateur vient de nous acheter un cheval d'occasion pas cher pour faucher et rentrer ses foins ; il a 11 hectares de bonnes terres sur lesquels il faisait naguère toutes les cultures, aujourd'hui tous ses champs sont transformés en prairie, et dit-il, “n'ayant plus de labourages ni semailles à faire, je n'ai plus besoin de chevaux ni de domestiques durant dix mois de l'année, ce qui est pour moi une grande économie” »⁹⁸⁴.

Cette extension des herbages va de pair avec le développement de la production laitière qui tire profit de l'augmentation des quantités de fourrages. La constitution d'un véritable bassin laitier autour de Lyon génère un surcroît de flux qui est absorbé par la traction automobile et par une cavalerie moins nombreuse et acquise à bas coût. Il est évident dans ces conditions que les agriculteurs producteurs de chevaux n'ont plus intérêt à produire des laitons. La valorisation des fourrages passe par la filière laitière ou par leur vente directe. Dans tous les cas de figure, la production chevaline est de loin la spéculation agricole la moins intéressante.

La chute continue de l'activité des stations de monte concerne les chevaux, mais elle ne dit rien de la production mulassière, aussi mal connue que celle des chevaux génériques. Il convient d'aborder cette question de manière attentive. Avant guerre il existait déjà un cycle du mulet : lorsque le cours des laitons déclinait, les juments étaient présentées au baudet⁹⁸⁵. Or, précisément, si les mulets se raréfient dans la ceinture chevaline avant la fin des années 1920, c'est qu'ils sont devenus trop chers, et il a déjà été dit ci-dessus que cette orientation des prix se maintient jusqu'en fin des années 1930. La production du mulet étant complètement libre, il n'existe pas vraiment dans les zones de production diffuse de statistiques disponibles. La situation dans les cantons de Saint-Jean-de-Bournay, du Grand-Lemps et de la Côte-Saint-André constitue un bon exemple de cette difficulté à saisir la réalité. Les stations de monte s'étiolent, alors qu'il s'agit de cantons où la cavalerie progresse, et où de surcroît le cheptel équin est majoritairement constitué de juments. Il est bien difficile d'analyser cet état de fait sans le lier à la production du mulet. Les documents de

⁹⁸³ Ibidem, pages 60 et suiv.

⁹⁸⁴ *L'Union du Sud-Est*, 14 juillet 1929.

⁹⁸⁵ Voir chapitre V – Le commerce des chevaux dans la ceinture chevaline de Lyon, section II, III - Le cycle du mulet.

l'administration des haras ne disent rien du baudet, le grand concurrent, mais il est omniprésent. En décembre 1924, la commune de Saint-Jean-de-Bournay renonce à fournir un local pour assurer le fonctionnement de la station de monte. Le dépôt d'Annecy décide la suppression de la station dont les résultats étaient médiocres malgré une hausse ininterrompue des effectifs dans le canton. Ce constat amène le directeur des haras à considérer que « la suppression de cette station incitera certainement dans la suite un étalonnier de la région à posséder un reproducteur approuvé : l'administration des Haras entrera très volontiers dans ces vues en donnant une attache officielle à tout étalon (demi-sang ou trait) d'un certain mérite »⁹⁸⁶. Il passe trop vite sur les baudets, qui sont pourtant les seuls responsables de la désaffection de la station de monte. Il concède dans son rapport de juillet 1923 leur influence : « Cette monte [celle de 1923] a donné de faibles résultats dus sans doute à la baisse du prix des poulains et à l'augmentation de celui des muletons. Certaines stations ont souffert de la concurrence du baudet »⁹⁸⁷. Même constat dans le canton voisin du Grand-Lemps : la progression du cheptel équin se traduit paradoxalement par une baisse très marquée des saillies. La station de Biol perd les deux tiers des juments qui lui sont amenées entre 1926 et 1927, passant de 143 à 54 saillies et décline ensuite jusqu'en 1931 dernière année de fonctionnement⁹⁸⁸. Il est à peu près certain que la chute des saillies est liée à la concurrence des baudets : pourquoi les agriculteurs auraient-ils produit des laitons à perte alors qu'ils pouvaient valoriser leurs juments en produisant des muletons ? Cette concurrence apparaît de temps à autre au détour d'une phrase, mais les rapports restent malheureusement trop vagues sur ce point. La correspondance administrative disponible n'en dit rien, pourtant la présence des baudets est attestée. Les indices ne manquent pas. En 1913, des éleveurs de Saint-Victor de Cessieu, de Châteauvilain (arrdt. de la Tour-du-Pin) ou de Commelle (arrdt. de Vienne) déposent des demandes d'approbation de baudets. Ces approbations étaient en théorie éligibles à des territoires limités au Nord par l'arrondissement de Saint-Marcellin, mais des accommodements étaient possibles sur ses confins. Malgré cette latitude d'appréciation, le directeur du Dépôt d'Annecy refuse ces approbations de baudets en octobre 1913, au motif que les éleveurs « habitent des endroits où l'industrie mulassière se fait aux dépens de l'industrie chevaline »⁹⁸⁹. La présence du baudet est attestée dans ce périmètre dans les années 1930 où Marius Chassigneux, étalonnier au Pin, canton de Virieu, est arrivé à faire approuver par l'administration des haras un baudet d'origine espagnole de 1,44 m. bien adapté aux juments locales⁹⁹⁰. Il semble assez probable que sa présence n'est que la partie émergée d'un ensemble plus vaste que les documents administratifs saisissent mal.

3 – le déclin des concours de la section dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon

Les concours de juments poulinières et de pouliches, reflets de la production subventionnée, ne sont pas restés en dehors des phénomènes qui accompagnent l'évolution du cheptel. Le nombre de pouliches et de juments poulinières primées dans les concours hippiques de la ceinture chevaline de Lyon au début des années 1920 illustre le propos :

Concours	Beurepaire		LaVerpillière		La Tour-du-Pin		Meyzieu		Saint-Symphorien		Tot. P	Tot. Pch
	P	Pch	P	Pch	P	Pch	P	Pch	P	Pch		
Catégorie												

⁹⁸⁶ Arch. dép. Isère, 150 M 15, lettre du directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère, 19 janvier 1925.

⁹⁸⁷ Arch. dép. Isère, PER 56/131, Rapport du directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy au préfet de l'isère, 13 juillet 1923.

⁹⁸⁸ *Idem*, lettre du directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère, 26 juin 1931.

⁹⁸⁹ Arch. dép. Isère, 150 M 13, Lettre du directeur du dépôt d'Annecy, au préfet de l'Isère, 31 octobre 1913.

⁹⁹⁰ Arch. dép. Isère, 160 M 16, Direction des haras, encouragement à l'industrie mulassière, Isère, baudets approuvés pour l'année 1937.

1919		13	10	19	11	16	8	7	4	5	1	60	34
1921	^{1/2}	8	8	15	8	10	4	5	4	3	5	41	29
	T	6		6		3		1		0		16	
1923	^{1/2}	9	6	14	6	14	6	5	0	4	3	46	21
	T	0	0	8	2	5	0	2	1	2	1	17	4
1925	^{1/2}	10	5	10	0	1	5	4	4	0	1	25	15
	T	0	0	8	1	12	1	6	1	6	1	32	4
Total		46	29	80	28	61	24	30	14	20	12	237	108
P : poulinière ; Pch : pouliche ; ^{1/2} : demi-sang ; T : trait. Source : Arch. dép. Isère, 140 M 43													

De l'immédiat après-guerre jusqu'à la fin des années 1920, les concours se maintiennent dans les cantons isérois de la ceinture chevaline de Lyon. Ils sont à l'image d'une production qui reprend mais sans atteindre les niveaux de l'avant-guerre. Puis, vers 1928-1929 ils s'engagent dans une période difficile qui dure toute la première moitié des années 1930.

A – les concours de poulinières

Le nombre des primes distribuées est du même ordre d'importance que dans l'Ain, mais il est clair que les primes ne sont pas acquises de la même manière. La compétition est vraiment plus rude dans l'Ain où elles sont distribuées après sélection sur des lots plus nombreux. Les concours n'ont pas tous – ici comme en Dombes - la même importance. Trois des cinq concours du Bas-Dauphiné, ceux de Saint-Symphorien-d'Ozon, Meyzieu et Beaurepaire ne parviennent pas durablement à réunir des lots significatifs. Ce qui leur manque c'est de la qualité et une certaine régularité. S'agissant des concours de 1919, le directeur du dépôt d'Annecy note : « Beaurepaire a vu meilleur (...). Quant aux concours de « Saint-Symphorien-d'Ozon et de Meyzieu, ils ont été absolument insuffisants au point de vue de la qualité comme du nombre »⁹⁹¹. Ces concours insuffisants perdurent pourtant un certain temps. Le concours de Saint-Symphorien-d'Ozon, de moins en moins important, est supprimé en 1928, celui de Beaurepaire en 1934 et celui de Meyzieu deux ans plus tard. Seuls les deux concours restants, ceux de La Verpillière et de La Tour-du-Pin peuvent se comparer à ceux de la Dombes. Situés au cœur de la zone de production, ils forment l'ossature d'un élevage où les agriculteurs ont compris ce qu'ils pouvaient gagner à conserver leurs plus belles pouliches. Cette spécificité ne les met pas à l'abri de faiblesses et de brusques variations des effectifs.

Ces productions évoluent lentement : les poulinières de demi-sang et de trait léger, productions traditionnelles de ce secteur dauphinois de la ceinture chevaline de Lyon, continuent à dominer dans les concours jusqu'en 1923. Beaurepaire se singularise par une absence complète de poulinières de trait primées. Dans les autres concours, après 1923, les poulinières de trait renforcent leur présence. Le nombre de primes double presque entre 1923 et 1925, passant de 17 à 32. L'adaptation la plus vigoureuse vient du concours de La Tour-du-Pin qui présente une seule poulinière de demi-sang pour 12 de trait. La mutation est claire si l'on regarde les communes d'origine : 8 des 12 poulinières primées viennent du canton même de La Tour-du-Pin. La Verpillière suit le mouvement en conservant néanmoins des poulinières de trait léger et de demi-sang que l'élevage de Jules Vacher, de Bonnefamille, envoie chaque année au concours.

Entre la fin des années 1920 et la première moitié de la décennie suivante, le poids des contingences nationales et européennes se retrouve dans la production des deux principaux concours. La facilité de circulation, le démarchage des professionnels de Lyon qui prennent également en charge les chevaux de reprise, et la baisse des prix impactent nécessairement la

⁹⁹¹ Arch. dép. Isère, PER 56/126, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1920, p. 334.

production locale qui s'amenuise. Les concours de La Verpillière et de La Tour-du-Pin illustrent cette évolution :

	La Verpillière			La Tour-du-Pin			Total V + T
	½ S et TL	T. lourds	Total	½ S et TL	T. lourds	Total	
1932	5	4	9	10	5	15	24
1933	11	3	14	8	12	20	34
1935	4	3	7	6	6	12	19
1937	6	9	15	5	9	14	29
1938	2	15	17	0	19	19	36
1939	4	19	23	2	15	17	40

½ S : Demi-sang ; TL : Trait léger.

Le nombre de poulinières primées décline jusqu'en 1935. Il subsiste un noyau d'éleveurs qui présentent leurs juments suitées parce que cela leur permet de mieux vendre les produits qui en sont issus. D'ailleurs toute présentation au concours se solde presque toujours par une prime : en 1932 par exemple, les 9 juments présentées à La Verpillière ont toutes été primées ; à La Tour-du-Pin 14 des 15 admises l'ont aussi été. La persistance de ces concours de poulinières révèle qu'il subsiste une production de proximité qui permet de remplacer les animaux de trait et d'alimenter une demande locale⁹⁹². Il y a là une perpétuation des transactions de proximité. La production se transforme avec des fortunes diverses. À Bonnefamille, Jules Vacher fait saillir deux de ses juments trotteuses par un trait breton de l'administration. Le constat du jury est sans appel : « croisement désastreux »⁹⁹³. Pour éviter ces travers, des juments plus fortes que celles de la souche locale sont utilisées. Ainsi La Tour-du-Pin qui renoue avec de bonnes productions emploie des poulinières plus puissantes sans doute en partie importée comme cette jument auxoise que signale le jury de 1939⁹⁹⁴.

Dans la seconde moitié des années 1930, la production redémarre et le nombre de juments poulinières présentées aux concours redevient significatif et les animaux présentés sont méritants⁹⁹⁵. Le procès-verbal du concours de La Verpillière le 27 juillet 1938 fait état d'un « très bon concours en progrès sensible sur l'année dernière. Il y a 7 très bonnes poulinières en tête et tout le lot est acceptable »⁹⁹⁶. Dès son rapport du 1^{er} juin 1937, De la Motte Rouge note : « Il est probable que les cultivateurs, constatant les prix très élevés des chevaux de trait, vont s'efforcer de produire eux-mêmes les animaux dont ils ont besoin et revenir à l'élevage qu'ils avaient presque abandonné »⁹⁹⁷.

B- Les concours de pouliches

La sélection des pouliches joue un rôle considérable dans les régions naisseuses et d'élevage chevalin puisqu'elle constitue la matrice de la production future. En ce sens, la présence ou l'absence des pouliches renseigne sur l'état d'esprit des producteurs de chevaux. Leur présence plus ou moins nombreuse reflète les perspectives de production que leur assignent les éleveurs. Le fait de sélectionner les pouliches, c'est-à-dire de conserver les

⁹⁹² Voir carte N° 13 Nombre de poulinières primées par commune dans les concours hippiques du Bas-Dauphiné en 1932, 1933, 1934, 1935, 1937, 1938 et 1939.

⁹⁹³ Arch. dép. Isère, 140 M 46, procès-verbal de la distribution des primes, concours de La Verpillière pour primes aux juments poulinières, 27 juillet 1937.

⁹⁹⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 46, procès-verbal de la distribution des primes, concours de La Tour-du-Pin, pour primes aux juments poulinières, 28 juillet 1939.

⁹⁹⁵ Arch. dép. Isère, PER 56/163, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1938, p. 52.

⁹⁹⁶ Arch. dép. Isère, 140 M 46, procès-verbal de la distribution des primes, concours de La Verpillière, pour primes aux juments poulinières, 27 juillet 1939.

⁹⁹⁷ Arch. dép. Isère, PER 56/161, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1937, p. 54.

poulinières de demain, signifie qu'il existe des perspectives de production future. À cet égard, l'immédiat après-guerre constitue une période particulièrement propice à l'observation des attentes de la production. De fait, dans le ressort des cinq concours de la ceinture chevaline de Lyon, l'évolution des productions et le cadre général dans lequel elle se réalise est assez révélateur des potentialités des différentes zones de production et des incertitudes qui pèsent d'une manière générale sur la production chevaline :

Années	1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	NC	P	NC	P	NC	P	NC	P	NC	P	NC	P	NC	P
La Verpillière	9	11	6	7	5	8	4	7	4	7	1	3	1	1
La Tour-du-P.	7	8	6	7	3	4	11	13	6	6	7	7	4	5
Meyzieu	3	4	2	3	4	4	3	5	1	1	4	4	5	5
St.-Sympho.	1	1	5	5	3	6	2	2	3	4	3	3	2	2
Beaurepaire	7	10	5	7	7	8	3	3	5	5	1	2	4	5
Total	27	34	24	29	22	30	24	30	19	23	18	19	16	18

Source : Arch. dép. Isère 140 M 43. NC : nombre de communes. P : pouliches.

En observant, le nombre des pouliches présentées, les localités où elles ont été produites et par qui elles l'ont été, apparaît le contour d'une spéculation qui s'essoufle⁹⁹⁸.

Là où la majorité du cheptel est constituée de pouliches ou de juments, comme dans la section dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon, ce sont toujours les animaux potentiellement doués pour la reproduction qui sont conservés. Pour les productions communes ou génériques, une pouliche bien venue, bâtie en mère, servira à remplacer la poulinière, presque toujours sa génitrice, lorsque celle-ci commencera à faiblir. À trois ans, la jeune pouliche générique est saillie et commence alors une assez longue carrière de poulinière qui devra combiner le travail quotidien et la production une année sur deux d'un poulain vendu au sevrage à l'automne. Ce cycle domestique de production, où le cheptel qui se succède dans la cour de la ferme se fait de mère en fille, est dominant. Il n'est pas le seul. Dans le ressort de chaque concours, la production locale des poulinières saillies par les étalons de l'État débouche sur une production de pouliches de demi-sang : celles qui sont dans le modèle recherché par les marchands de Lyon ou de Grenoble sont enlevées dès leur présentation au concours. Cet effet pervers explique la mise en oeuvre du système des primes à paiement différé et des primes à la conservation. Il est difficile de savoir comment évolue la production générique dans l'après-guerre, en revanche la production obtenue à l'aide des reproducteurs de l'État faiblit au lendemain des hostilités. Entre 1919 et 1925, le nombre des pouliches présentées aux concours du Bas-Dauphiné passe de 34 à 19 soit un déclin de 44,1%. Jusqu'en 1922, le nombre de pouliches présentées se maintient sur une sorte de plateau avant de décliner régulièrement.

Les autres indicateurs, comme la répartition de l'aire d'origine des pouliches inscrites aux concours ou le nombre d'éleveurs, s'inscrivent eux aussi sur une pente descendante. En 1919, 27 communes présentent des pouliches avec une sorte de palier jusqu'en 1922 oscillant entre 22 et 24 communes représentées. Puis le déclin s'installe. Au milieu des années 1920, le monde des éleveurs a acté une double dynamique, celle des prix qui n'enregistrent aucune évolution positive par rapport à l'avant-guerre et celle d'une demande en baisse. Cette prise de conscience explique l'effritement de la base communale qui perd 40% de ces effectifs entre 1919 et 1925. Enfin, au cours de la période 1919 – 1925, à la contraction des effectifs et des communes qui alimentent les concours s'ajoute par la force des choses la diminution de 40% du nombre des éleveurs. Les éleveurs habitués des concours, qui jusqu'en 1914 présentaient une ou plusieurs pouliches chaque année, sont devenus plus rares, à la seule

⁹⁹⁸ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N° 14 Nombre de pouliches primées par commune dans les concours hippiques du Bas-Dauphiné de 1919 à 1929.

exception de La Verpillière. Dans la majorité des concours, les propriétaires changent d'une année sur l'autre, il n'existe plus de continuité de production.

Entre la fin des années 1920 et le milieu de la décennie suivante, le nombre de pouliches présentées aux différents concours se maintient très bas. La fin des années 1920 est marquée par une pénurie de fourrages, des printemps tardifs et une hausse du prix du saut qui a été mal acceptée par les éleveurs⁹⁹⁹. D'une année sur l'autre, il compte une dizaine d'animaux, guère plus. La production de pouliches à partir des étalons de l'administration n'a pratiquement plus cours dans les cantons dauphinois de la ceinture chevaline. Ces années constituent l'étiage le plus bas de la production chevaline pour des raisons qui ont été explicitées ci-dessus. Ce qui reste de l'activité de l'immédiat après-guerre s'inscrit dans une production et des échanges purement locaux. Dans ses rapports au préfet, de la Motte Rouge, le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy signale une amélioration à La Tour-du-Pin depuis le début des années 1930, mais cette dynamique est bien incertaine : dans son rapport de juin 1934, il signale que c'est le seul « qui réunisse un lot presque assez nombreux »¹⁰⁰⁰. Pourtant, le rapport de l'année suivante note qu'aucune pouliche n'a été présentée au concours. Les concours de pouliches se réamorcent dans le sillage de celui qui se note dans les concours de poulinières, mais sans en avoir la vigueur. Il ne subsiste d'ailleurs que deux concours, ceux de La Tour-du-Pin et de La Verpillière¹⁰⁰¹. Le concours de 1937 est qualifié de très modeste à la Tour du Pin où seules deux bonnes pouliches, l'une de trait et l'autre de demi-sang, sont distinguées par le jury¹⁰⁰². À La Verpillière, avec 6 pouliches présentées, le concours est jugé convenable mais les animaux sont déjà usés par un travail prématuré¹⁰⁰³. 11 pouliches y sont présentées en 1938 et 10 en 1939.

⁹⁹⁹ Arch. dép. Isère, PER 56/140, *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, rapport du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 6 juillet 1927, page 121 : « L'abstention des éleveurs de l'Isère a été motivée aussi, dans certaines parties du département, par le relèvement du prix des saillies des étalons de trait que l'administration a dû mettre en concordance avec la valeur vénale actuelle des chevaux de culture ».

¹⁰⁰⁰ Arch. dép. Isère, 140 M 45, Rapport du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 19 juin 1934.

¹⁰⁰¹ Table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N° Nombre de pouliches primées par commune dans les concours hippiques du Bas-Dauphiné en 1935, 1937, 1938 et 1939.

¹⁰⁰² Arch. dép. Isère, 140 M 46, concours pour primes aux pouliches de trois ans, La Tour du Pin, 28 juillet 1937.

¹⁰⁰³ Arch. dép. Isère, idem, concours pour primes aux pouliches de trois ans, La Verpillière, 27 juillet 1937.

CHAPITRE V – LE COMMERCE DES CHEVAUX DANS LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

La ceinture chevaline de Lyon est parcourue par des flux entrants et sortants de chevaux qui s'effectuent à toutes les échelles. Ces flux sont nourris par les capacités de production et d'élevage de la périphérie lyonnaise mais aussi les sas d'entrée que constituent Lyon et les autres agglomérations d'une certaine importance. Les régiments de cavalerie ou d'artillerie, nombreux dans le Rhône et l'Isère, sont autant d'opportunités qui, à intervalles réguliers, injectent des chevaux dans l'espace suburbain. Le mouvement n'est pas à sens unique. Certains aspects de cette dynamique ont déjà été abordés à travers les mouvements que génèrent les animaux à bout de souffle : dans une dernière migration, les chevaux usés sont dirigés soit vers l'abattoir de Corne-de-Cerf grâce au zèle des bouchers chevalins soit plus loin encore, vers Paris insatiable en viande de solipède. Les cadavres que l'on a cessé d'enfouir rejoignent par la voie ferrée l'atelier d'équarrissage, au grand dam des populations riveraines qui goûtent peu ces convois de charognes¹⁰⁰⁴. La périphérie place une partie de sa production à Lyon : l'Ain et l'Isère envoient des chevaux dans la métropole régionale et dans les autres villes. Les marchands de la place connaissent assez les éleveurs, les concours hippiques sont le lieu privilégié où se forment les transactions immédiates ou différées. Enfin et surtout, la ceinture chevaline de Lyon produit des poulains qu'elle exporte en grand nombre vers les autres départements du Sud-Est, mais aussi vers l'Ouest aux beaux pâturages où ils tournent bien. Elle participe ainsi à une véritable « migration des poulains »¹⁰⁰⁵. Tous ces flux se nourrissent de l'activité incessante des marchands et maquignons de la frange suburbaine. Ils ont la connaissance intime de la carte équine de leurs communes et cantons. Ils structurent le commerce des chevaux que des cycles alternés stimulent ou affaissent.

Section I – Des foires et des marchands

I – Le réseau des foires de la ceinture chevaline de Lyon

1 – Les foires chevalines de l'Ain

L'Ain et l'Isère sont dotés d'un réseau de foires où les chevaux constituent à l'occasion une partie non négligeable des transactions, mais peu sont exclusivement consacrées à la vente et à l'achat de chevaux entiers, de hongres, de juments de culture et de poulains et pouliches. Dans l'Ain, les foires chevalines ne manquent pas. Aux dires de Ch. Merlino, « elles sont peuplées de beaux poulains qui s'exportent à des prix avantageux »¹⁰⁰⁶. Les foires chevalines sont situées au cœur des pays de production et dans les zones constituant des interfaces avec d'autres ensembles départementaux. En 1831, le vétérinaire départemental de l'Ain, Joseph Chanel dénombre les principales foires chevalines de son département d'exercice¹⁰⁰⁷ :

¹⁰⁰⁵ Général de la MORICIÈRE, Rapport sur les travaux de la session de 1850, Conseil supérieur des Haras, Imprimerie nationale, 1859, Paris, 307 pages, p.291 ; *Annales de la Société d'agriculture, sciences, arts et belles-lettres d'Indre-et-Loire*, de SOURDEVAL, « L'étoffe et le sang », 1849, T.29, 304 pages, p.116.

¹⁰⁰⁶ *Bulletin de la Société d'agriculture, sciences et arts de l'arrondissement de Trévoux*, Ch. MERLINO, « Mémoire sur la question de l'amélioration de la race chevaline en Dombes », 1847, T. 17, p. 18.

¹⁰⁰⁷ L.-E. P. O'BRIEN, *Les chevaux de l'Ain*, Bourg-en-Bresse, Martin BOTTIER, 1886, 1888, 1891, 3 volumes : 420, 664, 310 pages, volume 1, p. 281. Voir aussi pour un panorama de toutes les principales foires chevaline de France, LEFOUR, Inspecteur général de l'agriculture, *Journal d'agriculture pratique*, Volume 18 Numéro 1, janvier-juin 1854, « Le commerce des chevaux », pp. 288-292.

Arrondissement	Commune	Dates
Bourg	Lent	1 ^{er} mars, 23 avril, 6 juin, 18 octobre.
	St.-Laurent-les-Mâcon	20 mai, 10 août.
	Pont-de-Vaux	22 janvier, 4 octobre, le dernier mercredi du mois, le 13 décembre.
Trévoux	Ambérieux-en-Dombes	6 mai, 11 juin, 24 août, le 1 ^{er} lundi après le 22 septembre, le 2 novembre.
	Chalamont	16 août.
	Montmerle	9 septembre.
Belley	Ceyzérieu	22 février, 29 septembre.
Nantua	Nantua	29 août.

La grande foire chevaline de l'Ain est celle de Montmerle, dans l'arrondissement de Trévoux¹⁰⁰⁸. Sur la rive de la Saône, la ville est située face à la vallée de l'Ardière, qui sur la rive droite ouvre « le chemin des montagnes et de la Loire », un peu plus loin sur la même rive droite, la vallée d'Azergue via la Turdine et la Brévenne, mène à tout le Lyonnais, et au-delà vers le Forez. Sur la rive gauche, par Thoissey s'ouvrent les plaines de Bresse tandis que la Dombes prend fin à Montmerle. À la confluence de diverses régions, cette foire a eu une importance considérable jusque dans la première moitié du XIX^e siècle. Joseph Chanel, le vétérinaire départemental de l'Ain, observateur particulièrement bien informé, rapporte en 1831 que la foire de Montmerle rassemble un nombre considérable de chevaux « qui va quelquefois au-delà de deux mille »¹⁰⁰⁹. La foire de septembre dure 8 jours, c'est la plus considérable du département. Sa longueur est proverbiale¹⁰¹⁰. Tous les contemporains soulignent sa capacité à attirer « chaque année une grande partie des habitants du sud de la Bresse »¹⁰¹¹. Au milieu du XIX^e siècle, le préfet du Rhône signale qu'une partie de la cavalerie lyonnaise est acquise à Montmerle et à Ambérieux-en-Dombes¹⁰¹². Les auteurs de la *Géographie de l'Ain* soulignent son rôle : « Elle est encore très fréquentée et les transactions sur les chevaux et les bestiaux sont très animées. Les maquignons aiment ces grands rendez-vous où les choix sont plus faciles »¹⁰¹³. À la veille de la Grande Guerre, Étienne Lager note dans son étude sur la Dombes que les foires de Montmerle ne sont plus que des foires « tout à fait locales »¹⁰¹⁴. Quoi qu'il en soit, elles continuent à jouer un rôle important dans la commercialisation des chevaux et des poulains en particulier, issus des zones de production de la Dombes¹⁰¹⁵. L'importance préservée de Montmerle comme centre de transactions

¹⁰⁰⁸ Table des figures et des illustrations, chapitre N°5, illustration N°1 Le marché aux chevaux de la foire de Montmerle, l'un des plus animés de l'Ain.

¹⁰⁰⁹ *Journal d'agriculture, lettres et arts du département de l'Ain*, 1831, Joseph CHANEL, « Haras de l'Ain, notice sur sa formation et ses résultats », pp. 161-268, p. 183.

¹⁰¹⁰ Adolphe VACHET, *Glossaire des Gones de Lyon* : d'après M. Toulemonde et les meilleurs auteurs du Gourguillon et de la Grand'Côte, Lyon, Stock et Cie, 1907, 355 pages, p. 238 : « Montmerle. – La foire de Montmerle, était pour nos régions, presque aussi célèbre que la foire de Beaucaire. Elle durait longtemps ; de là le dicton populaire : “Ça ne durera pas tant que la foire de Montmerle” ».

¹⁰¹¹ A.-Sébastien KAUFFMANN, *Les bords de Saône, de Lyon à Chalon : histoire, beaux-arts, industrie, commerce*, Garnier Frères, Paris, 1851, 352 pages, p.202.

¹⁰¹² Arch. dép. Rhône, 7MP 107.

¹⁰¹³ Émile JACQUEMIN, Charles JARRIN, Antoine MAGNIN, *La Géographie de l'Ain, 2^e partie, géographie historique, biographie, monuments, richesses d'art, chants populaires, patois, mythologie*, Bourg-en-Bresse : Impr. Centrale [puis] impr. de P. Annequin [puis] impr. *Du Courrier de l'Ain*, 1885-1912, 340 pages

¹⁰¹⁴ *Bulletin de la Société de géographie de Lyon*, 1914, Étienne LAGER, « La Dombes », p. 15.

¹⁰¹⁵ Arch. dép. Ain, 7 M 161, registre des comptes-rendus de la Commission hippique de l'Ain, séance du 22 avril 1913. Au cours de cette séance, un des membres de la Commission demande que les dates des concours de poulinières de septembre n'interfèrent pas avec celle de la foire de Montmerle : « M. Dutang demande que les

chevaline reflète l'importance de l'élevage des chevaux dans la Dombes¹⁰¹⁶. En 1930, Pierre de Monicault, ingénieur agronome, député de l'Ain et président de la Société du cheval de Bresse note « le très grand nombre de poulains mâles vendus au sevrage à la foire de Montmerle »¹⁰¹⁷.

Au cœur de la Dombes chevaline, d'autres foires attestées de longue date jouent un rôle important dans la commercialisation des chevaux. Ambérieux-en-Dombes est de celles-là. C'est avec la foire de Montmerle, l'autre grande réunion chevaline du département. À Ambérieux les foires ont lieu tous les mercredis, « dont quelques-unes sont renommées comme foires aux chevaux »¹⁰¹⁸. On compte en particulier quatre grands marchés en mars, mai, juin, novembre »¹⁰¹⁹. Celle du 6 mai est le rendez-vous ordinaire des amateurs et des connaisseurs en chevaux. En 1898, dans une requête que le Conseil général de l'Ain adresse au ministère de la Guerre, le Département demande que la remonte de Mâcon soit présente « aux foires aux chevaux de l'Ain principalement à celle de Montmerle et d'Ambérieux, les plus importantes du département où elle pourra faire des achats de chevaux pour l'armée »¹⁰²⁰.

D'autres foires montent en puissance, c'est le cas de celles de Chalamont. Elles traduisent l'importance renouvelée du canton éponyme dans la production du cheval dombiste. Ici, le choix du haras départemental et la station permanente qu'entretient le dépôt de Cluny puis celui d'Annecy ont porté leurs fruits. Les poulinières déjà améliorées permettent l'homogénéisation progressive des produits locaux. En 1866, cette dynamique nouvelle incite la municipalité de Chalamont à demander la conversion de « deux des six foires qu'elle possède en foires spécialement chevalines ». La demande se heurte à l'opposition d'Ambérieux-en-Dombes qui craint, malgré l'ancienneté de la foire chevaline, de faire les frais d'une nouvelle création. Chalamont obtient une septième foire, exclusivement chevaline. Une partie du Conseil général considère que l'on ne peut pas à la fois subventionner l'élevage chevalin et en même temps brider le développement de l'économie chevaline qui s'installe dans son sillage. Il est à noter qu'elle l'obtient sur la conviction à peine déguisée qu'elle n'en tirera *in fine* aucun profit : « une minorité importante se fondait de son côté sur l'empire des habitudes prises, qui ne permet pas d'espérer que jamais aucune des six foires communes de Chalamont puisse être convertie en foire spécialement chevaline, malgré toutes les annonces qu'on répandrait à cet effet »¹⁰²¹. Et pourtant, au fil des années, le concours hippique de Chalamont s'améliore. Dans son rapport de 1897, de Chavigné, le directeur du dépôt d'Annecy affirme que c'est à Chalamont que l'on trouve les bêtes les plus sérieuses »¹⁰²². Ainsi Chalamont occupe une place importante dans le commerce des chevaux, place confirmée en septembre 1913, lorsque la commune obtient que sa foire du premier lundi de septembre soit complétée par une foire aux chevaux, pour poulains surtout¹⁰²³.

concours de poulinières aient lieu dans la dernière quinzaine du mois d'août ou dans les premiers jours de septembre, mais en tout cas avant le 9 septembre, date de la foire de Montmerle ».

¹⁰¹⁶ Louis Trénard, « L'évolution de l'économie agricole dans le nord-ouest de la Dombes depuis 1914 », *Études rhodaniennes*, pp. 1-34, p.4.

¹⁰¹⁷ Pierre de MONICAULT, « L'élevage hippique dans l'Ain », *La Vie à la campagne et fermes et châteaux réunis*, 1930, p. 38, 15 octobre 1930.

¹⁰¹⁸ Antoine MANIGAND, *Les Étangs de la Dombes, histoire ancienne et nouvelle du temps des seigneurs et du temps présent*, Imprimerie générale, Bourg 1902, 190 pages, p.15.

¹⁰¹⁹ *Géographie de l'Ain, ouvrage cité*, page 308.

¹⁰²⁰ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1898, séance du 25 août, page 251 ; voir Arch. dép. Ain 7 M 161, registre des séances de la Commission hippique, 25 août 1898. Cette demande reprend le jour même, la proposition formulée à la Commission hippique, qui souhaite « que les séances du Comité d'achat des remontes aient lieu périodiquement dans les principales foires du département, notamment à Montmerle et à Ambérieux-en-Dombes ; ce serait le vrai moyen d'explorer le pays, de connaître ses ressources et de fournir un débouché à ses productions ».

¹⁰²¹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1866, page 30.

¹⁰²² Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1897/08, page 441.

¹⁰²³ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1913/4, p.126.

Comme toutes les foires, organismes sociaux vivants, les foires chevalines de l'Ain ne connaissent pas simultanément une importance comparable. Selon les périodes, elles sont plus ou moins importantes ou subsistent avec une seule animation locale. Lent ou Pont-de-Vaux sont au nombre de ces foires qui ont eu une certaine importance mais dont l'activité s'est rétractée. En 1808, le préfet Bossi rappelle l'importance passée des foires de Pont-de-Vaux : « il se faisoit autrefois à Pont-de-vaux un commerce considérable de chevaux ; plusieurs foires y étoient établies à cet effet, et celle du 4 octobre étoit la plus renommée »¹⁰²⁴. Il s'agit d'une foire de poulains où sont vendus des animaux sevrés. Cette foire au début de l'automne est un rouage important dans la commercialisation des animaux génériques. La carte postale qui date vraisemblablement des années qui précèdent la Grande Guerre montre une place de la Recourbe envahie de poulains, de vendeurs, de courtiers et de badauds réunis dans l'affairement des transactions¹⁰²⁵. Quant aux foires ordinaires, elles ne comptabilisent en moyenne qu'une vingtaine de ventes de chevaux par réunion. Les activités ne s'affirment plus qu'à la fin de l'hiver, lorsqu'il devient nécessaire de reconstituer les attelages. Ainsi la foire du 25 janvier 1899 totalise la vente de 50 chevaux à prix débattu¹⁰²⁶. Les ventes de chevaux aux foires de Bourg-en-Bresse sont à peine un peu plus soutenues, elles bénéficient vraisemblablement du volant d'activité que confère la ville avec ses activités de transport et de commerce ; là encore, la modestie reste de mise. Les réunions les plus actives n'enregistrent au plus d'une soixantaine de ventes. Le nombre total de chevaux amenés sur le champ de foire de Bourg en 1887 s'est élevé à 1295¹⁰²⁷. Soit statistiquement une moyenne de 51 chevaux pour chacune des 25 réunions annuelles¹⁰²⁸.

2- Les foires chevalines du Dauphiné¹⁰²⁹

Les foires chevalines de l'Isère sont mieux connues¹⁰³⁰. En 1826, l'enquête diligentée par les services de la préfecture de l'Isère sur les foires chevalines du département constitue même un document assez exceptionnel qui n'a pas son équivalent dans les autres départements de la région. Il dénombre 26 foires qui donnent lieu à 76 jours de réunion par an. Des comptages ont été effectués au moins une fois dans toutes les foires, sauf les plus importantes qui sont représentées par deux journées. En totalisant le nombre de chevaux présents pour chaque journée ou en effectuant une moyenne lorsque plusieurs journées sont disponibles, le total théorique est de 9065 chevaux présentés dans les foires chevalines de l'Isère. Les chevaux et mulets théoriquement présents sur les champs de foire forment un cheptel dont il faut déterminer la nature et délimiter les contours. Au vrai, ce cheptel porte en lui-même toutes les questions que soulève le commerce des chevaux et relativise l'importance des données statistiques qui sont impossibles à analyser de manière efficace avec les sources disponibles.

¹⁰²⁴ Giuseppe BOSSI, *Statistique générale de la France : département de l'Ain*, Paris, Testu, 1808, 720 pages, p. 84.

¹⁰²⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre V, document N°2 La foire des poulains à Pont-de-Vaux le 4 octobre.

¹⁰²⁶ *La Bresse agricole : organe du comice et des associations agricoles de l'arrondissement de Bourg*, N°3, 12 février 1899, page 11.

¹⁰²⁷ *Annales de la Société d'émulation agriculture, lettres et arts de l'Ain*, BARBIER, BIANCHI, BROSSARD, « Notes statistiques sur l'agriculture du département de l'Ain », 1889, tome 22, p. 69

¹⁰²⁸ Ces chiffres montrent bien de surcroît l'évolution des courants d'échanges. Un demi-siècle plus tôt, le comte Achille de MONTENDRE dans son livre *Des institutions hippiques et de l'élève du cheval dans les principaux États de l'Europe*, Imprimerie Amédée Saintin, Paris, 1840, Tome 2, 480 pages, plaçait résolument les foires de Bourg en tête des lieux de transactions chevalines de l'Ain, page 349 : « Les principales foires du département sont à Bourg, elles sont le rendez-vous des marchands de chevaux du Jura, de l'Isère et de la Suisse, qui viennent y acheter des poulains pour les conduire dans ces pays où on les élève mieux ».

¹⁰²⁹ Table des cartes et des schémas, chapitre V, carte N°1 Foires chevalines du Dauphiné.

¹⁰³⁰ Tableau des tableaux, chapitre V, tableau N° 1 Foires chevalines dans l'Isère en 1826, tableau dressé par la préfecture de l'Isère ; Tableau N° 2 Foires chevalines de l'arrondissement de Vienne en 1826.

Ces chiffres du premier quart du XIX^e siècle ne sont que des ordres de grandeur, mais ils permettent de hiérarchiser les faits : en premier lieu, le document permet de deviner le lieu des transactions. Que les arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne correspondent presque exactement au réseau des foires n'a rien d'étonnant puisqu'ils sont au cœur d'une véritable civilisation chevaline : les solipèdes interviennent dans les façons culturelles et la production des chevaux et des mulets y est importante. Tous les cantons ou presque sont dotés d'un marché où des chevaux peuvent être vendus ou achetés. Ce réseau est encore globalement en place jusque dans la seconde moitié du XX^e siècle. Si le développement des moyens de transport change la nature du commerce, les foires, même en perdant de leur importance, subsistent car elles répondent à des besoins divers et sont encadrées par une armature réglementaire qui pérennise leur existence. En second lieu, le document présente l'importance relative des foires. Les chiffres confortent les informations disponibles sur les foires que l'on sait les plus importantes comme La Tour-du-Pin, Bourgoin, Beaurepaire, Beaucroissant ou Burcin. Ce tableau des foires iséroises apporte des éclairages nouveaux sur d'autres aspects que les documents ne mettent pas en avant. La relation étroite qui unit les foires de Beaucroissant et de Burcin, mieux connue comme la foire de La Milin, est de ceux-là.

La foire de Beaucroissant, admirablement desservie par la géographie passante du seuil de Rives, pays de contact entre le haut et le Bas-Dauphiné, est la première foire chevaline du département. Le commerce des chevaux et les dynamiques commerciales qu'elle impulse sont fixés de fort longue date. Deux articles parus dans les *Annales de géographie* et dans la *Revue de géographie alpine* permettent d'en saisir partiellement le fonctionnement. Il existe en effet à l'échelle régionale un véritable système qui organise une division du travail dans la production et dans l'élevage du cheval générique issu de la ceinture chevaline de Lyon. Ces articles datés de 1914 et 1924 se situent chronologiquement à la limite ou au-delà de la période qui constitue l'apogée productive de la périphérie iséroise de la ceinture chevaline, soit le quart de siècle qui précède la Grande Guerre. Chacun des deux articles, campé sur un des maillons qui forment système, ne parvient pas à intégrer totalement la dimension dauphinoise de l'économie chevaline régionale ainsi constituée et cela malgré son importance. Il s'agit en effet d'articuler, par la foire de Beaucroissant, l'économie chevaline qui résulte de la production massive du Bas-Dauphiné et l'élevage spécialisé qui s'est instauré dans la plaine de Valence. Pour restituer de manière globale l'ensemble du système, un article de Pierre Bozon, paru en 1943 dans la *Revue de géographie alpine* peut servir de prologue à la foire de Beaucroissant :

« Ce caractère de foire aux chevaux s'explique par la proximité d'une région d'élevage, celle de la plaine de Valence, élevage déjà ancien, puisque M. Musset le signale au XVIII^e siècle. Aujourd'hui, c'est lui qui est le pivot de la foire : en 1924, il est venu 1200 chevaux, 50 ânes et 300 mulets. L'origine de ces équidés est triple. Une partie provient des propriétaires de la région. D'autres appartiennent aux éleveurs des régions voisines : plateau du Chambarand pour les mulets, Basse Isère pour les chevaux. Enfin, un contingent important vient des régions les plus variées. On y rencontre des mulets de Tarentaise et du Poitou, des ânes de Toscane, des chevaux du Massif Central, du Perche, de l'Ardenne belge et surtout de Bretagne. Ainsi l'aire d'approvisionnement de la foire est très étendue, comprenant même des pays étrangers tels la Belgique, l'Italie. Le domaine de la vente est aussi très vaste, mais moins disproportionné. Certes, une partie des chevaux amenés à Beaucroissant est vendue à des maquignons, dont certains sont Espagnols ou Italiens et ils sont exportés jusque dans leurs pays. Mais la plupart des chevaux sont vendus à des gens de la région »¹⁰³¹.

¹⁰³¹ Pierre BOZON, *Revue de géographie alpine*, « l'industrie du seuil de Rives (Bas-Dauphiné) », année 1943, volume N°31, N° 31-2, pp. 215-247, pp. 218-219 ; *Revue de géographie alpine*, Bernard JANIN, Denise BRIZARD, « La foire de Beaucroissant (Isère) en 1972 », Tome 62 N°3 pp. 403-408.

Dans la généralisation que permet une approche synthétique l'article fournit l'essentiel : une foire bien située, des zones de production chevaline pour l'alimenter, en particulier les chevaux de la basse Isère, et une zone d'élevage qui permet de leur ajouter de la valeur avant de rejoindre la foire, une fois prêts au service.

Il est plus aisé de commencer par la zone d'élevage de la plaine de Valence, « pivot de la foire » selon l'expression de Pierre Bozon. En 1914, Denis Faucher dans *La plaine de Valence (Bas-Dauphiné)*, article paru dans les *Annales de géographie*, met en évidence une zone d'élevage à la fois importante et originale dans son mode de fonctionnement¹⁰³² :

« De ce que la Plaine de Valence est devenue une plaine à fourrages presque autant qu'une plaine à grains, il est résulté une transformation importante de l'élevage, tant en ce qui concerne la nature des animaux exploités que les modes d'exploitation eux-mêmes. Autrefois, la Plaine de Valence élevait surtout des moutons. Il n'y avait de bœufs et de chevaux que pour les besoins stricts de la culture. Mais, à mesure que la prairie artificielle s'est développée, on a augmenté le nombre de bêtes à cornes, si bien que la Plaine a maintenant plus de 10 000 têtes de gros bétail, et plus de 3000 élèves. Les moutons sont aujourd'hui moins des bêtes à laine que des animaux pour la boucherie. Mais le trait le plus original de cette adaptation nouvelle de l'animal d'élevage aux conditions de la production, c'est l'introduction du cheval en croissance. Les conditions physiques de sol et de climat convenaient à une certaine forme d'élevage de cet animal. Les étendues plates et sèches des terrasses, leurs terres meubles, permettaient de dresser aisément les jeunes animaux indociles. Leurs membres souffrent souvent d'évolutions en terrains accidentés à cette époque de leur vie : c'est pourquoi, sur la Plaine de Valence, on voit diminuer le nombre de chevaux vers l'Est et vers le Sud, lorsque le relief devient plus mouvementé ; c'est pour la même raison que, dans les exploitations établies sur les anciennes surfaces molassiques, le cheval est acheté moins jeune. Le climat, d'autre part, est un climat de transition. Les chevaux amenés du Nord s'y habituent à la chaleur et à la sécheresse et sont prêts à supporter ensuite le séjour dans les plaines du Comtat, du Languedoc et de la Provence. Aussi les maquignons qui trafiquaient des percherons, des boulonnais et des bretons ont-ils progressivement étendu cet élevage sur toute la Plaine de Valence. On y compte aujourd'hui plus de 9000 chevaux, se renouvelant en moyenne tous les trois ou quatre ans »¹⁰³³.

Le sol et le climat sont les deux éléments centraux de la démonstration. Ils expliquent sans peine le développement du cheptel équin dans la Plaine de Valence. Admirablement complémentaires, les deux éléments ont été renforcés dans la seconde moitié du XIX^e siècle par l'arrivée du chemin de fer permettant le transport des poulains. Ces flux originaires du Nord et de l'Ouest sont attribués aux maquignons, qui se servent de la région comme d'une plateforme de préparation de la cavalerie destinée aux départements du Midi. Dans un écrit postérieur, Denis Faucher confirme cette géographie : « les poulains de beaucoup les plus nombreux sont des bretons, les chevaux des percherons, des nivernais, quelques ardennais et boulonnais »¹⁰³⁴. Il évalue ces arrivées de poulains à plus d'un millier par an. Cette géographie commerciale, qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause, a occulté des flux régionaux plus anciens et moins visibles qui ont occupé une place centrale au moins jusqu'à la Grande Guerre.

L'utilisation de la plaine de Valence comme lieu d'élevage des jeunes chevaux, que René Musset fait remonter au XVIII^e siècle, n'est pas une spécificité drômoise : on peut retrouver dans le Bas-Dauphiné et singulièrement en Isère d'autres pays de plaine aux sols légers ou marécageux qui valorisent l'élevage du jeune cheval, quoique dans des proportions moins

¹⁰³² Elle est mise en évidence par René Musset dans sa thèse *L'élevage du cheval en France*.

¹⁰³³ Daniel FAUCHER, *Annales de géographie*, « La plaine de Valence (Bas-Dauphiné) », 1914, t. 23, N°128, pp. 127-150, pp. 142-143.

¹⁰³⁴ Daniel FAUCHER, *Bulletin de la Société d'archéologie et de statistique de la Drôme*, « Chronique de géographie drômoise », 1920, série 2, t. 54, page 337.

importantes que celles de la Plaine de Valence. Les exemples ne manquent pas. Près de quatre-vingt ans avant *La Plaine de Valence*, des sources décrivent exactement la même économie chevaline. Elles sont suffisamment nombreuses et variées pour refléter un vrai système. Ainsi, en 1837, le baron Quiot dans un rapport adressé au sous-préfet de La Tour-du-Pin présente la dichotomie production / élevage :

« Si les chevaux naissent dans l'arrondissement de Vienne et de La Tour-du-Pin, ils sont nourris dès l'âge de six mois dans ceux de Grenoble et de Saint-Marcellin, et ce genre de spéculation est bien aussi lucratif que l'autre. Nous savons également que c'est aux foires de la Millain (Burcin), de Beaucroissant, de La Tour-du-Pin et de Bourgoin que l'on vient acheter les poulains pour les conduire dans les hautes et basses Alpes, ainsi que dans la Drôme, où ils sont revendus pour la plupart à l'âge de quatre ans. L'éducation des chevaux est donc, je le répète, l'objet d'une industrie assez considérable, qui prend chaque jour plus d'importance et de développement »¹⁰³⁵.

Le procès-verbal de la séance de la Commission hippique de l'Isère du 27 janvier 1864 décrit les mêmes éléments du système :

« Mode d'éducation dans les différentes circonscriptions du département.

La circonscription de La Tour-du-Pin est celle où existe la plus nombreuse chevaline, en seconde ligne vient celle de Vienne en troisième, celle de Saint-Marcellin, et en quatrième, celle de Grenoble.

Dans les deux premières circonscriptions et surtout dans celle de La Tour-du-Pin, on se livre beaucoup plus à la production chevaline et mulassine qu'à l'élevage ; le sol y étant accidenté et dans quelques contrées très compact il faut au cultivateur beaucoup de force pour les différents services de l'agriculture et des animaux adultes pour résister aux travaux pénibles des champs. Les travaux d'agriculture n'étant point continus, la somme de forces qu'ils exigent deviendrait très onéreuse si elle ne donnait point un produit direct. Les travaux des champs sont en grande partie exécutés avec des juments poulinières dont le produit est généralement estimé à un extrait par an pour deux juments. Cette estimation me paraît même élevée, car outre les différentes causes d'infécondité des poulinières et les nombreux avortements il y a encore un grand déchet de la naissance au sevrage. Voilà pour la production. Quant à l'élevage, il se fait de la manière suivante : un quart des extraits environ sont élevés par les producteurs ; les trois quarts sont vendus aux principales foires de Burcin et de Beaucroissant, les plus forts sujets en chevaline et en mulassine pour être élevés dans la circonscription de Saint-Marcellin et dans le département de la Drôme, et les petites races sont exportées dans les Hautes-Alpes. (...) Dans la circonscription de Saint-Marcellin, le sol est en général plus léger et la plus grande partie en plaine. La propriété y est très divisée : ce sont autant d'éleveurs. La force qu'exige l'agriculture étant moins grande, cette force généralement est mobile. On y cultive avec de jeunes sujets qu'on élève et que souvent on soumet au travail dès l'âge le plus tendre. Ces animaux sont vendus dès qu'ils ont atteint un certain développement et sont remplacés par d'autres plus jeunes. Tous les éleveurs, petits ou grands, gardent très peu de poulinières, et ceux qui maintiennent une force constante c'est plutôt à l'aide de mulets »¹⁰³⁶.

Ces transferts des zones de production vers les zones d'élevage sont sans doute importants. Sans même aborder la foire de La Milain, où des centaines de poulains sont négociés, celle plus modeste de La Tour-du-Pin donne lieu à des exportations que présente en 1872 le directeur du Dépôt d'étalons d'Anecy :

¹⁰³⁵ Arch. dép. Isère, 150 M 4, exposé de M. le général Quiot sur l'amélioration de l'espèce chevaline, 15 août 1837. Voir table des textes, chapitre IV, document N°27 Situation du cheptel chevalin de l'Isère d'après un rapport du général baron Quiot adressé au sous-Préfet de La Tour-du-Pin en 1837.

¹⁰³⁶ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Rapport à Monsieur le Préfet de l'Isère, Président de la Commission hippique de l'Isère par G. Gavin, vétérinaire à Virieu, membre de cette Commission, 12 juin 1864.

« L'amélioration de la race chevaline dans l'Isère est facile à constater. Dans tout le département, on remarque des produits parfaitement réussis. S'ils ne sont pas plus nombreux, c'est qu'on élève peu dans l'Isère et qu'on exporte la majorité des produits. Ainsi, le 24 juin dernier, à la foire de la Tour-du-Pin, plus de soixante poulains ont été embarqués au chemin de fer pour l'arrondissement de Saint-Marcellin seulement »¹⁰³⁷.

Cette pratique de l'élevage se rencontre aussi, mais à une moindre échelle, dans les zones marécageuses du département. Si le marais de Bourgoin a pratiqué une forme d'élevage qui a vu s'individualiser une « race » de petits chevaux, d'autres zones humides du département comme celles de Saint-Laurent-du-Pont, semblent pratiquer l'élevage dans une perspective identique à celle de la Plaine de Valence. Dans une notice non datée mais que l'on situe aisément au milieu des années 1860, et dont l'auteur est probablement un des membres de la commission hippique, il est fait état à Saint-Laurent-du-Pont de la coutume d'élever de jeunes chevaux : « Il paraîtrait que les paysans de cette contrée trouvent plus d'avantage à nourrir et à élever qu'à faire naître. Ils achètent de jeunes poulains de six à dix-huit mois, ils les gardent jusqu'à trois ou quatre ans et ils les revendent ensuite avec bénéfice »¹⁰³⁸.

Douze ans après *La Plaine de Valence*, en 1926, René Jullian qui signe dans la *Revue de géographie alpine*, *La foire de Beaucroissant (Isère)*, offre une analyse très détaillée du commerce des chevaux et détermine grâce au trafic ferroviaire, une partie des importations et des exportations engendrées par la foire de Beaucroissant. Quoique très postérieur aux bornes qui délimitent l'analyse de la ceinture chevaline de Lyon, l'article de René Jullian soulève des questions intéressantes et donne des informations qui, remises en perspective et confrontées aux sources documentaires disponibles, doivent néanmoins être réinterprétées. On peut à cet égard analyser deux points essentiels :

1) René Jullian s'interroge sur l'existence de la foire chevaline de Beaucroissant et répond :

« C'est encore une explication géographique qui peut seule rendre compte de la spécialisation de la foire de Beaucroissant comme foire de chevaux : ce caractère s'explique par la proximité d'une région d'élevage, celle de la plaine de Valence, où l'élevage, sinon la production des poulains, est pratiquée avec assez d'activité et sous une forme intéressante (...). Cet élevage est déjà ancien, puisque M. Musset le signale au XVIII^e siècle, et c'est lui qui explique sans doute le rôle de la Foire de Beaucroissant comme foire de chevaux ». Il entrevoit en outre et à juste titre des chevaux des zones d'élevage plus proches : « Plus important est le produit de l'élevage que je signalais précédemment dans la région de la Basse-Isère et qui s'étend jusque vers Saint-Marcellin et vers Beaucroissant. Les cultivateurs de cette région achètent dans les foires des poulains provenant soit de la région même, soit surtout de contrées éloignées comme la Bretagne; ils les mettent en pré en les employant à des travaux peu pénibles, et au bout d'une ou deux années ils les revendent : ainsi le même cheval peut passer deux fois sur le même champ de foire. Cet élevage est assez productif et les conditions pécuniaires en sont assez intéressantes à connaître : le cultivateur à qui le vendeur cède un poulain verse une certaine somme, et quand le poulain est revendu, une fois l'élevage achevé, le cultivateur se rembourse et partage la plus-value avec le vendeur du poulain. Cet élevage fournit un élément important du bétail chevalin de la foire »¹⁰³⁹.

Beaucroissant est dans cette perspective un lieu de commercialisation des chevaux élevés dans la plaine de Valence et dans la région de Saint-Marcellin, prêts au service. Beaucroissant est en somme un des débouchés de ce cheptel de service. L'article confirme les pratiques

¹⁰³⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1872/08, page 360.

¹⁰³⁸ Arch. dép. Isère, 150 M 4, *Notice et observations sur le département de l'Isère relative à l'éducation des chevaux*.

¹⁰³⁹ René JULLIAN, *Revue de géographie alpine*, *La foire de Beaucroissant (Isère)*, 1926, tome 14, N°3, pp. 601-616, p. 606.

d'élevage telles qu'elles apparaissent dans la Drôme et dans l'arrondissement de Saint-Marcellin et auxquelles les sources disponibles confèrent une certaine ancienneté.

2) Il reste à déterminer l'origine des poulains qui fournissent les zones d'élevage. Jullian voit une double origine : une origine externe et une origine locale. Quelle est la part de chacune des deux ? Les statistiques ferroviaires montrent que la première n'est pas à l'origine d'un flux susceptible de remplir le champ de foire, et il s'en faut de beaucoup ; la seconde ne semble guère plus importante :

« Une partie du bétail local a son origine dans la production locale. Les muletons naissent dans la région du plateau de Chambarand qui produit plus du tiers (48 têtes en 1923) des muletons nés dans l'Isère ; la foire de Beaucroissant reçoit par exemple des mulets de la région de Viriville. La production des poulains, peu importante d'ailleurs dans l'Isère, est plus particulièrement pratiquée dans la région de Beaurepaire et de La Tour-du-Pin ; la quantité des chevaux ainsi fournie à la foire n'est pas très considérable, car la région n'est pas une grande région productrice, et cette quantité décroît depuis quelques années ; la plupart des jeunes sont achetés à la ferme par des courtiers qui parcourent les campagnes en automobile, et seuls les laissés pour compte sont amenés dans les foires : c'est là du reste un trait général de l'évolution actuelle des foires ».

René Jullian constate qu'il y a des centaines de laitons et de muletons à Beaucroissant mais il n'en détermine pas complètement l'origine. Il décrit pourtant une double géographie parfaitement vérifiée : celle de l'élevage qui s'étend vers Beaucroissant et Saint-Marcellin et celle de la production qui englobe la région de Beaurepaire et La-Tour-du-Pin, il détecte bien l'aire de production mais il n'en cerne pas l'importance. Au vrai, le Bas-Dauphiné et les Terres-Froides en particulier, produisent un grand nombre de poulains dont l'existence est occultée par le mode de commercialisation : vendus au sevrage, ils ne sont nulle part comptabilisés. Le phénomène échappe ainsi aux statistiques agricoles et au regard du géographe pour qui « la région n'est pas une grande région productrice ». Cette cécité est renforcée par la volonté de se calquer sur l'analyse d'André Alix relative à l'affaiblissement des foires et dont il veut percevoir des prémices à Beaucroissant¹⁰⁴⁰. En quoi le passage des courtiers « qui parcourent les campagnes en automobile » devrait-il gêner la foire de Beaucroissant ? Sans doute les maquignons prélèvent-ils de manière anticipée des laitons et des muletons pour leur fond de clientèle fixe, mais la foire, surtout celle de Beaucroissant, reste un lieu privilégié pour vendre et toucher une clientèle aussi morcelée que la propriété dont elle émane. L'une des trois cartes qui accompagne l'article met en scène toute la géographie commerciale équine du nord du département de l'Isère à une exception près : le

¹⁰⁴⁰ André Alix, *La Géographie*, « Les foires : étude géographique », t. XXXIX, 1923, pp. 521- 563. Dans cette étude très synthétique, André Alix réserve cependant une place particulière aux foires de bétail, p.537 : « la marchandise qui est le plus soumise à cette double nécessité de la vente saisonnière et de la vente "au vu", c'est la denrée vivante qui se déplace sans cesse suivant la loi des saisons, le bétail. Pour elle, le système des foires n'est pas adapté seulement à des conditions sociales passagères, et aujourd'hui disparues dans l'Europe occidentale ; il est adapté véritablement à des commodités naturelles, restées permanentes presque partout ». La rencontre entre une demande très émietée, qui ne se manifeste qu'au moment des foires, et une offre plus concentrée, reste tributaire de la foire, dont Beaucroissant est un exemple achevé. En ce qui concerne la foire de La Milin, enchâssée dans la précédente, les observations d'André Alix semblent parfaitement lui convenir, André Alix observe p. 550 que si « c'est surtout la concurrence des maquignons acheteurs qui, par intérêt commercial, les pousse aujourd'hui à dédaigner les foires ; il n'y a pas encore là une absolue causalité géographique. On remarquera que, par le système des achats à domicile substitué à celui des achats en foire, le maquignon s'impose des déplacements, des fatigues et des dépenses supplémentaires. À cet égard les foires peuvent encore représenter une commodité durable. Il n'est pas impossible que leur rôle centralisateur les remette en honneur ». Cette remarque de bon sens s'applique parfaitement à la foire de Milin : à quoi bon écumer plus d'une quarantaine de communes différentes si la fonction de concentration de l'offre constitue la raison d'être de cette foire ?

village de Burcin, siège de la foire dite de la Millin¹⁰⁴¹. Cette exception fait sens. Elle révèle une perception incomplète de l'économie chevaline qui anime la foire de Beaucroissant. La foire de la Millin très étroitement liée à celle de Beaucroissant, détermine en partie son approvisionnement. Il se trouve en effet que la foire de La Milin est au centre d'une zone de production de poulains et de mulets, et ces animaux achetés par des maquignons aux petits producteurs des environs sont ensuite conduits à 12 km de là, à Beaucroissant. C'est à Beaucroissant qu'ont lieu toutes les transactions traditionnelles et c'est pour cela que La Millin, foire plus spécialisée est restée dans l'ombre portée de la précédente. Aussi, l'analyse des mécanisme de la foire de Milin est essentielle à la compréhension de l'économie chevaline de la région. Il convient d'abord d'en déterminer l'origine et l'importance, puis d'en analyser les ressorts rapidement évoqués ci-dessus.

La foire de la Millin est relativement bien connue par les données de l'enquête de 1826. L'enquête qui passe en revue la totalité des foires chevalines du département de l'Isère en fait en nombre de chevaux vendus, la première foire du département : 570 dont 300 mâles et 270 femelles. Elle surclasse La Tour-du-Pin (490), Bourgoin (459), Arandon (380), Faverges (250), et Beaucroissant qui, avec 250 chevaux vendus, n'a pas encore acquis le 1^{er} rang. Cette foire des Terres-froides est l'une des plus fréquentées du Nord-Isère. Dans un mémorandum adressé au sous-Préfet de La Tour-du-Pin, les époux Magnin du Fayet, propriétaires du champ de foire, retracent l'emplacement et l'histoire de ce lieu d'échanges :

« Il existe entre les communes de Burcin, Châbons et Virieu un plateau appelé plan de Milin, ce plateau est remarquable parce qu'il présente un plan horizontal assez étendu, qu'on chercherait vainement ailleurs, dans un pays entièrement coupé de coteaux et de vallons. Il existe sur ce plateau une petite chapelle, fort ancienne, qu'on dit avoir été fondée par l'ordre des Lazaristes, elle était sous le vocable de Notre Dame de Milin. La croyance des temps anciens attribuait des vertus curatives aux pèlerinages qu'on faisait à certaines époques à cette Chapelle. Il paraît qu'en principe il ne s'y transportait que des pèlerins, successivement des tentes furent dressées pour les mettre à l'abri, des marchands de comestibles s'y rendirent pour les nourrir, peu à peu il s'y fit quelques marchés de chevaux (probablement les montures des pèlerins) et enfin il s'y établit une foire régulière, qui prit une importance telle que longtemps avant la révolution de 1789, elle passait déjà pour la principale foire de la province en chevaux, poulains et pouliches »¹⁰⁴².

La version qu'en donne le sous-préfet de La Tour-du-Pin est très semblable :

« L'origine de la foire de la Milin se perd dans la nuit des temps ; elle doit être attribuée aux pèlerinages qui se faisaient chaque année à la fête de la vierge du mois de septembre, dans une chapelle antique qui lui est dédiée sous l'invocation de Notre Dame de la Milin. Cette chapelle est construite sur un plateau légèrement incliné au couchant, appelé le plateau de Milin et situé sur le territoire des communes de Burcin, Virieu, Châbons et Oyeu, mais en majeure partie sur la commune de Burcin. Le plateau est éloigné de plusieurs kilomètres de la petite agglomération de Burcin près de l'église, mais bien plus éloigné du chef-lieu des autres communes ».

L'origine de la foire de Milin est assez classique et on pourrait assurément trouver beaucoup d'origines semblables. En revanche, l'importance de la foire, et, en filigrane les revenus qu'elle génère, sont contestés, la commune de Burcin voudrait en capter les profits en

¹⁰⁴¹ Le nom du lieu-dit, tel qu'il apparaît sur les cartes est Milin mais il est aussi orthographié selon les auteurs en Amilain, Millin, Millain.

¹⁰⁴² Arch. dép. Isère, 141 M 10, Foires et marchés, Mémorandum de Sophie Bernard de Marigny, épouse Magnin du Fayet au Préfet de l'Isère, s.d. ; table des figures et des illustrations, chapitre V, illustration N° 3 Le plateau et la chapelle de Notre Dame de Milin ; illustration N° 4 Vue partielle du champ de foire de Notre Dame de Milin.

déplaçant le champ de foire¹⁰⁴³. Dans sa correspondance avec Grenoble, le sous-préfet de La Tour-du-Pin, saisi du dossier, présente les faits :

« De tout temps cette foire s'est tenue dans le local actuel, et de tout temps aussi les héritiers Marigny ou leurs auteurs ont prélevé sur les marchands qui viennent vendre à cette foire, une rétribution dont nous ignorons le chiffre mais qui est perçue à raison de l'étendue de terrain qu'ils occupent dans le champ de foire, qui est et a toujours été établi sur les propriétés des héritiers de Marigny et jamais la foire ne c'est tenue autre part »¹⁰⁴⁴.

Sophie Bernard de Marigny et Magnin du Fayet son mari, sont plus prolixes et comme ils reprennent les arguments de la commune de Burcin pour les contester, il faut les citer plus longuement :

« Les pétitionnaires, écrivent-ils - en se référant au maire et au conseil municipal de Burcin - en parlant de l'importance de la foire, portent à dix mille le nombre des animaux qui y séjournent ! Dix mille ! Mais ils n'y songent pas, ce ne sont pas les animaux qu'il a comptés, mais leurs jambes et encore en additionnant toutes celles des bipèdes et des quadrupèdes serait-on loin de ce chiffre.

Plus loin en parlant des produits de cette foire, au profit des propriétaires du sol, il les porte à plus de six cents francs ! Évidemment Monsieur le Rédacteur voit ici avec les mêmes yeux que ceux qui lui ont servi à faire le dénombrement des quadrupèdes conduits au plan de Millin voici en quoi consistent ces prétendus bénéfiques :

Quelques cafetiers, cabaretiers et marchands forains revendent sur le lieu de la foire et on leur fournit des tréteaux, des madriers et ce qui leur est à peu près nécessaire pour établir leurs étalages sur le local qu'ils ont choisi, ils paient pour cela une petite rétribution locative, mais les bénéfiques produits par cette rétribution sont à peu près absorbés par les frais de manœuvre à employer pour transporter ces matériaux et les faire garder, et malgré la surveillance chaque année il en disparaît un bon nombre. Ainsi, sous ce rapport, le produit de la foire est nul. Le seul avantage qui en résulte est le séjour des animaux sur un terrain cultivable ; mais il n'est pas vrai que le prix de ferme soit augmenté d'une manière sensible pour cette circonstance, parce que, si d'un côté le fermier trouve le sol à peu près engraisé, d'un autre côté il est privé de l'avantage des secondes récoltes en blé noir, qui sont d'un usage général dans le pays.

(...) L'accès du plan de Millin a lieu par une fort belle route départementale jusqu'au village de la Mothe, de là, et pour quelques centaines de mètres seulement. Le trajet a lieu par un chemin qui n'est ni plus rapide ni plus mauvais que les autres chemins du pays, il est même un peu mieux entretenu que les autres justement à cause de sa destination spéciale. Quant aux chevaux de renfort dont parle le pétitionnaire, il est difficile de deviner ce qu'il a voulu dire : faut-il donc des chevaux de renfort pour remorquer ces dix mille animaux dont il peuple la foire de Burcin ! à moins qu'il ne veuille parler des quelques voitures qui apportent des vivres et des liquides, pour lesquelles on a bien pu demander l'assistance des chevaux du fermier, mais qui pour l'ordinaire se remorquent elles-mêmes en se prêtant mutuellement leurs chevaux, pour faire une petite montée très courte (...).

Avec les produits considérables que donnera la foire de Millin, transportée à Burcin, le Rédacteur de la pétition se propose de grandes améliorations pour la commune (...) bref l'âge d'or renaîtra pour cette commune, quand trois ou quatre cents chevaux au lieu de séjourner 24 heures sur le sol de Millin séjourneront sur celui de MM. tels et tels, et pour obtenir ce merveilleux résultat on ne craint pas d'employer le mensonge ».

Les documents permettent de relativiser les affirmations des uns et des autres. Deux observations s'imposent : en premier lieu, les consorts Magnin du Fayet reconnaissent implicitement l'importance de la foire en acceptant la transaction que leur propose, en

¹⁰⁴³ Table des illustrations, chapitre V, document N° 4 Vue partielle du champ de foire de Notre Dame de Milin.

¹⁰⁴⁴ Ibidem, Lettre du sous-Préfet de La Tour-du-Pin au Préfet de l'Isère, 17 novembre 1848.

présence du maire de Burcin, le sous-préfet de La Tour-du-Pin et qu'il rapporte de la manière suivante :

« Ces citoyens se sont en effet rendus à notre invitation et nous leur avons fait des propositions tendant à ce que les héritiers Marigny abandonnassent en faveur de la commune de Burcin une portion notable des droits qu'ils prélèvent sur les marchands venant vendre à la foire de Milin, à condition que les choses demeureraient en l'état ; cette proposition a été accueillie par le citoyen Magnin »¹⁰⁴⁵.

En second lieu, si les animaux amenés à la foire n'excèdent pas le millier de têtes, tous types de cheptels confondus, il est difficile de croire les époux Magnin du Fayet lorsqu'ils annoncent en 1848 la présence de 300 ou 400 chevaux alors que sous la Restauration les données chiffrées recueillies font état de près de 600 poulains et chevaux sur le champ de foire. L'importance et l'ancienneté de la foire ne font pas de doute.

L'étude de cette foire qui se tient début septembre, au seuil de l'automne, ne peut se désolidariser de l'espace qui l'alimente ni de Beaucroissant qu'elle alimente à son tour. En 1848, le contentieux relatif à l'emplacement de la foire de la Milin donne lieu à la production de documents administratifs qui révèlent son importance et son fonctionnement. Cet éclairage soudain montre que la foire de la Milin, dont l'origine est immémoriale, fonctionne sans fondement juridique puisqu'elle existait avant même que n'apparaisse la législation relative aux foires. L'administration entérine l'existence légale de la foire et le Conseil général approuve son maintien :

« La commune de Burcin, depuis un temps immémorial, est en possession de cette foire, qui rivalise avec celle de Beaucroissant, et est une des plus importantes du département. La preuve de cette importance se trouve dans les votes de quarante-trois communes qui la réclament »¹⁰⁴⁶.

Ce mouvement unanime de plus de 40 communes est exceptionnel. Les demandes de création de foire ou de changement de date suscitent soit l'hostilité des communes qui craignent d'être lésées, soit plus généralement, une absence de réaction que la coutume administrative assimile à une acceptation tacite, « qui ne dit mot consent ». La mobilisation en faveur du maintien de la foire de la Milin s'explique dès que l'on cartographie l'ensemble qu'elles forment¹⁰⁴⁷. La carte N°9 révèle de manière admirable le bassin qui ravitaille la foire de Burcin. Elle est exactement au centre de la quarantaine de communes qui demandent le maintien de la foire. Il est d'ailleurs tout à fait révélateur que les communes donnent un avis qu'on leur avait expressément demandé de ne pas formuler comme le rapporte le Sous-Préfet de La Tour-du-Pin : « Vous voudrez bien remarquer – écrit-il au Préfet dans une lettre du 17 novembre 1848 - que contrairement à mes recommandations, un assez grand nombre de conseils ont cru devoir émettre un avis sur l'emplacement de la foire tout en reconnaissant la nécessité de son maintien ».

Les conseils municipaux décrivent tous leur appartenance à une économie locale structurée autour d'une foire qui permet des transactions annuelles dans un espace de 250 à 300 Km², cœur des Terres-Froides, et correspondant grossièrement à un rectangle d'une quinzaine de kilomètres de largeur et d'une vingtaine de kilomètres de long unissant les Basses terres vers la Tour-du-Pin à la plaine de la Bièvre. La foire de la Milin permet une fois par an la commercialisation des poulains de l'année. Cette foire sert de collecteur et de lieu où s'organisent l'offre et la demande des jeunes solipèdes dont la production est la spécialité de la région. Les prix qui s'établissent sont fixés par des conditions socio-économiques identiques : les contraintes qui pèsent sur l'offre sont marquées par la nécessité de se défaire

¹⁰⁴⁵ Arch. dép. Isère, 141 M 10, foires et marchés, lettre du sous-préfet de La Tour-du-Pin au Préfet de l'Isère, 23 août 1848.

¹⁰⁴⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1848, séance du 23 novembre 1848, p. 150.

¹⁰⁴⁷ Voir table des cartes et des schémas, chapitre IV, carte N°9 Les Terres froides de la Bourbre au début du XX^e siècle, un pays producteur de chevaux.

des poulains qui ne peuvent se bonifier sur place, par la précarité des baux, le morcellement de la propriété et la nécessité de se procurer du numéraire. L'unité de l'offre fait que le marché est lisible pour les agriculteurs qui amènent en général leur poulain une fois tous les deux ans.

Les avis émis par les communes présentent la foire de la Milin comme un accessoire de la foire de Beaucroissant. Les ventes du plateau de Milin sont destinées aux maquignons qui viennent acheter des laitons et des muletons qu'ils présenteront à leur tour quelques jours plus tard, à la foire de Beaucroissant à une douzaine de kilomètres de là. C'est ainsi qu'il faut interpréter l'avis que formule le conseil municipal du Passage : « Considérant que cette foire par la grande affluence de personnes qu'elle amène dans la commune de Burcin lui est très avantageuse ainsi qu'à toutes les communes limitrophes et enfin à toutes celles de notre arrondissement par la facilité que nos agriculteurs y trouvent à vendre leurs extraits de race chevaline à des marchands étrangers à notre département »¹⁰⁴⁸.

La foire de Milin met en scène un grand nombre de petits producteurs qui vendent à des maquignons, grossistes, tandis qu'à la foire de Beaucroissant, les maquignons, les mêmes pour la plupart, vendent au détail ou par lots, de jeunes animaux destinés soit aux éleveurs de Saint-Marcellin, soit aux maquignons de la Plaine de Valence¹⁰⁴⁹. Cette relation étroite entre les deux foires et très clairement présentée dans l'avis qu'émet le conseil municipal de La Frette (canton de Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs) :

« Conseil municipal de La Frette. 15 octobre 1848.

Le Maire et les membres du Conseil,

Vu la lettre de Monsieur le Sous-Préfet en date du cinq courant du mois, qui demande l'avis du Conseil municipal de la Frète, pour régulariser l'existence de la foire dite de La Millin qui se tient le neuf septembre de chaque année dans la commune de Burcin.

Considérant que la foire de la Milin est après celle de Beaucroissant l'une des foires rurales du département qui attire le plus de vendeurs et d'acheteurs de localités même très éloignées ;

Considérant que l'emplacement de cette foire située dans la partie méridionale de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, le plus avancé du département dans l'élève et l'amélioration de la race chevaline est éminemment bien choisi pour la vente des poulains élevés en grande quantité dans cette partie de la province.

Considérant que sa date, 9 septembre, cinq jours avant la foire de Beaucroissant, et sa proximité (environ douze kilomètres) en font comme une préparation et une annexe de la foire de Beaucroissant qui réunit un nombre considérable d'étrangers.

Considérant enfin qu'il est de notoriété publique que la foire de Milin a toujours exercé une heureuse influence sur toutes les communes agricoles qui l'entourent

Pour ces motifs, le Conseil est d'avis que la foire de la Milin soit maintenue »¹⁰⁵⁰.

L'économie chevaline que sous-tend la foire de La Milin suit la croissance de la production que mesure l'augmentation régulière du nombre de saillies. Si la production est marquée par des cycles, elle reste néanmoins orientée à la hausse jusqu'à la Grande Guerre. En 1870, Félix Crozet écrit à propos du canton du Grand-Lemps et des foires des environs : « Deux grandes

¹⁰⁴⁸ Arch. dép. Isère, 141 M 10, avis du Conseil municipal de la commune du Passage relatif au maintien de la foire de La Milin, 29 octobre 1848.

¹⁰⁴⁹ Le fonctionnement de ces deux foires ne résume pas tout le réseau commercial qui organise la vente des poulains et muletons de cette partie des Terres-Froides. Il existe ainsi la foire de la Sainte-Catherine à Virieu (à environ 7 kilomètres au sud-est de Burcin). Brunet dans sa *Géographie historique, physique, industrielle, commerciale, statistique et pittoresque du département de l'Isère* note qu'« il s'y vend beaucoup de chevaux ». Son caractère tardif est intéressant et il semble évident que son calendrier est lié à la production chevaline. Dans les Terres-Froides, selon les années et la météorologie du printemps, la monte qui peut être plus tardive décale la présentation des extraits nés tardivement ou qui n'ont pas assez de corpulence à la mi-septembre.

¹⁰⁵⁰ Ibidem, avis du Conseil municipal de la commune de La Frète relatif au maintien de la foire de La Milin, 15 octobre 1848..

foires ont lieu le 8 septembre à Burcin et le 14 septembre à Beaucroissant. C'est à ces foires que sont vendus les jeunes poulains et mulets qu'on élève en grand nombre dans les Terres froides et qui attirent des acheteurs de localités fort éloignées »¹⁰⁵¹. À l'extrême fin du XIX^e siècle, d'après Jacoulet et Chomel, la foire chevaline de Burcin reste l'une des plus importantes du département avec celle de Beaucroissant¹⁰⁵². Cette spéculation qui alterne laitons ou muletons au gré de la demande convient parfaitement à l'économie agricole des Terres-Froides. Aussi, lorsque René Jullian évoque dans son article de 1926 « les poulains et muletons amenés sur le marché de Beaucroissant par *les quelques producteurs de la région* et surtout les poulains et muletons achetés par les maquignons *dans les contrées éloignées de la foire* »¹⁰⁵³, le doute s'impose. En effet, malgré les bouleversements de la guerre, les conditions objectives qui poussent à la production des poulains restent les mêmes : petite polyculture familiale et permanence de la force de traction animale qui demeure le moteur dominant de l'agriculture et vraisemblablement pour le transport local des personnes et des marchandises. Par ailleurs, dès l'immédiat après-guerre, l'administration des haras emploie des étalons de trait ardennais qui conviennent parfaitement aux juments de pays et dans ces conditions, on n'aperçoit pas une réorientation de l'économie chevaline¹⁰⁵⁴. Contrairement à d'autres régions productrices, le petit cheval rustique des Terres-Froides, bon moteur agricole, ne semble pas encore à bout de souffle.

II – La diversité des transactions chevalines

Flux entrants et sortants animent une intense activité régionale structurée par le réseau des foires et par les concours.

1 – Le cheptel générique et promotion des produits de l'élevage de la ceinture chevaline

Les chevaux de la région sont peu connus, ils ont des qualités indéniables que rappelle Chanel :

« Les marchands de chevaux du Lyonnais et du Mâconnais parcourent à différentes époques la Dombes pour y acheter des poulains croisés-normands ; on les voit aussi fréquenter les foires d'Ambérieux et de Montmerle et ils enlèvent tout ce qu'il y a de mieux en ce genre, paient ces animaux un bon prix et trouvent encore le moyen de faire un bénéfice assez considérable.

J'ai vu à Lyon des chevaux de selle et de carrosse venant de l'arrondissement de Trévoux, et je tiens de plusieurs gros marchands de chevaux qu'ils en ont ainsi vendu un certain nombre de croisés pour être normands purs et qui étaient tout simplement des productions de nos étalons départementaux avec des juments du pays.

Que l'on calcule, si cela est possible, les bénéfices inappréciables d'un débouché comme Lyon pour un pays qui est à ses portes, lorsqu'on serait une fois parvenu à donner aux chevaux qu'il produit une amélioration assez avancée pour qu'elle se soutînt par des étalons indigènes »¹⁰⁵⁵.

Au début des années 1870, le discours n'a pas changé ni les qualités génériques qui font des chevaux de la région des produits susceptibles d'être renommés :

¹⁰⁵¹ Félix CROZET, *Description topographique, historique et statistique des cantons formant le département de l'Isère et des communes qui en dépendent*, 2^e volume arrondissements de Vienne, La Tour-du-Pin et Saint-Marcellin, Prudhomme Grenoble 1870,

¹⁰⁵² Jules JACOULET, Claude CHOMEL, *Traité d'hippologie*, S. Moins Éditeur, Paris, 1895, tome 2, page 662

¹⁰⁵³ René JULLIAN, *Revue de géographie alpine*, « La foire de Beaucroissant (Isère) », 1926, tome 14, N°3, pp. 601-616, p. 611.

¹⁰⁵⁴ Table des textes, chapitre V, document N° 1 La production chevaline dans le département de l'Isère au lendemain de la Grande Guerre.

¹⁰⁵⁵ Joseph CHANEL, « Haras de l'Ain, notice sur sa formation et ses résultats », *Journal d'agriculture, lettres et arts du département de l'Ain*, 1831, pp. 161-191.

« Le midi de la France en tire de nombreux convois de jeunes poulains qui vont grandir dans d'autres pays, pour être vendus sous des noms d'origine qui ne leur appartiennent pas mais que leurs qualités peuvent leur accorder sans conteste. Nous retrouvons le cheval bressan dans bien des départements »¹⁰⁵⁶.

Les animaux les mieux faits du département empruntent une autre identité. En 1893, le Conseil général attribue cela à l'absence de la remonte qui ne permet pas de donner une visibilité aux beaux produits du département :

« Il serait fort utile que le Conseil général de l'Isère réclame le passage plus fréquent des commissions de remonte dans le département ; ces commissions achèteraient des mulets à Saint-Marcellin et des chevaux à La Tour-du-Pin et Beaurepaire. Les marchands de Lyon viennent acheter dans l'Isère des animaux qu'ils revendent comme charolais avec un gros bénéfice, la remonte trouverait aussi à faire quelques achats qui seraient d'un grand encouragement pour les éleveurs. Le débouché créé, la production prendrait vite de plus grandes proportions, et elle serait plus rémunératrice si l'on supprimait l'intermédiaire des courtiers »¹⁰⁵⁷. Autrefois - précise de Chavigné dans un de ses rapports - les marchands de la région, surtout de Lyon ne venaient pas dans l'Isère parce qu'ils ne trouvaient rien, maintenant ils y viennent, car s'ils ne sont pas sûrs de trouver l'animal qu'ils cherchent, ils sont sûrs de ne pas avoir fait un voyage inutile¹⁰⁵⁸.

Encore en 1910 de Chavigné dans son rapport annuel regrette – devant l'effondrement de la bonne production à la Tour-du-Pin - le temps tout proche où « cette contrée (...) fournissait il y a quelques années bien des sujets honorables aux marchands de Lyon et de Grenoble »¹⁰⁶⁰. Le débouché constitué par Lyon est suffisamment évoqué tout au long de la période pour en faire une destination privilégiée des produits les mieux réussis.

A – Les flux locaux

On devine que des flux régionaux, sans doute assez considérables, animent foires et maquignons. Il faut glaner les informations au détour d'une phrase, d'une observation. À quelques exceptions près, peu ou pas de rapports consacrés à la question. C'est vraisemblablement parce qu'il s'agit d'une myriade de micro-flux résultant d'habitudes ou de choix cantonaux et portant sur des animaux sans valeur apparente, que les rapports de l'inspecteur général des haras les négligent. En 1888, Plazen, l'inspecteur général de la 2^e circonscription écrit cette difficulté à cerner les échanges de cette nature : « Il n'y a point de commerce bien établi dans la circonscription »¹⁰⁶¹. Deux ans plus tard, l'inspecteur de Portales en visite dans l'Isère prend encore moins de précautions : « Le commerce des chevaux est très peu important dans la circonscription »¹⁰⁶². Ces flux régionaux transforment tour à tour les cantons de la ceinture chevaline en zones d'exportation et d'importation. Chaque département a ses caractéristiques propres et des flux spécifiques. Ainsi ceux qui approvisionnent les cantons dauphinois sont anciennement établis. En 1806, François Perrin-Dulac écrit à propos de la chevaline de l'Isère :

« Le département nourrit onze à douze mille chevaux ou mulets, dont plus d'un cinquième est amené des Départements voisins. Ceux qui fournissent les mulets sont les Hautes-Alpes,

¹⁰⁵⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1871, page 364.

¹⁰⁵⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1893/08, page 285.

¹⁰⁵⁸ Table des textes Document N° 2 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1904-1905.

¹⁰⁶⁰ Arch. dép. Isère, 140 M 38, Rapport du directeur du Dépôt d'étalons d'Anancy au préfet de l'Isère, 8 août 1910.

¹⁰⁶¹ Arch. nat., F 10 / 1753, Rapport d'inspection générale du dépôt national d'étalons d'Anancy réalisé en 1888 par M. Plazen, inspecteur général du 2^e arrondissement.

¹⁰⁶² Ibidem, Rapport d'inspection générale du dépôt national d'étalons d'Anancy réalisé en 1890 par M. Portalès, inspecteur général du 2^e arrondissement.

l'Ardèche et le Mont-Blanc ; celui de l'Ain vend un grand nombre de chevaux, particulièrement à l'arrondissement de La Tour-du-Pin »¹⁰⁶³. L'observation ne vaut que par les ordres de grandeur et par les dynamiques qu'elle signale. Elle suggère des complémentarités de part et d'autre du Rhône. Une partie de la chevaline de l'Ain est nourrie par les herbages de La Tour-du-Pin. On constate de la sorte que l'élevage équin est une spécialité ancienne de cette partie du Dauphiné. Ces flux originaires de l'Ain sont signalés à plusieurs reprises. En 1864, le vétérinaire Gavin, membre de la Commission hippique de l'Isère, signale dans un rapport très documenté au préfet que l'amélioration de la cavalerie dauphinoise est due à ces courants d'importation :

« La régénération de la race chevaline dauphinoise date de la culture en grand des prairies artificielles, qui ont produit les ressources nécessaires à l'éducation d'une chevaline plus élevée en taille. Cette élévation de la taille a été amenée par le concours de deux causes principales : par l'abondance dans la nourriture, les bons soins et par l'importation de sujets plus forts des départements voisins. Ce sont principalement les foires de Misérieux, de Montmerle et de Pont-de-Vaux qui ont alimenté cette importation. Le commerce a en outre amené beaucoup de sujets directement de la Comté »¹⁰⁶⁴.

Installé à Virieu, Gavin connaît fort bien la cavalerie de cette partie de l'arrondissement de La Tour-du-Pin et rien n'empêche de retenir son expertise. La référence à la foire de Pont-de-Vaux signe l'importation de laitons de l'Ain dans la région de La Tour-du-Pin. Parallèlement, les modifications des conditions d'élevage dans l'Ain ne sont pas sans répercussions dans les cantons isérois qui jouxtent le Rhône. Gavin signale que les flux d'importation déclinent. Il attribue ce mouvement, malgré la force des habitudes, à l'écart qui existe entre la chevaline d'Ambérieux (Ain) où s'imposent « les sujets croisés anglo-normands » et celle plus frustre de l'Isère. Il n'est pas impossible que le versant dauphinois du Rhône ait été rebuté par le grand nombre de produits décousus qu'a engendré inévitablement cette production. L'Isère est également approvisionnée par des flux frontaliers qui ont déjà été signalés. La Suisse fournit des chevaux et des étalons.

Le département du Rhône est également concerné par ces importations. Le département n'a d'ailleurs aucune production chevaline. La demande qui émane des cantons rhodaniens est satisfaite très largement par les départements voisins. Les foires de l'Ain, au premier rang desquelles figure celle de Montmerle, sont traditionnellement liées à l'approvisionnement des cantons rhodaniens en chevaux et poulains. En 1869, le rapport que lit Rey, professeur à l'école vétérinaire de Lyon, suggère des flux réguliers d'approvisionnement du Rhône depuis ces foires : « Depuis trente ans, j'ai chaque année l'occasion de voir, après les foires importantes d'Ambérieu-en-Dombes, de Châtillon, de Montmerle, de nombreux poulains acquis par des cultivateurs lyonnais pour les besoins de leur service, et j'ai constaté qu'achetés à des prix plus élevés qu'autrefois, ils donnent de très bons chevaux. Je ne regrette plus les anciens chevaux bressans, mal conformés, aux allures lentes, très sujets à la fluxion périodique, cause fréquente de cécité, et qui n'avaient rien de flatteur au coup d'œil ; leur couleur même, le plus souvent gris roux, était du plus commun »¹⁰⁶⁵. Ces flux commerciaux s'inscrivent dans la longue durée. Ainsi dans une délibération du 28 août 1895, le Conseil

¹⁰⁶³ François PERRIN-DULAC, *Description générale du département de l'Isère*, Grenoble, J. Allier, 1806, 360 pages, pp. 212-213.

¹⁰⁶⁴ Arch. dép. Isère, 150 M 4, Rapport à Monsieur le Préfet de l'Isère, Président de la Commission hippique de l'Isère par G. Gavin, vétérinaire à Virieu, membre de cette Commission, 12 juin 1864. À cet égard, il n'y a rien de surprenant si les quelques traces administratives du Haras départemental de l'Isère concerne précisément la saillie de juments originaires de l'Ain, voir Table des gavures et des illustrations, chapitre V, document N°3 Carte de saillie émise par le Haras départemental de l'Isère 1834.

¹⁰⁶⁵ REY, RODET, TAVERNIER, *Annales des Sciences physiques et naturelles, d'agriculture et d'industrie*, Société d'agriculture, histoire naturelle et arts utiles de Lyon, 1869 t. 2, « Concours hippique, rapport lu par M. Rey, au nom d'une Commission composée de MM. Rey, Rodet et Tavernier », p. CLXXX.

général du Rhône constate en le déplorant l'importance du département voisin dans son approvisionnement en poulains : « Au lieu de faire de la production, nos cultivateurs se fournissent dans les régions environnantes et deviennent ainsi leurs tributaires ; ils y achètent un millier de poulains chaque année »¹⁰⁶⁶.

Sans quitter le cadre régional, dans un rayon qui reste relativement proche, la Saône-et-Loire, et en particulier le Chalonnais et la Bresse louhannaise, alimentent des courants exportateurs de poulains. Commentant un article de Magne, dans le *Bulletin de la Société d'agriculture et d'horticulture de Châlon-sur-Saône*, Bellonet, un des membres de la Société, souligne en 1863 la destination de cette production locale :

« Dans les plaines qu'arrose la Saône, dans la Bresse où le voisinage des eaux et des forêts entretient l'humidité, nous rencontrons beaucoup de juments poulinières dont les produits se vendent très jeunes et vont acquérir sur les montagnes du Beaujolais, du Dauphiné et les plateaux de la Bourgogne, une force, une vigueur, un développement et une beauté de formes auxquels ils ne seraient jamais arrivés dans la plaine »¹⁰⁶⁷.

Enfin, l'Ain qui alimente généreusement les cantons isérois et rhodaniens de la ceinture chevaline est aussi concerné par des flux d'importations qui non seulement alimentent son cheptel mais lui confèrent des caractéristiques spécifiques. En 1808, le préfet Bossi signale les importations qui alimentent le cheptel de l'Ain :

« Le département importe chaque année de ceux du Jura et de Saône-et-Loire une centaine de poulains de l'âge de six mois, qui sont achetés par des cultivateurs pour être revendus un ou deux ans après. Il recoit du premier de ces départements environ cent cinquante chevaux de trait, moitié de l'âge de 3 à 4 ans, le surplus de l'âge de 5 à 8 ans ; la Suisse fournit aussi une cinquantaine de chevaux faits, dont quelques-uns, sans être carrossiers proprement dits, en font au besoin le service et sont habituellement employés à d'autres travaux »¹⁰⁶⁸. Bossi ajoute cette précision : « le prix des poulains importés est de 120 à 150 francs ; celui des chevaux faits venant de l'intérieur, est de 3 à 500 francs ; ceux qu'on tire de la Suisse coûtent de 5 à 800 francs ; la valeur de cette importation peut être fixée à 110 000 francs ».

Chanel souligne lui aussi les flux commerciaux suisses et jurassiens qui alimentent et façonnent la cavalerie de l'arrondissement de Bourg : « on [y] élève depuis très longtemps une race de chevaux, qui a les plus grands rapports avec celle du département du Jura et des parties de la Suisse les plus rapprochées ; cela sera facile à comprendre, quand on saura que c'est précisément dans ces localités que les éleveurs vont, de temps immémorial, chercher les chevaux qu'ils destinent à la reproduction »¹⁰⁶⁹. Les arrondissements de Trévoux ou de Belley sont eux aussi directement concernés par les influences précitées. Dans l'arrondissement de Belley, Chanel constate qu'« à part quatre ou cinq étalons de race cotentine ou percheronne, les producteurs sont amenés dans le pays des cantons de la Haute Suisse et même quelques-uns du département du Jura ; aussi leurs produits ont-ils beaucoup d'analogie avec ceux de la section nord-ouest [arrondissement de Bourg] ». Quant à l'arrondissement de Nantua, il échappe encore moins que les autres à ces mêmes influences : « la Franche-Comté et la Suisse, dont cet arrondissement est très rapproché, lui fournissent à peu près tous les chevaux de service, à un prix plus avantageux que s'il les élevait ; c'est assez dire, je pense, que là il n'y a point de race locale, et que la population chevaline est un mélange d'animaux amenés du dehors »¹⁰⁷⁰. L'importance de la Suisse comme fournisseur d'étalons ou de chevaux de service est attestée dans de très nombreux documents que l'on retrouve tout au long du XIX^e siècle. Ce recours constant aux chevaux helvètes s'explique par la qualité des reproducteurs

¹⁰⁶⁶ Rapports et délibérations du Conseil général du Rhône, séance du 28 août 1895, page 1030.

¹⁰⁶⁷ BELLOMET, *Bulletin de la Société d'agriculture et d'horticulture de Châlon-sur-Saône*, « De l'influence des terrains sur la production des chevaux », 1863 N°13. page 19.

¹⁰⁶⁸ O'BRIEN, tome I, page 152.

¹⁰⁶⁹ Ibidem, page 269.

¹⁰⁷⁰ Ibidem, page 277.

que l'on y retrouve¹⁰⁷¹. Dans les années 1870, Friedrich von Tschudi relève précisément la qualité des chevaux du Jura suisse : « La petite race percheronne du Jura – écrit-il - est si bien conformée qu'avec des soins et du discernement dans le choix des reproducteurs, on pourra en tirer des animaux d'un grand mérite et applicables à toute espèce de service »¹⁰⁷². Dans les circonstances sans doute exceptionnelles de l'hiver 1870, en pleine guerre avec la Prusse, les autorités républicaines installées de fraîche date à Lyon, passent un marché de mille chevaux en Suisse que le vétérinaire lyonnais François Quivogne est chargé d'acheter pour le Comité départemental d'artillerie du Rhône. L'importance des transactions et la capacité de fournir aussi vite le cheptel demandé renseignent sur l'existence ancienne des réseaux d'échanges et la qualité reconnue des chevaux helvètes¹⁰⁷³. D'après Wery, auteur au début des années 1880 d'un rapport sur la production des bestiaux en Suisse, on faisait déjà venir en 1818 à Beaulieu, dans le Jura, des étalons du Perche. Il se montre tout aussi enthousiaste sur la qualité de ces chevaux du Jura suisse : « Le Jura produit d'excellents petits chevaux, très forts, vifs, énergiques »¹⁰⁷⁴.

Enfin les flux urbains se déversent dans la campagne environnante. De Chavigné dans un rapport du 20 mars 1875 au préfet de l'Isère note : « Les juments qui sont employées à la reproduction proviennent en grande partie des réformes faites par le luxe, le commerce et les nombreux régiments qui tiennent garnison à Lyon, Vienne et Grenoble¹⁰⁷⁵. On y rencontre de bonnes juments, mais toutes ont une origine différente ».

B – Les flux régionaux et nationaux

L'exportation des laitons génériques des zones de production de l'Ain est une vieille tradition. Dans un mémoire adressé dès 1846 à la Société centrale de médecine vétérinaire, Chanel, futur vétérinaire départemental de l'Ain, note que le département « fait naître plus de 2600 poulains ; il en vend 2300 qui passent la Saône pour se répandre dans différentes parties de la France »¹⁰⁷⁶. En 1864, de Laborde dans une communication à la Société hippique sur l'élevage du cheval dans le département de l'Ain, aborde à nouveau la question des flux de poulains qui quittent le département : « suivons pour cela les exportations de poulains qui nous quittent dans leur première année pour se rendre en Normandie, où ils se dirigent en grand nombre. Ils ont été achetés en moyenne deux cent cinquante franc et se vendent à l'éleveur normand quatre cents francs environ : à quel prix leur reviennent-ils donc une fois parvenu à l'âge de quatre ans ? Cependant son nouveau maître comprend ses intérêts ; s'il l'achète aussi cher, c'est qu'il est sûr de retrouver son prix d'acquisition et ses frais de nourriture. Est-ce donc que les chevaux manquent dans son pays ? Loin de là, il est bien plus

¹⁰⁷¹ La qualité des étalons suisses était déjà signalée dans les écrits classiques et, dans le fond, on constate que les prescriptions des hippiatres les plus fameux étaient appliquées à la lettre : Jean-Baptiste HUZARD, *Instruction sur l'amélioration des chevaux en France, destinée principalement aux cultivateurs*, Imprimerie Huzard, Paris 1802, 276 pages, page 154 : « La Suisse possède une bonne race de chevaux de trait ; quelques-uns sont même assez distingués, pour pouvoir être employés au carrosse et au cabriolet. Ces chevaux sont forts, ramassés, bien membrés, vigoureux, sobres ; mais ils ont, en général, la ganache et les jambes chargées de poils. Ils tirent leur origine des étalons allemands et italiens. Le canton de Berne fournissoit les meilleurs. On pourroit choisir les plus beaux et les mieux proportionnés de ces chevaux, pour en faire des étalons dans les départements qui avoisinent la Suisse, et qui possèdent aussi une bonne race de chevaux propres aux charrois et à l'artillerie ; comme le Jura, le Doubs, etc. ».

¹⁰⁷² Friedrich VON TSCHUDI, *Le monde des Alpes, ou description pittoresque des montagnes de la Suisse, particulièrement des animaux qui la peuplent*, éditeur H. Georg, Bâle 1870, XXIV – 864 pages, p. 849 ;

¹⁰⁷³ François QUIVOGNE, *Les mille chevaux de Berne*, rapport de F. Quivogne, Imprimerie de J. Allemann, Berne 1871, 31 pages.

¹⁰⁷⁴ G WERY, *Annales de l'Institut national agronomique : administration, enseignement et recherche*, « Rapport sur la production des bestiaux en Suisse », 1883-1884, N°9, page 157.

¹⁰⁷⁵ PER, 2437/39, année 1899, Vente aux éleveurs des juments réformées, 10 février 1899, *Recueil des actes administratifs de la préfecture du département de l'Isère*, pp. 84-85.

¹⁰⁷⁶ *Recueil de médecine vétérinaire*, 1846/12, Paris Gabon éditeur, page 1021.

producteur que le nôtre, et pourrait se suffire à lui-même. Mais on a compris que s'il est avantageux d'élever le cheval commun, l'élève du cheval de luxe est bien autrement lucratif : voilà pourquoi l'éleveur normand nous achète tous les chevaux qui sont nécessaires à sa culture, et réserve ses poulinières pour faire naître le cheval de grand prix »¹⁰⁷⁷.

Dans l'Ain le système présenté par de Laborde rend compte d'un double mouvement qui perdure jusqu'à la Grande Guerre sans transformations majeures. Les productions qu'il est impossible de valoriser sur place sont exportées vers des zones d'élevage. Toutes les productions du département sont concernées, Les productions de l'Ain relèvent de productions variées.

Les productions génériques sont exportées. En 1904 de Chavigné estime que la production de l'Ain est supérieure à 2000 existences. La Bresse ainsi que quelques cantons de la Côtière de l'Ain produisent des gros poulains de trait qui sont ensuite exportés vers les zones d'élevage proches comme la Saône-et-Loire, le Centre. Diffloth note « qu'un certain nombre des produits de l'Ain sont importés en Saône-et-Loire et en Allier, où ils acquièrent du squelette et de la masse »¹⁰⁷⁸. Cette puissante production explique que la foire de Montmerle fixe le cours des laitons pour un large quart Sud-Ouest de la France. C'est là que viennent s'approvisionner les éleveurs d'une partie de Saône-et-Loire, du Rhône, de la Loire et de plusieurs départements du Midi¹⁰⁷⁹ et de l'Ardèche¹⁰⁸⁰. Ces flux se maintiennent tout au long de la période et même les années qui précèdent la Première Guerre mondiale, marquées par la crise du demi-sang, n'affectent pas la production qui est donc absorbée par l'extérieur. Les accidents climatiques eux mêmes étudiés dans la section suivante sont assez vite surmontés. Toutes les foires vendent à des négociants du Midi, de Provence, de Suisse ou du Dauphiné, en particulier celle de Montmerle, mais également celle d'Ambérieux-en-Dombes¹⁰⁸¹.

La situation frontalière des départements de l'Ain et de l'Isère explique des courants d'exportation vers l'étranger. Martin du Nord qualifie ainsi la circonscription d'Annecy : « elle semble être – dit-il – un magasin d'exportation où la Suisse vient puiser pour ses propres besoins et pour ses voisins : l'Allemagne, Autriche, l'Italie »¹⁰⁸². Les exportations vers la Suisse sont anciennement évoquées. Il s'agit souvent de flux croisés. Même observation pour l'Italie dont la zone d'importation pénètre assez profondément jusqu'aux foires d'Ambérieux-en-Dombes¹⁰⁸³. Les échanges avec l'Italie dépassent le seul cas de l'Isère : des Alpes Maritimes aux Hautes Alpes et en incluant les deux Savoies, l'arc alpin est parcouru par des échanges qui s'intègrent dans une logique régionale. Les Alpes maritimes exportent traditionnellement leurs poulains vers l'Italie : ces zones de montagnes produisent de petits chevaux rustiques adaptés à l'écosystème alpin, « les ragots de Saint-Bonnet »¹⁰⁸⁴. Il faut bien entendu redire que ces flux sont en étroite symbiose avec la production mulassière dont il sera question dans la section suivante.

¹⁰⁷⁷ M. de LABORDE, *Journal d'agriculture, lettre et arts du département de l'Ain*, 1864, « Mémoire adressé à la Société hippique du département de l'Ain, réponse aux observations faites dans la séance du 4 avril 1864, à Châtillon-sur-Chalaronne », pp. 118-119.

¹⁰⁷⁸ Paul DIFFLOTH, *Zootechnie. Races chevalines. Elevage et Exploitation des chevaux de trait et des chevaux de selle*. J.-B. Baillière et fils, Paris, 1923 1 vol. 512 pages, page 441.

¹⁰⁷⁹ Arch. dép. Ain, 1 N 35, rapport du directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Ain, 1904, pp. 333-344, page 335.

¹⁰⁸⁰ Charles DU HAYS, *Almanach des foires chevalines, indiquant l'époque, la composition des foires et marchés par départements et par races de chevaux*, Librairie E.Plon, Nourrit et Cie, Paris, 1890, 106 pages, page 7.

¹⁰⁸¹ Idem.

¹⁰⁸² Vicomte Jean-Georges-Louis MARTIN DU NORD, *Situation de l'élevage. Le mouvement commercial hippique en France*, Reproduction, Remonte, Commerce, Société des agriculteurs de France, Paris 1912, 86 pages, page 55.

¹⁰⁸³ Paul-Claude DUBOST, *Études agricoles sur la Dombes*, Dufour, Bourg, 1859, 231 pages, page 142.

¹⁰⁸⁴ Rapports et délibérations du Conseil général des Alpes maritimes, 1922, page 195.

Aux importations, la Saône-et-Loire nourrit essentiellement le Rhône et l'Ain qui reçoivent des poulains. Il va de soi que des courants d'importation de chevaux faits de gros trait entrent dans la ceinture chevaline en suivant le réseau ferroviaire. Chaque chef-lieu de canton doté d'une gare et d'une foire chevaline reçoit son lot de chevaux de labours. À Ambérieux-en-Dombes la foire du 6 mai commercialise des chevaux comtois de gros trait, tout comme la foire de Montmerle, qui elle aussi en écoule un grand nombre. En Isère, les foires sont plus éparpillées, les cantons de la ceinture chevaline de Lyon, de Meyzieux à La Tour-du-Pin ont souvent des marchands de chevaux à demeure. Ces flux d'importation ne sont perceptibles que dans les feuilles locales. La foire des Prailles à la Tour-du-Pin le 25 juin 1903, peut servir à illustrer le propos. La recension qu'en fait *l'Écho républicain de La Tour-du-Pin* met en lumière un de ces micros-courants d'importation qu'impulse un marchand à la tête d'un ou deux wagons de chevaux. Il amène des commandes pour des clients et en profite pour exposer quelques animaux :

« En dehors de quelques vieilles haridelles (...) les chevaux étaient beaux et quelques lots étaient dignes de remarque. L'un de ces lots était arrivé la veille de Dijon à l'effectif de 10 têtes ; trois avaient péri en cours de route par maladie inopinée, blessure au flanc et fraction d'une cuisse par coup de pied »¹⁰⁸⁵.

Plus au Sud, la foire de Beaucroissant introduit des chevaux faits de 4 ou 5 ans dans des quantités impossibles à préciser. Ces flux d'importations sont d'origines diverses.

Les chevaux de service et ceux bons pour l'agriculture sont importés des Ardennes, de Bretagne. Ces flux parviennent comme dans l'exemple précédent par la voie ferrée. Ils correspondent à une tradition ancienne longtemps combattue par l'administration des Haras. Avant la Première Guerre mondiale, l'administration cédant à la pression des agriculteurs et à la concurrence des étalonniers a incorporé de plus en plus de reproducteurs de ce type dans ses stations de monte. En 1909 ils sont 36 sur 147.

Les productions améliorées, telles qu'on les rencontre dans les cantons les plus méridionaux de l'arrondissement de Bourg et dans ceux de la Dombes, s'inscrivent dans une double logique : une partie substantielle est exportée tandis qu'une autre est préparée sur place pour être vendue à la remonte ou au commerce. S'agissant des exportations, le vicomte Martin du Nord fournit vers 1910 quelques chiffres qui s'inscrivent bien dans les données disponibles :

« Sur 146 chevaux nés dans l'Ain, 76 ont été achetés sur place, 20 dans la Loire, 23 en Saône-et-Loire, 6 dans l'Allier, 4 dans le Rhône, 4 dans la Drôme, 4 dans les 2 Sèvres et 3 dans l'Isère »¹⁰⁸⁶.

Les chiffres sont assez intéressants : près de 48% des acquisitions de chevaux de l'Ain par la Remonte ont été élevés hors du département. Dans son rapport de 1911, de Chavigné donne des chiffres moins importants, mais qui restent significatifs : sur 136 chevaux de l'Ain acquis par la Remonte 42 ont été élevés à l'extérieur¹⁰⁸⁷.

Une partie de la cavalerie élevée sur place, avec une dose de sang variable produit un « animal de service courant de qualité moyenne ». L'objectif est de parvenir à un cheval d'artillerie dont on est sûr de pouvoir se défaire même lorsque la Remonte ne le retient pas.

Les produits de selle plus élaborés sont issus d'une production du pays améliorée par de judicieux croisements et par une nourriture que l'emploi des engrais phosphatés a rendu plus alibile et bien plus substantielle.

¹⁰⁸⁵ *L'Écho républicain de La Tour-du-Pin*, 28 juin 1903.

¹⁰⁸⁶ Vicomte Jean-Georges-Louis MARTIN DU NORD, *Situation de l'élevage. Le mouvement commercial hippique en France*, Reproduction, Remonte, Commerce, Société des agriculteurs de France, Paris 1912, 86 pages, page 55.

¹⁰⁸⁷ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, rapport du directeur du Dépôt d'étalon d'Annecy au Préfet de l'Ain, 1911, page 569.

2 – Flux et modalités de commercialisation des chevaux de la ceinture chevaline à la veille de la Grande Guerre

Entre les dernières années du XIX^e siècle et la Grande Guerre, la production et la commercialisation des chevaux dans la ceinture chevaline de Lyon s'inscrit à la fois dans des permanences remarquables et des innovations. Les permanences tracent la voie des productions les plus génériques qui poursuivent leur mue en cherchant des équilibres entre ce que demandent les marchés et ce qu'offre l'administration des Haras. Malgré la crise nationale qui affecte les zones productrices du demi-sang, les chevaux génériques de la ceinture chevaline maintiennent leur production : les laitons continuent de s'exporter après le sevrage, mouvement qui ne manque pas d'étonner plus d'une fois M. de Chavigné, le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy. Les innovations quant à elles concernent avant tout la promotion des chevaux de selle. C'est cet aspect de l'économie chevaline qui est abordé à travers les concours de chevaux de selle et d'écoles de dressage.

A – Les concours de chevaux de selle de l'Ain

La promotion du cheval de selle a ses temps forts qui passent par les grands rendez-vous lyonnais que sont les concours hippiques et depuis 1899, les concours de dressage pour chevaux de trois ans, hongres et juments. Ils mettent en avant sans surprise la supériorité du Charolais et des élevages du Centre dont Lyon reste la vitrine privilégiée. Ils comptent chaque année des dizaines d'inscriptions, mais ce qui est intéressant c'est la présence nouvelle des chevaux de l'Ain, qui s'explique par une visibilité accrue offerte aux éleveurs de la Dombes. L'Ain a en effet organisé un concours pour chevaux de selle âgés de 3 à 7 ans issus d'un étalon de demi-sang. Ce concours, financé par le Conseil général de l'Ain, s'inscrit dans le contexte de la crise du demi-sang qui s'installe dans le sillage de ce que l'on appelle alors l'« automobilisme ». Cette évolution vers la traction mécanique diminue les débouchés du demi-sang. Pour faire face à la réduction des débouchés du cheval de maître¹⁰⁸⁸, les éleveurs de l'arrondissement de Trévoux et de Bourg s'adaptent, comme en Saône-et-Loire¹⁰⁸⁹, en recentrant l'élevage sur la production du cheval de selle destiné à la remonte, sans négliger pour autant l'artilleur qui correspond au gros dombiste, le cheval générique de ce versant de la ceinture chevaline de Lyon¹⁰⁹⁰. À la veille de la Grande Guerre, ce travail de repositionnement commence à donner des résultats : les produits de l'Ain sont moins méconnus, les demi-sang de la Dombes gagnent en notoriété¹⁰⁹¹.

a – La genèse du concours de chevaux de selle de l'Ain

Cette initiative, qui doit beaucoup à l'activité de M. de Chavigné, est destinée à élargir la zone de chalandise du demi-sang de la Dombes. Le programme de ce concours réservé aux chevaux hongres et juments de 3 à 7 ans a pour but de « de faire connaître la production

¹⁰⁸⁸ A BOURET, « Automobilisme et chevaux », *Bulletin de l'Union agricole et viticole de Chalon-sur-Saône*, 1904-10, pp. 267-269.

¹⁰⁸⁹ M. GIRARD, « L'élevage du cheval en Charolais », publié par J.M. de Lagorsse, Société nationale d'encouragement à l'agriculture, Paris, 1912, 278 pages, pp. 163-180 ; Paul DIFFLOTH, *Zootéchnie. Races chevalines. Élevage et exploitation des chevaux de trait et des chevaux de selle*, J.-B. Baillièrre et fils, Paris, 1923, 512 pages, page 438.

¹⁰⁹⁰ Congrès hippique, *Compte-rendu des travaux du Congrès hippique tenu à Paris les 15, 16 et 17 juin 1911*, Société nationale d'encouragement à l'agriculture, Paris 1911, 222 pages, page 104 : « C'est que les circonstances de la vie moderne impliquent la production d'un nouveau type de cheval : ici, on réclame un cheval doublé, près de terre, dans le but de l'utiliser comme artilleur ; ailleurs la vogue est en faveur du cheval de selle ayant du modèle et bien équilibré ; on n'a jamais autant consommé de chevaux de selle qu'à notre époque ».

¹⁰⁹¹ *Sport universel illustré*, 12 avril 1914, N°922, page 232 : « Nous citerons parmi les plus dignes d'une mention spéciale Kiva V, un produit de l'Ain.

hippique du département et d'encourager l'industrie du cheval de demi-sang destiné soit à la remonte militaire soit au commerce »¹⁰⁹².

La décision d'instaurer un concours départemental de chevaux de selle est apparue dans la foulée des concours régionaux. Les délibérations de la commission hippique de l'Ain montrent bien que son origine est essentiellement empirique. Cette approche par l'expérience est assez conforme à la manière qu'a le département de décider des questions hippiques. Cet engagement en direction des productions les plus abouties du département est d'autant plus intéressant si l'on garde en mémoire la fin de la Société hippique de l'Ain et le glissement en 1895 du département de l'Ain vers le dépôt national d'étalons d'Annecy¹⁰⁹³. L'engagement du département et le rôle du baron de Chavigné sont la reconnaissance explicite qu'il existe plusieurs branches dans l'élevage chevalin. Si l'engagement du département vers un cheval plus pratique, « vers le cheval d'artillerie, qui tire et qui trotte » unissant « rationnellement le gros au sang » n'est pas remis en cause, il prend en compte les intérêts spécifiques de l'élevage du cheval de selle qui mobilise des centaines d'éleveurs dans les arrondissements de Trévoux et de Bourg. Il s'agit de fait d'une concession qui leur est accordée car, au cours de la même séance, la commission demande instamment des étalons plus propices à produire le gros cheval de trait. C'est précisément leurs intérêts que défend le Comice agricole de Trévoux. Tout en reconnaissant que certaines parties de l'arrondissement peuvent avoir intérêt à faire de gros chevaux de trait, le *Bulletin du Comice agricole de Trévoux* milite en 1897 pour que le cheval de selle reste une priorité : « Faisons donc des chevaux de remonte ; ceux que la remonte ne pourra prendre trouveront leur place dans les écuries des personnes qui font bon usage de leur fortune en entretenant des chevaux de luxe »¹⁰⁹⁴.

C'est en 1899, lors de la séance du 23 août, que la Commission hippique de l'Ain décide d'organiser une exhibition des sujets primés aux concours de Bourg, Châtillon et Chalamont. Il s'agit ainsi de faire connaître les produits du département et de démontrer le perfectionnement obtenu dans l'élevage du cheval. La commission hippique arrête à cet effet que les 5 premiers classés de chaque concours seront invités à l'exhibition. Une place toute particulière est réservée aux chevaux de remonte, le cœur de la production. Le compte-rendu de séance du 23 août 1899 note :

« Il y aurait en outre lieu de demander au service des Remontes d'autoriser les détenteurs de pouliches de 3 ans primées, appartenant à l'armée, mais laissées chez les éleveurs pour la reproduction, à faire figurer ces animaux à l'exhibition de Trévoux (...). Il serait regrettable que les meilleurs sujets, qui du reste ont été achetés pour le compte de l'armée et ont été réservés pour l'amélioration dans le pays, soient éliminés d'une présentation qui ne sera pas un concours »¹⁰⁹⁵.

L'exhibition a lieu le 15 octobre 1899 à Trévoux lors de la fête donnée à l'occasion de l'inauguration de l'Hôtel des Postes et Télégraphes¹⁰⁹⁶. Ayant connu un franc succès, l'initiative est renouvelée : en avril 1900 de Chavigné obtient de la Commission hippique la création d'un concours de chevaux de selle dont les modalités sont décidées dans la foulée. La question délicate du siège du concours est résolue en prévoyant une manifestation itinérante : « Ce concours pourrait avoir lieu cette année à Chalamont à une époque qui serait ultérieurement fixée et pourrait, les années suivantes, être reportée dans les chefs-lieux de cantons les plus importants au point de vue hippique »¹⁰⁹⁷. Face à de nouvelles demandes, la Commission hippique fixe un cadre fonctionnel à l'expansion spatiale du concours : « Il serait

¹⁰⁹² Arch. dép. Ain, M 184, Programme du concours de chevaux de selle, Bourg, 21 août 1901.

¹⁰⁹³ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique, séance du 20 février 1896.

¹⁰⁹⁴ La production chevaline de l'Ain d'après le comice agricole de Trévoux en 1897, *Bulletin du Comice agricole de Trévoux*, N°2, juin 1897.

¹⁰⁹⁵ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique, séance du 20 février 1896.

¹⁰⁹⁶ *Lyon sport*, 21 octobre 1899.

¹⁰⁹⁷ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique, séance du 24 avril 1900.

rationnel de ne pas étendre trop loin le rayon d'action et de rester dans les centres d'élevage »¹⁰⁹⁸.

Dans les faits, l'organisation matérielle du concours est relativement simple : elle se met en place sans grand défi organisationnel. L'expérience des concours annuels constitue le socle sur lequel se greffe cette nouvelle manifestation. Les mairies des chefs-lieux de cantons savent disposer le décor, agencer la carrière, en déterminer la taille. Il faut simplement prévoir plus grand. De Chavigné note dans son rapport sur le concours de Chalamont : « il eût cependant été à souhaiter que l'emplacement réservé à la présentation fût moins restreint, afin de permettre davantage aux bêtes présentées de faire apprécier leurs mouvements et le degré de leur dressage aux allures vives »¹⁰⁹⁹.

La manifestation qui provoque un afflux de visiteurs est une aubaine pour les commerçants. Elle explique l'empressement que manifestent les municipalités à organiser ces concours de chevaux de selle. C'est d'ailleurs sur elles que repose l'essentiel de la logistique : la ville accueille les fonctionnaires des haras et les seconde, y compris dans les opérations du jury. Il faut des bénévoles et des bonnes volontés locales pour installer les chevaux, canaliser le public et éventuellement monter les chevaux. Un certain nombre de dépenses incombent aux communes d'accueil comme le rappellent les préparatifs du concours de Châtillon en 1902 :

« La ville de Châtillon sera invitée à prendre à sa charge, ainsi que l'ont fait les villes où se sont tenus les concours précédents, les frais d'installation de cette réunion et les frais d'impression du programme contenant la liste des animaux inscrits. Il lui sera également demandé de vouloir bien accorder soit un prix en argent, soit un objet utile aux éleveurs »¹¹⁰⁰.

Seul le secrétariat du concours reste à la charge de la commission. Cette fonction est assurée par le secrétaire de la Commission hippique, M. Girard. Au fil des réunions, il devient la clé de voûte du concours. De Chavigné lui rend chaque année un hommage appuyé. En 1902, il note « qu'il a dû s'imposer un travail important pour provoquer les engagements des éleveurs et assurer la bonne organisation du concours ». En 1904, il en fait pour ainsi dire le secrétaire général : « Il a su, par des avis adressés aux éleveurs ayant déjà présenté des animaux dans nos concours ou susceptibles d'en présenter, augmenter le nombre des engagements et assurer le bon fonctionnement du secrétariat, ce qui lui a occasionné beaucoup de travail ; il a su provoquer les engagements, régulariser les dossiers, réclamer les pièces qui manquaient et préparer les opérations du jury »¹¹⁰¹.

Le travail de promotion du concours prend des chemins de traverse qu'il n'est pas facile de restituer. En 1901, le général de Witte est présent au concours de Bourg qui aligne une centaine de chevaux. Inspecteur adjoint des remontes militaires, de Witte qui a fait une partie de sa carrière à la 6^e division de cavalerie indépendante de Lyon a sans doute conservé des attaches dans la région. Aussi, la passion du cheval et les fonctions administratives n'expliquent qu'en partie sa présence à Bourg au cœur de l'été. Il répond vraisemblablement à des sollicitations et suggère sans mot dire au colonel commandant du dépôt de remonte de Macon tout le bien qu'il pense de cette réunion hippique. Reste encore à obtenir des subventions. C'est le travail des élus. La Commission hippique qui est présidée par le préfet se charge de solliciter l'engagement des ministères, ceux de l'Agriculture, de la Guerre au premier chef : subventions et médailles sont réclamées chaque année. Les sociétés hippiques locales sont démarchées comme la Société des concours hippiques de Lyon, ou nationales comme la Société sportive d'encouragement pour le cheval de demi-sang et la Société hippique française. Une pression régulière est exercée sur les compagnies de chemin de fer

¹⁰⁹⁸ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique, séance du 23 août 1905.

¹⁰⁹⁹ *Idem*, séance du 22 août 1900.

¹¹⁰⁰ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique, séance du 8 avril 1902.

¹¹⁰¹ *Idem*, séances du 24 août 1904.

pour qu'elles consentent des rabais sur le transport des chevaux. Enfin, les élus comme le conseiller général Bollet ou le sénateur Pochon activent leurs réseaux pour obtenir la présence des gens qui comptent et assurer une promotion accrue de la manifestation. En septembre 1905, le futur député Bollet parvient à entraîner le ministre de l'agriculture à Chalamont. Comme il n'est pas possible d'organiser un concours supplémentaire, la Commission hippique décide une exhibition de chevaux de selle en mobilisant pour la circonstance les 5 premières primes dans chaque catégorie pour chacun des trois concours de Châtillon, Bourg et Chalamont soit 45 produits :

« Nous aurons - s'exclame Donat Bollet dans son rapport - une occasion exceptionnelle de mettre en relief l'élevage de l'Ain, de faire ressortir ses progrès, permettez moi de faire appel à votre dévouement à votre générosité pour accomplir une œuvre dont le pays est appelé à tirer honneur et profit »¹¹⁰².

Le succès de cet événement itinérant centré sur l'arrondissement de Trévoux monte en puissance :

Arrêté ministériel du 12 février 1904			
Année	Lieu	Nombre d'inscrits	Nombre de présentés
1900	Chalamont	78	64
1901	Bourg	100	94
1902	Châtillon-s-Chalonne	94	85
1903	St-Trivier-s-Moignans	80	75
1904	Villars	109	97
1905	Thoissey	71	62
1906	Chalamont	90	79
1907	Bourg	82	71
1908	Châtillon	94	90

Sources : *Lyon sport*, procès-verbaux des séances de la Commission hippique de l'Ain, Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain.

La dynamique de croissance des chevaux inscrits au concours semble s'interrompre en 1905, mais ce fléchissement est dû à une modification de présentation des pouliches au concours. L'arrêté ministériel du 12 février 1904 interdit en effet aux pouliches primées de 3 ans de prendre part pendant l'année à un concours de dressage ou de chevaux de service. Le concours de selle pèse en effet sur la qualité de l'élevage en prélevant les plus belles pouliches en théorie destinées à l'élevage. Les bêtes distinguées au concours hippique de juin sont ainsi signalées aux acheteurs et bénéficient de la sorte d'un label qui conforte la clientèle¹¹⁰³. La localisation excentrée de Thoissey rentre aussi en ligne de compte¹¹⁰⁴. Pourtant, dès l'année suivante la tendance repart à la hausse.

¹¹⁰² Idem, séance du 23 août 1905.

¹¹⁰³ Arch. Dép. Ain, M 883, M 184, Parmi les pouliches de 3 et 4 ans inscrites au concours de chevaux de selle de 1901 à Bourg, les lauréates des concours hippiques sont relativement nombreuses :

Concours Hippique de	Pouliches de 4 ans primées en 1900 et rang de la prime	Pouliches de 3 ans primées en 1901 et rang de la prime	Total des pouliches primées inscrites au concours de selle
Bourg	1 ^{ère} , 5 ^e , 6 ^e	1 ^{ère} , 2 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e	10
Chalamont	1 ^{ère} , 2 ^e , 3 ^e , 4 ^e	1 ^{ère} , 3 ^e , 5 ^e , 9 ^e	8
Châtillon	2 ^e , 4 ^e	2 ^e , 3 ^e , 7 ^e , 11 ^e	6
Total	9	15	24 soit 50% des pouliches de 3 et 4 inscrites au concours

¹¹⁰⁴ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique, séance 23 août 1905. De Chavigné note dans son rapport du concours de 1905 que « Thoissey est au bout du département et loin des centres d'élevage qui fournissent habituellement un gros appoint d'animaux aux concours ».

b – Les caractéristiques du concours

Les caractéristiques du concours peuvent être appréhendées à partir de 3 approches : la localisation spatiale des propriétaires et des animaux inscrits au concours, les caractéristiques du cheptel et la qualité des éleveurs.

Les inscriptions aux concours de chevaux de selle de l'Ain sont dans une large mesure des décalques des cartes qui présentent les zones d'ancrage de la production du demi-sang de la Dombes¹¹⁰⁵. Les propriétaires qui y inscrivent leurs chevaux en 1905, 1907 et 1908 sont issus de 56 communes dont les 5/6^e sont situées dans l'arrondissement de Trévoux. Elles forment une sorte de quadrilatère d'une quarantaine de km de long et d'une trentaine de large surmonté d'une excroissance formée par le canton de Bourg. Ce quadrilatère relie Chaleins à Joyeuse au Sud et Thoissey à Saint-Martin-du-Mont au Nord. Le cœur de la zone ainsi délimitée est occupée par les cantons de Saint-Trivier-sur-Moignans, Villars-les-Dombes et Chalamont. C'est souvent dans de vastes propriétés serties d'étangs que s'épanouit un élevage qui arrive à maturité au cours de la première décennie du XX^e siècle. À l'intérieur de l'espace ainsi délimité, la répartition des éleveurs et des chevaux inscrits permet de cerner les centres principaux de la production équine : le premier est situé au sud du quadrilatère et correspond aux cantons de Villars-les-Dombes et de Chalamont. D'autres centres apparaissent autour de Thoissey un peu excentré au nord-ouest du quadrilatère dombiste, la région de Saint-Trivier-sur-Moignans et le nord du canton de Bourg. Tous les documents disponibles, qu'il s'agisse des comptes-rendus de concours de pouliches et de juments poulinières collationnés par Patrice O'Brien dans les années 1870-1880, ou des minutes conservées des concours au tournant des deux siècles, soulignent l'excellence de cette production et les progrès qui s'affirment. Cette qualité est confirmée par la belle série des comptes-rendus de concours que rédige M. de Chavigné entre 1896 et 1911. Ces différents foyers d'élevage commandent la répartition des stations de monte et l'ensemble des infrastructures hippiques¹¹⁰⁶.

Les minutes conservées d'un certain nombre de concours annuels, alors que ce dernier est entré dans toute la force de son développement, permettent de tracer les caractéristiques les plus représentatives du demi-sang de la Dombes telles qu'elles sont valorisées au concours.

Le concours ouvre largement l'éventail des âges puisqu'on peut considérer qu'un cheval de demi-sang est à maturité vers 7 ans. En réalité, le tableau montre bien que ce concours concerne surtout les chevaux de trois et quatre ans. Ainsi les chevaux de 5 ans et plus ne représentent que 17% des chevaux inscrits. Les chevaux de sept ans représentent à peine plus de 1% du total :

Sexe	Pouliches et juments inscrites au concours						Chevaux hongres inscrits au concours						T
	3ans	4ans	5ans	6ans	7ans	T	3ans	4 ans	5 ans	6 ans	7 ans	T	
Année													
1905	23	14	8	2	1	48	17	4	1			23	71
1907	17	11	6	1	4	39	33	7	1	2		43	82
1908	19	17	10	2		48	30	1 2	2	1	1	46	94
T	59	42	24	5	5	135	80	23	4	3	1	112	247

¹¹⁰⁵ Carte N° 2 Concours annuel des chevaux de selle du département de l'Ain : nombre de chevaux inscrits par commune (1905-1907-1908) ; carte N°3 Concours annuel des chevaux de selle du département de l'Ain : le nombre d'éleveurs inscrits par commune (1905-1907-1908).

¹¹⁰⁶ Table des cartes et des schémas, chapitre XVIII, Carte N°1 Infrastructures hippiques de la ceinture chevaline de Lyon.

Source : Arch. dép. Ain, M 187

Les chevaux présentés aux concours sont globalement des selles pour poids moyen qui mesurent entre 1,56 et 1,63m. C'est dans cette fourchette que se situent près de 70% des chevaux de 3 ans avec une présence plus forte des hongres. Parmi les chevaux de 4 ans, ce pourcentage dépasse 74%. Les 157 chevaux de 3 et de 4 ans qui répondent à ces critères de taille représentent 63, 5% des chevaux proposés en 1905, 1907 et 1908. Il s'agit de chevaux eumétriques, en moyenne un peu moins grands que ceux que présente Paul Bazelaire en 1951 quelques années avant que la race ne soit absorbée dans le cheval de selle français. Les indications de poids sont plus rares, mais les données du concours de dressage de Lyon où sont exhibés des chevaux de trois ans de l'Ain montrent des animaux qui dépassent les 400 kg et oscillent entre 420 et 450 kg. La production correspond à peu près au cheval de dragon.

Taille	3 ans		4 ans		5 ans		6 ans		7 ans		Total		Total
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
-150	1	1		1					1		2	2	4
150	1	3	1								2	3	5
151													0
152	4	3	2	1	1						7	4	11
153	4	2	1		2						7	2	9
154	5	6	1	2	2						8	8	16
155	8	3	4	1	2						14	4	18
156	5	7	4	3	1	1	1				11	11	22
157	8	7	2	5	4			1			14	13	27
158	5	14	10	2	5	1	1		1		22	17	39
159	5	10	2	1	2	1	1	1	1		11	13	24
160	7	11	8	6	5		1	1			21	18	39
161	4	6	1						1		6	6	12
162	2	6	2	1			1		1	1	6	8	14
163			2								2		2
164													0
165			1								1		1
+ 165		1	1	1		1					1	3	4
Total	59	80	42	24	24	4	5	3	5	1	135	112	247

Les 247 chevaux présentés aux trois concours de 1905, 1907 et 1908 permettent de donner des précisions sur les robes les plus communes du cheval de selle de demi-sang de la Dombes, l'importance de la robe alezane renvoie aux origines normandes du cheptel dombiste :

Alezanes	102
Baies	68
Baies brunes	30
Baies foncées	8
Baies cerise	7
Baies claires	10
Baies marron	4
Grises	8
Noires	5
Rouannes	5

Deux types génériques de robes dominant, les robes alezanes et les robes baies. Au nombre de 229 elles représentent 92,7% des effectifs inscrits aux concours. Les robes alezanes¹¹⁰⁷

¹¹⁰⁷ La robe alezane est formée de poils roux ou jaunes. Les chevaux alezans n'ont pas les extrémités des jambes noires ; la crinière et la queue sont de la même couleur que la robe.

comportent peu de nuances parmi lesquelles dominent l'alezan doré et l'alezan brûlé. Les robes baies sont en revanche déclinées dans presque toutes leurs nuances. La robe baie apparaît 68 fois. Cette robe se compose de poils rouges, avec les extrémités des jambes, la crinière et la queue noires. La nuance la plus déclinée est la robe baie brun qui tire sur le noir, puis suivent les nuances baies claire, d'un rouge lavé et les baies cerise d'un rouge acajou. Les robes rouannées qui se composent de poils rouges, blancs et noirs n'ont pas de nuances spécifiées. Elles ne représentent qu'à peine 2% des animaux inscrits. Même proportion pour les chevaux. Un des chevaux est noir mal teint, cette nuance tire sur le roux.

La communauté des éleveurs de chevaux de selle de la Dombes peut être évaluée à plusieurs centaines de propriétaires et d'agriculteurs. C'est une base numériquement étroite qu'il faut distinguer des naisseurs, beaucoup plus nombreux et qui, à la différence des premiers, n'ont pas sauf exception les moyens de conserver poulains et pouliches. Parmi les éleveurs, il existe quelques dizaines de familles qui jouent un rôle déterminant dans la promotion du demi-sang de la Dombes. Ce noyau qui parvient au sommet de son art fixe le demi-sang de la Dombes. Ces éleveurs savent sélectionner les pouliches, les conserver, les améliorer, infuser le sang en recourant au pur-sang sans se laisser griser par celui-ci, et en sachant revenir sur des souches indigènes pour ne pas alléger le modèle. Ils obtiennent ainsi un cheval de dragon qui peut aussi convenir à l'attelage léger. La remonte achète de plus en plus ces produits qui atteignent une certaine notoriété au début du XX^e siècle.

C'est en effet à partir de 1905-1906 que les éleveurs de l'Ain se donnent une organisation, le syndicat des éleveurs de chevaux de la circonscription d'Annecy. Le bureau du syndicat compte une partie des éleveurs les plus expérimentés du département, c'est-à-dire en fait de l'arrondissement de Trévoux. Le syndicat vient épauler la promotion des concours de selle qui apparaissent de plus en plus comme d'excellentes opportunités commerciales. Il existe de fait vers 1905-1906 une offre qui vient renforcer le rôle structurant des étalons du dépôt d'Annecy qui ont bien racé dans le pays. Si des éleveurs comme Burtin de Bâgé proposent des trotteurs, d'autres possèdent des purs-sangs à la monte. Ces éleveurs et naisseurs du demi-sang de la Dombes, les Crozet Pierre et Maurice, de Saint-Trivier-sur-Moignans et de Thoissey, les Raccurt, les de Monicault, les Hyvert de Versailleux, au cœur du pays des étangs, et bien d'autres encore, comme les Sève dans leur château de Sainte-Olive, les Chanet ou les Durand de Bouligneux, pour n'en citer que quelques uns sont connus et produisent depuis le milieu du XIX^e siècle. Ces gens ont à l'esprit le type de cheval qu'ils veulent sortir : un cheval polyvalent, bon sauteur, une bonne monture de chasse solidement bâtie accessible à tous cavaliers, bien dans sa tête et d'un dressage facile. Ces caractéristiques expliquent aisément pourquoi la remonte s'y intéresse de plus en plus. Le dombiste trop longtemps resté dans l'ombre du charolais, auquel il ressemble, commence à s'individualiser. On note ainsi que la production de l'Ain qui n'était pas représentée ou de façon très marginale aux concours de chevaux de selle de Lyon y prend pied. Cette montée en puissance est très significative d'éleveurs qui n'hésitent plus à se mesurer aux productions du Charolais ou de la Nièvre. Le cheval de la Dombes cesse d'être sous-représenté :

Année	Nombre de chevaux inscrits au concours	Nombre de chevaux de l'Ain	Nombre d'éleveurs	Nombre de prix
1899		0	0	0
1905	51	3	1	2
1907	57	4	3	3
1909	66	10	7	4
1911	86	11	9	3
1913	85	8	6	2

Source : Arch. dép. Rhône, 7 M 818.

Parmi ces éleveurs, Maurice et Pierre Crozet, de Saint-Trivier-sur-Moignans, présentent chaque année des chevaux à Lyon et dans les autres concours. Ils font en général de belles moissons de primes¹¹⁰⁸. En 1911, Maurice Crozet présente Hotchkiss, un beau demi-sang qui sort l'élevage dombiste de l'anonymat, ce que ne manque pas de signaler le successeur de M. de Chavigné à la tête du dépôt national d'étalons d'Annecy :

« Plusieurs animaux de 3 ans ont bien figuré dans les différents concours importants, ouvrant leurs portes à la production de plusieurs circonscriptions ; l'un d'eux a même été très remarqué à Paris et son propriétaire n'a pas craint de l'exhiber à Saumur avec l'élite des chevaux d'armes »¹¹⁰⁹.

En Avril 1912, Hotchkiss triomphe au concours hippique de Paris¹¹¹⁰. Il remporte un 3^e prix au harnais, puis le prix extraordinaire dans la 2^e classe. Ce cheval bai de 5 ans par Remorqueur ½ sang et Timbale ½ sang, toise 1,61m, est « bien établi avec du bec, du dessus et de belles hanches »¹¹¹¹. Voici la présentation qu'en fait *Le Sport universel illustré* :

« C'est un bel animal, un peu ouvert de poitrail, un peu chargé dans son avant-main, avec des jarrets qu'on voudrait meilleurs, mais puissant, bien équilibré, se sellant à merveille, marchant bien le pas, ayant un joli trot et un bon galop à une vitesse moyenne »¹¹¹².

Bonnefond, le rédacteur de l'article, qui a eu l'occasion de le monter, note qu'Hotchkiss « est un honnête cheval confortable et à toutes mains, n'ayant que ces qualités moyennes recherchées par la majorité des cavaliers »¹¹¹³.

La même année, toujours au concours hippique de Paris, la qualité des éleveurs du département est encore une fois mise en avant avec la distinction qu'obtient dans la 5^e classe, Handsom, un cheval alezan de 6 ans né à Versailleux chez M. de Monicault, auquel est décerné le prix extraordinaire¹¹¹⁴.

c – Les retombées commerciales du concours

La préoccupation principale des autorités départementales et des éleveurs des arrondissements de Trévoux et de Bourg est de trouver des débouchés à la production du demi-sang de la Dombes. Il s'agit au départ de faire connaître la production. C'est la première justification apportée à l'exhibition de Trévoux d'octobre 1899. Elle doit servir à « faire connaître les produits du département ». La commission hippique de l'Ain souligne que « ce serait un grand profit pour l'élevage car cette exhibition ne manquerait pas de lui assurer de nouveaux débouchés ». Lors de la séance suivante fin avril 1900, de Chavigné reedit dans son exposé devant la Commission tout l'intérêt que revêtent des manifestations de ce genre tant « au point de vue de la remonte, qu'au point de vue commercial »¹¹¹⁵. C'est d'ailleurs cette formule qui figure sur tous les programmes édités depuis 1900 : « Ce concours a pour but de faire connaître la production hippique du département et d'encourager l'industrie du cheval de demi-sang destiné soit à la remonte militaire soit au commerce »¹¹¹⁶. Dans un article documenté publié lors de la réunion de Saint-Trivier-sur-Moignans, *Lyon sport* insiste d'emblée sur l'importance commerciale de ces concours départementaux : « Il ne suffit pas de faire des chevaux, il faut encore qu'ils se vendent, sinon point de progrès, pas d'amélioration

¹¹⁰⁸ Pierre et Maurice présentent 24 chevaux au concours de selle de Lyon entre 1905 et 1912, soit une moyenne de 2 chevaux par an et un prix.

¹¹⁰⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1911/08, page 569.

¹¹¹⁰ Table des figures, chapitre IV, figure N°5 Hotchkiss, cheval d'arme de l'Ain.

¹¹¹¹ *Sport universel illustré*, N°817, 7 avril 1912, page 217.

¹¹¹² *Idem*, N°819, 21 avril 1912, page 246.

¹¹¹³ *Ibidem*.

¹¹¹⁴ *Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique*, janvier 1913, page 627.

¹¹¹⁵ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique, séance du 24 avril 1900.

¹¹¹⁶ Arch. dép. Ain, M 187.

possible ; c'est l'éternelle loi de l'offre et de la demande à laquelle on ne peut pas se soustraire »¹¹¹⁷.

Quels sont les résultats obtenus ? D'après le directeur du dépôt d'étalons d'Anncey qui constitue la principale source d'information, le concours est devenu au fil des années une réunion qui remplit bien son rôle. Dès 1902, la Commission note avec satisfaction la dynamique commerciale qui marque le troisième concours à Châtillon-sur-Chalaronne :

« Le concours commence à être connu, non seulement la Remonte militaire y a fait des achats, mais les marchands du pays et de Lyon s'y sont donné rendez-vous et ont enlevé bon nombre de bêtes. En outre des amateurs ont pris l'adresse des propriétaires des meilleurs sujets et sont allés traiter à domicile. Le Comité de Mâcon avait sans doute des commandes très limitées car il s'est montré difficile dans le choix des animaux qu'il a achetés, mais il a bien payé et est allé jusqu'à 1400 francs ; il a regretté que les premières primes ne lui aient pas été présentées »¹¹¹⁸.

Il note dans son rapport de 1908 qu'il a « singulièrement développé le mouvement commercial dans le pays », mais il constate également des pratiques commerciales peu réalistes. Il regrette notamment que les animaux présentés le soient à des prix excessifs qui d'une part ne permettent pas de fixer la clientèle et qui d'autre part éloignent les acheteurs professionnels « qui ne reviennent pas parce qu'ils n'ont pas leur vie à gagner dans le pays »¹¹¹⁹. Quant aux achats du dépôt de remonte de Mâcon, ils tiennent compte des contingences budgétaires et se heurtent à la concurrence qui émane de la demande privée : les bêtes les mieux réussies sont en général hors de sa portée et la production moyenne n'est pas toujours jugée suffisante par les commissions de remonte. Variables d'une année sur l'autre les achats semblent en progrès : dès le concours de 1900 la Remonte achète 11 chevaux sur les 25 qui lui ont été proposés¹¹²⁰. De Chavigné présentant les résultats de ce premier concours avance d'emblée les chiffres qui marquent les esprits : « Il résulte que le concours de chevaux de selle et les achats qui l'on suivi ont laissé dans le pays plus de 20000 francs qui vont directement à l'élevage »¹¹²¹. Si la proportion représentés/achetés de cette première réunion est exceptionnelle, le nombre des acquisitions augmente : ainsi au concours de 1908, à Châtillon, la remonte achète 19 chevaux soit plus de 20% des 90 présentés au concours. La Commission hippique ne manque pas de rappeler à intervalles réguliers que ces concours ont été créés pour « encourager l'élevage du cheval destiné à l'armée »¹¹²². Malgré la faiblesse des données documentaires, le constat d'ensemble largement positif est conforté par l'enracinement du concours auquel le Conseil général fournit des subventions constantes et par un niveau de participation lui aussi assez régulier qui oscille en moyenne autour de 80 chevaux effectivement.

d – L'évolution des concours de chevaux de selle dans l'après-guerre

Après la Grande Guerre, les concours de chevaux de selle de l'Ain se poursuivent et demeurent des rendez-vous commerciaux de toute première importance pour les éleveurs de la région. La production des chevaux de demi-sang qui a diminué par rapport à l'avant-guerre reste néanmoins significative. Elle doit être écoulee dans un marché moins porteur et où l'État, par le biais de la remonte, n'offre plus qu'un débouché fort diminué.

Année / lieu de concours catégories	Présentés			Admis			Primés			M
	PL	PM	Tot.	PL	PM	Tot.	PL	PM	Tot.	

¹¹¹⁷ *Lyon sport*, 5 décembre 1903.

¹¹¹⁸ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique, séance du 20 août 1902.

¹¹¹⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1907-08, page 522.

¹¹²⁰ Arch. dép. Ain, 22 août 1900, Commission hippique de l'Ain, séance du 22 août 1900.

¹¹²¹ *Idem*.

¹¹²² Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique de l'Ain, séance du 8 avril 1902.

Chalamont 29 mai 1920	16	57	73	15	34	49	11	28	39	1
Bourg 28 mai 1921	21	32	53	18	27	45	11	21	32	0
Chatillon-s/Chalaronne 1 ^{er} juin 1922	26	30	56	25	27	52	18	19	37	5
St.-Trivier-s/Moignans 5 juin 1923	22	44	66	22	22	44	15	22	37	9
Villars-les-Dombes 31 mai 1924	21	45	66	20	43	63	15	35	50	13
Thoissey 1925	34	38	72	32	37	69	19	25	44	7
Catégories : PL = Poids lourd PM = Poids moyen M = Mentionné Source : Arch. dép. Ain, M 883, registre des concours de pouliches et de poulinières.										

Par rapport à la période d'avant-guerre, riche en informations précises sur les chevaux inscrits aux concours, il ne subsiste que le procès-verbal des concours de 1920 à 1925. Les données qui peuvent être collectées sont moins riches : ainsi les affiches et programmes qui signalaient jusqu'en 1914 la race, le sexe, la robe et la taille des animaux exposés et venaient compléter les données du concours ne sont plus disponibles. Adossées aux procès-verbaux du concours, ces informations permettaient de cerner les animaux exposés. Les données des procès-verbaux de 1920-1925 n'apportent des précisions que sur les animaux primés ou mentionnés. Les documents signalent le nombre de chevaux présentés et admis, mais ces derniers qui représentent souvent le tiers du cheptel restent malheureusement anonymes. Malgré ces lacunes, les comptes-rendus des procès verbaux permettent cependant des observations intéressantes.

La comparaison entre les cartes de l'avant-guerre et celles de l'après-guerre ne montrent pas de changement de fond ni sur les communes d'origine ni sur le nombre des propriétaires qui inscrivent leurs chevaux au concours¹¹²³.

En premier lieu, les localisations changent peu : des 56 communes d'avant-guerre, il n'en subsiste que 44, en gardant à l'esprit que les données de l'après-guerre ne portent que sur les animaux primés et mentionnés. L'essentiel des effectifs qui concourent, soit 237 effectivement présentés entre 1920 et 1925, restent concentrés dans quelques cantons de l'arrondissement de Trévoux et quelques communes de celui de Bourg. La carte des chevaux primés en 1920-1925 marque une concentration : une dizaine de communes fournissent plus de 60% des chevaux primés et 40% des propriétaires¹¹²⁴. La carte des propriétaires offre sans doute une physionomie moins concentrée, mais elle ne peut occulter le fait qu'il existe quelques puissants éleveurs qui présentent chaque année un ou plusieurs chevaux¹¹²⁵. Étienne Blanchet père, à la tête de l'école de dressage de Villars-les-Dombes, présente une trentaine de chevaux entre ses établissements de Villars et de Romans, soit plus de 12% des chevaux effectivement primés entre 1920 et 1925. Si l'on y ajoute d'autres éleveurs comme les Gagneux, les Pallordet, les Berger ou les Bardet pour n'en citer que quelques-uns, il est assez

¹¹²³ Table des cartes et des schémas, chapitre V, carte N° 2 Concours annuel des chevaux de selle du département de l'Ain : nombre de chevaux inscrits par commune (1905-1905-1908) ; carte N°3 : Concours annuel des chevaux de selle du département de l'Ain : nombre de chevaux inscrits par commune (1920-1925).

¹¹²⁴ Carte N°4 Concours annuel de chevaux de selle du département de l'Ain : nombre d'éleveurs inscrits par commune (1905-1907-1908).

¹¹²⁵ Carte N°5 Concours annuel des chevaux de selle du département de l'Ain : nombre d'éleveurs primés par commune (1920-1925).

facile de cerner l'importance des chevaux originaires de quelques communes¹¹²⁶. L'effectif des propriétaires recensés au cours de la première moitié des années 1920, un peu plus de 120 éleveurs, ne semble plus posséder l'ancienne assise numérique qui était la sienne avant-guerre, en tout cas en ce qui concerne la production du cheval de remonte. Sans cesse plus coûteuse, cette production requiert une spécialisation de plus en plus pointue. De nombreux faits suggèrent que le grand nombre des éleveurs, surtout les petits éleveurs, se dirige plus volontiers vers la production du cheval utile, le cheval de trait, comme l'attestent les orientations nouvelles que prennent même certains grands propriétaires et éleveurs comme de Monicault à Versailles.

En second lieu, sans qu'il soit possible d'aborder la question d'assez près, les catégories de chevaux présentés évoluent au cours des 6 manifestations disponibles. Les chevaux de selle lourds, ceux que privilégie la remonte pour ses achats, passent de 21,9% des présentés en 1920 à 47,2% en 1925. L'évolution n'est certes pas régulière d'une année sur l'autre, mais la tendance montre, semble-t-il, l'attrait du gros. Cette catégorie comporte en général des chevaux d'une qualité moindre que celle des chevaux de poids moyen parce que, note le rapport de 1924, le département « n'offre pas les ressources nécessaires pour élever des chevaux de gros poids »¹¹²⁷. Pourtant ce même rapport montre les progrès enregistrés : « les quatre ou cinq premiers sujets classés peuvent avantageusement lutter avec les produits du Charolais ». Les chevaux de la catégorie moyenne passent de 78% à 52,7% au cours de la même période. C'est par excellence la production phare de la Dombes. Les comptes-rendus soulignent la qualité de la production qui d'une année sur l'autre sait être homogène et présenter le gabarit des chevaux exigés par la remonte. Même lorsque la qualité n'est pas au rendez-vous, comme en 1922, le rapport souligne que tous les chevaux avaient « à de rares exception près (...) le gabarit et la trempe nécessaires pour trouver leur place dans l'artillerie ». Dans cette répartition des productions, apparaissent en filigrane les deux débouchés de la production dombiste : d'une part le bon cheval de selle dont les qualités de trempe et d'équilibre sont bien identifiées par les amateurs de chasse ou de concours hippiques, et d'autre part le cheval d'artillerie qu'achète la remonte. Ces deux catégories de chevaux soulignent par ailleurs la palette relativement large des poulinières que peuvent exploiter les éleveurs de la région. Le compte-rendu du concours de 1925 est instructif à cet égard parce qu'il indique bien que c'est l'injonction permanente de sang qui permet de garder en équilibre les productions commercialisées et la qualité du stock des reproductrices sans lesquelles rien n'est possible :

« Depuis 1911 on s'est attaché à encourager des animaux denses, osseux et membrés avec de bons aplombs. Les résultats de cette méthode sont probants, la race indigène peut entrer en comparaison avec celle de Saône-et-Loire. L'Ain doit donc continuer à être encouragé dans cette voie non seulement par des subventions plus élevées aux concours de Châtillon et Chalamont et concours de chevaux de selle, mais encore par l'envoi à Annecy de bons étalons de type selle. Un bon pur-sang anglais, un bon pur-sang anglo-arabe et deux bons normands sont rigoureusement nécessaires »¹¹²⁸.

Enfin, en ce qui concerne l'âge des chevaux présentés au concours, les données disponibles montrent une grande permanence par rapport à l'avant-guerre :

	1905 -1908		1920 - 1925	
Âge	Nombre de chevaux	%	Nombre de chevaux	%

¹¹²⁶ Voir table des tableaux, chapitre V, tableau N° 3 Chevaux de selle primés aux concours de l'Ain (1920-1925).

¹¹²⁷ Arch. dép. Ain, M 883, compte-rendu du concours de chevaux de selle de l'Ain à Villars-les-Dombes, 31 mai 1924.

¹¹²⁸ Arch. dép. Ain, M 883, compte-rendu du concours de chevaux de selle de l'Ain à Thoissey, le 26 mai 1925.

3 ans	139	56,27	137	55,46
4 ans	66	26,72	67	27,12
5 ans	28	11,33	28	11,33
6 ans	8	3,23	12	4,85
7 ans	6	2,42	3	1,21
Total	247	100	247	100

Source : Arch. dép. Ain M 187, M 883.

Les dispositions réglementaires relatives à l'obtention du certificat d'aptitude à la selle expliquent l'importance des chevaux de trois et quatre ans. Ce certificat permet en effet de participer aux concours de chevaux de selle organisés par l'administration des Haras et des principales sociétés comme la Société Hippique française et d'encouragement à l'élevage du cheval de guerre¹¹²⁹. Ce certificat n'est délivré qu'à 3 ou 4 ans aux animaux primés ou mentionnés dans les concours de chevaux de selle organisés par les organisations sus-nommées. Il existe une exception pour les pouliches et juments consacrées à la reproduction qui peuvent l'obtenir jusqu'à 8 ans. Entre 1920 et 1925, 43 des 237 animaux effectivement présentés relèvent de ce cas particulier, soit 18,14% du total. Ce résultat dilue la part du cheptel présenté consacré à la reproduction car, rapporté aux seules femelles, il dépasse sans difficulté le tiers des animaux présentés. Ce certificat d'aptitude à la selle est en outre essentiel parce qu'il ouvre de manière concomitante l'inscription du cheval dans une des trois catégories dans laquelle il est amené à concourir : cheval de selle lourd, moyen et léger.

B – Les écoles de dressage de l'Ain

Ces écoles sont nées d'initiatives privées, il n'y a pas ou peu de documents administratifs les concernant. L'absence de sources renseigne sur le faible état d'organisation qui prévaut dans le monde hippique de l'Ain. Or, les écoles de dressage constituent une interface essentielle entre l'éleveur et l'acheteur. C'est par leur truchement que la Saône-et-Loire ou la Nièvre ont assuré la promotion de leurs productions. Aussi, leur apparition dans l'Ain est le marqueur d'une intégration croissante dans une filière vraiment constituée.

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle la nécessité de créer une école de dressage ne se fait pas sentir. Les pouliches et poulains les mieux réussis étaient souvent achetés à trois ans. Les courses qui accompagnent les concours hippiques et auxquelles sont soumises les pouliches primées montrent un dressage très rudimentaire qui donne une tournure assez particulière à ces manifestations. Les rapports du président de la société hippique de l'Ain puis ceux du directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy se plaignent de la mauvaise présentation des animaux. Cette carence est restée sans grands effets tant qu'il n'a pas été nécessaire de présenter les chevaux montés et tant que le marché est resté étroitement lié à la remonte ou à une clientèle de proximité¹¹³⁰. Lorsqu'il s'agit de sortir du cadre local et d'affronter la

¹¹²⁹ *Revue du cheval de selle : bulletin de la Société d'encouragement à l'élevage du cheval de guerre français, 1930/01*, Code des concours de chevaux de selle et règlement des courses pour chevaux de selle en vigueur à compter du 24 décembre 1929 :

Chapitre V Du certificat d'aptitude à la selle.

Art. 20. Un cheval est certifié apte à la selle lorsque préalablement catégorisé dans un concours de selle, il y a, en outre obtenu une prime ou une mention.

Art. 21. L'aptitude à la selle est attestée par la délivrance d'une pièce officielle appelée « Certificat d'aptitude à la selle ».

Ce certificat ne peut être délivré qu'aux chevaux qui, présentés montés, auront été primés ou mentionnés dans les concours organisés par l'administration des Haras ou par la Société hippique française d'encouragement à l'élevage du Cheval de Guerre, dont les jurys seront régulièrement constitués conformément aux dispositions du chapitre III.

Art. 22. Le certificat d'aptitude à la selle ne peut être obtenu qu'à 3 ans ou à 4 ans, sauf les exceptions prévues à l'article 19, §3.

¹¹³⁰ Ainsi l'arrêté ministériel du 18 janvier 1898 oblige à présenter les pouliches montées.

concurrence régionale, la question du dressage se pose. C'est le dressage qui assure une vraie valeur ajoutée au cheptel. C'est l'une des raisons qui a assuré la promotion des chevaux du Charolais. Les délibérations du Conseil général évoquent peu cette nécessité mais il existe néanmoins une prise de conscience. S'il n'est pas disposé à subventionner une école de dressage, il est en revanche prêt à participer aux frais de dressage des chevaux de la Société hippique de l'Ain. C'est ce qu'il ressort d'un procès verbal de la commission de la Société hippique en date du 12 février 1891 :

« Monsieur le Président donne lecture d'une lettre de M. Lallement qui demande une subvention pour l'école de dressage qu'il dirige à Bourg, après plusieurs observations échangées entre divers membres de la Commission, la subvention n'est pas prise en considération ; mais sur la demande de M. de Courcelles, qui explique qu'il pourrait être alloué une prime de quinze francs pour chaque cheval issu d'un étalon de la Société ou de l'État qui sortirait dressé de son école pendant l'année 1891. La Commission est unanime à partager l'avis de M. de Corcelles »¹¹³¹.

D'une manière générale les élus du départements sont assez au fait de ce que représente le dressage lors de la présentation des animaux. La Société hippique de l'Ain propose toujours des primes et va même parfois au-delà. En 1895, le Conseil général n'a pas hésité à prendre en charge le dressage des chevaux présentés au concours hippique de Lyon en faisant appel à un dresseur lyonnais. Les résultats de cette initiative sont exposés dans le rapport qu'en fait Victor Dugas, le Président du Conseil général de l'Ain¹¹³². La commission hippique qui succède à la Société hippique de l'Ain reste dans cette trajectoire. Outre l'organisation du concours de selle qu'elle met en œuvre, elle s'interroge sur la manière d'accompagner cette promotion notamment par la création d'une école de dressage :

« Le besoin d'une école de dressage sérieuse commence à se faire sentir ; c'est par ses écoles que le Charolais a fait préparer et présenter ses produits et c'est par elles qu'il obtient chaque année les succès que l'on sait, à nous de suivre son exemple, le pays est à point pour que les institutions dont je viens de parler soient profitables à l'élevage. Ce qui nous manque ce sont les hommes de cheval, il faut à tout prix combler cette lacune »¹¹³³.

L'école de Lallement qui est étroitement lié au milieu du cheval de selle dombiste montre que les éleveurs les plus avancés sont en mesure d'assurer un dressage convenable. Dans les faits, l'école de Bourg est plus vraisemblablement un centre d'entraînement pour chevaux de courses. C'est une structure comme il en existe à Lyon ou à Villefranche-sur-Saône qui compte en son sein des compétences suffisantes pour assurer un dressage adéquat des animaux à valoriser. Cette école poursuit son existence discrète et se spécialise au fur à mesure que se développe l'économie des courses, notamment celle qui est liée au trot et l'extension de l'aire de chalandise du demi-sang de la Dombes. En 1907, cette école est dirigée par M. Ratton qui est son directeur et son propriétaire. Le *Lyon Sport*, qui en fait état présente cet établissement comme « une école de dressage et d'entraînement »¹¹³⁴. Friedrich Oetken qui s'est intéressé à la nébuleuse de ces petites institutions note qu'elles sont souvent

¹¹³¹ Arch. dép. Ain, 43 M 12, Procès-verbal de la séance de la commission de la société hippique de l'Ain, tenue à Bourg le 12 février 1891 :

¹¹³² *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1895/08, pp. 435-436 : « Ces douze chevaux ont été inscrits au concours sous le nom de la Société hippique de l'Ain et, je suis heureux de le dire, ont remporté de nombreux succès. Dans les différents prix de classes auxquels ils ont été appelés à concourir, ils ont obtenu 11 prix, dont 5 d'appareillage, et plusieurs mentions honorables ». Le président Dugas conclut en ces termes : « La Commission hippique a donc fort bien fait de favoriser cette exhibition de nos chevaux, qui généralement ne sont pas assez connus et ne sont pas appréciés à leur juste valeur ; en outre, ces sortes de réunions mettent nos éleveurs en communication avec les éleveurs des autres régions qui nous environnent ; ils voient ce qui se fait ailleurs et ce qui manque encore à nos chevaux pour qu'ils puissent être vendus au commerce dans de bonnes conditions »

¹¹³³ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique de l'Ain, séance du 20 août 1902.

¹¹³⁴ *Lyon Sport*, 21 janvier 1907.

« entre les mains de marchands, qui se proposent de faire profiter l'établissement à leur commerce, qui dressent parfois un cheval contre une rémunération, ou donnent peut-être des leçons bien primitives d'équitation et d'attelage »¹¹³⁵.

À la même époque, une école de dressage voit le jour à Villars-les-Dombes. Sa localisation n'a rien de surprenant puisque Villars-les-Dombes est au cœur de l'aire de production du cheval de selle. Elle est le carrefour de la Dombes. C'est une véritable école de dressage. Elle prend la forme d'une société par actions ce qui suggère que la collecte du capital s'est faite sur une base locale mobilisant les éleveurs dombistes. Elle apparaît comme une conséquence logique de la dynamique commerciale enclenchée par le concours de chevaux de selle. L'école est bien reçue. En 1909, *Lyon Sport* lui consacre quelques lignes intéressantes :

« L'école de dressage de Villars (Ain) vient de clore son premier exercice. Il nous paraît intéressant pour les éleveurs d'extraire du rapport fait à l'assemblée des actionnaires quelques-uns des résultats obtenus dès la première année.

87 éleveurs ont envoyé leurs chevaux à l'école. Celle-ci a vendu directement près de 80 chevaux, sans compter ceux que les clients ont été prendre à domicile après les avoir vu à l'école, et remporté près de 30 prix dans les différents concours de chevaux dressés.

Ce sont de beaux résultats pour un début et qui montrent combien cette école était nécessaire »¹¹³⁶.

Si *Lyon Sport* constitue une source généralement bien informée, il est également intéressant de suivre les rapports de M. de Chavigné sur le rôle de l'école de Villars. La première mention qu'il en fait dans son rapport de 1908 est pour se féliciter de cette création :

« Une école de dressage sérieuse a été installée cette année à Villars, je lui souhaite la bienvenue. Elle a déjà rendu des services au concours de Lyon, j'espère qu'elle en rendra de plus grands encore, et qu'elle contribuera puissamment à mettre en valeur les bêtes du pays et à en faciliter l'écoulement »¹¹³⁷.

Les rapports des années suivantes prennent acte des résultats engrangés par la nouvelle société. De Chavigné écrit en 1909 :

« L'école de dressage de Villars installée il y a environ un an dans cette commune a fait vendre, pendant les six derniers mois de 1908, plus de 90 chevaux. C'est un magnifique résultat ; elle contribue puissamment à faire connaître et à faire acheter le cheval de l'Ain et je ne doute pas qu'elle soit appelée à rendre à ce pays des services signalés. Elle comble une lacune, admirablement placée au centre de l'élevage, elle permet aux acquéreurs lyonnais de trouver facilement les animaux dont ils ont besoin, ils savent maintenant où s'adresser, aussi les affaires prennent-elles de jour en jour plus d'importance »¹¹³⁸.

En 1910 dans son dernier rapport au préfet de l'Ain sur l'état de l'élevage dans le département, de Chavigné rend un hommage appuyé au directeur de l'école villardoise :

« La petite école de dressage de dressage créée il y a quelques années à Villars est de plus en plus prospère, elle met en valeur les animaux et a servi d'intermédiaire pour des ventes nombreuses ; son directeur est sérieux, travailleur et je suis heureux de pouvoir rendre hommage aujourd'hui à ses bons services »¹¹³⁹.

L'année suivante son successeur à la tête du Dépôt d'étalons d'Annecy note :

« La petite école de dressage de Villars, bien dirigée, est fort utile pour mettre en valeur les animaux de la région tant dans les concours de pouliches que dans les grandes réunions : je dois rendre hommage au zèle de son directeur qui, désireux de bien faire, rendra certainement

¹¹³⁵ Friedrich OETKEN, *L'élevage du cheval en France*, Imprimerie de C. Vibet, Vitry-le-François, 1904, 158 pages, page 55.

¹¹³⁶ *Lyon Sport*, 5 janvier 1909.

¹¹³⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1908-08, page

¹¹³⁸ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1909-04, page 499.

¹¹³⁹ Idem, 1910, page 540.

de grands services au pays, s'il se maintient dans son rôle et ne cherche pas, par une tendance trop commune, à se livrer au commerce »¹¹⁴⁰.

À l'évidence il ne mesure pas le chemin parcouru en quelques années par l'industrie chevaline de l'Ain. Cette école est destinée à jouer un rôle durable dans la préparation et la commercialisation du demi-sang de la Dombes. Dans un ouvrage sur le cheval de demi-sang français, Charolais, Forez, Berry et Dombes, le colonel Marey-Monge présente en 1918 et dans les éditions suivantes, notamment en 1927, les écoles de dressage de l'Ain parmi lesquelles domine celle d'Étienne Blanchet :

Nom	Localité	Observations
Blanchet	Villars-les-Dombes	« Vente et chevaux de selle et d'attelage de demi-sang. Chevaux de concours, de chasse et de service. Chevaux d'armes. Présentation dans les concours hippiques. Entraînement pour les courses au galop » ¹¹⁴¹ .
Pallordet	Saint-Trivier-sur-Moignans	-
Baudequin	Thoissey	-
Moissonnier	Bourg	-
Berger	Marlieux	Présente également quelques chevaux

La situation du cheval de demi-sang de la Dombes telle qu'elle se profile au milieu des années 1930 apparaît bien dans le compte-rendu de lecture que fait Deschambre du livre de Jean Saint-Cyr, *L'élevage du cheval de demi-sang de la Dombes* :

« Les débouchés de l'élevage du demi-sang de la Dombes ne sont plus guère aujourd'hui que les remontes militaires et l'amateurisme. Le plus gros écueil à éviter est donc la surproduction par suite de la réduction possible des achats de l'armée. On continuera à améliorer les qualités de la race par le choix des reproducteurs, l'alimentation et l'hygiène des jeunes ; on poursuivra l'œuvre entreprise en l'adaptant aux circonstances actuelles et en attirant l'attention des acheteurs français et étrangers sur la valeur du cheval dombiste »¹¹⁴². Cette promotion semble nécessaire au rédacteur de la note qui conclut ainsi : « En traitant aussi excellemment de la production chevaline de la Dombes M. Saint-Cyr a réparé une injustice et un oubli, car seuls, les spécialistes très renseignés savent que la Dombes produit de bons chevaux de selle ».

Il existe de fait dans la zone de production du cheval dombiste une densité non négligeable de pôles hippiques plus ou moins complets qui constituent le support de l'activité chevaline. Dans un périmètre délimité par les chefs-lieux des cinq cantons de Thoissey, Bourg, Chalamont, Villars-les-Dombes et Saint-Trivier-sur-Moignans, le schéma N° 1 permet de saisir la spécificité de chaque pôle hippique qui résulte autant de la rivalité des uns et des autres que des complémentarités qui se sont progressivement tissées depuis la seconde moitié du XIX^e siècle¹¹⁴³.

Il est intéressant à cet égard d'observer le pôle de Villars-les-Dombes qui a su s'organiser autour d'un certain nombre de manifestations et d'institutions hippiques. Si l'école de dressage d'Étienne Blanchet a pu prospérer à Villars-les-Dombes c'est parce qu'elle est aux portes du pays d'élevage, mais plus encore parce que s'y est formée une coalescence de

¹¹⁴⁰ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1911-08, page 571.

¹¹⁴¹ Colonel MAREY-MONGE, *Le cheval de demi-sang français, Charolais, Forez, Berry et Dombes*, Adolphe Le Goupy éditeur, Paris 1927, 95 pages.

¹¹⁴² Comptes-rendus des séances de l'Académie d'agriculture de France, Académie d'agriculture de France, Paris, 1934, Tome 20, 1338 pages, page 267

¹¹⁴³ Schéma N° 3 Les pôles hippiques de la Dombes au début des années 1930.

structures et de réunions diverses qui a pris possession des lieux par agrégations successives : Villars comporte un concours épreuve de dressage qui est en étroite synergie avec l'école de dressage. La Société du concours de Villars-les-Dombes qui organise la réunion est subventionnée par le Ministère de l'agriculture et par le Conseil général de l'Ain :

Classes	Poids lourds et poids moyens de 4 ans				Poids lourds et poids moyens de 5/6 ans			
	Présent.	Admis	Primés	Fonds	Présent.	Admis	Primés	Fonds
1934	12	12	9	3600	6	6	4	1700
1935	7	7	7	2500 fr.	5	5	5	2000
1936	8	8	5	1800	7	7	5	1710
1937	4	4	4	1900	5	5	5	2500
1938	9	9	6	2200	7	7	6	2200

Source : Arch. dép. Ain, M 1929.

Dans les années 1930, ce concours est référencé au niveau national et, pour modeste qu'il soit, il met le centre dombiste en relation avec d'autres institutions du Sud-Est qui viennent y certifier leurs chevaux. La commune est par ailleurs siège d'un concours de majoration qu'organise l'administration de la Remonte. Si les transactions réalisées ne sont pas comparables à celles qui ont lieu dans l'Ouest chevalin, elles ne sont pourtant pas négligeables et constituent un encouragement pour les propriétaires qui produisent des chevaux de qualité¹¹⁴⁴. Enfin, Villars-les-Dombes est le siège d'autres institutions : elle est, une fois tous les cinq ans, commune d'accueil de la grande messe hippique départementale qu'est le concours de chevaux de selle de l'Ain, et c'est là aussi qu'est établie la Société hippique rurale de l'Ain qui organise depuis 1934 un concours de chevaux d'âge réservé aux membres de la société¹¹⁴⁵.

Section II – L'activité cyclique des transactions chevalines

Dans les régions de production et de vente précoce des poulains, la répercussion de la production sur la commercialisation est extrêmement rapide. Entre la saillie de la jument et la vente du laiton, il ne s'écoule guère plus qu'un an et demi. Ainsi le volume des transactions de la ceinture chevaline est en grande part conditionné par la production des laitons qui connaît de véritables cycles économiques où alternent des phases de croissance et de repli.

Cette succession de cycles peut être détectée grâce à l'activité des étalons des haras nationaux : c'est en effet par le nombre de juments saillies que le marché entérine les contraintes et les stimulations liées aux conditions naturelles, et à l'environnement économique et politique. Dans le premier cas de figure, la production des solipèdes est radicalement remise en cause : laitons et muletons se font rares jusqu'à ce que le retour des conditions naturelles favorables permette une reprise de la production ; dans le second, c'est la nature de la production qui change sans affecter les revenus de l'éleveur. La jument est menée au baudet plutôt qu'à l'étalon : le nombre de poulains diminue au profit des muletons davantage cotisés sur le marché, puis, insensiblement, les équilibres précédents se rétablissent. Enfin des considérations géopolitiques influent également sur la production des différents types de solipèdes. Ainsi, le mulet constitue le moteur terrestre des opérations militaires ou coloniales d'Outre-mer. Toute opération d'envergure menée par un pays européen engendre mécaniquement une hausse du prix des mules et des mulets qui peuvent alors se négocier fort

¹¹⁴⁴ Voir à cet égard les listes de bénéficiaires des majorations de Villars dans la *Revue du cheval de selle*.

¹¹⁴⁵ Arch. dép. Ain, M 1929, Arrêté du préfet de l'Ain, portant création d'un concours pour chevaux d'âge réservés aux membres de la Société hippique rurale à Villars-les-Dombes.

cher. Ces trois facteurs s'emboîtent les uns dans les autres en perturbant la succession *a priori* plus régulière des phases de surproductions et d'ajustements.

I – la chronologie des cycles de production

Entre les années 1870 et la Grande Guerre, sur une quarantaine d'années, les cycles s'enchaînent dans une chronologie qui reprend de manière assez nette les grandes respirations de l'économie générale. Entre le milieu des années 1870 et le début des années 1890, la production alterne des cycles grossièrement quinquennaux de hausse et de baisse. Puis, après la sécheresse de 1893, une longue phase de croissance qui correspond à la fin de la « Grande dépression » mène jusqu'à la Grande Guerre. Ni les accidents climatiques ni la production mulassière n'affectent durablement, dans la ceinture chevaline de Lyon, le nombre de juments saillies par les étalons du dépôt national d'Annecy. La crise qui touche la production chevaline au niveau national ne semble pas l'affecter.

La seconde moitié des années 1870 est marquée par une croissance soutenue des poulains dont le nombre culmine vers 1879-1880. Cette période de forte production se maintient quelques années, mais vraisemblablement sur un marché qui n'est plus porteur, avant d'entamer un repli marqué de 1885 à 1890. En 1889, dans une analyse rétrospective, de Chavigné retrace l'intensité de la crise dans la circonscription du dépôt d'Annecy : « Depuis quelques années, le nombre de juments saillies diminuait dans de notables proportions ; en 1885, la moyenne obtenue était de 43 43/50 ; en trois ans elle s'était abaissée à 26 21/26, c'est-à-dire de 17 juments par étalon »¹¹⁴⁶. Le directeur du dépôt d'Annecy décrit ensuite les conséquences de la surproduction : « les poulains se vendaient mal, à des prix dérisoires, et les agriculteurs abandonnaient la production si peu rémunératrice du cheval pour se livrer à celle du mulet, animal recherché par l'étranger et payé relativement beaucoup plus cher ». Son prédécesseur soulignait en 1888, dans son rapport au préfet de l'Isère, que la diminution du nombre des juments saillies était liée à la lenteur des affaires, « à la vente difficile des poulains, même à des prix dérisoires »¹¹⁴⁷. Ce retournement de la tendance au cours des années 1880 est également signalé dans l'Ain par le directeur du dépôt de Cluny : il note que ses étalons « ont sailli en 1885 430 juments soit 55 de moins qu'en 1884. Cette diminution est due « principalement à la vente difficile des poulains de 6 mois ; il en est résulté un encombrement qui a forcé un certain nombre d'éleveurs à suspendre momentanément leur production »¹¹⁴⁸. Il ajoute que la crise dépasse largement les limites de sa circonscription : « Cette situation n'est point localisée au seul département de l'Ain : toute la région du centre est atteinte et partout la même cause a produit les mêmes effets »¹¹⁴⁹. La reprise se dessine dès 1890 : dans l'Ain, « les poulains de 6 mois trouvent acheteurs à des prix excessivement élevés »¹¹⁵⁰. En Isère, la croissance est aussi de retour : de Chavigné l'annonce dès 1889 en notant une légère progression par rapport à l'année précédente : « cette légère augmentation permet de bien augurer de l'avenir ; elle semble indiquer la fin de la crise qui a sévi sur l'agriculture, au moins en ce qui concerne l'industrie chevaline »¹¹⁵¹. Son diagnostic est bon puisque la croissance des années suivantes est considérable : 1399 saillies en 1889, 1951 en 1890 soit une augmentation de 552 juments présentées d'une année sur l'autre. En 1891, le

¹¹⁴⁶ Arch. dép. Isère, PER 56/67, *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1889, page 300.

¹¹⁴⁷ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1888, page 342.

¹¹⁴⁸ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, rapport du directeur du dépôt national d'étalons de Cluny au préfet de l'Ain, 1885/8, page 270.

¹¹⁴⁹ *La Gazette agricole*, 1890-1891, 12^e année N°622 : « Les exportations de mulets et de mules ont été considérables en 1889 comme les années précédentes ; elles se sont élevées à 20 815 têtes, d'une valeur estimative de 14 570 500 francs. Les importations de mules et de mulets sont insignifiantes ; elles ne comprennent que 261 têtes soit en argent 130 500 francs ».

¹¹⁵⁰ *Ibidem*, 1890, page 261.

¹¹⁵¹ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1889, page 300.

nombre de juments saillies par les étalons franchit le cap de 2000. Le directeur du dépôt d'Annecy annonce ainsi la perspective de quelques années fastes : « J'ai expliqué plus haut la raison pour laquelle les poulains étaient peu nombreux ; ils seront recherchés cette année, se payeront plus cher et la conséquence forcée de cet état de choses sera l'augmentation du nombre de juments saillies pendant deux ou trois ans »¹¹⁵².

La puissante reprise qui anime toute la ceinture chevaline au début de la décennie suivante est brutalement stoppée par un épisode de sécheresse qui culmine en 1893. Dans toute la circonscription dépendant du dépôt d'Annecy la production repart à la baisse : ainsi dans la Drôme, de Chavigné note une chute de plus de 17% du nombre des juments saillies par les étalons de l'État. L'industrie mulassière, souffre encore davantage puisque le nombre des juments livrées aux baudets diminue de 40%¹¹⁵³. En Isère, le nombre de saillies dépasse à peine le chiffre de 1509. La sécheresse affecte particulièrement le cheptel de certaines stations comme celles de l'arrondissement de Vienne.

Avec la Belle Époque, la production de la ceinture chevaline rentre dans une longue phase de croissance et les cycles aux amplitudes brutales ne se reproduisent plus. À partir du point bas de 1893, une dynamique ascendante permet de regagner le terrain perdu. Les statistiques montrent une croissance quinquennale vigoureuse : le nombre de juments saillies passe de 1985 en 1894 à 2831 en 1898. Un tel niveau d'activité est difficile à maintenir. En 1899, le nombre des juments se replie à 2628 et de Chavigné constate, dans son rapport de juillet 1899, ce qu'il pense être la fin d'un cycle :

« Nous sommes arrivés à un excès de production, les cours commencent à fléchir pour la vente des poulains, il n'y aurait donc rien d'étonnant à ce que, pendant plusieurs années, nous restions stationnaires et même que l'élevage devienne plus restreint. C'est une loi commune à toutes les Alpes, la statistique prouve qu'il y a eu de tout temps des à-coups et que l'offre, aussi bien pour l'industrie du cheval que pour toute autre, est intimement liée à la demande »¹¹⁵⁴.

Or, contre toute attente, la production qui fléchit un peu en 1900, repart à la hausse l'année suivante et en 1902, avec 2874 juments saillies par les étalons de l'État, ce chiffre le plus élevé qui ait « jamais été atteint » semble constituer un seuil qui n'est plus dépassé¹¹⁵⁵. Les données chiffrées si nombreuses dans les rapports antérieurs disparaissent à partir de 1902. Les rapports du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy ne communiquent plus de chiffres précis, ils se contentent de montrer les tendances incertaines¹¹⁵⁶. En 1904, il tient pour imminent un retournement au profit de la production mulassière¹¹⁵⁷. Quoi qu'il en soit, de Chavigné ne semble plus maîtriser l'annonce des cycles bien ordonnés qui jusqu'alors scandaient ses rapports au préfet de l'Isère. Jusqu'en 1905, il s'évertue à annoncer un repli qui ne se produit pas :

¹¹⁵² *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1890, page 339.

¹¹⁵³ Arch. dép. Drôme, 1 N 89, *Rapports et délibérations du Conseil général de la Drôme*, 1893, p. 395.

¹¹⁵⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 33, Rapport du Directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy au Préfet de l'Isère, 12 juillet 1899.

¹¹⁵⁵ Arch. dép. Isère, 140 M 34, Rapport du Directeur du Dépôt national d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 16 juillet 1902.

¹¹⁵⁶ Table des textes, chapitre V, document N° 4 Rapport de la Commission du budget au Conseil général de l'Isère relative à la race chevaline, session d'août 1903. Le Dr Ogier regrette la disparition des informations chiffrées qui accompagnaient jusqu'alors les rapports du Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy.

¹¹⁵⁷ Arch. dép. Isère, 140 M 35, Rapport du directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 5 juin 1904. De Chavigné écrit :

« Je suis obligé de reconnaître que le baudet a eu du succès et que bon nombre de poulinières lui ont été conduites cette année alors qu'elles étaient saillies précédemment par le cheval. Sans cela la monte de 1904 aurait été un vrai succès pour les étalons nationaux, qui malgré la concurrence de l'industrie privée et surtout de l'industrie mulassière, ont cependant amélioré leur position ; au lieu d'un d'un déficit que j'avais lieu de craindre, nous avons une augmentation de la clientèle qui variera entre 75 et 100 juments ».

« D'un côté nous trouvons pléthore d'animaux - écrit-il en juin 1905 - de l'autre, disette de fourrages dans les départements du Midi qui sont notre principal débouché ; il ne faut donc pas s'étonner de voir les éleveurs réduire momentanément une production qui devient moins rémunératrice. Il m'est arrivé à diverses reprises pendant le cours de mes tournées d'entendre les propriétaires déclarer qu'ils ne feraient pas saillir leurs juments cette année, qu'ils préféreraient les laisser reposer »¹¹⁵⁸.

Il est vraisemblable que l'incertitude de ses pronostics s'explique par un double mouvement : l'Isère continue à produire des chevaux alors qu'ailleurs il en est moins produit et c'est la même situation qui peut être observée dans le département de la Vienne s'agissant des mulets. Pour la première fois, la montée en puissance de la production mulassière ne limite pas celle des chevaux.

Avec une moyenne de 50 saillies par étalon, le total annuel reste proche de 2800. Ni les causes traditionnelles de repli ni le danger de la traction mécanique que relève le Directeur du dépôt national d'Annecy, ne viennent altérer la puissante activité des étalons de l'État dans le département. Les fluctuations restent marginales. Dans son rapport de 1906, de Chavigné reconnaît enfin que son pessimisme conjoncturel n'est plus en phase avec la réalité : « Je suis heureux de reconnaître mon erreur, je me suis trompé ; non seulement nous nous maintenons dans la position acquise, nous l'améliorons même légèrement. J'estime que c'est là un succès et que bien peu de départements, en France, peuvent se flatter de tels résultats »¹¹⁵⁹. En maintenant une stabilité à un haut niveau, l'Isère et la ceinture chevaline ne connaissent que de manière très estompée la crise qui depuis 1905 affecte au niveau national la production du cheval.

Jusqu'à la Grande Guerre, les années de repli entre 1906 et 1908 pour l'Ain et 1907 et 1910 pour l'Isère restent ponctuelles et n'affectent pas toute la ceinture chevaline. Si la production de l'Isère a été affectée par le manque de fourrages en 1910, l'Ain semble mieux tirer son épingle du jeu :

« On avait fait moins naître les années dernières à cause de la mévente des poulains, ils ont donc forcément pris de la valeur parce qu'ils sont moins nombreux, or comme il en faut absolument pour l'utilisation des pâturages dans les départements où l'on ne fait qu'élever, les prix se sont sensiblement relevés et l'on a produit à nouveau une marchandise qui, devenue rare, est plus demandée »¹¹⁶⁰. Dans le département, l'année 1911 est une année faste pour la production : « jamais les chevaux, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, n'ont été aussi chers ; les marchands ne savent où s'en procurer pour satisfaire la clientèle. La boucherie hippophagique a enlevé beaucoup d'animaux usés et tarés ; l'industrie laitière a fait vendre des poulinières pour les remplacer par des bovins ; par suite, la population chevaline a diminué, ne s'étant que peu renouvelée.

Aussi les éleveurs se sont-ils présentés cette année plus nombreux aux stations d'étalons. Dans l'Ain, 111 juments de plus que l'an dernier ont été saillies. Cette augmentation a surtout été sensible dans les stations de Bourg et de Saint-Trivier-sur-Moignans, où les étalons ont fait le maximum de saillies autorisées par les règlements »¹¹⁶¹.

En Isère, le mouvement de reprise se confirme. Le rapport de 1911-1912 fait état d'une très vigoureuse croissance : 300 juments de plus ont été saillies en 1911 et 600 de plus par rapport à 1910. Il est intéressant de noter que cette progression est obtenue essentiellement dans

¹¹⁵⁸ Arch. dép. Isère, 140 M 39, Rapport du directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 5 juin 1905.

¹¹⁵⁹ Arch. dép. Isère, 140 M 36, Rapport du directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 10 juillet 1906

¹¹⁶⁰ *Rapports et délibération du Conseil général de l'Ain*, 1910, page 535, Rapport du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy au préfet de l'Ain.

¹¹⁶¹ *Ibidem*, 1911, page 568.

l'arrondissement de La Tour-du-Pin et de Vienne puisque l'industrie mulassière conforte ses positions en montagne et dans l'arrondissement de Saint-Marcellin¹¹⁶².

II – Une spéculation agricole comme une autre

La production annuelle des laitons de la ceinture chevaline de Lyon est déterminée par toute une série de facteurs qui intègrent les aléas climatiques, les impératifs économiques ou biologiques. En clair, la production des chevaux est une spéculation agricole comme une autre. Cette production qui évolue au gré de variables diverses est toutefois encadrée par des impératifs immuables : le premier est la vente des laitons dans les foires spécialisées de l'automne. Dans les Terres froides, les animaux doivent être prêts pour le 8 septembre, le jour de la foire de La Milin (Burcin) canton du Grand-Lemps, qui précède d'une semaine la foire pluriséculaire de Beaucroissant dans laquelle elle vient s'enchâsser¹¹⁶³. Le deuxième impératif, de nature physiologique, est l'obligation d'enclencher le cycle productif à la fin de l'hiver ou au tout début du printemps pour que les poulains puissent bénéficier, comme les poulinières, de l'herbe au moment où elle est la plus riche et la plus nutritive. Or, ces deux bornes intangibles peuvent être des écueils sur lesquels butent d'autres exigences comme le déroulement harmonieux des saisons, la température et le niveau des précipitations. Ainsi, entre impératifs catégoriques et exigences dont l'accomplissement est hors du contrôle des producteurs, la production chevaline suit un chemin incertain dont les premiers pas sont toujours déterminés par la situation qui existe 16 mois auparavant¹¹⁶⁴. Il faut en effet un peu plus de onze mois de gestation et les cinq mois qui mènent au sevrage pour pouvoir proposer des poulains ou des muletons en foire. Tous ces paramètres sont recensés dans les rapports méticuleux que rédige le Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy.

1 – Météorologie et reproduction

Le cycle productif des équins est conditionné par la température ambiante déclencheur de l'horloge biologique :

« La jument est une espèce à reproduction saisonnière avec une période d'anoestrus saisonnier où il y a arrêt de la cyclicité ovarienne et des ovulations. La durée de l'anoestrus saisonnier est un peu fonction des conditions climatiques (températures, intensité de l'ensoleillement) mais est largement dépendante des juments elles-mêmes »¹¹⁶⁵.

Dans ce cadre physiologique général, la production des poulains ou des muletons répond à deux cas de figure. Le premier est relatif aux juments pleines, elles sont présentées à l'étalon dans un délai très rapproché après le part. La bonne période de présentation de la jument se situe dans un laps de temps que les auteurs comme Pierre Joigneaux évaluent à un peu plus d'une semaine :

« Quant aux poulinières qui ont déjà porté, le plus ordinaire est qu'elles se montrent disposées à recevoir le mâle peu de jours après la mise bas, tout de suite même pour quelques-unes. On est dans l'usage, à peu près partout, de les conduire à l'étalon dans les huit jours qui

¹¹⁶² Arch. dép. Isère, 140 M 39, Rapport du directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy au préfet de l'Isère, 19 juin 1912 : « l'industrie mulassière est en voie de prospérité dans l'Oisans, la vallée du Drac et les environs de Saint-Marcellin ».

¹¹⁶³ À qualité égale, le laiton tard venu sera d'une vente moins profitable, Charles BAILLY, Alexandre BIXIO, François MALEPEYRE, Alexandre YSABEAU, *Maison rustique du XIX^e siècle : Agriculture proprement dite*, Paris 1835, 560 pages, page 412 : « Tous les poulains qui naissent tard et que l'on compare à ceux de la même année qui ont quelques mois de plus et qui sont conduits sur les mêmes marchés, tous ces poulains, disons nous, sont plus faibles, plus petits et se vendent moins bien, parce qu'il est très difficile de prouver que leur peu de développement dépend de leur âge moins avancé ».

¹¹⁶⁴ Schéma N° 2 La production des laitons et des muletons dans les zones de production équines des Terres froides, fin XIX^e – début XX^e siècle.

¹¹⁶⁵ Anne COUROUCÉ-MALBLANC, *Maladies des chevaux*, Éditions France Agricole, Paris, 2010, 341 pages, page 144.

suivent la parturition. On assure, et cela est très vraisemblable, qu'elles sont alors, mieux qu'en toute autre circonstance, dans de bonnes conditions d'être fécondées »¹¹⁶⁶.

Les poulinières engagées dans un cycle de production qui excède deux années consécutives sont relativement rares lorsqu'elles sont aussi le moteur de l'exploitation comme c'est le cas dans les Terres froides. Le calcul moyen de fécondité donne un poulain tous les deux ans. Pourtant, lorsque les agriculteurs ont quelques pièces de terre qui permettent de pratiquer un élevage plus soigné, il n'est pas rare d'observer des poulinières qui produisent un poulain pendant trois ou quatre ans de suite. Ainsi, la jument de demi-sang, Bichette, âgée de quatre ans en 1900 appartenant à Pierre Robellet de Saint-Symphorien-d'Ozon (Isère, arrondissement de Vienne), produit un poulain chaque année de 1900 à 1903¹¹⁶⁷. En l'espèce, la poulinière engagée dans le concours hippique de sa circonscription, est une habituée des récompenses et tout porte à croire que le produit annuel qui accompagne la mère est vendu un bon prix. C'est là, il est vrai, un exemple de valorisation qui n'est pas représentatif de la production dans la ceinture chevaline de Lyon.

La saison de monte débute au cours du mois de février. L'activité dans les stations de monte concerne les poulinières qui mettent bas et qu'il faut présenter à l'étalon. Puis l'activité s'intensifie le mois suivant au fur et à mesure que les juments entrent en chaleur. C'est là le deuxième cas de figure. Les juments qui n'ont pas été fécondées l'année précédente ou qui n'étaient alors pas destinés à la reproduction s'ajoutent au nombre de celles qui sont saillies après avoir été fécondées. Le travail de monte ajoute les saillies ou revues auxquelles sont soumises les poulinières de février. Si la jument retient au mois de mars, c'est l'espérance d'un beau poulain l'année suivante, pour les foires de la fin de l'été. Cette condition dépend en partie de la situation météorologique. L'état de l'atmosphère et les déboires qu'ils sont susceptibles d'entraîner sur la production chevaline sont trop présents dans les rapports de Directeur du Dépôt national d'étalons d'Annecy pour qu'il soit possible de les minimiser.

Les rapports de Chavigné et de ses prédécesseurs soulignent les désordres qu'engagent les écarts saisonniers trop marqués. Entre les années 1880 et les années d'avant-guerre, un grand nombre de rapports contiennent des remarques de cette nature. Dans une seule ligne ou dans des développements plus circonstanciés, l'état de l'atmosphère apparaît comme une réelle préoccupation. En 1885, le directeur des Haras constate dans son rapport que « les résultats généraux de la monte ne sont pas satisfaisants. La diminution du nombre des juments amenées aux étalons est trop sensible, et je ne puis l'attribuer qu'à la rigueur et durée de l'hiver »¹¹⁶⁸. En juin 1905, présentant son rapport sur la monte dans l'Isère, de Chavigné livre un exemple caractéristique des effets de la météorologie :

« Enfin, l'hiver a été rigoureux, il s'est prolongé très tard, il n'y a pour ainsi dire pas eu de printemps ; après le froid, les grandes chaleurs sont arrivées subitement, aussi les juments se disposent mal à la monte en mars et avril, les étalons n'auraient pas pu suffire à leur tâche si toutes les poulinières avaient été saillies à nouveau après leur mise bas »¹¹⁶⁹.

Il s'agit là d'observations récurrentes. En 1909, il note un hiver long et rigoureux qui a retardé la campagne de monte ; l'année suivante, dans son rapport d'août 1910, de Chavigné écrit :

¹¹⁶⁶ Pierre JOIGNEAUX, *Le livre de la ferme et des maisons de campagne*, Éditeurs Victor Masson et fils, Paris 1863, 1115 pages, page 441.

¹¹⁶⁷ Tableau N° Poulinières présentées aux concours hippiques du département de l'Isère de 1899 à 1906.

¹¹⁶⁸ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1886/08, page 288.

¹¹⁶⁹ Arch. dép. Isère, 140 M 36, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1904-1905.

« Mais l'hiver sans être rigoureux ne finissait plus, les brusques variations de températures avaient lieu d'une façon inusitée, les juments ne se disposaient pas à recevoir l'étalon ou restaient en chaleur indéfiniment, rien ne se passait comme de coutume »¹¹⁷⁰.

Il va de soi que la contraction de la campagne de monte demande un effort supplémentaire aux étalons qui ne peuvent suffire, comme de Chavigné le soulignait en juillet 1901 :

« Je prétends même que sans l'inconvénient du printemps nous aurions fait beaucoup mieux avec une température normale nous aurions eu une augmentation autrement sérieuse. Ce sont les petites stations qui ont souffert lorsque celles qui avaient un effectif plus nombreux ont augmenté leur clientèle »¹¹⁷¹.

Les retards dans la campagne de monte ont des répercussions mécaniques sur les modalités commerciales de la production, mais elles peuvent aussi interférer avec les exigences du calendrier agricole que de Chavigné signale en 1891 dans un de ses premiers rapports comme directeur du Dépôt national d'étalons d'Annecy :

« J'avais craint en commençant, et même jusqu'au milieu de mai, que la rigueur de l'hiver ayant retardé considérablement les chaleurs des juments, ne porte tort aux résultats de la monte et que les propriétaires, pressés par les travaux agricoles qu'il fallait exécuter le plus rapidement possible, ne conduisent pas bon nombre de leurs juments aux stations d'étalons »¹¹⁷².

Enfin, dans d'autres circonstances, comme dans le Bas-Dauphiné en 1901, les variations de température sont parfois incriminées dans la multiplication soudaine des avortements, mais l'incertitude demeure sur les causes véritables :

« La proportion des bêtes fécondées a été normale, les produits déclarés dépassent 50% mais ce n'est point la faute des étalons si les juments qui ont avorté ont été plus nombreuses. Ces accidents ont été fréquents surtout à Biol, Chirens, Saint-Jean-de-Bournay, Roussillon, Beaurepaire et Saint-Marcellin, dans le reste du département, la proportion est insignifiante »¹¹⁷³.

Ces incidents sont souvent en rapport avec la qualité des foins.

2 – La production fourragère

La situation météorologique touche également la production chevaline par son impact sur la production fourragère. Dans ce domaine, les répercussions débordent souvent l'immédiate zone de production et s'étendent aux régions importatrices de laitons. En 1905, une disette de fourrages dans les départements du Midi, débouché majeur de l'élevage chevalin du Dauphiné, fait craindre à juste titre des achats moins nombreux aux foires de septembre. Le correctif est immédiat et les juments qui devaient être livrées à la reproduction sont ajournées. De Chavigné note qu'« il ne faut donc pas s'étonner de voir les éleveurs réduire momentanément une production qui devient moins rémunératrice. Il m'est arrivé à diverses reprises pendant le cours de mes tournées d'entendre les propriétaires déclarer qu'ils ne feraient pas saillir leurs juments cette année, qu'ils préféreraient les laisser reposer »¹¹⁷⁴.

La sécheresse estivale est une calamité redoutée. La grande sécheresse de 1892-1893 a eu des conséquences catastrophiques. En juin 1892, la monte est pour ainsi dire stoppée, la sécheresse s'installe et les prix montent : « Le foin qui valait 4 francs avait augmenté

¹¹⁷⁰ Arch. dép. Isère, 140 M 38, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1909, 1910.

¹¹⁷¹ Arch. dép. Isère, 140 M 34, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1900 – 1901.

¹¹⁷² Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1891/08, page 353.

¹¹⁷³ Arch. dép. Isère, 140 M 34, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1900 -1901.

¹¹⁷⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 36, Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1904-1905.

considérablement et se vendait facilement 9 et 10 francs »¹¹⁷⁵. L'année suivante, avant la fin du printemps, l'absence de précipitations sonne l'alarme¹¹⁷⁶. Le directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy restitue bien dans sa statistique tout l'effet dramatique de la sécheresse :

« En effet, au 1^{er} mai, nous n'avions que 52 juments en moins, ce qui est insignifiant, car les poulinières n'ont pas encore mis bas à cette époque, et le travail des stations n'est réellement important que du 15 avril au 15 juin. Au 1^{er} juin nous avons perdu 273 juments sur une diminution totale de 276, ce qui prouve bien qu'il s'était passé pendant ce mois un fait grave, anormal, qui avait subitement provoqué la baisse que je vous signale dans la production »¹¹⁷⁷.

De Chavigné ajoute : « les propriétaires ne savent plus comment nourrir leurs animaux, plus de foin dans les greniers, pas d'herbe dans les prés ». Il souligne le prix exorbitant qu'atteignent à nouveau les fourrages. Dans l'Ain, de Quinemont, directeur du Dépôt d'étalons de Cluny, est lui aussi confronté à la même situation et s'étonne de la résistance des éleveurs :

« Du mois de février à la fin de juin, les cinq étalons du dépôt de Cluny qui composent la station de Chalamont, comprenant un pur-sang anglais et quatre 1/2 sang anglo-normands, ont sailli 281 juments, soit une moyenne de 56 1/5^e. Pendant la monte précédente, ils avaient sailli 293 juments. Une diminution de 12 juments est insignifiante, surtout si l'on considère les conditions désastreuses dans lesquelles se trouvent pour le moment l'élevage par suite du manque absolu de fourrages et l'on doit se montrer satisfait du résultat obtenu »¹¹⁷⁸.

Ces sécheresses de juin reviennent en 1905, 1906. Dans l'Ain en 1906, les éleveurs touchés par la sécheresse freinent la production des laitons, puis, à court d'argent, vendent massivement leurs pouliches¹¹⁷⁹.

À l'inverse, les printemps trop humides qui gâtent les foins ont aussi des effets désastreux sur l'élevage, entraînant à l'occasion une puissante mortalité dans le cheptel. L'herbe peut être abondante, mais sa récolte très problématique lorsque le temps pluvieux aux mois de mai et de juin perturbe la fenaison. La récolte des foins est une question essentielle et d'un point de vue pratique une question vitale pour le cheptel. « Si la saison avait été normale - écrit en juillet 1910 de Chavigné dans son rapport au préfet de l'Ain, - si les foins avaient pu être récoltés dans de bonnes conditions, c'eût été le succès assuré pour plusieurs années »¹¹⁸⁰. Ainsi, au cœur de l'abondance, les foins mal conservés affectent le cheptel, en différé, au moment où les réserves sont entamées. En 1890, le rapport des Haras au préfet de l'Isère aborde directement cette question :

« Dans certaines parties du département, les fourrages ont été inondés en 1889 et par conséquent vasés et rouillés ; de nombreux accidents résultant de ces foins de mauvaise qualité, m'ont été signalés. Les juments prennent de fréquentes coliques, avortent ou bien les poulains meurent peu de temps après leur naissance, en quelque sorte victimes d'un

¹¹⁷⁵ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1892/08, page 378.

¹¹⁷⁶ *Le Matin*, 23 avril 1893 : « M. Mascart, directeur du bureau central météorologique, dans un rapport lu il y a quelques jours à la Société nationale d'agriculture, constate que la période exceptionnelle de sécheresse que nous traversons n'a pas d'exemple dans nos régions depuis qu'on recueille régulièrement les observations météorologiques ».

¹¹⁷⁷ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1893/08, page 295.

¹¹⁷⁸ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1893/08, page CCCLXI, Rapport du Directeur du dépôt national d'étalons de Cluny au Préfet de l'Ain, Cluny, 15 juillet 1893.

¹¹⁷⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1909/04 pp. 497-498 : « Nous avons subi les conséquences de la sécheresse de 1906 et de la mévente des poulains, on a moins produit et on a vendu le plus possible, surtout les meilleures pouliches qui n'ont été conservées que par les éleveurs de profession qui savent combien il est difficile de remonter une écurie une fois qu'elle est tombée ».

¹¹⁸⁰ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1910/08, page 535.

empoisonnement. Dans ces conditions, le nombre des produits sera très restreint, la valeur des poulains augmentera encore »¹¹⁸¹.

Cette réalité cyclique qui revient sous la plume du Directeur du Dépôt d'étalons d'Annecy touche tantôt les cantons dauphinois tantôt ceux de l'Ain. En 1910, retraçant la situation dans le département de l'Ain, de Chavigné déroule les calamités à venir :

« Puis vinrent les inondations, les foin ne pouvaient être récoltés dans de bonnes conditions, presque tous sont vasés, poussiéreux et constituent une mauvaise nourriture pour les animaux qui les consomment, il en résultera des avortements, des morts prématurées de poulains »¹¹⁸².

Ces épisodes de mortalités se renouvellent au fil des années avec plus ou moins d'intensité. En 1908, de Chavigné observe dans le Bas-Dauphiné que « les avortements ne sont pas généralisés, mais par taches qui correspondent aux pays où les fourrages sont défectueux »¹¹⁸³.

Enfin, les épizooties qui font avorter les juments ou mettent hors service les étalons ont également un impact sur la production chevaline. Dans son compte-rendu de 1904, de Chavigné rapporte une épidémie qui déborde les limites du département de l'Isère : « une véritable épidémie a sévi sur les poulains, surtout sur ceux qui sont nés au commencement du printemps, et bon nombre d'entre eux sont morts peu après leur naissance, ce n'est pas un fait local, j'ai été appelé à faire les mêmes constatations dans les divers départements de ma circonscription »¹¹⁸⁴. Il avoue en ignorer les causes. Cette mortalité est signalée jusqu'en 1906 : « Les morts de poulains après la naissance ont, comme les années précédentes, été fréquentes et les avortements connus correspondent au vingtième du chiffre des juments saillies »¹¹⁸⁵. D'autres épidémies sont signalées qui touchent les juments ou les étalons. Dans son rapport de 1904, le Directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy écrit sans autre précision qu' « aux pertes provenant de l'accroissement de la production du mulet dans la montagne, nous devons ajouter celles qui ont été la conséquence de maladies à forme typhoïde qui existaient à l'état endémique dans une partie du département ; plusieurs étalons ont été par le fait même immobilisés pendant une partie de la monte et il ne leur a pas été possible de rattraper le temps perdu »¹¹⁸⁶.

La production chevaline, ou équine en y ajoutant celle du mulet, est située à la confluence d'un écheveau complexe de données qui se complètent en se répondant ou en se neutralisant selon les circonstances. L'observation des seuls critères du climat et des fourrages renseigne sur la diversité des nuances locales qui sont susceptibles d'affecter la production d'une année sur l'autre.

III – Le cycle du mulet

La variabilité des cycles de production de laitons dans les cantons dauphinois de la ceinture chevaline est en grande partie liée à la forte rentabilité de la production mulassière, qui est elle-même très dépendante des données géopolitiques qui marquent la seconde moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale. L'analyse de ces deux variables et de leurs interactions explique partiellement la chronologie des cycles de production. Pour la

¹¹⁸¹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1890/08, page 338.

¹¹⁸² Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1910/08, page 535.

¹¹⁸³ Arch. dép. Isère, 140 M 37, Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1907-1908.

¹¹⁸⁴ Arch. dép. Isère, 140 M 35, Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

¹¹⁸⁵ Arch. dép. Isère, 140 M 36, Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1905-1906.

¹¹⁸⁶ Arch. dép. Isère, 140 M 35, Rapport de M. de Chavigné sur le service des haras dans le département de l'Isère en 1903-1904.

commodité de l'exposé, il convient d'une part d'analyser la situation spécifique de la production mulassière, et d'autre part d'envisager son utilisation comme principal moteur de l'impérialisme européen.

1 – la production du mulet en France¹¹⁸⁷

Les juments poulinières, dès que les cours des jeunes mules et mulets augmentent, sont livrées aux baudets. Cette progression des cours se manifeste au niveau national dans les régions qui sont traditionnellement spécialisées dans la production de cet hybride : le Poitou est de très loin la région française qui produit le plus de mules et de mulets dont la réputation n'est plus à faire¹¹⁸⁸. Il existe depuis 1884 un Stud-Book mulassier entre les mains d'une commission interdépartementale qui unit trois sections, Deux-Sèvres, Charente-Inférieure et Vendée. Depuis 1902 un Syndicat d'élevage des reproducteurs mulassiers et de leurs produits est chargé d'en faire la promotion¹¹⁸⁹. Outre la race des ânes du Poitou, une race chevaline, la race mulassière, est spécialement dédiée à la production de ce solipède. Les départements des Deux-Sèvres, en particulier dans les arrondissements de Melle, de Niort et de leurs marges, constituent des terres de prédilection de ces animaux qui donnent lieu à d'importantes exportations¹¹⁹⁰. De cette zone centrale de production directement stimulée par les cours mondiaux, la demande se déplace vers des zones de moindre production, des zones de montagne ou de piémont. Outre le bastion poitevin et ses bordures, la production mulassière est pratiquée en Auvergne, en Gascogne, dans les Pyrénées ainsi que dans toute la zone alpine. Il s'agit d'animaux moins étoffés que ceux provenant du Poitou :

« Dans les Pyrénées, en remontant jusque dans les Landes, on produit le mulet léger, utilisé pour les transports sur route et surtout en montagne. L'Espagne prend beaucoup de ces petites mules au sevrage. D'autre part, quelques wagons de ces animaux vont en Belgique. Les plus solides sont utilisés dans l'armée. Dans la région pyrénéenne, cet hybride est obtenu avec le baudet de Gascogne qui a beaucoup d'analogie avec l'espagnol. Le produit, plus rustique que le poitevin, exige peu de nourriture et possède en montagne une sûreté de pied que l'on ne retrouve que chez le mulet alpin. (...) En Savoie, dans l'Isère, dans la Drôme et jusque dans le Vivarais, on produit des mulets un peu plus forts que ceux des Pyrénées »¹¹⁹¹.

¹¹⁸⁷ Émile THIERRY, *L'Âne et les Mulets*, Paris, Librairie agricole de la maison rustique, 1906, 87 pages ; Adolphe GUÉNON, *Le mulet intime*, Chalons-sur-Marne, Imprimerie de l'Union, , 1899, 232 pages.

¹¹⁸⁸ Alfred GALLIER, *La Semaine vétérinaire*, « L'industrie mulassière », 1909/07, 24^e année N°29, pp.340-342 : « L'industrie mulassière, qui fait la fortune d'un grand nombre de départements, et en particulier de ceux composant l'ancienne province du Poitou, prend tous les ans un plus grand développement, grâce aux demandes de plus en plus actives qui viennent de l'étranger.

Elle s'étend : 1° dans le département des Deux-Sèvres, 2° dans la moitié de la Vendée avoisinant les Deux-Sèvres ; 3° dans la moitié de la Charente-Inférieure confinant aux Deux-Sèvres ; 4° dans une portion de la Charente ; 5° dans une portion de la Haute-Vienne ; 6° enfin, dans la presque totalité du département de la Vienne » ; Charles PASSERAT, *Revue de géographie*, 1909, tome 3, « Les plaines du Poitou », pp. 155-380, l'élevage du mulet pp. 336-339.

¹¹⁸⁹ *L'ami du cultivateur*, 1902, 16^e année, page 83 ; *La Semaine vétérinaire*, 1902/03, 17^e année, tome XVII, p.164.

¹¹⁹⁰ *L'ami du cultivateur*, 1903, 17^e année, page 657 : « D'après M. Rozay, professeur départemental d'agriculture des Deux-Sèvres, plus de 20000 juments sont annuellement livrées au baudet et environ 7000 à l'étalon mulassier dans le centre de production du Poitou. La moitié des juments livrées aux baudets sont fécondées, et on peut estimer à 10 ou 12 000 le nombre de muletons obtenus ».

¹¹⁹¹ *L'ami du cultivateur*, 1908, 22^e année page 17 ; A. DUMAZT, *Le Temps*, 27 février 1897, « La vie militaire » : « Dans les Alpes, je l'ai dit en débutant, les services du mulet ne sont pas moins grands. On ne recherche pas ici des animaux de forte taille, au contraire : les plus grands ne dépassent pas 1 mètre 55. Ces bêtes sont produites surtout par la Savoie, et les départements du Dauphiné, de la Provence et du Bas-Languedoc » ; Mulets pyrénéens : L. FAURE, *Annales de l'Institut national agronomique*, N°13 1888-1891, « Notes agricoles sur la vallée de Luz. », pp. 165- 167 ; mulets landais : Rapports et délibération du Conseil général des Landes, 1908/08, rapport du conseiller général Bazangeon, « Encouragement à la production de l'espèce mulassière »,

Dans l'Isère, la production mulassière de la ceinture chevaline est obtenue à partir des juments dauphinoises qui produisent des animaux solides mais moins grands que les mulets du Poitou. Des baudets, présents dans les cantons dauphinois de la ceinture chevaline, on ne sait rien. Il y a de toute évidence quelques poitevins et des baudets toscans dont le département de l'Isère a fait l'acquisition au cours du XIX^e siècle, mais les quelques informations disponibles émanent plutôt des syndicats mulassiers de Savoie ou de Haute-Savoie. La production dauphinoise de la ceinture chevaline est une production de marge qui appartient davantage à la civilisation du cheval. La production traditionnelle des arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne est celle des laitons, mais le baudet est sollicité quand les cours du mulet progressent. Ces oscillations régulières sont une des caractéristiques des zones mixtes de production auxquelles appartient la ceinture chevaline¹¹⁹². Les fluctuations de la production chevaline renseignent sur ce phénomène, mais il est tout à fait impossible d'établir une approche quantitative.

Dans l'arrondissement de Saint-Marcellin, si la production mulassière est sans doute plus régulière, c'est surtout l'élevage qui constitue l'activité la plus visible. Certains auteurs, comme le vétérinaire Roux de Grenoble, considèrent que cette spécialisation n'est pas une fatalité. Dans un article de juin 1890, il observe que le climat, comme les conditions de l'agriculture, sont éminemment favorables au développement de la production¹¹⁹³. Il faudrait, écrit-il dans un autre article du *Bulletin du Sud-Est*, améliorer la jument destinée au mulet, mais il méconnaît du même coup le caractère d'opportunité qui constitue le trait marquant de la production locale : laitons ou muletons selon les convenances du moment¹¹⁹⁴. De fait, cette pratique fonctionne comme un véritable système. Le canton de La Mure, dans l'arrondissement de Saint-Marcellin, en offre un exemple assez représentatif. En 1883, le directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy s'appuie sur ce fait pour refuser la création d'une station de monte dans le canton :

« Je ne pense pas qu'il y ait lieu de proposer à l'administration supérieure l'installation d'une station d'étalons à la Mure, et cela pour les raisons suivantes qui sont tirées du rapport que m'ont adressé plusieurs maires du canton :

1° Le canton de la Mure possède environ deux cent cinquante juments ; un étalon particulier et cinq baudets y font la monte ; les cinq sixièmes des juments produisent du mulet ; il ne reste donc pas soixante juments livrées au cheval ; ce chiffre n'est pas suffisant pour motiver l'installation d'une station ;

2° Les juments sont, dans la même saison, livrées plusieurs fois alternativement au baudet et au cheval ; l'administration des Haras ne peut pas se prêter à cette manière de procéder, qui n'indique pas chez les éleveurs le désir de produire des chevaux. La production du mulet est

p. 309-311 ; mulets savoyards : H. BOIRET, *La Gazette du village*, 25 décembre 1910, « Production et élevage du mulet en Savoie », pp 821-822.

¹¹⁹² Ces oscillations de la production se retrouvent en effet dans toutes les zones où les juments sont proposées à l'étalon ou au baudet. En 1884, les propos du directeur du dépôt d'étalons de Saintes, dans son rapport au préfet de la Charente, ressemblent en tous points à ceux du directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy observant la concurrence cyclique des baudets et la diminution du nombre de juments saillies par ses étalons. *Rapports et délibérations du Conseil général de la Charente*, août 1884, page 519 : « La cause principale, et je pourrais même dire presque unique, de cette diminution est le développement exagéré qu'a pris, dans la Charente, la production mulassière. (...) Je crois cette production du mulet exagérée et devant dépasser les besoins, aussi j'espère que les propriétaires reviendront prochainement aux étalons de l'État ».

¹¹⁹³ Roux, *Bulletin agricole du Sud-Est*, juin 1890.

¹¹⁹⁴ Roux, *Bulletin agricole du Sud-Est*, date, pp.625-626 : « Nous avons déjà fait remarquer combien était défectueuse la race chevaline qui existe actuellement dans l'arrondissement de Saint-Marcellin. Elle réclame non seulement une modification spéciale dans le but déterminé de produire le mulet, mais, encore et d'abord, une profonde amélioration. La taille devra être relevée, la poitrine élargie, le tendon développé, le jarret épaissi et renforcé, enfin, et surtout, les rayons inférieurs raffermis et moins coudés, les pies plus petits et plus creux ».

considérée comme plus avantageuse, il faut laisser les propriétaires se livrer à cette industrie »¹¹⁹⁵.

Ce système de production décrit par le directeur du dépôt d'Annecy existe dans les Terres froides et fonctionne dans un cadre plus chevalin que celui de la Mure. L'étalonnage autorisé, dont il a été question dans les développements précédents, officie de conserve avec les possesseurs de baudets dont les animaux font la monte dans l'aire de chalandise de la foire de Burcin. Il semble aussi intéresser l'arrondissement de Vienne où le Conseil demande en 1879 que des baudets soient mis à la disposition des éleveurs¹¹⁹⁶. Cette requête est systématiquement renouvelée aux cours des années 1880, décennie qui voit s'élever le prix des muletons. Aussi, il est vraisemblable que la production du bas-Dauphiné, plus difficile à distinguer que celle des arrondissements de Grenoble et de Saint-Marcellin, ait été systématiquement minorée.

Quelques sources semblent confirmer cette situation car tous les mulets de l'Isère n'en sont pas originaires. Le mulet dauphinois se distingue par une taille moins élevée que celui du Poitou, mais la taille est un critère incertain. Les sources signalent en premier lieu des flux originaires de l'Ain, en particuliers les mulets de petite taille, de Savoie et d'Ardèche. La Drôme voisine en expédie également un certain nombre vers la région de Saint-Marcellin. Quant aux importations du Poitou qui sont également signalées, elles ne concernent de préférence que des mulets, et des mulets de plus petite taille pour qu'ils puissent se fondre dans la production dauphinoise. Ce stratagème des marchands dauphinois trouve son explication dans le choix des commissions de remonte qui privilégient le mulet dauphinois réputé plus montagnard. En revanche lorsque le marché cesse d'être acheteur, la fiction du mulet alpin est dénoncée par ceux-là même qui en tiraient profit. En 1894, le Conseil général des Deux-Sèvres qui voit un débouché direct se fermer pour ses productions émet une protestation :

« Considérant que l'armée utilise, paraît-il, environ 2500 mules et mulets de la taille de 1 m 50 à 1 m 54, type exporté dans les pays cités plus haut ; que ces animaux sont achetés, pour la plus grande partie, dans le sud-est de la France, par les officiers de remonte ; Considérant que cette région ne produit pas autant de ces animaux qu'on semble le croire ; que souvent les marchands du Dauphiné viennent en acheter dans le Poitou, qu'ils présentent comme originaires du Dauphiné, ne remplissant que le rôle d'intermédiaire entre l'éleveur et l'État, mais ayant, pour ainsi dire, le monopole des achats dans notre département pour le type dont il s'agit ; considérant que si l'on objecte que les mulets du Poitou ne sont pas aussi agiles, n'ont pas le pied aussi sûr en pays accidenté que ceux du Dauphiné, il y a lieu de remarquer qu'il ne paraît pas avoir été fait à ce sujet d'essai comparatif ;

Qu'en tout état de cause, l'objection ne peut avoir aucune valeur en ce qui concerne les animaux achetés dans notre région quand ils ont achevé leur croissance, puisqu'ils sont livrés aux dépôts de remonte peu de jours après leur arrivée dans le Dauphiné »¹¹⁹⁷.

2 – Le mulet, « cheval de guerre »¹¹⁹⁸

¹¹⁹⁵ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1883/08, page 308.

¹¹⁹⁶ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère, 1879/08, page 302.

¹¹⁹⁷ *Rapports et délibérations du Conseil général des Deux-Sèvres*, 1894/04, pp. 150-151. Cette question semble d'ailleurs dépasser les seuls flux vers le Dauphiné. *La Semaine vétérinaire*, 1893/01, 8^e année, tome VIII, p.76 : Lavalard signal « qu'il a vu, en Italie, des mulets provenant de baudets italiens renommés et d'autres provenant de baudets du Poitou ».

¹¹⁹⁸ Arch. dép. Isère, 150 M 4. Questionnaire adressé à la Commission hippique du département de l'Isère instituée par arrêté préfectoral le 24 janvier 1864, réponse du conseiller Raymond, maire de La Mure (Isère), question n° 6 : « Le gouvernement a intérêt à faire produire de bons mulets ; il s'en sert aujourd'hui dans toutes les expéditions et on peut dire avec raison que le mulet est un cheval de guerre ».

La forte demande de mulets et les contrecoups qu'elle impose à la production chevaline est la conséquence du contexte géopolitique d'une part, qui multiplie dans la zone intertropicale les manifestations de puissance des États européens, et, d'autre part, des qualités intrinsèques de cet hybride, sobre et remarquablement résistant à la chaleur¹¹⁹⁹.

Sur le premier point, il n'est pas difficile de lier les expéditions militaires coloniales européennes, la hausse des prix du mulet et la baisse relative de la production chevaline. Contrairement à d'autres marchés enserrés dans un strict protectionnisme, la vente des mulets se pratique sans restrictions sur des marchés acheteurs. Entre la fin des années 1870 et le début du XX^e siècle, la tension sur les cours représente la situation la plus fréquemment observée. C'est le résultat d'un marché où s'approvisionnent les gouvernements et logisticiens des états-majors. La dynamique impérialiste et coloniale qui caractérise le dernier quart du XIX^e siècle européen met en scène une succession presque ininterrompue d'expéditions militaires qui consomment en priorité le mulet. Pas d'expansion sans mulets. Cette réalité est remarquablement perçue par tous les spécialistes en charge de ces dossiers et par toute une pléiade d'observateurs qui n'oublent jamais de s'interroger sur la présence de cet animal tous terrains dans les armées en campagne : rapport des haras, du train des équipages, reportages sur le terrain, revues spécialisées et presse populaire s'enquière du nombre et de la qualité des mulets. Promus au rang d'acteurs centraux de la saga expansive du continent, leur présence est incontournable dans des espaces ensauvagés dépourvus de routes et de pistes. « Sans lui – écrit Dumaz dans un article du *Temps* – jamais nos expéditions dans l'Atlas et de la Djurdjura n'auraient été possibles. Il a porté les vivres, monté les canons, ramené les blessés sur les cacolets, il fut le rouage le plus précieux de la conquête »¹²⁰⁰.

Les opérations militaires en Indochine et dans le Sud de la Chine lancent les années 1880 dans la spirale haussière des cours du mulet. En avril 1896, au Conseil général de Haute-Savoie, lors de la discussion relative à l'économie chevaline, l'un des conseillers se remémore la suppression de la station de monte des haras de Saint-Jean d'Aulph : « « Si la station a périclité (...) c'est que le commerce des mulets prit tout à-coup une importance considérable ; c'était, si je ne me trompe, surtout pendant les années que dura l'expédition du Tonkin. Les mulets étant très recherchés et se vendant à des prix élevés, il en résulta une tendance toute naturelle de la part des propriétaires de juments poulinières à profiter de ce moment favorable pour s'adonner à l'élevage du mulet »¹²⁰¹.

À la fin des années 1880, la fièvre n'est toujours pas retombée : l'Italie s'est à son tour engagée dans la conquête de l'Érythrée : en 1888, d'après le conseiller général de Haute-Savoie, de Roussy, les Italiens ont fait main basse sur tous les mulets proposés à la foire de Moutiers, ce que confirme l'année suivante le directeur du dépôt d'étalons d'Annecy dans son rapport sur l'activité des haras dans le département. Il écrit que « le mulet est recherché par le commerce et se vend bien ; il a été employé en grand nombre par l'armée, et les commissionnaires étrangers viennent l'acheter dans les diverses foires du département »¹²⁰².

Les cours du mulet connaissent un reflux provisoire lorsqu'en 1891 l'Espagne ferme ses frontières aux importations mulassières du Poitou. Le choc est sévère, car elle constituait traditionnellement le principal débouché des producteurs français¹²⁰³. Ce repli est vite effacé

¹¹⁹⁹ Claude MILHAUD, Jean-Louis COLL, « L'utilisation du mulet dans l'armée française », *Ethnozootechnie*, 2003, N°72, pp.23-30.

¹²⁰⁰ *Le Temps*, 23 février 1897.

¹²⁰¹ *Rapports et délibérations du Conseil général de Haute-Savoie*, 1896, pp. 125-126.

¹²⁰² *Rapports et délibération du Conseil général de Haute-Savoie*, séance du 22 août 1888, page 205.

¹²⁰³ *La Semaine vétérinaire*, 3 mai 1891, page 288 : « La crise des mulets dans le Poitou. On sait que l'élevage des mules et des mulets est une spécialité florissante dans le bas-Poitou et que l'Espagne est un de ses principaux débouchés. Aujourd'hui nous apprenons que ce débouché est sérieusement menacé par le droit de 80 francs dont le gouvernement espagnol frappe les mulets étrangers, par représailles, dit-on, contre la surtaxe dont nous frappons les vins d'Espagne introduits en France ; *La Semaine vétérinaire*, 30 août 1891, page 559 : « Cette

par la reprise massive des achats : la conquête de Madagascar (1895-1896), les appétits italiens en Abyssinie (1895), la guerre hispano-américaine (1898) stimulent les achats des mulets qui sont échangés par milliers chaque année. Tous les départements du ressort du dépôt d'étalons d'Annecy sont concernés par cette dynamique¹²⁰⁴. Au tournant du siècle, d'autres crises politico-militaires prennent le relais, propulsant toujours plus haut le prix des mulets : avec la guerre des Boxers et la guerre du Transvaal, les achats de mulets se comptent par dizaines de milliers de têtes. Dans son rapport du 4 juillet 1901 au préfet de la Haute-Savoie, de Chavigné note que « l'expédition de Chine et la guerre sud-africaine ont provoqué une grande consommation de mulets, les courtiers en ont acheté beaucoup pour le Transvaal et les livraient au port de Gênes ; les cours se sont forcément ressentis d'un tel état de choses. Ils se sont relevés dans des proportions notables et il en est résulté une majoration importante du prix de vente des muletons dans toute la région des Alpes »¹²⁰⁵.

La logistique de la guerre du Transvaal fascine les contemporains. Dans son numéro de décembre 1901, la revue *Questions diplomatiques et coloniales* fixe les contours des moyens engagés :

« Que l'on songe, en effet, qu'il faut transporter les hommes à trente jours de mer de l'Angleterre, leur envoyer à grands frais les vivres, les vêtements et surtout les bêtes de somme nécessaires ; les Etats-Unis, l'Argentine ont vendu par milliers des mulets payés jusqu'à 1200 francs par tête ; les acheteurs anglais parcourent maintenant la Hongrie, la Pologne et la Russie »¹²⁰⁶.

L'approvisionnement du théâtre d'opération devient en effet un enjeu essentiel. Dans un article du *Times* cité par le quotidien parisien le *Temps*, le général Pearson, représentant des Boers aux Etats-Unis, [déclare] que, « si le gouvernement américain faisait cesser l'envoi des mulets dans l'Afrique du Sud, la guerre serait terminée dans quatre mois »¹²⁰⁷. Les fournitures laissent songeurs : la seule Argentine aurait vendu aux Britanniques 23 647 chevaux et 42 464 mulets¹²⁰⁸. Ces transactions stimulent les transports terrestres et maritimes. Les animaux achetés en foire ou regroupés par les courtiers sont ensuite acheminés vers les zones portuaires par voie ferrée. Les compagnies de chemin de fer bruissent de cette activité supplémentaire¹²⁰⁹. Le transport maritime au long cours du bétail se spécialise, les navires sont soigneusement équipés pour accueillir ces cargaisons vivantes : rations des solipèdes

année la grande foire de mars à Niort n'a vu aucun acheteur espagnol et nos éleveurs ont dû garder leurs produits ».

¹²⁰⁴ Arch. dép. Drôme, 1 N 1893, *Rapports et délibérations du Conseil général de la Drôme*, 1897, p. 62 : « Actuellement le marché du mulet n'est pas nombreux, les bêtes se vendent des prix élevés, les propriétaires vont donc se tourner pendant quelques années vers cette production. Dans la montagne, aussi bien en Savoie que dans le Dauphiné et toute la région des Alpes, il y a une évolution périodique que j'ai été à même de constater à diverses reprises ; elle est moins brusque que par le passé, mais ses résultats, pendant bien longtemps encore, seront invariablement les mêmes ».

¹²⁰⁵ *Rapports et délibérations du Conseil général de Haute-Savoie*, page 268.

¹²⁰⁶ *Questions diplomatiques et coloniales : revue de politique extérieure*, 16 décembre 1901, année 5 tome 12 N°116, pp. 716-717.

¹²⁰⁷ *Le Temps*, 21 décembre 1901.

¹²⁰⁸ George LAFOND, *Le Journal des Économistes*, « L'évolution économique de la République argentine », N°2, août 1912, page 210 ; voir aussi *Semaine vétérinaire*, 1901/12, 16^e année, N°51 pp. 807-810 « Chevaux et bêtes de somme au Transvaal ».

¹²⁰⁹ *Le Journal des chemins de fer et des progrès industriels*, 1899, année 58, N° 6274 : Dans la rubrique Compagnie des chemins de fer du Midi, il est fait état d'une substantielle augmentation du trafic des bestiaux vers l'Espagne : « les nombreux achats de chevaux et de mulets faits par l'Espagne à l'occasion de la guerre hispano-américaine, ont contribué à cette augmentation ».

embarqués, système d'attache, exercice à bord, précautions sanitaires sont détaillés dans d'interminables règlements¹²¹⁰ et donnent lieu à des publications spécialisées¹²¹¹.

Sur le second point, la rusticité et l'endurance proverbiales des mulets en font par excellence des animaux de guerre. Ils constituent les incontournables moteurs sans lesquels aucune projection de force n'est envisageable sur un théâtre extérieur d'intervention. Dans sa rubrique *la Causerie* de *La Semaine vétérinaire*, le chroniqueur qui se cache sous le pseudonyme de Gaston Percheron fixe bien l'animal des expéditions : « Apte au service du trait, de la selle et du bât, capable de porter à la distance de 28 à 30 kilomètres les deux tiers de son poids, d'une endurance et d'une sobriété qui étonnent, le mulet a toutes les qualités requises de l'animal de guerre. Aussi, l'armée fait-elle une assez belle consommation de ces animaux »¹²¹². Ces observations sont récurrentes ; dix ans plus tôt, la *Revue maritime et coloniale*, fait déjà l'éloge soigneusement chiffré des excellents services que le mulet rend « sous presque tous les climats et presque tous les terrains »¹²¹³. Sa rusticité suscite depuis longtemps la curiosité des savants : Sanson, lors de recherches faites à Grignan, parvient à la conclusion que la sobriété des mulets s'explique parce qu'« ils digèrent une plus forte proportion de leur matière sèche alimentaire et surtout de la protéine brute qu'elle contient (...). Ils rendent à alimentation égale plus de travail, parce qu'ils dégagent de leurs aliments plus d'énergie »¹²¹⁴.

Malgré des préjugés tenaces, la réalité vécue sur le terrain a consacré la supériorité du mulet sur le cheval dans les colonies. Les partisans inconditionnels comme le vétérinaire Adolphe Guénon, l'auteur du *Mulet intime* ou des professeurs départementaux d'agriculture comme Thierry et Rozeray assurent la promotion du mulet. Rozeray, dans un article paru dans le *Journal des viticulteurs et des agriculteurs* en 1907, reprend pour l'essentiel les arguments développés quelques années plus tôt par le vétérinaire militaire Guénon¹²¹⁵ et termine sa

¹²¹⁰ *Journal militaire*, 1888, 99^e année, 1^{er} semestre, pp. 679-686 : « Instructions pour l'aménagement des navires-transports et les mesures hygiéniques à prendre à l'égard des chevaux et des mulets avant l'embarquement, pendant la traversée et après le débarquement, Paris 25 avril 1888 ».

¹²¹¹ BARASCUD, *Service vétérinaire du corps expéditionnaire français dans les armées alliées : campagne de Chine 1900-1901*, Imp. De Lafolye frères, Vannes 1903, 269 pages. Les mulets : pp. 135-140.

¹²¹² *La Semaine vétérinaire*, 1894/12, 9^e année, tome 9, page 758. pp. 354-355. Page 355, une note infrapaginale donne les informations suivantes au lecteur : « On compte habituellement sur une charge utile de 100 kilos. Pour les mulets de bonne taille employés dans les services militaires. Mais avec le matériel du canon de 80m/m de montagne, le mulet d'artillerie, dont la taille varie de 1 m 38 à 1 m 54, est chargé d'un poids total de 146 à 150 kilos. Le poids du harnachement variant de 30 à 37 kilos ».

¹²¹³ *Revue maritime et coloniale*, 1884, tome 82, juillet-septembre 1884, p.

¹²¹⁴ *Idem*, 1889/05, 4^e année, tome IV, pp. 275-276.

¹²¹⁵ A. ROZERAY, *Journal des viticulteurs et des agriculteurs*, 12 mai 1907, année 26 N°23, pp. 364- 367, « L'industrie mulassière en France et son développement aux colonies », pp. 366-367 :

« Si la taille et la puissance du mulet diminuent sous les climats chauds, il y est moins débilité que le cheval et peut encore rendre des services là où le cheval est complètement déprimé.

Les qualités qu'il tient de l'âne, sobriété, rusticité, endurance, patience, sûreté de pied, faculté de digérer des aliments grossiers, lui permettent de résister mieux que le cheval aux climats meurtriers, chauds et humides, qui réduisent d'abord le cheval à une taille minuscule et ne permettent plus d'en tirer des services appréciables.

Il faut se servir du mulet pour juger ses qualités ; généralement l'homme de cheval a le plus grand dédain pour ce pauvre déshérité qui reflète trop souvent l'aspect extérieur de l'âne pour flatter l'œil par son esthétique.

Si la plupart des officiers de cavalerie avaient pu se rendre compte des services rendus par le mulet, comme l'a fait M. le vétérinaire militaire Guénon, ils nous aideraient à multiplier le précieux hybride de l'âne et de la jument, par l'importation directe.

(...) Le but que je me suis proposé dans cette communication n'est pas surtout de faire une étude sur le mulet mais bien de montrer l'intérêt que les nations européennes auraient à développer la production de cet hybride qui peut rendre des services sous les climats où le cheval n'existe pour ainsi dire plus.

(...) Je dis les nations européennes, parce que non seulement les Américains du Nord et du Sud multiplient le mulet et que l'Australie entre également dans cette voie, mais encore parce que la supériorité du mulet sur le cheval est reconnue sur certains points, au Mexique, au Brésil, dans la République Argentine, en Australie, aux Indes, etc. ».

démonstration par une question de bon sens : « Pourquoi ne profiterions-nous pas de l'expérience des éleveurs et agriculteurs, qui utilisent le mulet dans des contrées où les conditions climatiques ont une certaine analogie avec celles de nos possessions africaines et asiatiques? »¹²¹⁶

Conclusion de la première partie : le cheptel révélateur des dynamiques centre/périphérie dans le fonctionnement du pôle métropolitain lyonnais de 1880 à la veille de la Seconde Guerre mondiale

L'analyse du cheptel à Lyon et dans les 618 communes de la zone de référence qui constituent la ceinture chevaline a permis de mettre en lumière l'importance des dynamiques qui émanent de la présence et de l'utilisation de la cavalerie. Quelques caractéristiques majeures s'imposent d'évidence. Les premières concernent l'espace urbain proprement dit avant et après la Grande Guerre :

1) En milieu urbain, le cheptel peut être considéré comme un moteur d'origine externe étranger à la ville. Le circuit qui mène le cheval des zones d'élevage vers les zones d'exploitation urbaine suit la voie ferrée. Les marchands de chevaux, professionnels qui servent d'interface entre les zones d'élevage et les utilisateurs en milieu urbain interviennent à chaque changement de cycle d'exploitation du cheptel en milieu urbain. Chevaux de reprise, d'occasion ou chevaux pour la casse constituent autant d'occasions qui permettent aux marchands de chevaux de multiplier les transactions. En fin de cycle d'utilisation urbaine les équidés peuvent retrouver l'espace rural en passant par le marché aux chevaux de Charrabara ou être destinés à la boucherie chevaline, soit à Lyon même, soit vers les zones majeures de consommation comme la région parisienne.

2) L'exploitation du cheptel équin en milieu urbain progresse globalement jusqu'à la Grande Guerre, et cela en dépit du développement de la traction mécanique. Cette progression en valeur absolue est cependant marquée par de véritables ruptures : la première rupture est liée à un mode extrêmement efficace de gestion des cavaleries urbaines qu'autorise l'externalisation des fonctions de trait : la possession du cheval n'est plus le préalable à son exploitation. Ainsi, alors que les données fiscales montrent une diminution en valeur absolue des chevaux de pleine taxe des contributions directes depuis la fin des années 1880, et de demi-taxe au cours de la décennie suivante, les sources militaires enregistrent une évolution inverse jusqu'à la veille de la guerre. La seconde rupture survient avec l'électrification du réseau des tramways de l'OTL et la disparition des cars-Rippert, les omnibus urbains à traction hippomobile. En un laps de temps très court, de 1895 aux premières années du XX^e siècle, près d'un millier de chevaux liés à ces moyens de transport collectifs quittent l'espace urbain.

3) La métropole régionale, seconde agglomération du pays, parvient à assurer l'essentiel de ses fonctions de trait avec une économie de moyens qui est remarquable. La prise en compte attentive des effectifs équins exploités en ville met en avant la faiblesse du nombre de chevaux par habitants. Cette situation est étroitement liée aux synergies qui unissent dans un même système les cavaleries du centre et de la périphérie. Cette économie de moyens s'explique également par l'existence simultanée de forces de traction concurrentes jamais prises en compte.

4) Après la Première Guerre mondiale, le cheptel équin reste en état stationnaire au cours des années 1920 : l'observation attentive des cavaleries montre que la motorisation des fonctions de trait s'impose progressivement et que l'usage rationnel des forces de traction au service des entreprises privilégie les solutions mixtes comprenant simultanément la traction hippomobile et la traction automobile. La décennie des années 1930 apparaît comme celle du

¹²¹⁶ *Ibidem.*

décrochage, l'analyse minutieuse des contribuables assujettis à la taxe municipale sur les chevaux souligne la disparition des chevaux : chassés du centre ville, ils se replient sur les quartiers marqués par une forte activité industrielle ou artisanale ou vers les zones périphériques qui comportent encore une activité agricole comme les franges des 5^e et 8^e arrondissements urbains. Les données disponibles permettent de suivre précisément, arrondissement par arrondissement, la diminution des différents types de cavalerie et l'amenuisement du nombre des contribuables.

Hors du périmètre urbain proprement dit s'étend la ceinture chevaline de Lyon, vaste zone forte de 618 communes, répartie en 45 cantons dont les cavaleries ont été auscultées à intervalles réguliers de 1892 à 1938. Les cavaleries de cette périphérie sont à la fois puissamment impliquées dans les relations avec le centre tout en maintenant une forte autonomie par rapport à celui-ci.

1) Son observation permet d'articuler les dynamiques qui animent le centre lyonnais et sa périphérie. La ceinture chevaline de Lyon constitue un vaste périmètre où les équidés occupent des positions importantes, voire hégémoniques face aux bovins et tout particulièrement face aux bœufs de travail qui usuellement dominent les campagnes de cette partie de la France du Sud-Est. Cet espace périphérique chevalin, qui se calque à la fois sur les zones de terres légères et sur le réseau des voies de communication, est un marqueur de l'influence polarisatrice de la capitale régionale. C'est en distinguant et en individualisant par une série de critères des communes chevalines qu'il devient possible de restituer l'intensité des flux qui unissent le centre et la périphérie et d'observer l'osmose qui s'établit entre ces deux espaces.

2) Cette périphérie chevaline de Lyon est peuplée d'un cheptel qui, contrairement à celui qu'utilise la métropole, est autochtone. Tout en étant très complémentaires avec celui du centre, les cheptels de la périphérie s'en distinguent très nettement. La ceinture chevaline développe en effet deux zones de production et d'élevage spécifiques, la Dombes et le Bas-Dauphiné. Ces espaces de production alimentent la capitale régionale, mais de façon assez anonyme. Ce manque de notoriété souligne que tous les cheptels ne se valent pas : les chevaux de la périphérie lyonnaise qui prennent en charge une part importante des liaisons avec le centre ne se confondent pas avec celui qui est exploité en ville. L'étude de ces cheptels et leurs modalités de production révèle que l'intensité des relations de Lyon avec ses campagnes n'exclut nullement une autonomie de celles-ci. Leur production et leur devenir sont entre les mains des Conseils généraux de l'Ain et de l'Isère en permanence préoccupés par les questions chevalines. Ils accompagnent l'administration des haras tout en visant un cheval utilitaire qui s'éloigne du modèle dominant que prône la loi Bocher. Cette circonstance induit des frictions qui mettent à jour la divergence des intérêts et la recherche des arbitrages nécessaires à un *modus vivendi* acceptable.

3) La transformation des cavaleries de la périphérie lyonnaise souligne l'extrême diversité des activités et les mutations qui la sous-tendent. Elle reflète à la fois les adaptations qui résultent de la variation démographiques des populations, des mutations de la sphère productive et de la prise en compte des solutions nouvelles de transport qui prennent corps dans la motorisation. Cette diversité qui s'incarne dans une véritable marqueterie est une caractéristique de l'agglomération lyonnaise, sise à l'intersection d'ensembles structuraux et climatiques aux caractéristiques variées. Quoique singulière, cette diversité impose de porter l'analyse de la présence ou de l'absence des équidés à des échelles relativement grandes. L'approche de l'histoire du cheval à partir des aires métropolitaines est pertinente en ce qu'elle permet de saisir les interrelations qui unissent les cavaleries et les communautés qui mettent en valeur des terroirs en tirant profit d'activités productives ou extractives spécifiques et complémentaires.

4) Les données statistiques qui constituent le fondement de cette première partie cachent des pièges comme celui évoqué précédemment de l'externalisation de la fonction de trait en

milieu urbain. Les données collectées sont celles qui peuvent l'être, et avec tous leurs défauts elles ont le mérite d'exister et de signaler en creux, mais en creux seulement, des pratiques très importantes qui cadrent mal avec la taxinomie administrative : une partie majoritaire de la production des pouliches et des poulains de l'année échappe au regard de l'historien parce que les collecteurs de la statistique agricole annuelle n'ont jamais considéré qu'il était possible ou utile d'aller collecter dans chaque exploitation la production des laitons et des muletons vendus dans les foires à la fin de l'été. Les cantons idaniens et dauphinois de la périphérie chevaline sont ainsi demeurés des matrices chevalines restées dans l'ombre de régions proches ayant plus de notoriété comme le Charolais, le Jura ou la Franche-Comté. La mise en œuvre de la distinction cheptel subventionné et cheptel générique a permis en partie de surmonter cette lacune, mais en ce qui concerne les flux d'exportation de ces milliers de laitons génériques entièrement entre les mains de l'initiative privée, peu d'informations subsistent. C'est vraisemblablement dans les autres dépôts d'archives du Sud-Est et en Normandie que ces flux originaires de la ceinture chevaline de Lyon ont laissé des traces exploitables.

L'analyse des cavaleries de la ceinture chevaline de Lyon, leur localisation et l'évolution de leurs effectifs de 1880 à la veille de la Seconde Guerre mondiale est un préalable nécessaire à l'approche de la communauté des hommes et des femmes du cheval. Sans lesquels le cheptel ne pourrait être mis en œuvre.

2^{ème} Partie : Les Hommes du cheval dans la région lyonnaise

La catégorie d'actifs désignés sous la dénomination « hommes du cheval » représente l'ensemble des artisans ou entrepreneurs dont la fonction essentielle est d'assurer en milieu rural et urbain la pérennité de la force de traction animale. L'environnement économique des deux milieux n'étant pas le même, les activités varient en fonction de cette considération.

En milieu rural, trois artisanats fondamentaux ont été privilégiés : bourrellerie, charronnage et maréchalerie. La démarche utilisée se propose de les saisir entre la fin du XIX^e siècle et le début du siècle suivant. Ils apparaissent à ce moment à l'apogée de leur développement puisqu'au niveau communal aucune alternative n'est encore sérieusement venue altérer la primauté de la force musculaire du cheval ou des bovins dans la fourniture de la force de traction. Les recensements de population de 1896 et 1901, lorsqu'ils sont disponibles, constituent la base sur laquelle a été dressée la trame des hommes du cheval dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon. Les cartes qui ont été dessinées et les états numériques collectés par commune montrent la trame très serrée que ces artisanats ont tissée. La complexité des savoirs professionnels qu'ils manient leur permet d'être présents dans la vie de la communauté au-delà de leur activité professionnelle : le charron et le maréchal-ferrant sont tous deux des forgerons qui annexent des métiers voisins, comme par exemple la serrurerie à laquelle se livrent nombre de maréchaux, ou l'art vétérinaire empirique.

En milieu urbain, la complexité plus grande de la société et de l'économie ajoute des activités nombreuses. Au bourrellier des campagnes s'ajoutent les selliers, les harnacheurs sont au service des entreprises de camionnage, les maréchaux soignent des équidés dont les pieds sont soumis à un usage plus intense, mais ce sont surtout les modalités du transport urbain qui ajoutent à la diversité avec l'apparition des carrossiers, des menuisiers ou des peintres en voiture, des loueurs de voitures, de chevaux, de cochers, des entraîneurs de chevaux de courses, des marchands spécialisés, des bouchers chevalins, des garçons d'écurie et des palefreniers en tout genre.

La matrice de ce vaste secteur économique est absolument rurale. C'est une évidence au cœur des campagnes, mais c'est aussi la principale réalité des artisans installés en ville car la grande ville ne produit pas ou peu d'hommes du cheval. C'est en permanence la surcharge démographique des campagnes qui assure le renouvellement des actifs du cheval en milieu urbain. C'est en ville que s'accomplit souvent le devenir des puînés, au terme de véritables stratégies familiales qui intègrent à leur manière les exigences du code civil et le droit d'aînesse qui perdure dans les mentalités du bas en haut de la société : conforter la survie des exploitations ou des fonds confiés aux aînés tout en assurant un horizon aux cadets. Ces stratégies d'installation tant en milieu rural qu'en milieu urbain sont facilitées par une relativement faible espérance de vie. En ville, la consolidation des fonds et leur transmission paraissent plus difficiles qu'en milieu rural, ce qui offre des opportunités aux ouvriers déjà sur place. Les stratégies matrimoniales mûrement réfléchies et fixées chez le notaire permettent l'aventure urbaine en additionnant épargnes et solidarités familiales. À la campagne, les questions patrimoniales sont aussi importantes : les aînés qui restent sur le fonds familial ou les cadets qui s'installent dans un village recherchent des partis susceptibles d'apporter des biens fonciers dont la mise en valeur fournit en partie au moins les besoins alimentaires du ménage.

L'analyse des hommes du cheval souligne la fluidité des échanges entre la ville et sa périphérie urbaine. La présentation séparée des deux milieux mise en œuvre pour la commodité de l'exposé suscite une division qui n'existe pas dans les faits. Ils sont parfaitement complémentaires : l'équilibre des fonds ruraux impose des migrations que sollicite en permanence la métropole régionale. Il existe ainsi un véritable écosystème qui relie l'espace rural à l'espace urbain.

CHAPITRE VI - LA MATRICE RURALE DES HOMMES DU CHEVAL

Les centaines de charrons, maréchaux et bourreliers qui s'activent dans les communes de la ceinture chevaline de Lyon permettent l'utilisation de la force musculaire du cheval. Leur présence est indispensable puisqu'ils en assurent la pérennité. La trame qu'ils forment a été saisie en 1896 à partir des listes nominatives du recensement de la population qui permettent de distinguer plus de 2100 fonds répartis sur 564 communes. La description et l'analyse de cette trame constituent une première approche qui permet de cerner les infrastructures qui rendent possible les échanges entre la ville et sa périphérie. Cette masse évolue d'un recensement à l'autre mais elle semble globalement assez stable. Il existe en effet une certaine fixité des fonds et le mode de transmission de père en fils conforte cette réalité, tandis que l'espérance de vie moyenne fluidifie la succession des nouvelles générations. L'utilisation des données du recensement permet d'observer le fonctionnement du fonds artisanal par le biais du ménage. Les différentes générations qui y vivent participent à son fonctionnement. Chacun a une fonction, de sorte que l'approche du fonds ne peut s'expliquer sans ce conglomérat que forment, surtout en Dauphiné, des ménages pluriactifs qui sont ancrés dans la forge, dans le métier à tisser sans lâcher la charrue. Sans même plonger dans la sous-série 3 E, la lecture du recensement permet de porter un regard sur les hommes du cheval ou sur ceux qui vont le devenir.

Il convient également d'élargir le champ de vision sur cet ensemble d'artisans en recherchant de quelle façon les milliers d'actifs de la trilogie du cheval sont intégrés dans ce secteur et comment il génère le renouvellement des professionnels. D'un recensement à l'autre, le suivi chronologique des familles montre que les fonds changent de mains, aussi le cercle de la famille n'est-il qu'une des réalités de l'histoire économique et sociale de cet artisanat. S'il se renouvelle en partie par la succession des générations et par la transmission du métier autour de la forge familiale, il existe d'autres modalités de régénération de la trame extrêmement dense que forme l'artisanat des hommes du cheval. Tandis que les puînés issus des familles de la trilogie du cheval sont généralement contraints de s'installer ailleurs, le secteur agricole expérimente les mêmes procédés d'éviction. Les listes nominatives des recensements mettent en évidence l'existence de passerelles très fréquentées entre l'agriculture et les métiers des hommes du cheval. De fait, les enfants en surnombre sur l'exploitation sont orientés vers l'artisanat et à ce titre, une part non négligeable de fils d'agriculteurs s'active dans les charronnages, les maréchalleries ou les bourrelleries. D'où la nécessité d'en suivre l'enracinement. Dans cette perspective, les processus de production et de renouvellement des fonds de commerce mettent en lumière la formation de la main-d'œuvre et les indispensables migrations régionales qu'elle impose aux jeunes ouvriers en quête d'installation. Ces itinéraires de compagnons maréchaux et bourreliers montrent des permanences, des régularités qui se semblent pas dues au hasard. D'un bout à l'autre de la période de référence, les mêmes nécessités engendrent les mêmes solutions. Circuler, c'est d'abord consolider et approfondir les acquis de l'apprentissage, mais c'est aussi trouver un point de chute. L'errance professionnelle d'une forge ou d'une bourrellerie à l'autre est un préalable indispensable à toute installation.

Enfin, cette trilogie des hommes du cheval peut être abordée à partir de ses productions et de ses services. Le charronnage et la maréchalerie sont des secteurs professionnels polyvalents. À l'exception d'une base spécifique de productions ou de services proposés à leur clientèle, maréchaux et charrons interviennent dans un grand nombre de secteurs : polyvalents par excellence, ils sont producteurs, adaptateurs, réparateurs, dépositaires d'un grand nombre de produits ou représentants de fabricants de machines agricoles. Tirant profit de la sociabilité de la forge, il n'est pas rare de voir ces artisans se transformer en cafetiers ou débitants. Ces services génèrent des échanges monétaires et des pratiques de troc ou de crédit qui apparaissent à la lecture des livres de comptes.

Section I – Réseau et trame des hommes du cheval dans la périphérie lyonnaise

L'étude qui est présentée ici englobe *grosso modo* les espaces de la ceinture chevaline de Lyon qui s'étend sur l'arrondissement de Lyon dans le département du Rhône et sur une partie des départements voisins de l'Ain et de l'Isère, soit principalement l'arrondissement de Trévoux pour le premier département et ceux de Vienne et de La Tour-du-Pin pour le second. Ainsi délimitée, cette vaste périphérie lyonnaise totalise un peu plus de 600 000 habitants répartis en 564 communes et 41 cantons. Elle compte plus de 2100 maréchalleries, charronnages et bourrelleries¹²¹⁷.

I – Le nombre des fonds dans la ceinture chevaline de Lyon

Comment cette masse d'artisans se présente-t-elle ?

1 – L'observation globale de la trame

A – Compter les artisans, compter les fonds

La mise en évidence de la trame territoriale que tissent les artisans de la trilogie du cheval s'appuie sur le recensement quinquennal de population de 1896. Outre la numérisation et la mise en ligne du document dans les trois dépôts d'archives départementaux de l'Ain, de l'Isère et du Rhône, le choix de ce recensement a été retenu pour deux raisons : la première est éminemment pratique puisque toutes les listes nominatives sont disponibles, à la seule exception de la commune de Vienne pour laquelle il a fallu se contenter du recensement de 1901 ; la seconde, moins circonstancielle, tient à la date. En 1896, aucune transformation technologique n'a encore remis en cause au niveau local l'utilisation de la force musculaire des équins et des bovins de travail. Aussi la situation qu'elle reflète est celle qui existait avant la diffusion de la mécanisation hippomobile et *a fortiori* de l'apparition de l'automobile agricole.

Le recensement ne permet pas de déterminer à coup sûr l'existence d'un fonds de commerce. La profession du chef de ménage est en général un bon indicateur, surtout dans les petites et moyennes communes rurales, mais il ne suffit pas. Le simple qualificatif de « charron » ou de « maréchal » peut, sans erreur du recenseur, renvoyer à un ouvrier charron ou à un ouvrier maréchal ou encore indiquer une profession sans qu'elle ne soit effectivement exercée. Cette imprécision disparaît théoriquement en 1901 puisque le formulaire de recensement comporte une entrée relative à la qualité professionnelle : le recenseur doit signaler la qualité de patron ou de salarié et dans ce cas indiquer le nom de l'employeur. En cas d'incertitude, il devrait être possible d'obtenir d'utiles précisions en s'appuyant sur le recensement de 1901. C'est souvent le cas, mais cette rubrique est aussi l'une des plus mal renseignées.

Pour ne pas déboucher sur une inflation généralisée de fonds n'ayant aucune existence réelle, un certain nombre de dispositions ont été prises : sont comptés comme des fonds en activité ceux dans lesquels travaille le chef de ménage qualifié de charron, maréchal ou bourrelier s'il n'existe pas d'autre professionnel de la même spécialité dans la commune. Lorsqu'il existe plusieurs artisans de la même spécialité, le fonds est comptabilisé dès lors que l'artisan emploie au moins un ouvrier ou un apprenti. Lorsqu'il travaille seul, il est comptabilisé à condition d'être encore présent dans le recensement de 1901 et qualifié comme tel. Il est encore compté comme tel quand son domicile est établi dans une section différente de la commune. Le jeune artisan, le plus difficile à qualifier surtout lorsqu'il n'est pas chef de ménage, est retenu lorsqu'il est présent avec la même qualité professionnelle dans le recensement de 1901. Il apparaît de manière empirique qu'au-delà de 25 ans la condition

¹²¹⁷ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N° 1 Maréchalleries, charronnages et bourrelleries de la ceinture chevaline de Lyon en 1896, d'après les données du recensement de la population.

d'homme marié, de chef de ménage et l'existence d'enfants marque l'exercice effectif de l'activité professionnelle indiquée. À l'autre bout de l'échelle des âges, les artisans âgés de 70 ans et plus ne sont pas considérés comme des actifs¹²¹⁸. Ils figurent néanmoins sur la liste lorsqu'ils sont qualifiés de chef de ménage et qu'un fils inclus dans leur ménage exerce la même activité professionnelle. Au-delà de 70 ans les artisans qui survivent sont relativement peu nombreux.

B – Caractériser les fonds

Les données collectées présentées de façon globale dans le cadre départemental autorisent une première approche quantitative de l'ensemble en fixant des ordres de grandeur, tout en dégagant quelques grandes régularités qui organisent la trame :

	L	Rhône	Isère	Ain	Totaux ou moyenne (M)
Fonds répertoriés dont :	1	685 31,99%	955 44,85%	490 23,10%	2130 100%
Maréchalleries	2	296 33,40%	404 45,65%	185 20,96%	885 100%
Charronnages	3	310 31,82	419 43,01%	243 25,15%	972 100%
Bourrelleries	4	79 27,77%	132 48,52%	62 22,79%	273 100%
Nombre de communes	5	183 32,44%	239 42,37%	142 25,17%	564 100%
La part des différentes activités par département en % :	6				
Maréchalleries		43,27	42,31	37,72	41,56
Charronnages		45,32	43,88	49,69	45,68
Bourrelleries		11,40	13,79	12,57	12,74
Total des actifs répertoriés par département, dont :	7	1100 33,09%	1474 44,41%	746 22,49%	3320 100%
Actifs des maréchalleries	8	499	635	289	1423
Actifs des charronnages	9	490	630	366	1486
Actifs des bourrelleries	10	111	209	91	411
Nombre d'habitants par fonds	11	369,49	245,97	211,98	277,71
Nombre d'actifs par fonds	12	1,60	1,59	1,51	1,55
Nombre d'actifs par habitants	13	229,96	159,59	139,90	178,45
Population	14	252 732 42,64%	235 397 39,72%	104 508 17,63%	592 637 100%
Nombre de communes de la ceinture	15	183	239	142	564
Communes sans fonds de la trilogie du cheval	16	23	18	19	60
% de la population concernée	17	3,99%	2,89%	5,65%	M : 3,85%
Population communale moyenne	18	439	378	310	380
Population dotée de fonds de la trilogie du cheval	19	242 625	228 588	98 601	569 814
Population communale moyenne	20	1516,40	1034,33	801,63	1130, 58

¹²¹⁸ Arch. dép. Rhône, 6 MP 438, liste nominative de recensement, Pollionnay, 1896 ; 6MP476, recensement de 1901. Gaspard Rossignol âgé de 73 ans est recensé comme charron au bourg. Un fils de 17 ans est inscrit dans le ménage. Au recensement de 1901, âgé de 78 ans, il est encore recensé comme charron et qualifié de patron. Aucun ouvrier charron n'est présent dans le ménage. Il est difficile malgré le formulaire du recensement de lui attribuer une activité, sauf à employer un actif qui n'apparaît pas comme tel dans la notice

Communes dotées de fonds de la trilogie du cheval	²¹	160	221	123	504
Nombre d'habitants par fonds	²²	354,71	238,85	200	M : 268,90
Nombre d'habitants par nombre moyen d'actifs de la trilogie	²³	220,76	154,97	131,99	M : 171,57
Nombre moyen de fonds par commune	²⁴	4,27	4,33	4	M : 4,23

Source : recensement de 1896, département de l'Ain, de l'Isère et du Rhône ; 1901 pour la commune de Vienne.

Le tableau présente quelques grandes régularités :

1 – La première régularité qui s'impose est l'omniprésence de la trilogie du cheval dans chacun des trois départements. Le tableau met en évidence la population communale au contact de ces artisans (tableau ligne 19 : L19). Sur les 564 communes analysées, seules 60 sont dépourvues de fonds (L16). Il s'agit en général de petites communes dont la population moyenne est de 380 habitants (L18). Elles ne représentent que 3,85% des 592 637 habitants qui peuplent cette région périphérique de Lyon (L17). L'accès à ces professionnels est un phénomène massif puisqu'il est effectif pour plus de 96% de la population vivant dans les communes de cet ensemble. Les données de la statistique agricole décennale de 1929 à plus de 30 ans d'intervalle montrent que ce phénomène s'inscrit dans la durée. Il n'est ainsi nul besoin de questionner les considérations qui ont amené dans les années 1930 l'équipe de Lucien Febvre à placer la forge de village au cœur des grandes recherches collectives¹²¹⁹. L'offre globale approchée de manière large peut aussi descendre sans inconvénient au niveau de l'échelle communale : on observe ainsi que les communes sont dotées en moyenne d'un peu plus de 4 fonds de la trilogie du cheval (L24). Il s'agit bien entendu d'une moyenne, mais il faut noter qu'elle est pratiquement identique pour des communes dont les caractéristiques démographiques sont assez différentes d'un département à l'autre.

2 – Maréchalleries et charronnages dont l'importance est à peu près équivalente représentent les 4/5 des fonds de la trilogie du cheval (L1-9). Le cas spécifique de l'Ain où la maréchallerie apparaît nettement en retrait est peut-être un peu sous-évalué. La forge des maréchalleries et des charronnages partage un même volant d'activité. Il résulte de cette extraordinaire capacité à réparer, adapter et à faire durer le matériel et les objets qui peuvent être soudés, présentée de manière convaincante par Marthe Chollot-Varagnac¹²²⁰. Ces deux professions ont toutefois chacune un cœur de métier irréductible qui impose leur présence conjointe à toute communauté obligée de recourir à la force musculaire d'origine animale. Ils opèrent souvent en symbiose comme le rappelle Jean-Paul Bourdon¹²²¹.

3 – La proportion des bourrelleries par rapport au total des fonds oscille entre 11,40 et 13,79% du nombre des fonds de commerce pour une moyenne globale de 12,7% (L6). Ce secteur est le plus spécialisé des hommes du cheval : le fonds de bourrellerie est indissociable de la traction chevaline. Il en est le marqueur le plus évident parce que sa production est presque exclusivement destinée à équiper les attelages hippomobiles : du collier au culeron en passant par la sellette, le bourrelier habilite véritablement le cheval de trait ou le cheval de labour. À l'inverse, la présence du bourrelier n'est pas nécessaire pour exploiter un attelage de

¹²¹⁹ Lucien FEBVRE, « Une enquête : la forge de village », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1935, pp. 603-614.

¹²²⁰ Marthe CHOLLOT-VARAGNAC. « La mort de la forge de village ». *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 24e année, N. 2, 1969. pp. 391-402.

¹²²¹ Jean-Paul BOURDON, « Une mise au point délicate. Comment fabriquer une herse ? », *Histoire et sociétés rurales*, N°39, 1^{er} semestre 2013, pp. 127-144.

bœufs ou de vaches de travail, si l'on excepte les « joucles » qui, convenablement entretenues et graissées, peuvent durer fort longtemps.

4 - Reste encore un apport du tableau à observer. La population mise au regard des fonds livre des chiffres assez surprenants puisqu'il y a en moyenne entre 354 et 200 habitants par fonds selon les départements (L22). Si la population est rapportée au nombre des actifs, les résultats sont encore plus remarquables : le Rhône qui a en moyenne plus d'actifs par fonds que les autres départements (L12) compte statistiquement un peu plus de 220 habitants comme clients potentiels (L23) tandis que les fonds de l'Ain n'arrivent pas à franchir la barre de 131 habitants. La population rapportée aux fonds montre à l'évidence leur surabondance : quoique les deux principales corporations de la trilogie, maréchaux et charrons, soient polyvalentes et sachent annexer des activités très diverses, il reste difficile à envisager une rentabilité des fonds avec de telles données¹²²². Cette réalité débouche sur des stratégies d'adaptation liées en partie à la pluriactivité des artisans et à l'addition d'activités différentes des autres membres du ménage. C'est la diversité des activités et des ressources ainsi générées qui permettent aux « fonds-ménages » de se maintenir.

Au terme de cette première approche globale, les régularités mises en évidence sont les suivantes :

- 1- Les fonds sont omniprésents dans la trame communale des trois départements. Les communes comptent en moyenne plusieurs fonds.
- 2- Cette pluralité s'explique en partie par la complémentarité du charronnage et de la maréchalerie qui représentent plus des quatre cinquièmes des fonds. La bourrellerie qui représente un peu plus de 12,7% des fonds est le plus spécialisé des métiers de la trilogie du cheval.
- 3- Le ratio population/fonds suggère qu'une partie des fonds ne doit sa survie qu'à des adaptations qui ne relèvent qu'en partie de la pluriactivité.

2 – L'agencement de la trame : la répartition des fonds dans l'espace

L'approche globale qui met en forme la réalité arithmétique des fonds de la trilogie du cheval ne rend qu'imparfaitement compte de leur répartition spatiale. Celle-ci peut être utilement mise en œuvre par une approche cartographique permettant à la fois de la compléter et de la prolonger. Le pavage communal des cartes retenu est adapté à l'échelle de la ceinture chevaline, il permet de faire le lien avec l'approche précédente. Le détour par la carte confirme les données chiffrées et fait surgir d'autres régularités relatives aux dynamiques spatiales et aux polarisations qu'elles induisent.

A – La confirmation d'une trame pléthorique

La saturation de la ceinture chevaline en charronnages et maréchalleries apparaît à la lecture des deux premières cartes : la carte N°1 classe les communes par nombre de fonds et la carte N°2 les communes en nombre d'habitants par fonds. Plus le ratio population communale/fonds de la trilogie du cheval est bas et plus l'intensité rétinienne de la valeur qui lui est affectée est puissante : les teintes rouges imprègnent la carte¹²²³.

Cette première approche peut être complétée par les cartes N°3 et N° 4 qui présentent l'implantation des maréchalleries et des charronnages dans la ceinture chevaline de Lyon¹²²⁴. Elles peuvent être lues simultanément. Le procédé de représentation retenu, un point par

¹²²² Voir table des cartes et des schémas, chapitre VI, schéma N°1 Le maréchal-ferrant, un artisan polyvalent : la diversité des activités d'après les livres de comptes.

¹²²³ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, carte N° 1 Nombre de fonds des hommes du cheval par commune dans la ceinture chevaline de Lyon en 1896 ; carte N° 2 le nombre de fonds des hommes du cheval par habitants dans les communes de la ceinture chevaline de Lyon en 1896.

¹²²⁴ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, carte N° 3 Les maréchalleries de la ceinture chevaline de Lyon en 1896 ; carte N° 4, les charronnages de la ceinture chevaline de Lyon en 1896

fonds, montre bien l'extrême densité des maréchalleries et des charronnages. Contrairement à l'approche arithmétique qui ne peut ordonner la trame qu'en produisant des moyennes, la carte souligne l'irrégularité des concentrations qui est accentuée par la distinction des communes avec et sans fonds de commerce. La carte N°3 oppose une forte densité des fonds dans le Rhône et dans l'Isère à une discontinuité des maréchalleries dans l'Ain. Dans cette section de la ceinture chevaline, en laissant de côté les 19 communes où ne s'active aucun fonds de la trilogie du cheval, les maréchalleries sont absentes dans 33 communes tandis que les charronnages ne sont absents que dans 16. Cette différence donne d'emblée une physionomie fort différente à la carte N°4. Les communes privées de maréchalleries sont à quelques exceptions près peu peuplées, la moitié n'atteignant pas 400 habitants. Elles ne relèvent pas d'espaces sous-équipés puisqu'elles ont toutes un ou deux fonds en activité. Dompierre-sur-Chalaronne avec 294 habitants en 1896 dispose de 2 charronnages soit un pour 147 habitants. D'autres paramètres interviennent comme la présence toute proche de Saint-Étienne-sur-Chalaronne et ses trois maréchalleries un peu plus au nord-ouest. Il faut noter à cet égard que le pavage communal peut induire en erreur : l'essentiel n'est pas la présence ou non d'une maréchallerie dans la commune, mais bien qu'il en existe une dans un rayon de 4 ou 5 kilomètres. Lapeyrouse, au cœur de la Dombes chevaline est une des 33 communes sans maréchallerie. Pour enclavée qu'elle soit au milieu de ses étangs, cette petite commune de 382 âmes n'est pas pour autant isolée : tous les chemins du village mènent aux maréchalleries des environs : la carte N°3 indique l'étendue du choix, une douzaine d'enseignes ! Reste la question du choix du fonds : comment expliquer la faiblesse des maréchalleries dans cette section de la ceinture chevaline ? La réponse est étroitement liée aux conditions locales. L'absence de maréchalleries de Villeneuve dans le canton de Saint-Trivier-sur-Moignans, à Civrieux dans celui de Trévoux est liée à la nature du cheptel de labour : ce secteur correspond en effet à des communes où dominent les bœufs de labours exploités sur des terres lourdes. Ils ne font pas de charrois et de ce fait ne sont pas ferrés¹²²⁵. Les transports intercommunaux sont assurés par la traction équine. Le cheval de l'exploitation est ferré les jours de marché à la maréchallerie du chef-lieu de canton ou dans un bourg doté d'une maréchallerie. C'est donc une question d'opportunité qui règle la présence ou l'absence d'un fonds particulier. S'il y a moins de maréchaux c'est parce qu'il n'ont pas une clientèle minimale suffisante. La faiblesse de la trame dans le canton de Thoissey où la moitié des communes est dépourvue de maréchalleries relève d'une autre réalité : les pôles de Montmerle et de Thoissey encadrent la majeure partie des petites communes.

La carte N°4 permet quant à elle d'observer quelques trouées dans l'implantation des charronnages, mais le phénomène apparaît beaucoup plus estompé que dans la carte précédente¹²²⁶. Cette première impression disparaît en observant le niveau cantonal. En effet, les maréchalleries, à l'exception des quelques cantons de l'arrondissement de Trévoux, assurent une trame bien plus serrée que les charronnages :

	Ain		Isère		Rhône	
	M	C	M	C	M	C
M = maréchalleries ; C = charronnages						
Nombre de cantons dans lesquelles toutes les communes possédant un ou plusieurs fonds sont pourvues	1	5	8	2	8	2
Cantons dans lesquels 1 commune n'est pas pourvue	2	2	3	4	3	3
2 communes ne sont pas pourvues	2	1	4	3	2	4
3 communes "	2	1	1	4	1	4

¹²²⁵ La répartition du cheptel équin et des bœufs de travail dans la périphérie de Lyon au début des années 1890 montre de manière très claire que les zones de faiblesse du réseau des maréchalleries peuvent être calquées sur l'emploi prédominant des bovins.

¹²²⁶ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, carte N° 4 Les charronnages de la ceinture chevaline de Lyon en 1896.

4 communes	"	2	1	-	-	-	-
5 communes	"	-	1	-	1	-	1
6 communes	"	1	-	-	1	-	-
7 communes	"	1	-	-	-	-	-

Les deux types de fonds artisanaux n'occupent pas l'espace de la même manière. L'absence des charronnages est moins visible parce que le phénomène est plus dispersé, ce qui ne veut pas dire qu'il soit négligeable : 78 communes parmi celles qui sont dotées au moins d'un fonds sont dépourvues de charronnages sur les 504 de même nature soit 15,47 %.

La carte N°4 permet cependant d'observer quelques trouées dans l'implantation des charronnages. Ces dernières ne prennent une consistance qu'en se conjuguant à des espaces communaux dépourvus de fonds comme au nord-ouest de Meximieux ou l'attraction exercée par cette commune s'ajoute à celle générée par deux autres chefs-lieux de canton, Villars-les-Dombes et Chalamont. Il est assez évident dans ce secteur qu'aucun fonds n'est viable, d'autant plus que les populations agglomérées ne dépassent guère quelques centaines d'habitants. C'est un constat similaire qui s'impose plus au sud en Isère, dans le canton de Crémieu. Le chef-lieu éponyme exerce une attraction suffisamment forte pour empêcher l'installation de fonds dans les communes circonvoisines. La carte montre bien le vide qui en résulte. Au sud de Lyon, de part et d'autre du Rhône, la trame des charronnages s'éclaircit dans les cantons de Condrieu et dans ceux de Saint-Symphorien-d'Ozon et de Vienne-sud sur la rive gauche. La faible présence de charronnages révèle parfois des situations d'enclavement ou de faible dynamisme. Dans le canton de Condrieu le recensement triennal des voitures révèle le nombre dérisoire de voitures à deux et quatre roues : Les Haies aligne difficilement 31 véhicules dont seuls 13 sont susceptibles d'être mobilisés ; dans le même canton Longes, pourtant peuplée de 773 habitants au début des années 1890, n'en possède aucun !¹²²⁷ Dans leur dédale de collines, aux reliefs pentus, les agriculteurs de ces communes n'utilisent que des tombereaux tractés par des bœufs. La trame très allégée du charronnage s'explique par la faiblesse relative du parc roulant.

L'analyse des bourrelleries met en lumière d'autres aspects du déploiement des fonds de la trilogie du cheval dans la ceinture chevaline de Lyon.

B- Polarisation et dynamiques spatiales

La spécialisation de la bourrellerie, son importance vitale pour toute la fonction de trait à quelque échelle que ce soit conditionne la répartition des fonds en la calquant sur les pôles d'activité et les flux de transport. Trois cartes rendent compte de cette double réalité et donnent la possibilité de revoir les cartes précédentes en interprétant des lignes de forces qui n'apparaissent pourtant qu'en filigrane. La carte N°5, la première carte sur la bourrellerie montre d'emblée la spécificité de la profession aux activités infiniment plus spécialisées et des localisations qui laissent deviner les grands axes de transport.

La carte N° 6 souligne le rôle structurant du bourg chef-lieu de canton dont le principe même est d'agglomérer les petites communes rurales¹²²⁸. Il a vocation à être le point central de la circonscription additionnant les rôles de carrefour et de pôle. Beaucoup de cantons sont organisés sur ce modèle¹²²⁹. Il suffit d'observer les chefs-lieux de canton de l'arrondissement de Trévoux pour s'en rendre compte.

La bourrellerie a été définie ci-dessus comme l'activité la plus spécialisée de la trilogie du cheval. L'art du bourrelier consiste à fabriquer le harnachement qui établit la jonction entre le

¹²²⁷ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N°2 Recensement triennal des voitures attelées de l'arrondissement de Lyon. Situation au 15 janvier 1893.

¹²²⁸ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, carte N°6 Nombre de fonds différents des hommes du cheval par commune en 1896.

¹²²⁹ Nicolas VERDIER, Marie-Vic OZOUF-MARIGNIER, « Circonscriptions et réseaux de voies : un angle mort de la géographie historique. », *Etudes rurales* 2/2011 (n°188), p. 114-142.

corps du cheval et le véhicule ou l'instrument qu'il tracte. Pour que l'énergie musculaire du cheval soit transmise au véhicule ou à la machine agricole, il faut que les pièces du harnachement soient parfaitement adaptées à la morphologie de l'animal¹²³⁰. Le harnachement complet d'un cheval coûte cher, et certaines pièces sont faites sur mesure notamment le collier, la principale pièce du harnais d'avant-main. Un collier convenablement entretenu peut durer fort longtemps et la proximité du bourrelier n'est pas aussi nécessaire au quotidien que celle des deux autres métiers de la trilogie du cheval. Les bourrelleries s'installent ainsi dans des bourgs qui polarisent l'activité locale, puisqu'elles ont besoin pour vivre d'une aire de chalandises bien plus grande que les deux autres spécialités de la trilogie du cheval. Avec sa belle enseigne, souvent une tête de cheval, ses colliers en devanture, ses cordes et ses cuirs, le bourrelier est un artisan emblématique du gros bourg ou de la petite ville¹²³¹. La concentration de l'activité et la renommée débouchent sur la constitution de beaux ateliers. C'est le cas d'Alexandre Joly à la Côte-Saint-André¹²³². En 1896, sa bourrellerie située rue des Cordiers emploie un ouvrier et un apprenti. Une carte postale du début du XX^e siècle montre la devanture chargée de son fonds de commerce dont les marchandises débordent sur le trottoir. Le jour du marché peut être l'occasion pour l'agriculteur ou le maraîcher de requérir les services du bourrelier, comme le rappelle avec à-propos Jack Thomas¹²³³. L'existence d'un marché hebdomadaire inclut le chef-lieu de canton dans l'espace vécu du quotidien. Accessible à tous, il incarne sans doute le bureau de vote, la justice de paix, mais aussi quelques artisans parmi lesquels figurent en bonne place les bourrelliers. Le chef-lieu de canton regroupe les services indispensables aux communautés rurales¹²³⁴. La carte N°7, Bourrelleries, pôles et flux, souligne évidemment l'importance des chefs-lieux de cantons de la ceinture chevaline : à l'exception de Condrieu et d'Ambérieu-en-Bugey tous sont dotés d'une ou de plusieurs bourrelleries¹²³⁵. Même lorsque les effectifs équinés diminuent comme dans les cantons montagneux de l'Ouest du département du Rhône, il existe toujours un atelier en activité. Dans les cantons de Saint-Symphorien-d'Ozon, de Saint-Laurent-de-Chamousset, les chefs-lieux et le gros bourg de Saint-Martin-en-Haut centralisent la demande de plusieurs dizaines de communes des alentours et répondent à la demande des commerçants et des forains.

L'afflux de la clientèle vers les bourrelleries des chefs-lieux de canton ou des gros bourgs s'explique par la difficulté de faire vivre un fonds sur des aires de chalandises étroites, mais les places sont chères. En 1912, lorsque le bourrelier Jules Villars s'installe à Beaurepaire, il a déjà une longue expérience derrière lui comme ouvrier et comme patron. Propriétaire d'un fonds difficile qui vivote sur une clientèle trop rare à Bougé-Chambalud, il se porte acquéreur de la bourrellerie Durand¹²³⁶. Le vendeur, Daniel Durand, né en 1844 à Montseveroux dans le nord du canton, est installé de longue date dans la ville¹²³⁷. Il cède une belle affaire sise rue de la République, une des artères commerçantes de Beaurepaire. Ayant fait son apprentissage en ville, Jules Villars connaît la qualité du fonds. Le fonds racheté vit en concurrence avec trois

¹²³⁰ Pierre LEUROT, *Le livret du bourrelier sellier harnacheur, manuel pratique*, Paris Librairie de l'enseignement technique Léon Eyrolle, 1924, 190 pages.

¹²³¹ Table des figures et des illustrations, chapitre VI, illustration N° 1 La devanture d'une bourrellerie au Grand-Lemps (Isère), début du XX^e siècle ; illustration N° 2 Bourrellerie Milly, Lamure-sur-Azergue (Rhône), début du XX^e siècle.

¹²³² Table des figures et des illustration, chapitre VI, illustration N° 3 La bourrellerie Joly-Ray, La Côte-Saint-André (Isère).

¹²³³ Jack THOMAS, *Le temps des foires et marchés dans le Midi toulousain de la fin de l'Ancien Régime à 1914*, Presses universitaires du Mirail, Toulouse, 1993, 407 pages, p. 160.

¹²³⁴ Corinne MARACHE, « Les petites villes, pôles de dynamisme en milieu rural ? L'exemple aquitain, milieu XIX^e-début XX^e siècles », *Histoire urbaine* 2006/1 (n° 15), p. 93-114.

¹²³⁵ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, carte N° 7 Bourrelleries, pôles et flux.

¹²³⁶ Entretien Gabriel VILLAR, bourrelier à Beaurepaire, 26 août 1998.

¹²³⁷ Arch. dép. Isère, 19010 NUM/123 M61/1/1906 vue N° 43, recensement de Beaurepaire en 1906.

autres enseignes. L'équilibre n'est jamais définitif, mais en moyenne la clientèle existe et ces fonds se maintiennent.

L'acquisition d'un fonds bien achalandé est – à condition d'avoir un peu de capital – la solution la plus rationnelle. L'installation d'un fonds *ex nihilo* est bien plus difficile comme le montre le cas de Marius Mazillier, un bourrelier de Saint-Didier-sur-Chalaronne, dont il sera plus amplement question dans la section suivante. Lorsqu'il s'installe, à la fin des années 1920 à Saint-Didier-sur-Chalaronne, ce gros bourg du canton de Thoissey (Ain) donne déjà du travail à plusieurs fonds. Il lui a fallu s'imposer et gagner une clientèle additionnelle, franchir le Rhône et ne pas hésiter à démarcher dans le Beaujolais, notamment à Fleury¹²³⁸. Sans aborder l'installation des jeunes professionnels analysée dans la section suivante, il faut bien insister sur la concurrence qui s'exerce non seulement dans les chefs-lieux de canton, mais aussi dans les communes de moindre importance.

À Biol, une commune du canton du Grand-Lemps, la mise en perspective des trois recensements de 1896, 1901 et 1906 permet de cerner à grands traits la tension permanente qui en résulte. En 1896, le recensement note l'existence d'un jeune bourrelier, Joseph Ginet. Âgé de 27 ans, il habite un hameau du Bois où il est encore inclus dans le ménage de sa mère. Il exerce vraisemblablement en se déplaçant d'une ferme à l'autre comme cela est assez fréquent dans cette profession. Dans le même recensement, Auguste Billard, âgé de 43 ans est le seul bourrelier du bourg. Seul fonds de la commune, l'affaire semble relativement importante¹²³⁹. Au recensement suivant, le décès d'Auguste Billard et l'absence de son fils aîné poussent Joseph Ginet à saisir sa chance : il s'installe comme bourrelier et tient boutique dans la grande rue du village. Le recensement de 1901 est intéressant parce qu'il montre la stratégie de survie déployée par la veuve de Billard : elle tient un débit de boissons tandis que le fonds continue à travailler grâce à l'embauche d'un ouvrier bourrelier domicilié dans la commune voisine de Belmont. Le fils cadet âgé de 16 ans poursuit son apprentissage dans le fonds familial. Au recensement de 1906, Joseph Ginet n'est plus domicilié dans la commune, il a échoué à s'implanter. La bourrellerie Billard est désormais sous l'autorité de Louis le fils aîné, âgé de 26 ans, mais ce dernier, tout patron qu'il soit, reste inscrit dans le ménage de sa mère¹²⁴⁰.

Les fonds de bourrellerie sortent de ce confinement spatial dès que les effectifs équins s'étoffent, puisque les bourreliers ne peuvent pas vivre sans leur présence. Il existe une étroite corrélation entre la multiplication des bourrelleries et l'emploi des chevaux dans les fonctions agricoles et les fonctions de trait. Entre Chanas, commune du canton de Roussillon au sud de la ceinture chevaline et Jonage dans celui de Meyzieu au Nord, la domination incontestable du cheval, son utilisation universelle se traduisent tout de suite par la présence nombreuse de fonds. Dès lors que les communes comptent des cavaleries fournies, leur nombre assure la rentabilité des fonds surtout lorsqu'il n'y a pas d'autres cheptels de labeur. Au cœur de la ceinture chevaline, dans les cantons de Saint-Symphorien-d'Ozon, de Meyzieu ou de la Verpillière, les cavaleries communales permettent à des fonds de vivre avec un apport additionnel limité : en 1895, Satolas-et-Bonce compte 209 chevaux principalement utilisés

¹²³⁸ Entretien Marius MAZILLIER, bourrelier à Saint-Didier-sur-Chalaronne, 30 décembre 1983 :

Marius Mazillier (MM) : « Alors J'y allais en bicyclette. Et puis, ça m'a fait des clients.

J.P.A : jusque dans les vignes, c'est loin !

MM : Fleury, Ah oui, c'est à une quinzaine de kilomètres.

JPA : 30, aller-retour.

MM : Oui, mais il fallait se débrouiller mon vieux ! C'est qu'ils étaient trois bourreliers à Thoissey, j'ai pris mes clients les uns après les autres en me débrouillant ».

¹²³⁹ Arch. dép. Isère, 3P 37, taxe vicinale, états du montant des rôles, 1895. La commune de Biol qui compte à elle seule 168 chevaux, est mitoyenne de 7 autres communes dont certaines comme Succieu, Torchefelon ou Châteauvilain sont pourvues de fortes cavaleries. L'ensemble dépasse les 500 existences.

¹²⁴⁰ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123M71/1906 Vue N°8, recensement de Biol en 1906.

pour la culture, Colombier-Saugnieu 232, Genas 257, Saint-Priest 431. La carte N°7 montre bien cette profusion des bourrelliers qui cessent alors d'être les hommes du seul chef-lieu de canton. La répartition géographique de l'implantation des bourrelleries constitue un bon critère du dynamisme de la cavalerie.

Les phénomènes de polarisation dont rend compte la localisation du réseau des bourrelleries de la ceinture chevaline de Lyon ne doivent pas occulter le caractère dynamique induit par le roulage : les flux de l'économie marchande ne dépendent pas seulement du contexte local. Les grandes voies de communication jouent un rôle déterminant dans la fixation des fonds de commerce. Le bourrellier vit du mouvement que génère le camionnage. Tous les transports agricoles dans un rayon de 30 ou 40 kilomètres autour de Lyon, les transports des commissionnaires qui relient les bourgs à la capitale régionale, les commerçants qui roulent dans les campagnes consomment des harnais qu'il faut entretenir, réparer et remplacer. Ce mouvement externe à la commune et donc à son aire de chalandise, explique la forte concentration des fonds sur les lieux de transit. La carte N°7 renseigne sur cette capacité des fonds à se nourrir du passage. En apportant un volant externe à l'activité locale, la dynamique des grandes voies permet leur multiplication. Une proportion importante des bourrelleries situées hors des chefs-lieux de canton se fixe dans les communes situées sur les routes actives : les routes nationales qui figurent sur la carte jouent un rôle d'aimant. Un carrefour important, la jonction de 2 couloirs de communication multiplie les opportunités.

Le canton de Beaurepaire peut servir à illustrer le propos. Admirablement situé à la jonction des flux du Massif central, de l'axe rhodanien et de la plaine de Bièvre, il concentre des transports de moyenne distance qui ne passent pas par la voie ferrée. Le canton aligne en 1895 plus de 2000 chevaux et 11 bourrelleries soit un peu moins de 200 chevaux par fonds ce qui semble insuffisant pour en assurer la viabilité économique ; c'est vraisemblablement l'activité de passage qui apporte le complément à des fonds qui sont tous, il faut le reconnaître, modestes. Si l'on excepte les fonds de Roussillon et de Péage-de-Roussillon, qui emploient chacun un ouvrier, les bourrelleries ne donnent de travail qu'aux seuls artisans. L'activité d'appoint des autres membres du ménage est sans doute nécessaire comme à Sonnay où le ménage du bourrellier Aimé Merle compte deux autres actifs : sa femme et sa belle-mère, couturières¹²⁴¹. À Salaise-sur-Sanne, Joseph Chanas, bourrellier, est toujours inclus à 32 ans dans le ménage de son père agriculteur¹²⁴².

À l'ouest de l'axe séquano-rhodanien, la situation est assez différente de celle que l'on rencontre en Dauphiné. La place du cheval est ici plus limitée. Elle s'épanouit dans les cantons de l'immédiate périphérie ; au-delà, notamment quand le relief multiplie les pentes, l'emploi du cheptel bovin devient prépondérant. Aussi, le cheptel équin apparaît comme le marqueur de relations soutenues entre la périphérie et le centre urbain. Le cheptel est destiné à des fonctions de trait dont la mise en œuvre passe par le harnachement et accorde une place très importante au bourrellier. Aussi, dans la partie occidentale et montagnaise de la ceinture chevaline, les fonds ne peuvent subsister que sur les axes de circulation. À l'ouest du Rhône la circulation est déterminée par le relief qui conditionne le réseau viaire, et par la dynamique des grandes voies de passage. Le schéma N°2 souligne les axes tracés par les routes nationales¹²⁴³. Les routes nationales N° 7 et 6 de Paris à la Méditerranée et à l'Italie égrainent leurs bourrelleries de manière fort visible. Le réseau des routes départementales est plus intéressant, notamment celui qui ordonne sa trame à partir de Tassin-la-Demi-Lune. Passé le faubourg usinier de Vaise aux puissantes cavaleries de labeur, Tassin commande tout le Sud-Ouest de la ceinture chevaline. C'est de ce bourg que l'on accède, via Craponne, à Vaugneray,

¹²⁴¹ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123 M524/1896, vue N°5, Sonnay liste nominative du recensement de 1896.

¹²⁴² Idem, 10NUM/123M495/1896, Salaise-sur-Sanne, liste nominative du recensement de 1896.

¹²⁴³ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, schéma N° 2 Les bourrelleries de la ceinture chevaline à l'Ouest de l'axe séquano-rhodanien.

chef-lieu de canton, Brindas et Chaponost aux axes qui organisent cet espace de la périphérie. C'est le relief qui canalise les flux et ce sont les flux qui dictent l'implantation de bourrelleries. La localisation est intéressante chaque fois qu'apparaît un carrefour, puisque des flux différents y convergent : c'est vrai pour Tassin, pour Brindas, pour Soucieu-en-Jarrest. Pour cette dernière commune le schéma montre bien l'intérêt de la localisation : elle est sur l'axe qui mène au plateau de Mornant ; à l'est, la commune peut être intéressée par le trafic de Brignais ; à l'ouest par celui de Thurins qui commande la route de Saint-Martin-en-Haut. Voilà pourquoi ce bourg textile où claquent les métiers de veloutiers est doté des trois métiers de la trilogie du cheval.

II – La structure de la trame

1 – La genèse de la trame

Les centaines de fonds des hommes du cheval qui animent les grandes rues des villages et des bourgs ruraux de la ceinture chevaline de Lyon sont d'abord la manifestation de l'importance matérielle de ces professions sans lesquelles l'économie agricole des campagnes ne pourrait exister, mais au-delà de ces évidences, d'autres contingences apparaissent. Deux d'entre elles occupent une place centrale : la première est la volonté d'assurer l'intégrité des exploitations agricoles. Ce premier trait accorde un traitement successoral préférentiel à l'aîné malgré le code civil¹²⁴⁴. Il impose à chaque génération l'éviction raisonnée et négociée des puînés hors de l'exploitation. C'est ainsi que mécaniquement chaque partage successoral porte en lui l'apparition d'artisans. Cette pratique successorale induit un deuxième trait qui transpose dans le monde de l'artisanat les dispositions adoptées dans les familles rurales : les cadets sont souvent contraints de migrer après avoir appris le métier dans la boutique ou la forge paternelle. Cette dynamique nourrit la trame en assurant un stock de professionnels disponibles pour en assurer la continuité, tout en produisant des ouvriers qualifiés capables de s'installer en milieu urbain. Ces migrations sont l'objet de la section suivante.

Il convient toutefois d'aborder cette ingénierie juridique et familiale avec une certaine souplesse. Il se trouve en effet que de nombreuses combinaisons sont possibles, comme le suggère la composition des ménages saisis par les recensements de population. Deux observations s'imposent à cet égard : en premier lieu, les chemins sont rarement univoques. Il existe des passerelles permanentes. Devenir artisan n'est pas un choix irrémédiable parce que décès, héritages ou mariage reconfigurent forcément le profil des individus. En second lieu, les solutions adoptées pour les ménages additionnant générations et compétences forment des structures qui, par agglomération, comportent une pluriactivité qui, loin de déstabiliser le fonds artisanal, le confortent. Il semble proche des modes de fonctionnement des petites exploitations mises en évidence par Jean-Luc Mayaud¹²⁴⁵.

A – Le renouvellement endogène : la matrice artisanale

a - Les stratégies familiales

Les règles successorales établies par le code civil imposent un cadre en apparence relativement contraignant, mais les adaptations existent. Elles sont révélées en creux par les recensements de population. La périphérie lyonnaise est englobée dans la France du droit écrit telle qu'elle apparaît dans la carte de Klimrath où traditionnellement c'était « la volonté des

¹²⁴⁴ Gérard BOUCHARD, John Alexander DICKINSON, Joseph GOY *Les exclus de la terre en France et au Québec*, Québec, Éditions du Septentrion, 1998, 336 pages.

¹²⁴⁵ Jean-Luc MAYAUD, *La petite exploitation rurale triomphante, France XIXe siècle*, Paris, Belin, 1999, 278 pages.

hommes qui faisait les héritiers »¹²⁴⁶. En terre de droit écrit, la législation révolutionnaire introduit initialement une grande incertitude en brouillant « la façon dont les populations pensaient depuis toujours l'alliance, la succession et l'héritage »¹²⁴⁷. Très tôt, la logique du partage égalitaire a été remise en cause par une série de lois comme celles du 4 germinal an VIII qui permet d'avantager un des héritiers ou celle du 23 floréal an IX, qui autorise une cession par préciput d'une partie de l'héritage avant l'ouverture de la succession. Les quelques années qui ont servi à l'élaboration du code civil ont ainsi permis un compromis qui ne changeait rien pour les paysanneries habituées au partage égalitaire, et qui permettaient aux régions de droit écrit de renouer avec leurs pratiques successorales. L'article 913 du code civil rend une certaine souplesse aux partages successoraux.

Les pères de famille qui avaient l'habitude de « faire des aînés » par testament ou par donation ont continué – dans le cadre de la loi, mais avec l'appui des notaires – à perpétuer ce qui restait de la légitime¹²⁴⁸. Les recensements de population montrent l'imprégnation de ces pratiques qui déterminent la place de chacun. Dans l'Ain, en Bas-Dauphiné, l'aîné hérite de l'exploitation familiale. Il est le seul de la fratrie à en obtenir la part substantielle qui permet la perpétuation de l'exploitation. Les artisans que secrètent les familles d'agriculteurs sont dans l'immense majorité des cas des cadets. Cette spécialisation des destins déterminée par la famille apparaît comme une véritable régularité dans les recensements. Elle est seulement contredite lorsque les biens disponibles permettent la constitution d'unités viables ou lorsque l'aîné disparaît avant l'accomplissement de la succession.

Dans de nombreuses familles d'artisans, la place de l'aîné, aussi prégnante que dans les ménages d'agriculteurs, est marquée par la transmission de ce « bien symbolique » qu'est le prénom du père ou du grand-père paternel¹²⁴⁹. L'héritier du fonds est l'homonyme de celui dont il hérite. Les artisans recensés dans la ceinture chevaline de Lyon utilisent des marqueurs de ce type. Divers systèmes semblent coexister : le prénom identique, une partie d'un prénom composé et la première lettre identique du prénom. La ceinture chevaline recense plus de 130 cas où domine très largement l'attribution d'un prénom identique. Dans les cantons dauphinois de la ceinture chevaline ce système s'impose largement avec plus de 50 occurrences. C'est le cas chez les Finet, charrons à Auberive-sur-Varèze, ou chez les Gabier à Revel-Tourdan dans l'arrondissement de Vienne. Il en va de même dans l'arrondissement de la Tour-du-Pin. Dans le canton du Grand-Lamps, à Saint-Didier-de-Bizonne, à Charavines, Oyeu, Le Pin ou Valencogne, les aînés qui reprennent les fonds de charronnage ou les maréchalleries portent pour la plupart le prénom de leur père. Dans les métiers masculins des hommes du cheval, ce marqueur induit une place qui est intériorisée par tous les enfants et en particulier par les puînés, « le prénom apparaît bien comme un révélateur du projet familial »¹²⁵⁰.

La stratégie successorale qui attribue une fonction à chaque enfant de la fratrie reste néanmoins assez souple. Dans les familles paysannes, les cadets destinés à l'artisanat peuvent rester des années sur place en exerçant occasionnellement leur activité professionnelle en

¹²⁴⁶ Georges A. CHABOT, *Commentaire sur la loi des successions formant le titre premier du livre troisième du code civil*, Paris Nève, 1818, 729 pages, p. 324 ; voir à ce propos F. PARISET, *Mœurs et usages du Lauraguais : Aude et Haute-Garonne 1867*, Laffitte Reprints, Marseille 1979, 255 pages.

¹²⁴⁷ Joseph GOY, « Transmission successorale et paysannerie pendant la Révolution française : un grand malentendu », *Études rurales*, N°110-112, 1988. La Terre : succession et héritage. pp. 45-56.

¹²⁴⁸ Jérôme FERRAND, « Les stratégies successorales dauphinoises à l'épreuve de la législation révolutionnaire ou l'impossible régénération des mœurs par la loi », *Revue Historique de Droit français et étranger*, 3 2001 pp. 306-314.

¹²⁴⁹ Jean-Claude SANGOI, « Transmission d'un bien symbolique : le prénom », *Terrain*, 1985, N°4 pp. 70-76.

¹²⁵⁰ Jean-Gabriel OFFROY, « Prénom et identité sociale », *Spirale*, N°19, 2001 / 3, pp. 83-99 ; Bernard VARNIER, « La circulation des biens, de la main-d'œuvre et des prénoms à Karpathos : du bon usage des parents et de la parenté », *Actes de la recherche en sciences sociales* N°31, pp. 73-87.

attendant que se libère un fonds ou que des circonstances particulières permettent de tenter une installation. Le cadet peut être à l'origine d'une combinaison matrimoniale qui lui permet de se maintenir sur place. Enfin, la disparition prématurée de l'aîné peut annuler l'éviction programmée du cadet. L'artisan redevient alors agriculteur. Il peut encore le redevenir par le mariage. L'artisanat offre une souplesse comparable aux cadets. La sphère familiale dote les cadets d'une compétence professionnelle qui est acquise par imprégnation. L'apprentissage *stricto sensu* dans la forge familiale est précédé d'une intériorisation des gestes, des postures et des savoir-faire qui pénètrent par capillarité. À cet égard, le cadet d'une famille d'artisans est peut-être mieux armé qu'un cadet issu d'une famille d'agriculteurs. Avant 18 ans, il peut commencer « à rouler » avant de consolider ses compétences dans l'armée où sa spécialisation professionnelle le destine à la cavalerie, à l'artillerie ou au train.

b – La famille, creuset professionnel des hommes du cheval

Dans la France rurale des années 1880 à la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'atelier est par définition un lieu de production et un lieu d'instruction. Tant que les métiers des hommes du cheval ont semblé fournir un horizon professionnel cohérent, l'atelier familial en a été la pierre angulaire. Métaphoriquement les Jimbert, maréchaux à Dardilly, pourraient à eux seuls illustrer le propos : le grand-père, Claude Jimbert est né en 1799, quelques mois après le 18 Brumaire, son fils Pierre voit le jour sous la monarchie de Juillet en 1838 et son petit-fils Louis âgé de 29 ans est né en 1867 sujet de l'empereur Napoléon III¹²⁵¹. L'inertie des structures socio-professionnelles, ici la maréchalerie du village, contraste avec un monde que les métamorphoses du siècle surchauffent.

La formation professionnelle dans les métiers du cheval est d'abord et avant tout une affaire de tous les hommes de la famille¹²⁵². La place faite aux aînés détermine des préférences successorales, mais elle n'exclut nullement les puînés de l'atelier tant que la succession n'a pas eu lieu. Ils le sont d'autant moins que la formation reçue dans la forge ou l'atelier paternel constitue leur principal viatique. Aînés et cadets travaillent ensemble de longues années autour du père et cela explique en partie le nombre des frêrèches qui gèrent le fonds après le décès du père. Après l'école obligatoire, l'horizon professionnel est très souvent le fonds paternel. Cette accoutumance à l'univers des hommes du cheval commence fort tôt : les gestes de force, les odeurs de corne ou de bois brûlé, la respiration du soufflet autant que les bruits de l'enclume marquent les premières années de l'enfance. Cette imprégnation enfantine est la première évocation qui surgit de tous les entretiens réalisés. Elle en constitue d'ailleurs la principale régularité.

Si les grandes villes mettent tardivement en route des écoles de maréchalerie ou si les syndicats professionnels organisent des cours de dessin pour les charrons ou menuisiers en voiture, la famille reste le centre d'instruction primordiale. La qualité du savoir professionnel dispensé dépend des capacités pédagogiques du père ou du compagnon qui le seconde dans l'atelier, mais avant même la première tâche d'exécution confiée au jeune garçon, l'œil est marqué par des gestes mille fois répétés et des situations mille fois mimées. Le jeu a souvent précédé le travail, c'est un atout supplémentaire pour les fils du maréchal, du charron ou du bourrelier¹²⁵³. L'univers de l'atelier a ses codes et ses coutumes qui priment sur l'instruction qu'a pu dispenser l'instituteur. Ici, le système métrique n'a plus sa place, l'atelier pense, trace et calcul en pouces et en pieds.

¹²⁵¹ Arch. dép. Rhône, 6 MP 412, Dardilly, liste nominative du recensement de 1896.

¹²⁵² C'est pour tenir compte de cette donnée essentielle que le tableau Tableau N°1 Maréchalleries, charronnages et bourrelleries de la ceinture chevaline de Lyon en 1896 distingue pour chaque commune les fonds dans lesquels pères et fils s'activent de conserve et ceux qui s'organisent autour de frêrèches.

¹²⁵³ Table des figures et des illustrations, chapitre VI, illustration N°4 les jouets des enfants de Francis Second, maréchal-ferrant à Saint-Forgeux (Rhône), 1^{er} moitié du XX^e siècle.

Les recherches effectuées à partir des données du recensement de 1896 montrent, sans l'ombre d'un doute, la place centrale de l'atelier¹²⁵⁴. Les 564 communes de la périphérie lyonnaise qui se confondent pratiquement avec la ceinture chevaline de Lyon, base quantitative de l'analyse qui suit, soulignent son importance pour les métiers du cheval :

M : maréchalleries ; C : charronnage ; B : bourrellerie.

	Fonds des hommes du cheval	M	C	B	Dont Pères et fils	M	C	B
Ain	490	185	243	62	57	24	25	8
Isère	955	404	419	132	163	74	71	18
Rhône	685	296	310	79	86	37	41	8
Total	2130	885	972	273	306	135	137	34

Les données du tableau peuvent paraître modestes de prime abord en n'impliquant que 14,43% du nombre des fonds. Elles sont en réalité très importantes. Il ne faut pas en effet perdre de vue un certain nombre de réalités :

1° L'étude ne porte que sur les artisans ayant une descendance masculine en âge de travailler à l'atelier.

2° Les données chiffrées ne peuvent pas déterminer parmi les artisans actifs les plus âgés ceux ont formé une partie de leur progéniture masculine.

3° les données extraites du recensement donnent un poids particulier aux tandems père/fils, mais ils ne représentent que les plus gros fonds, ceux qui sont capables de nourrir deux actifs ou plus. Les fonds les plus modestes, ceux où le père de famille a formé son aîné n'apparaissent pas lorsque la phase d'apprentissage est terminée. Or, les ateliers de ce type sont très nombreux : il suffit de regarder les différentes cartes pour saisir leur importance quantitative¹²⁵⁵.

4° L'importance de l'atelier lieu de formation se lit aussi en creux dans le reste des données statistiques rassemblées : on note à quelques très rares exceptions que la quasi totalité des artisans qui embauchent un apprenti qui n'est pas leur fils le font soit parce que leur progéniture est trop jeune, soit parce qu'elle se compose de filles, soit encore parce qu'ils ne semblent pas avoir d'enfants. À Souzy, commune du canton de Saint-Laurent-de-Chamousset dans les Monts du Lyonnais, Jean-Benoît Imbert, 27 ans, maréchal au bourg, emploie deux ouvriers de sa génération. Marié, il n'a pas d'enfants¹²⁵⁶. Autre exemple dans un canton voisin, Jean-Marie Poncet, maréchal-ferrant à Bessenay, emploie son fils Jacques, mais le volume de travail lui impose l'embauche de 2 ouvriers qui sont étrangers à la famille¹²⁵⁷. Ces quelques exemples peuvent être multipliés. Ces situations apparaissent avec une telle constance qu'elles ne peuvent manifestement pas être dues au hasard.

Aussi, en tenant compte de ces quatre paramètres, il peut être admis que l'aîné des garçons dans les métiers de la trilogie du cheval est presque toujours formé en vue de prendre la suite du père. Les données statistiques assez proches des maréchalleries et des charronnages qui sont aussi les plus significatives, ainsi que la répartition harmonieuse du phénomène au niveau cantonal, confortent cette impression d'ensemble : il existe dans tous les cantons de la zone de référence des fonds dans lesquels les fils travaillent avec les pères. Toutefois, lorsque le patrimoine du ménage comporte des biens fonciers assez importants pour envisager une installation hors du métier paternel, le point de vue change. À l'inverse, lorsque le fonds est peu attractif, d'autres options sont envisagées. Il existe certainement une dimension

¹²⁵⁴ Voir table des cartes et des schémas, chapitre VI, carte N° 8 Famille et mise en valeur des fonds des hommes du cheval de la ceinture chevaline de Lyon en 1896.

¹²⁵⁵ Carte N° 9 Le nombre d'actifs par fonds des hommes du cheval dans la ceinture chevaline de Lyon en 1896.

¹²⁵⁶ Arch. dép. Rhône, 6 MP 434, Souzy, liste nominative du recensement de 1896, population éparse vue N°2.

¹²⁵⁷ Arch. dép. Rhône, 6 MP 405, Bessenay, liste nominative du recensement de 1896.

personnelle dans le choix effectué qui dépend de l'enfant, mais il n'est guère possible de l'évaluer.

Le rôle de la famille est secondé par celui de l'armée. Les jeunes ouvriers/compagnons de la trilogie du cheval sont presque tous, lorsqu'ils effectuent leur service militaire, versés dans la cavalerie, l'artillerie ou le train. Les règlements de service, qui déterminent la périodicité des ferrages, les techniques de ferrage, l'instruction théorique, l'entretien des harnais ou du parc roulant jouent sans doute un rôle d'uniformisation dans les pratiques du métier en surmontant les routines locales et en corrigeant rudement les insuffisances professionnelles. Sous l'œil exigeant du vétérinaire et des sous-officiers professionnels, les jeunes sortis de l'apprentissage reçoivent un complément d'instruction qui demanderait une analyse qui ne peut être envisagée ici¹²⁵⁸. Bourreliers, charrons et maréchaux ont par ailleurs des statuts particuliers de soldats professionnels dont on ne mésestime par l'importance, ils occupent une place à part¹²⁵⁹.

La répartition par âge des fils de maître présents dans l'atelier familial, confirme à la fois son importance dans la formation professionnelle et son rôle économique, puisque l'atelier fournit du travail non seulement à l'aîné, mais aussi aux puînés. Les données du recensement de 1896 induisent sans doute une surreprésentation des fonds les plus dynamiques, ceux qui sont capable de générer plusieurs postes de travail, néanmoins elles proposent une vision intéressante de la composition des actifs des fonds :

Tranches d'âge des fils de maître présents dans l'atelier paternel	13-18 ans	19-24 ans	25-30 ans	Plus de 30 ans	Total
Maréchaux-ferrants	63	44	29	22	158
Charrons	42	61	44	30	177
Bourreliers	12	12	7	2	33
Total des tranches d'âge	117	117	80	54	368

La place de la formation est confirmée avec près du tiers des fils d'artisans dans la tranche d'âge 13-18 ans. Toutefois le détail des données du recensement de 1896 montre que le gros des effectifs de cette tranche est concentré entre 15 et 18 ans. Seuls 3 fils d'artisans commencent leur apprentissage à 13 ans. La mise au travail semble donc bien plus tardive que la limite basse imposée par la loi.

Le tableau souligne par ailleurs que la forge paternelle est un lieu de travail pour les fils d'artisans. Elle l'est pour l'aîné puisqu'il doit en hériter, mais elle l'est aussi pour les cadets. Tant que le père est actif, toutes les énergies mobilisables dans la famille le sont. Les tranches des 19-30 ans composées des jeunes ouvriers formés représentent 53,5% des fils d'artisans présents dans les ateliers. La configuration la plus ordinaire comprend le père et le fils. Dans un certain nombre de cas c'est une fratrie plus ou moins nombreuse qui est mobilisée. Dans plus d'une vingtaine de cas recensés, deux fils travaillent dans l'atelier, à l'instar d'Étienne et de Denis Maréchal, fils d'Antoine Maréchal charron à Misérieux, canton de Trévoux. Le premier âgé de 17 ans est recensé comme apprenti tandis que le second, âgé de 21 ans, est présenté comme ouvrier. La mobilisation de toute une fratrie se trouve de temps à autre.

¹²⁵⁸ La bibliographie est importante notamment sur le site Gallica : *Manuel de maréchalerie à l'usage des maréchaux-ferrants de l'armée* : rédigé par les soins de la section technique de la cavalerie et approuvé par le ministre de la Guerre, le 15 avril 1897, Charles-Lavauzelles, 1898, 209 pages ; Bulletin officiel du ministère de la Guerre, Édition méthodique. *Harnachement des chevaux de la cavalerie*. Volume arrêté à la date du 1^{er} juin 1905, Librairie militaire R. Chapelot et Cie, Paris, 1905, 165 pages

¹²⁵⁹ Table des figures et des illustrations, chapitre VI, illustration N° 5 François Clopin, bourrelier à Saint-Georges-d'Espéranche (Isère).

Ainsi à Cessieu, canton de La Tour-du-Pin, Joseph Lavigne, maréchal ferrant au bourg, emploie Joseph son fils aîné, Étienne et Rémy respectivement âgés de 27, 22 et 19 ans. Lorsqu'il n'y a pas d'enfants, le recensement note la présence de neveux ou de beaux-frères. L'emploi de familiers ou d'alliés semble une habitude bien ancrée dans les métiers de la trilogie du cheval.

La forte propension des artisans à s'entourer d'une composante familiale et absorber le plus possible de fils ou d'alliés en âge de travailler pose la question du sens de cette pratique. S'agissant des petits fonds, la question n'a pas lieu d'être posée : le fils aîné lorsqu'il a été formé prend en charge l'affaire dès que le père n'est plus apte à remplir sa tâche. Ce dernier reste souvent propriétaire nominal du fonds. Dans un grand nombre de cas, le fils demeure dans le ménage du père, qu'il soit marié ou célibataire. À Auberive-sur-Varèze, le charron Jules Finet reste inclus dans le ménage de son père François âgé de 81 ans¹²⁶⁰. En l'absence de tout système de retraite, le passage d'une génération à l'autre se fait avec l'obligation de prendre en charge le père¹²⁶¹. Lorsque le fils aîné est marié, il peut résider soit dans la maison paternelle soit dans un logement contigu, constituant ou non un autre ménage. C'est le cas du d'Émile Combes, bourrelier à Meximieux qui vit à côté de son père. Il travaille dans le fonds paternel mais dans un logement différent. Il est marié et père de famille. Ces usages permettent de déterminer la plus ou moins grande confiance que les ascendants accordent à leurs descendants. Le minimum de confiance est accordé aux gendres, qui restent jusqu'au bout cantonnés à une place très subordonnée. Lorsque de son vivant le chef de famille accepte le passage de flambeau, il reste en général dans sa maison et y vit avec sa ou ses filles restées célibataires. Il vit assez fréquemment avec le cadet resté célibataire lorsque celui-ci travaille dans la forge.

Ce contrôle nominal prolongé permet le maintien des puînés dans le fonds de commerce ; Il permet à la famille de poursuivre une vie régulière comme unité économique. Ce point sera développé un peu plus loin. Il suffit pour l'instant d'observer l'intérêt de garder en cohérence l'unité de production englobant plusieurs membres d'une fratrie sous le contrôle nominale du père :

1° La composante familiale a tout intérêt à être conservée puisque c'est elle qui apporte le plus de souplesse à l'unité de production. La cohésion et la solidarité familiale permettent d'ajuster la rémunération en cas de contraction de l'activité économique en limitant les sorties de numéraire, ce qui est difficile avec des ouvriers extérieurs au cercle familial.

2° À cette souplesse de gestion il faut ajouter son corollaire que constitue la spécialisation de chacun. Cet aspect qui apparaît en filigrane dans la composition des ménages permet de saisir des stratégies raisonnées de complémentarité. La maréchalerie Bernard, à Moras, commune du canton de Crémieu (Isère), constitue un exemple intéressant. La région est située dans une zone de relative domination du cheptel bovin, la clientèle est peut-être un peu plus dispersée. Bernard Antoine emploie 3 fils dans sa forge : les deux aînés sont ouvriers maréchaux, le dernier contrairement aux autres est ouvrier charron. Ainsi, la polyvalence de l'atelier lui confère sans doute un avantage intéressant¹²⁶². L'intégration peut être encore plus poussée et englober la totalité du ménage. À Sainte-Croix, dans l'Ain canton de Montluel, le charron Pierre George peut s'appuyer sur son fils maréchal-ferrant et sur son épouse qui tient une auberge très complémentaire de la forge¹²⁶³.

¹²⁶⁰ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123 M 46/1896, Auberives-sur-Varèze, liste nominative du recensement de 1896.

¹²⁶¹ Entretien Gabriel Villard, 26 août 1998, bourrelier à Beaurepaire (Isère). La pratique s'est prolongée jusque dans la seconde moitié du XX^e siècle. Lorsqu'en 1959, le père de Gabriel décide de « déteiler », il fait une donation vente à son fils. Le document enregistré chez le notaire, stipule qu'il devra être nourri et bien entretenu jusqu'à la fin de ses jours par Gabriel et sa femme.

¹²⁶² Arch. dép. Isère, 10 NUM/123 M 286/1896, Moras, liste nominative du recensement de 1896, vue N°2.

¹²⁶³ Arch. dép ; Ain, L 6021, Sainte-Croix, liste nominative du recensement de 1896, vue N°2.

3° Enfin, il n'est pas exclu, mais il n'y a pas de documents qui le prouvent, que la force de travail ainsi disponible puisse être mise en valeur ponctuellement sur les biens fonciers de la famille. La composition des ménages permet de détecter ce fait lorsque l'un des fils est désigné comme agriculteur ou lorsque l'épouse de l'artisan est recensée comme agricultrice.

Cette complémentarité et cette capacité à travailler ensemble expliquent peut-être le maintien d'une indivision du fonds à la mort du père. Le recensement de 1896 fait état de quarante fonds gérés par deux frères¹²⁶⁴. En général l'aîné devient le chef de ménage tandis que le cadet est inclus dans la famille du précédent, mais ils peuvent également former deux ménages différents. Cette situation survient lorsque le cadet est marié. La permanence de ces frêrèches est d'autant plus forte que le fonds a de la valeur car, même avantaagé, l'aîné doit racheter la part du ou des cadets. Comme les fonds de charronnage immobilisent en moyenne davantage de capital que les maréchalleries, la poursuite de l'exploitation peut s'avérer plus intéressante, surtout si elle fournit un volant d'activité suffisant. C'est ce qui explique qu'il y ait deux fois plus de charronnages dans cette situation que de maréchalleries.

La succession ne met donc pas automatiquement fin au fonctionnement du fonds artisanal mais ne l'exclut pas pour autant. Quelques exemples pris en Isère peuvent illustrer cette réalité : En 1896, à Roche, canton de La Verpillière, Jules Barbier, maréchal-ferrant au bourg, 36 ans, marié et déjà père de famille prend en charge son frère Joseph âgé de 16 ans. Dix ans plus tard, lors du recensement de 1906, Joseph est toujours compté dans le ménage de son frère. Ces associations peuvent durer bien moins longtemps, même lorsque le fonds offre un volume d'activité suffisant. En 1896 à Chanas, la maréchalerie Magnot fait travailler deux frères : Jean-Baptiste, l'aîné, âgé de 29 ans et son frère cadet, Marius, 20 ans. Ils sont aidés par un apprenti. Marius est encore présent lors du recensement de 1901, mais au suivant, en 1906, il est remplacé par deux ouvriers maréchaux. À Meyzieu, à la maréchalerie Allarousse la situation se décante encore plus rapidement : en 1896, les frères Claude-Clément et Louis respectivement âgés de 30 et 20 ans s'activent dans le fonds. Cinq ans plus tard, un ouvrier a pris la place du cadet.

B - Le renouvellement exogène : la matrice paysanne

Hors de la famille artisanale, la trame des hommes du cheval se renouvelle en puisant dans les communautés villageoises environnantes. Les fils d'agriculteurs, de « cultivateurs », de « cultivateurs exploitants » ou de « cultivateurs propriétaires » pour reprendre les vocables utilisés dans les recensements quinquennaux, forment le principal flux de reproduction des métiers du cheval après le milieu familial. Le passage d'un secteur d'activité à l'autre s'organise à travers les stratégies familiales, et c'est l'ordre successoral et le patrimoine foncier qui dictent la ligne de partage entre ceux qui reprennent le gros de l'exploitation familiale et les puînés contraints de bâtir un projet hors de celle-ci. La fréquentation des listes nominatives permet de saisir cette production continue d'artisans. Les exemples se retrouvent dans toutes les communes et ne concernent pas seulement les hommes du cheval, mais l'ensemble des activités artisanales. À Sardieu, commune du canton de la Côte-Saint-André (Isère), le ménage Jean Marmonnier, propriétaire exploitant, se compose de 7 personnes : le fils aîné, Auguste, âgé de 36 ans est marié père de 2 enfants. Il doit succéder au père, il est qualifié d'ouvrier agricole. Le fils cadet, Marc âgé de 27 ans, n'étant pas destiné à reprendre l'exploitation, est voué au monde artisanal. Il est charron et vit sous le toit paternel. Il n'est recensé comme charron qu'au dénombrement de 1906¹²⁶⁵.

¹²⁶⁴Table des tableaux, chapitre VI, tableau N° 1 Maréchalleries, charronnages et bourrelleries de la ceinture chevaline de Lyon en 1896, d'après les données du recensement de la population.

¹²⁶⁵Arch. dép. Isère, 10 NUM/123M500/ 1896, Sardieu, liste nominative du recensement de 1896, vue N°11.

L'exemple précédent souligne que les apprentis issus de familles d'agriculteurs restent en contact étroit avec le monde agricole qui les entoure puisqu'il constitue à la fois leur lieu d'exercice et celui dans lequel vivent leurs familles. Il va de soi que la distinction établie entre l'artisanat et l'agriculture est de ce fait largement artificielle. Le fils d'agriculteur qui quitte la ferme familiale pour entamer un apprentissage chez un homme du cheval ne quitte pas un état pour en embrasser un autre. Il est toujours immergé dans une civilisation traditionnelle englobante. Ronald Hubscher rappelle à juste titre les nombreux exemples d'artisans ruraux détenteurs de quelques lopins ou davantage dont ils assurent la mise en valeur¹²⁶⁶. C'est très exactement ce que montrent les listes nominatives de recensement de la ceinture chevaline de Lyon. Les passerelles qui existent pour acquérir un métier hors de l'agriculture sont aussi nombreuses que celles qui permettent d'y retourner. Ainsi, la composition des ménages recensés montre l'importance des familiers directement liés à l'agriculture ou proches d'elle. Ces passerelles ou connexions étroites qui unissent agriculture et l'artisanat rural se tissent au fil des étapes de la vie, scandées par le mariage et les héritages qui en constituent vraisemblablement les pivots les plus déterminants. Les listes nominatives permettent d'établir à grands traits les permanences qui fixent l'artisanat dans l'agriculture.

En premier lieu, la proximité physique entre l'atelier d'embauche de l'apprenti et son domicile reste la règle. L'horizon le plus large est celui du canton. L'embauche peut avoir lieu dans le village même. Dans ce cas, l'apprenti demeure dans la maison paternelle. Les listes nominatives montrent sans l'ombre d'un doute que la majeure partie des nombreux apprentis et jeunes ouvriers issus du milieu local se compose de fils d'agriculteurs. Il est en effet parfaitement possible de les distinguer puisqu'ils restent inscrits dans le ménage familial. Cette composante paysanne des métiers de la trilogie est à cet égard bien mieux connue que les apprentis ou compagnons logés directement chez l'artisan employeur. Ils sont en revanche plus difficiles à relier à un artisan en particulier, car jusqu'en 1901 l'employeur n'est pas mentionné dans le formulaire de recensement. Ces jeunes ne recherchent pas nécessairement d'autres horizons que ceux qu'ils connaissent. Les exemples ne manquent pas. C'est le cas de Constant Perrin, âgé de 19 ans, ouvrier maréchal-ferrant à Biol, canton du Grand-Lemps, chez François Gandit au hameau des Azimets. La ferme familiale est située à deux maisons de la forge. Il est inclus dans le ménage de son père tout comme son frère aîné agriculteur¹²⁶⁷. Ces situations peuvent se prolonger fort longtemps. À Biliu dans le même canton, Marius Micoud ouvrier maréchal-ferrant vit toujours à 35 ans dans la ferme familiale, et reste inscrit dans le ménage de son père. Encore à Biliu, au hameau des Maures, les frères Joseph et Ferdinand Belmain, âgés de 29 et 16 ans, exploitent un charronnage et demeurent eux aussi attachés au ménage de leur père âgé de 60 ans, qualifié de propriétaire exploitant¹²⁶⁸. Ces situations absolument fréquentes se retrouvent ailleurs comme à Saint-Agnin-sur-Bion, commune d'un canton voisin. Elles suggèrent que l'artisan n'est jamais radicalement séparé de l'agriculture : les partages successoraux leur conservent des parcelles qui demeurent indispensables aux fonds artisanaux, à l'instar des quelques biens fonciers que révèle l'inventaire après décès de l'ouvrier charron Claude Goutebroze survenu à l'hôpital de la Croix Rousse en mars 1901¹²⁶⁹. Les listes signalent l'existence d'artisans dans la force de l'âge qui continuent à vivre dans le ménage de leur père quoique dans un logement séparé.

En second lieu, l'artisan peut être inclus dans le ménage de ses beaux-parents agriculteurs. Le recensement de Saint-Maurice-de-Gourdans, canton de Meximieux sur la Côtière de l'Ain offre un exemple, lui aussi assez fréquent : Henri Plantier, artisan charron âgé de 41 ans, époux de Marie Buchalin, 35 ans, désignée comme propriétaire exploitante, est inclus dans le

¹²⁶⁶ Ronald HUBSCHER, « Réflexions sur l'identité paysanne au XIX^e siècle : identité réelle ou supposée ? » *Ruralia*, 01/1997.

¹²⁶⁷ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123M71/1896, Biol, liste nominative du recensement de 1896, vue N°32.

¹²⁶⁸ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123M70/1896, Biliu, liste nominative du recensement de 1896, vue N°5.

¹²⁶⁹ Arch. dép. Rhône, 446 Q 96 folio 124 bis

ménage de son beau-père, Pierre Buchalin¹²⁷⁰. Dans la même commune, un autre Plantier, maréchal-ferrant, son aîné de quelques années, se trouve dans une configuration semblable. Cet état renvoie à d'autres aspects intéressants car il fixe la part des femmes dans l'univers des artisans, leur apport et leur travail. Ces deux exemples précédents montrent à l'évidence les liens organiques qui existent entre artisans et agriculteurs. Il semble assez évident que dans les deux cas, les artisans prennent appui sur le monde agricole pour fonctionner. L'atelier est vraisemblablement installé dans le corps de bâtiment où réside le ménage élargi. Le local d'exploitation n'est pas une location due à une tierce personne et donne lieu à des arrangements familiaux qui peuvent éventuellement s'apparenter à des avancements d'hoirie. La création *ex nihilo* du fonds par ce biais permet l'installation de l'artisan et l'union matrimoniale qui le scelle ne consomme pas de numéraire. Le gendre est par ailleurs sous l'étroite dépendance de sa belle famille. On devine que les frais d'installation sont ainsi significativement diminués. Dans l'exemple précédent, l'épouse de l'artisan conserve intégralement son patrimoine et une identité spécifique qui tranche singulièrement avec la mention « ménagère » qui qualifie souvent la qualité professionnelle de l'épouse.

L'artisan et son épouse sont souvent propriétaires de parcelles de terrains qui permettent le fonctionnement du fonds. Un ou deux hectares autorisent l'entretien d'une vache, d'un menu bétail et de cultures qui permettent de nourrir la famille en fournissant la quasi totalité de la diète alimentaire¹²⁷¹. Cette économie d'autosubsistance annexée au fonds lui permet de surmonter la rareté de numéraire et de supporter le crédit que les artisans ruraux sont obligés d'accorder à leurs clients. Cette fonction spécifique de production est ainsi indissociable de la sphère agricole. Voici comment Joseph Vial, maréchal-ferrant, présente la situation de la maréchalerie familiale du temps de son père. Ce dernier possédait quelques hectares :

« À l'époque on avait 3 ou 4 vaches. Il fallait traire les vaches quand on avait fini la journée ou avant de la commencer. Les terres permettaient de récolter des patates, un bout de vigne, on engraisait le cochon. Pour labourer il y avait les chevaux du voisin, quand ils faisaient ferrer on s'arrangeait. Le potager fournissait les légumes frais. À 10-11 heures, quand il n'y avait plus de chevaux à ferrer, on partait piocher les carottes, biner. Le dimanche matin, on prenait le cheval du voisin il fallait aller passer la bineuse dans les carottes, les patates, les butter, ça faisait notre messe » !¹²⁷²

C'est peut-être une des clés de la multiplicité des fonds dans les arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin. La mise en valeur de la terre est généralement confiée à l'épouse tandis que les travaux de labours, lorsqu'ils s'avèrent nécessaires, sont commandés à un agriculteur, ouvrant ainsi la porte à un cycle de troc, ou plus exactement à un échange de services. L'usage qui veut établir des distinctions nettes, des profils tranchés se heurte aux faits. La rubrique hésite lorsque la réalité devient trop puissante. À Savas-Mépin en Bas-Dauphiné, canton de Saint-Jean-de-Bournay, le recenseur note à propos de François Argoud : « charron et agriculteur »¹²⁷³. À Souzy dans les Monts du Lyonnais, Jean-Pierre Fayolle, l'un des charrons du bourg est recensé comme « charron propriétaire »¹²⁷⁵. De fait cette présence de l'agriculture apparaît par gradation dans la composition des ménages. Elle est marquée par une étonnante diversité de nuances. À Tossiat, commune du canton de Pont-d'Ain, le recensement note que Joseph Eugène Jambon, l'un des deux charrons de la commune, emploie un salarié agricole, Jules Fenet, qualifié de domestique agricole. L'emploi d'un ouvrier agricole suggère l'existence d'une petite exploitation qui est mise en valeur sous

¹²⁷⁰ Arch. dép. Ain, L5817, Saint-Maurice-de-Gourdans, liste nominative du recensement de 1896, vue N°7.

¹²⁷¹ Cette situation apparaît comme une régularité, voire par exemple Alain CORBIN, *Archaïsme et modernité en Limousin au XIX^e siècle*, 1845-1880, Presses Universitaires de Limoges, 1999, 1174 pages, page 304.

¹²⁷² Entretien Joseph Vial Maréchal-ferrant à Champier (Isère) 10 février 1999.

¹²⁷³ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123M 503/1896, Savas-Mépin, liste nominative du recensement de 1896, vue N°3.

¹²⁷⁵ Arch. dép. Rhône, 6MP 434, Souzy, liste nominative du recensement de 1896, vue N°7.

l'autorité de l'épouse du chef de famille. Même cas de figure à Sérézin-de-la-Tour (Isère) où un autre charron, Étienne Bideau, 52 ans, recourt à deux domestiques agricoles pour mettre en valeur les terres du ménage, un homme de 21 ans et une fille de 13 ans. À Birieux, commune du canton de Villars-les-Dombes, Jean Dazot est inclus dans le ménage de son beau-père, un métayer de la commune qui emploie une domestique et trois ouvriers agricoles.

L'activité agricole peut devenir prépondérante, les enfants sont alors orientés vers l'agriculture. Le nombre d'enfants d'artisans qualifiés d'agriculteurs est un phénomène régulier que l'on rencontre particulièrement en Isère et dans l'Ain. Parmi d'autres, la trajectoire de François Deschamps, charron de Courtenay canton de Morestel, peut illustrer le propos. En 1896, il vit au hameau de Chanizieu. Il est recensé dans le ménage de son père, agriculteur âgé de 69 ans. En 1901, au recensement suivant, le père étant décédé, François Deschamps est désigné comme propriétaire cultivateur. Il ne renonce pas à son métier, mais il est considéré comme moins important puisqu'il est provisoirement passé sous silence. En 1906, il a repris sa qualité de charron et son fils Jean, âgé de 20 ans, apparaît à son tour comme agriculteur¹²⁷⁶. Le fils a vocation à refermer une parenthèse artisanale ouverte plus tôt.

2 – La perpétuation de la trame

Si les deux activités artisanales majoritaires que sont le charronnage et la maréchalerie s'étaient dédiées principalement à leur cœur de métier, elles n'auraient pas pu en vivre et leur nombre aurait suivi la logique des bourrelleries. Cette contrainte est desserrée par la polyvalence, mais le stock de clients potentiel est insuffisant au regard des tarifs en vigueur entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle¹²⁷⁷. Une réponse peut être trouvée en élargissant le champ d'observation et en changeant très classiquement de paradigme : le fonds artisanal n'est pas seulement lié à un artisan, mais à toute une famille aux activités variées dont les revenus s'additionnent à ceux de l'artisan père de famille. C'est une sorte de pluriactivité qui s'appréhende à travers le ménage et les individus qui le composent¹²⁷⁸. La pratique de la corésidence entre l'artisan chef de ménage, ses enfants actifs souvent âgés et ses parents ou beaux-parents est une réalité massivement attestée, qui pousse à glisser le regard de l'atelier vers le ménage. Le recensement qui compte les ménages et qui détaille activités et liens de parenté se prête bien à cette approche. La pluriactivité de l'unité ménage s'inscrit dans le droit fil des adaptations du monde rural aux changements du système économique ou à ses à-coups cycliques, dont témoignent par ailleurs les travaux de Ronald Hubscher ou de Jean-Luc Mayaud¹²⁷⁹. Ainsi l'artisan peut s'appuyer sur la polyvalence des autres membres du ménage et compter sur leurs appoints pécuniaires. Ces familles en attribuant une fonction spécifique à chaque membre producteur forment ainsi une véritable unité productive dont le patrimoine

¹²⁷⁶ Ibidem, 10 NUM/123M 162/1906, Courtenay, liste nominative du recensement de 1906, vue N°9.

¹²⁷⁷ Voir table des textes, chapitre VI, document N° 3 De l'utilité des groupements dans la sauvegarde des prix en maréchalerie ; document N° 7 Le prix de la ferrure à Lyon en 1920 ; document N°8 Le prix de revient en maréchalerie en 1922 ; document N°9 Le prix de revient d'une ferrure, 1923.

¹²⁷⁸ Yves RINAUDO, « Un travail en plus : les paysans d'un métier à l'autre (vers 1830 vers 1950) Annales. Économies, Sociétés, Civilisation, 42^e année, N°2, 1987, pp. 283-302, page 283.

¹²⁷⁹ Ronald HUBSCHER, « La pluriactivité : un impératif ou un style de vie ? L'exemple des ouvriers du département de la Loire au XIX^e siècle », dans *La pluriactivité dans les familles agricoles. Colloques de l'Association des ruralistes français*, L'Isle-d'Abeau, 19-20 novembre 1981, Paris, ARF Éditions, 1984, pp. 75-85 ; Jean-Luc MAYAUD, *La petite exploitation rurale triomphante*, ouv. cité ; « De la pluri-activité paysanne à une redéfinition de la petite exploitation rurale », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, tome 106, N°1, année 1999, pp. 231-248.

commun conserve un pied dans les champs un autre dans l'atelier ou plus précisément dans les ateliers, qu'il s'agisse d'un emploi sur place ou dans le bourg voisin¹²⁸⁰.

A – Les membres du ménage

Le recensement de population offre l'intérêt de saisir à un moment précis la composition de l'unité productive que constitue le ménage. En 1896, les ménages des hommes du cheval dans la ceinture chevaline se présentent de la manière suivante :

	Ain	Isère	Rhône	Total
Nombre de ménages exploités	503	949	695	2128 2147 ¹²⁸¹
Nombre moyen de membres	3,48	3,87	3,31	3,59
Nombre médian de membres	3	4	3	3

a – L'artisan chef de ménage

Dans les métiers sans féminin que forme la trilogie des hommes du cheval, la pièce centrale est l'artisan, autour duquel s'organise la famille. C'est en général un artisan en activité, mais il arrive qu'il s'agisse d'un homme déjà âgé qui garde la mainmise sur un fonds de commerce exploité par ses fils ou par son gendre. Seuls les ouvriers mariés qui ne vivent pas dans le ménage de leur employeur dérogent à cette règle. Les autres cas sont plutôt des exceptions : la veuve d'un artisan peut, lorsque les circonstances s'y prêtent, faire travailler une forge ou une bourrellerie, et dans ce cas elle reste chef de ménage¹²⁸². Autre cas de figure : le fonds de commerce demeure parfois enchâssé dans une exploitation agricole, l'artisan, gendre du chef d'exploitation, est alors inclus dans le ménage du beau-père.

La composition des 2147 ménages d'artisans retenus distingue plusieurs types de membres : les membres de la famille nucléaire, les ascendants ou autres familiers et les membres extérieurs à la parenté : les nourrissons de l'assistance publique placés dans le ménage et les employés : apprentis, ouvriers et domestiques. Si l'on envisage le ménage et ses co-résidents comme une unité de production, il est possible de distinguer des strates d'activités qui s'additionnent. Le ménage n'est plus seulement celui d'un artisan de la trilogie du cheval, mais le lieu ou confluent des revenus et des activités qui s'additionnent. Elles sont évidemment en synergie. L'unité ménage ainsi constituée fait vivre ses membres en symbiose : lorsqu'un actif est sans emploi il est pris en charge par les autres membres. Il convient ainsi de distinguer l'artisan et les autres familiers productifs.

L'artisan en activité est en général le chef de ménage. Il est très majoritairement marié. L'absence de l'épouse dans le recensement ne signifie pas qu'il soit divorcé ou veuf. Le

¹²⁸⁰ Nicolas GARNAUD, *L'émergence du monde ouvrier en milieu rural dans l'ancienne province du Poitou au XIX^e siècle*, Thèse pour le doctorat en histoire du droit, université de Poitiers faculté de droit et de sciences économiques, sous la direction de Mme Catherine Lecomte, soutenue le 21 juin 2008, 948 f°, f° 203 et suiv.

¹²⁸¹ Le nombre de ménages ne correspond pas exactement au nombre de fonds pour un certain nombre de raisons, dont il est possible d'énumérer les plus courantes : 1° certains fonds constituent deux ménages. Cette situation survient dans les frérèches lorsque les frères qui exploitent le fonds sont chacun à la tête d'un ménage ; 2° certains artisans à la tête d'un fonds ne forment pas de ménage lorsqu'ils sont intégrés dans celui de leurs parents ou beaux-parents ; 3° Les ouvriers salariés d'un fonds lorsqu'ils sont mariés constituent en général un ménage à part entière.

¹²⁸² Arch. dép. Isère, 10 NUM/123M264/1896, Moidieu, vue N°5. En 1896, à Moidieu, canton de Vienne Sud, Marie Mouton, 45 ans, veuve de feu Marius Fayet, maréchal-ferrant de son vivant, dirige un fonds qui emploie deux ouvriers maréchaux. Son fils Firmin, âgé de 14 ans y est employé comme apprenti maréchal-ferrant.

formulaire du recensement ne le précise pas. En 1896, l'artisan du cheval a un âge moyen et un âge médian relativement proches :

Secteurs départementaux de la ceinture chevaline	Âge moyen des hommes du cheval exploitant un fonds			Âge médian des hommes du cheval exploitant un fonds		
	M-F	Ch.	B.	M-F	Ch.	B.
Ain	42,35	44,95	41,42	40	45	42
Isère	43,04	44,81	40,37	42	45	36
Rhône	41,60	44,90	39,04	39	44	38

Le tableau souligne un certain nombre de spécificités d'un métier à l'autre. Les bourreliers apparaissent comme les artisans dont la moyenne d'âge est la plus basse. Ils sont suivis par les maréchaux, puis avec un écart beaucoup plus marqué par les charrons qui forment en moyenne la corporation la plus âgée de la trilogie. Ce sont les pratiques professionnelles de chaque métier qui expliquent ces différences d'âge. Les bourreliers peuvent commencer leur activité professionnelle sur un petit pied, ce qui signifie que le capital nécessaire n'est pas très important. L'installation d'une maréchalerie est déjà un peu plus onéreuse, il faut une forge et quelques investissements de base sont nécessaires. La faible amplitude entre l'âge moyen et l'âge médian des charrons dans les trois secteurs de la ceinture chevaline les campe solidement autour de 44 ou 45 ans. L'âge moyen élevé des charrons s'explique par une installation plus tardive. Le capital nécessaire pour exploiter un charronnage est nettement plus élevé que pour une maréchalerie. Si la forge est identique, l'outillage est plus important notamment à cause de la menuiserie. En fait, un charronnage c'est avant tout un chantier à bois. Il est impossible de réaliser des productions de qualité si l'on ne possède pas des plateaux et des grumes séchés et stabilisés de longue date. Les inventaires après décès des charrons mettent toujours en avant le chantier à bois qui peut représenter une immobilisation de capital non négligeable. C'est usuellement le véritable trésor de guerre de ce type de commerce. Il n'est pas étonnant dans ces conditions que les charronnages soient en moyenne des fonds de commerce plus importants et qu'ils emploient davantage d'actifs¹²⁸³. Les données que livrent les papiers de succession ou la composition des ménages de charrons dans les recensements de population sont assez conformes à la vision que livrent les cartes postales qui mettent en scène charrons et charronnages. Tandis que les maréchalleries exhibent des devantures qui suggèrent la prospérité par un environnement soigné¹²⁸⁴, les charronnages montrent des installations et des ateliers plus vastes. Ils valorisent la production, l'activité qui reflète l'opulence à travers l'encombrement des véhicules et la silhouette imposante de l'atelier¹²⁸⁵. Cette tonalité industrielle est encore renforcée lorsque les fonds annexent d'autres activités comme le battage¹²⁸⁶.

L'âge moyen relativement élevé des artisans du cheval autour de 40 ans doit être mis en parallèle avec leur entrée dans la profession. La majeure partie d'entre eux est déjà formée avant le conseil de révision. À 18 ans, les jeunes artisans qui ne peuvent travailler dans l'atelier paternel sont partis de chez eux¹²⁸⁷. En défalquant le service militaire qui est pour

¹²⁸³ Carte N° 9 Le nombre d'actifs par fonds des hommes du cheval dans la ceinture chevaline de Lyon en 1896.

¹²⁸⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, Illustration N°6 ateliers et magasins Ricol Châtillon-sur-Chalaronne (Ain).

¹²⁸⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, illustration N°7 Atelier de charronnage à Saint-Martin-du-Mont (Ain).

¹²⁸⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, illustration N°8 Atelier de charronnage Verchère à Ars-sur-Formans (Ain).

¹²⁸⁷ Jean-Claude FARCY, « L'artisanat rural dans la Beauce au XIX^e siècle », *Histoire, économie et société*. 1986, 5^e année, n°4. pp. 573-590, note infrapaginale 13 : l'auteur note que les enfants d'artisans sont davantage

toutes ces professions une période d'intense pratique professionnelle, il leur faut compter en moyenne une vingtaine d'années pour sortir de la condition de compagnon et installer une enseigne à leur nom. L'âge moyen d'accession à ces professions est dans les faits un peu en dessous des données brutes collectées, parce que les fils d'ouvriers âgés et mariés ne sont pas comptabilisés comme artisans tant que le père reste en activité ou tant qu'il ne consent pas à organiser la transmission de son fonds de commerce à son fils ou à l'aîné de ses fils. Ces cas sont suffisamment nombreux pour avoir des effets statistiques. La longue marche de leur installation comme « patron » pour reprendre la nomenclature du dénombrement de 1901 induit peut-être un âge au mariage élevé et en conséquence une paternité plus tardive. C'est l'impression que donne la composition de nombreux ménages, mais comme ils sont saisis à un moment précis, ils ne préjugent en rien de la période antérieure. Il faudrait une analyse fine pour pouvoir donner des réponses fiables. À cet égard, la sous-série 3^E simplement couplée au recensement et à l'état-civil apporte des informations intéressantes. Cette approche, utilisée en milieu urbain dans le chapitre suivant, permet de retracer les itinéraires de ces artisans et les modalités concrètes de leur installation.

b – Les autres membres du ménage¹²⁸⁸

Les ménages de la trilogie du cheval rassemblent environ 7 723 personnes auxquelles il faudrait ajouter un certain nombre d'actifs de ces trois secteurs qui n'ont pas été intégrés dans ce total parce qu'ils ne résidaient pas chez leur employeur, mais dans leur famille. Ils sont identifiés sur les listes nominatives grâce à leur profession, mais toujours en marge des familles de la trilogie. Le nombre des fonds correspond à peu près au nombre d'artisans en activité, même si en réalité les associations pères et fils soulignent l'existence de père âgés et de fils comptabilisés comme ouvriers alors qu'ils sont *de facto* les véritables patrons. En défalquant les chefs de ménage du total, il reste à interroger le destin d'environ 5560 personnes qui constituent les autres membres du ménage. Il convient en premier lieu d'observer leur répartition dans les ménages et dans les différents secteurs de la ceinture chevaline, puis de les identifier plus précisément pour cerner ultérieurement leur rôle économique dans le fonctionnement de l'unité ménage.

Le tableau ci-dessous permet de distinguer la composition numérique des ménages dans lesquels ils trouvent place et leur poids spécifique dans les trois secteurs de la ceinture chevaline :

Taille	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
Ain	36	109	146	96	61	38	12	4	0	1	0	503
%	7,15	21,66	29,02	19,08	12,12	7,55	2,38	0,79	0	0,19	0	100
Isère	76	144	205	201	167	88	41	12	8	3	4	949
%	8	15,17	21,60	21,18	17,59	9,27	4,32	1,26	0,84	0,31	0	100
Rhône	38	139	180	171	104	39	15	4	2	2	1	695
%	5,46	20	25,89	24,60	14,96	5,61	2,15	0,57	0,28	0,28	0	100
Total	150	392	531	468	332	165	68	20	10	6	5	2147

que les autres enclins à émigrer vers la ville : « Les enfants d'artisans et de commerçants prennent donc davantage le chemin de la ville. Les familles d'artisans semblent avoir plus d'enfants que les autres, en tout cas si l'on en juge par le recensement de 1851, et il est compréhensible que l'atelier ou la boutique qui ont besoin d'une main-d'œuvre très limitée et qui ne peuvent être continués que par l'un des enfants, beaucoup doivent quitter la campagne beauceronne ».

¹²⁸⁸ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N° 3 Activités professionnelles des épouses et des autres membres de la famille dans les ménages d'artisans maréchaux, charrons et bourreliers de la ceinture chevaline de Lyon en 1896, d'après les données du recensement de la population.

%	6,98	18,25	24,73	21,79	15,46	7,68	3,16	0,93	0,46	0,27	0,23	100
---	------	-------	-------	-------	-------	------	------	------	------	------	------	-----

Les ménages qui ont été classés de 1 à 10 membres se répartissent en deux ensembles à peu près équivalents : les ménages de 1 à 3 personnes représentent 49,96 % du total soit la moitié des ménages, avec néanmoins des spécificités locales : ils représentent plus de 57% des ménages de l'Ain et seulement 44,77% dans les arrondissements dauphinois de Vienne et de la Tour-du-Pin.

Le second ensemble est composé par le reste des ménages. Dans ce groupe les ménages de 4, 5 et 6 membres sont la très grande majorité. Dans l'Isère et le Rhône, les ménages de rang 4 concentrent à eux seuls 1317 personnes, chefs de ménage compris, soit plus de 17% des effectifs totaux. Les spécificités de la ceinture chevaline apparaissent ainsi : l'Ain est caractérisé par de petits ménages, ce qui n'empêche pas la concentration de 60% des effectifs de se retrouver dans les ménages de rang 4 et plus. Ce constat s'impose d'évidence en Bas-Dauphiné : non seulement les ménages qui comptent 4 membres et plus sont majoritaires avec 55,21 % des ménages, mais ils concentrent de surcroît 2696 membres soit 73,28 % du total. Le Rhône, sans aligner de tels chiffres est assez proche de l'Isère puisque les ménages correspondants totalisent près de 63% des effectifs. Les ménages du Rhône et de l'Isère offrent des similitudes de ce point de vue. Il découle de ces observations qu'une part majoritaire voire très majoritaire des familiaux et employés vivent dans des ménages de 4 personnes et plus.

Le classement des ménages par leur taille permet de déterminer le nombre des familiaux et employés qui les composent :

Nombre de personnes par ménage (M)	Ain Nombre de ménages et chefs de M.	Ain. Familiers seuls	Ain Effectifs des ménages	Isère. Nombre de ménages et chefs de M.	Isère. Familiers seuls	Isère. Effectifs des M	Rhône. Nombre de ménages et chefs de M.	Rhône. familiaux seuls	Rhône. Effectifs des ménages	Total des ménages	Total des effectifs des ménages
1	36	0	36	76	0	76	38	0	38	150	150
2	109	109	218	144	144	288	139	139	278	392	784
3	146	292	438	205	410	615	180	360	540	531	1593
4	96	288	384	201	603	804	171	342	513	468	1701
5	61	244	305	167	668	835	104	416	520	332	1660
6	38	190	228	88	440	528	39	195	234	165	990
7	12	72	84	41	246	287	15	90	105	68	476
8	4	28	32	12	84	96	4	28	32	20	160
9	0	0	0	8	64	72	2	16	18	10	90
10	1	9	10	3	27	30	2	18	20	6	60
11	0	0	0	4	40	44	1	10	11	5	55
Total	503	1232	1735	949	2730	3679	695	1614	2309	2147	7723

Dans le tableau ci-dessus, le nombre de ménages de chaque catégorie donne le nombre des chefs de ménage qui sont eux-mêmes les artisans propriétaires de leur fonds¹²⁸⁹. En le soustrayant au nombre total des personnes de chaque catégorie de ménages, apparaît le nombre de familiaux qui se trouvent en co-résidence. Ainsi, les 7723 personnes comptabilisées dans les ménages, desquelles il faut soustraire 2147 chefs de ménages, laissent apparaître

¹²⁸⁹ Les chefs de 2147 ménages ne sont pas toujours des artisans propriétaires de leur fonds : sur ce total 49 sont soit des ouvriers vivant hors du ménage de leur patron soit des patrons de 70 ans et plus considérés comme inactifs. Ces exceptions représentent 2,2% du total des chefs de ménages.

5575 familiers. Ces familiers sont les actifs, compagnons et apprentis, les épouses, les enfants et d'autres personnes encore, ayant un lien de parenté (père, mère, tante, neveux, nièces, beaux-frères, belles-sœurs, etc.) ou non (enfants de l'assistance publique, pensionnaires).

Les 5575 familiers relèvent ainsi de catégories très différentes : les ouvriers et apprentis de la trilogie sont au nombre de 1190. Il s'agit des salariés logés chez leur patron. Il faut ajouter à ce total tous les apprentis ou jeunes ouvriers qui sont recensés chez leurs parents. Employés dans le fonds de commerce, ils travaillent directement avec le patron. Plusieurs centaines d'entre eux sont des fils d'artisans qui vivent sous le toit paternel.

Les épouses forment le deuxième groupe le plus important des familiers après les enfants. Au nombre de 1850, elles sont très majoritairement signalées sans profession ou ménagères¹²⁹⁰. Cette présentation regroupe des réalités naturellement très différentes. Les formulaires du recensement sont assez généralement mal renseignés. Il s'agit souvent d'un remplissage *a minima* et stéréotypé de la rubrique. Elle n'est pas fautive mais incomplète¹²⁹¹. L'inscription « ménagère » est vraisemblablement justifiée lorsque le ménage se compose de 5 ou 6 membres et plus : c'est le cas chaque fois qu'il y a conjonction d'enfants en bas âge et des tâches quotidiennes d'un foyer peuplé : un inventaire qui n'a rien d'exhaustif peut retenir l'allaitement d'enfants en bas âge ou d'un nourrisson de l'assistance publique¹²⁹², les préparations alimentaires, l'entretien des vêtements et du linge de maison et le temps passé à rendre possible l'autosubsistance. Il est à peu près acquis que la ménagère inclut dans ses travaux la mise en valeur d'un potager, d'un champ de pommes de terre et d'une basse-cour et d'un clapier. Un peu plus de 501 femmes d'artisans sont recensées avec un métier¹²⁹³. Les professions du textile se taillent la part du lion puisque plus de 300 d'entre elles travaillent dans la production ou la confection textile¹²⁹⁴. L'emploi des femmes d'artisans est lié à la trame industrielle existante¹²⁹⁵. Les entreprises de Tarare, de Bourgoin, La Tour-du-Pin ou de Vienne et les zones de tissage diffus expliquent la présence d'ouvrières du textile parmi les femmes d'artisans. Le recours au travail des épouses, sur place ou à proximité du foyer, préserve la cellule familiale et apporte un complément de revenus. Michelle Perrot note à cet égard que « le travail industriel féminin conserve au XIX^e siècle bien des traits de la société rurale »¹²⁹⁶. Ailleurs et singulièrement en Dombes, la rareté de l'emploi industriel est compensée par l'emploi agricole.

Hors du textile principal pourvoyeurs d'emplois féminins, chaque spécialisation industrielle ou artisanale locale se traduit par des opportunités d'emplois qui sont mises à profit. Ainsi au sud du canton de Péage-de-Roussillon (Isère), une industrie locale de la brosse a vu le jour à Chanas et dans les communes voisines à la fin du XIX^e siècle. Toute une série de petites entreprises artisanales se sont développées. Cet environnement économique

¹²⁹⁰ Valérie PIETTE, Eliane GUBIN, « Travail ou non travail ? Essai sur le travail ménager dans l'entre-deux-guerres », *Revue belge de philologie et d'histoire*, année 2001, volume 79, numéro 2, pp 645-678, page 647.

¹²⁹¹ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, carte N° 8 L'activité des conjointes des hommes du cheval dans les communes de la ceinture chevaline de Lyon en 1896.

¹²⁹² Emmanuelle ROMANET, « La mise en nourrice, une pratique répandue en France au XIX^e siècle », *Transtext(e)s Transcultures 跨文本跨文化 [En ligne]*, 8 | 2013, mis en ligne le 02 décembre 2013, consulté le 01 octobre 2015. URL : <http://transtexts.revues.org/497>

¹²⁹³ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, carte N° 9 Conjointes et familiers actifs dans les ménages des hommes du cheval de la ceinture chevaline de Lyon en 1896.

¹²⁹⁴ Sylvie SCHWEITZER, *Les femmes ont toujours travaillé, une histoire du travail des femmes aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris Odile Jacob, 2002, 329 pages.

¹²⁹⁵ Marius MORAND. « Statistique des métiers de tissage de soieries au service de la fabrique lyonnaise », *Recueil des travaux de l'institut de géographie alpine*, tome 4, n°3, 1916. pp. 311-328. Voir carte et tableaux pp. 323-326.

¹²⁹⁶ Michelle PERROT, « L'éloge de la ménagère dans le discours des ouvriers français au XIX^e siècle », *Romantisme* année 1976, Volume 6 N°13, pp. 105-122, page 118 ; Françoise BATTAGLIOLA, *Histoire du travail des Femmes*, Paris La Découverte, 2004, 123 pages.

explique la composition du ménage de François Guinet, charron à Chanas, quartier des Guyots. Il façonne les fûts ou pattes de la brosse qui sont ensuite montés par sa femme et son fils âgé de 16 ans, tous deux respectivement recensés comme brosière et ouvrier brosier ¹²⁹⁷. Il produit peut-être pour d'autres artisans brosiers, sans qu'il soit possible d'en dire davantage. Ici, l'opportunité et la complémentarité entre les deux pôles professionnels du ménage sont évidentes car les premières opérations de façonnage des brosses et le perçage de la patte requièrent des outils et une pratique parfaitement accessibles au charron.

Les enfants présents dans les ménages des artisans de la ceinture chevaline de Lyon se répartissent en deux catégories : la première concerne les enfants, filles et garçons, non actifs ou sans profession âgés de moins de 15 ans. Ils sont au nombre de 2028 soit 36,47 % des familiers. La seconde catégorie comporte d'une part les apprentis, les jeunes ouvriers âgés de 15 ans et plus dont il a déjà été question, et d'autre part des filles actives, jeunes et moins jeunes, restées en corésidence chez leurs parents. Plus de 200 filles, célibataires pour l'immense majorité d'entre elles, ont été recensées :

	Production	Confection	Autre textile (lingères, repasseuses, blanchisseuses)	Total
Ain	2	35	9	46
Isère	85	41	4	130
Rhône	21	28	21	70
Total	108	104	34	246

La répartition de l'activité des filles d'artisans relève des mêmes bassins d'emplois que ceux qui ont été évoqués pour leurs mères. Le cas spécifique de l'Ain, où prédomine l'activité agricole est marqué par une surreprésentation de la confection qui représente 76% des emplois exercés par les filles d'artisans. Il faut noter que si les jeunes filles sont nombreuses à faire leur apprentissage dans les métiers de la confection et sont installées dans la chronologie qu'en a tracée Yvonne Verdier, une part non négligeable a vieilli dans le ménage parental sans jamais parvenir à l'autonomie résidentielle¹²⁹⁸. Dans nombre de cas, quand le ménage s'amenuise par les départs ou les décès, les filles âgées, parfois des sœurs, restent seules avec les vieux parents. C'est le cas d'Élisa et de Delphine Grosset à Meximieux. Ces deux modistes âgées respectivement de 44 et 39 ans veillent sur leur vieux père, Philibert Grosset, un bourrelier de 75 ans¹²⁹⁹.

B – Les métiers du ménage

La reconstitution du réseau dense des charronnages et des maréchalleries de la ceinture chevaline de Lyon par le biais des recensements de population permet à la fois de les localiser, et de les replacer dans leur contexte socio-économique. Si le ménage d'artisan correspond en règle générale à un fonds et à un artisan, il livre des informations sur les autres membres qui y cohabitent. Les artisans de la trilogie du cheval, les employés ou les familiers qui gravitent autour ne sont pas les seuls actifs, et il s'en faut souvent de beaucoup. Même une recherche entièrement focalisée sur les forges ne peut occulter la grande diversité des activités qui transforme le ménage en une unité multiproductive liant ses membres dans une solidarité familiale et résidentielle. Si les diverses activités professionnelles du ménage permettent aux corésidents d'atténuer les aspérités des cycles économiques et d'y trouver une base de repli, elles s'inscrivent aussi dans la recherche d'une véritable synergie. L'unité multifonctionnelle

¹²⁹⁷ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123 M 99/1896, Chanas, dénombrement de 1896, vue N°28.

¹²⁹⁸ Yvonne VERDIER, *Façons de dire, façons de faire. La laveuse, la couturière, la cuisinière*, Paris, Gallimard 1979, 376 pages ; en 1896 dans le Rhône près du quart des filles d'artisans incluses dans le ménage parental ont plus de 24 ans.

¹²⁹⁹ Arch. dép. Ain, L 3886, Meximieux, dénombrement de population, 1896 vue N° 8.

que constitue le ménage peut aussi bien être analysée comme une cellule d'enseignement permettant aux fils de suivre les traces du père mais également aux filles de suivre celles de la mère que comme une juxtaposition de fonds différents. De ce point de vue, le recensement qui qualifie trop facilement l'épouse de « ménagère » cache en partie la réalité de l'autonomie du travail féminin : l'unité ménage est souvent un emboîtement de fonds comprenant des unités productives masculines et féminines. Il est très probable que ces fonds féminins aient été à l'occasion plus productifs que ceux du pôle artisanal masculin. Les fonds qu'abrite le ménage peuvent être autonomes les uns par rapports aux autres mais ils peuvent également s'assembler dans un ensemble cohérent. La recherche de la synergie, qui dépasse souvent le cadre de l'instruction professionnelle des enfants, peut viser une véritable complémentarité qu'elle s'inscrive dans des activités commerciales ou dans la gestion des biens fonciers du ménage.

Trois situations principales peuvent être mises en lumière. La première est relative aux activités annexes générées par la forge, c'est le cas des auberges, des cafés et des débits de boissons en tout genre. La seconde est celle qui est révélée par l'activité professionnelle des femmes et des filles des artisans du cheval dans le textile. Enfin, l'activité agricole est particulièrement visible dans les ménages de la trilogie du cheval.

a - La forte emprise du monde agricole

Les listes nominatives de dénombrements révèlent la présence de la paysannerie de manière estompée. On imagine une présence importante, mais les masses que l'on devine restent prises dans le flou des formulaires. Seules transparaissent dans la saisie des ménages les situations les plus solidement liées au monde agricole, soit parce que les recensés en sont directement issus, soit parce que leur situation est assez ambivalente pour susciter des annotations précises qui les arrachent aux qualifications paresseuses. Il est évident à cet égard qu'une partie sans doute majoritaire des épouses d'artisans de la trilogie des hommes du cheval est d'extraction paysanne sans que cela ne soit quantifiable. Ainsi le quotidien des artisans n'est pas seulement issu d'un voisinage fonctionnel : il est immergé dans la société qui l'enveloppe, dans ses pesanteurs et ses ressorts. Comment pourrait-il en être autrement ? Le renouvellement exogène des fonds par les puînés de la terre autant que les alliances matrimoniales tissent des liens multiples qui lient les familles et rassemblent les patrimoines. La question du patrimoine foncier des artisans ruraux requiert des analyses fines qu'il n'est pas possible de mener à l'échelle des communes de la ceinture chevaline de Lyon, mais il est possible de s'en faire une idée en faisant l'inventaire des actifs du ménage directement engagés dans le travail de la terre. Cet inventaire doit garder en mémoire le caractère très incomplet de la rubrique professionnelle de l'épouse de l'artisan et celle souvent négligée des autres familiers. Sur les 5575 familiers que comptent les ménages d'artisans de la trilogie du cheval seuls apparaissent 228 familiers, soit 4% de l'ensemble. C'est le noyau dur, la partie la plus visible d'un ensemble bien plus considérable. Ce groupe est directement relié à l'exploitation des terres. La gestion des biens fonciers exploités par les ménages d'artisans ruraux est visible dans le dénombrement de 1896 à travers deux annotations relatives à la profession des familiers et des autres membres du ménage :

- 1) La mention de la profession d'agriculteur ou d'exploitant agricole pour le chef de ménage, son conjoint, ses enfants et les autres membres de la famille ;
- 2) la présence d'actifs agricoles salariés.

Elles mettent en lumière les spécificités des différents secteurs de la ceinture chevaline et les actifs les plus visibles :

	Ain	Isère	Rhône	Total
Apprentis et compagnons issus de familles d'agriculteurs	12	59	18	89

Épouses d'artisans agricultrices	42	9	-	51
Enfants d'artisans agriculteurs	9	23	8	40
Total	63	91	26	180

Ce tableau qui met en évidence les ménages d'artisans les plus engagés dans l'exploitation de terres agricoles, souligne la place spécifique des différents secteurs de la ceinture chevaline : le Rhône apparaît nettement en retrait parce que ses artisans sont issus de ménages qui vivent dans des communes en moyenne plus urbaines et plus industrialisées que les deux autres sections de la ceinture chevaline, et parce que leurs alliances matrimoniales se nouent davantage dans le monde ouvrier. À l'opposé, la présence forte d'actifs agricoles et des liens tissés dans le monde rural inscrivent le Bas-Dauphiné dans un environnement différent, si l'on excepte les communes urbaines où les alliances matrimoniales entre enfants d'artisans sont visibles. L'importance des flux d'actifs issus de l'agriculture souligne la pression démographique de cette section de la ceinture chevaline et les solutions adoptées pour maintenir les patrimoines fonciers. Enfin, l'Ain se singularise par la présence relativement importante des épouses d'artisans qualifiées d'agricultrices. Lorsque le déséquilibre des patrimoines entre l'épouse agricultrice et l'artisan est trop marqué, ce dernier est absorbé dans le ménage de ses beaux-parents et tenu sous contrôle jusqu'à leur décès comme cela a déjà été noté ci-dessus. Les enfants sont tous destinés à l'agriculture comme à Vaux-en-Bugey où les deux fils de Philippe Judet, maréchal-ferrant au bourg, âgés de 19 et 20 ans exercent le métier d'agriculteurs. Ils évoluent clairement, comme leur parents, dans le giron de leur grand-père maternel, Jean-Marie Cartaz, 68 ans et chef de ménage¹³⁰⁰. Dans la majeure partie des cas, les biens fonciers de l'épouse ont sans doute de la consistance puisque les ménages orientent une partie de leur progéniture vers l'agriculture. À Druillat, au hameau de Roset, Jeanne Marie Perret, la femme du maréchal-ferrant, recensée comme cultivatrice exploite les terres du ménage avec sa fille Julie âgée de 16 ans¹³⁰¹.

b – l'autonomie du travail féminin dans les fonds de la trilogie du cheval

Le travail féminin à l'intérieur du ménage est difficile à appréhender parce que la rubrique de la qualité professionnelle est souvent remplie de façon standardisée, comme si seule la qualité professionnelle du chef de famille suffisait à caractériser le ménage. Cette manière de faire et cette tournure d'esprit constituent une limite qui a déjà été signalée. Toutefois malgré ces lacunes, les données récoltées permettent d'avancer quelques ordres de grandeur : sur un peu plus de 500 épouses dont la qualité professionnelle est attestée, environ 85 peuvent être considérées comme formant un pôle professionnel distinct du pôle artisanal masculin qui comporte l'épouse, la ou les filles auxquelles il est possible d'adjoindre les autres corésidentes comme les belles-mères, les belles-sœurs ou les nièces.

Épouse, filles, belles-sœurs et belles-mères	Pôle féminin structuré à partir de mêmes activités	Pôle féminin structuré à partir d'activités différentes	Pôle comprenant des ouvrières des ouvriers, et des apprentis
Nombre de ménages	43	21	21
% du total	50,58	24,70	24,70

La situation la plus courante est celle de la coïncidence de l'activité de l'épouse et de ses filles. Cette unité forme l'exact pendant de l'artisan et de ses fils. Pour illustrer cette concomitance les exemples ne manquent pas. Ainsi en 1896, à Jallieu, faubourg industriel de Bourgoin, le bourrelier Joseph Cottier travaille avec son fils Joachim Joseph âgé de 20 ans

¹³⁰⁰ Arch. dép. Ain, L 6633, Vaux-en-Bugey, dénombrement de 1896, vue N°2.

¹³⁰¹ Arch. dép. Ain, L 3232, Druillat, dénombrement de 1896, vue N°10.

tandis que son épouse tisseuse forme un pôle clairement distinct avec ses deux filles âgées de 15 et 22 ans également tisseuses. Cinq ans plus tard, au dénombrement de 1901, le ménage Cottier demeure inchangé, la structure reste la même¹³⁰² : les hommes sont bourreliers et les femmes travaillent comme tisseuses à l'usine Diederichs, l'une des plus grosses du département¹³⁰³. L'équivalent rural à Saint-Clément-les-Places, canton de Saint-Laurent-de-Chamousset dans les Monts du Lyonnais se présente de la même manière : tandis que le maréchal François Perret et son fils Jean-Benoît s'activent à la forge du bourg, Jeannette Michallon son épouse et sa fille Jeanne âgée de 33 ans, toutes deux couturières travaillent de conserve¹³⁰⁴. Le pôle féminin peut être plus étoffé et compter trois ouvrières actives, la mère et deux filles, exerçant toutes la même activité. Cette situation offre la commodité de ne pas sortir les filles de l'espace familial en assurant l'apprentissage sur place. Ce mode de production à base familiale conforte sans doute les revenus monétaires du ménage.

Lorsque les circonstances s'y prêtent, les activités des mères et des filles divergent. Elles peuvent être totalement différentes comme à Parcieux canton de Trévoux où Claudine Bussy, épouse de Marc Pin charron au bourg est recensée comme agricultrice alors que ses deux filles de 20 et 14 ans exercent la profession de tailleuses¹³⁰⁵. En général, les activités, quoique différentes, restent cantonnées au textile qui procure le plus d'emplois en milieu rural. À Meys dans les Monts du Lyonnais, le ménage de Jean-Claude Crozier, charron au bourg, compte Marie Couzon, sa femme tisseuse et deux filles respectivement dévideuse et lingère, âgées de 20 et 24 ans¹³⁰⁶. Les informations manquent sur leurs activités professionnelles, mais les cinq membres corésidents du ménage ont chacun un emploi : le charronnage emploie le père et le fils Crozier, ouvrier charron chez son père, tandis que le pôle féminin compte trois ouvrières en chambre. Les revenus des ouvrières en chambre, dont la situation se dégrade à la fin du XIX^e siècle ne constituent qu'un appoint. Ils ne permettent pas aux ouvrières de vivre seules sans sombrer dans la misère¹³⁰⁷. Aussi, les jeunes ouvrières restent au foyer jusqu'à ce qu'elles trouvent à se marier, en contribuant aux charges familiales. Les plus âgées, contraintes au célibat bénéficient d'un toit. En mutualisant leurs revenus avec ceux des autres membres du ménage elles peuvent échapper pour un temps au moins à la misère.

Sur les 85 ménages où il est possible d'identifier un pôle professionnel, 21 comportent de véritables entreprises artisanales autonomes qui fonctionnent en parallèle avec le fonds de la trilogie tenu par le chef de ménage. Les combinaisons sont variables, parfois conçues dans le giron de la parenté, mais aussi constituées à partir d'une main-d'œuvre salariée.

Jusqu'en 1901, la qualité d'artisan d'une femme n'apparaît pas puisque la nomenclature du dénombrement ne le demande pas. De ce point de vue, la comparaison des dénombrements de 1896 et de 1901 s'avère intéressante. En 1896, à Montluel (Ain), le dénombrement présente Marguerite Barlier, 36 ans, fille de Paul Barlier, bourrelier au quartier Saint-Étienne, comme sans profession à l'instar de sa mère qui n'est même pas qualifiée de ménagère. Inscrite dans le ménage de son père, elle n'a pas d'autre identité. En 1901, au dénombrement suivant, l'enrichissement du questionnaire lui donne non seulement un métier, celui de couturière, mais l'individualise de l'emprise du chef de ménage en lui conférant un statut : elle est désormais qualifiée de patronne. Le ménage Barlier est structuré autour de deux pôles, la bourrellerie et la couture¹³⁰⁸. Lorsque la surface professionnelle est plus solidement ancrée,

¹³⁰² Arch. dép. Isère, 10 NUM/ 123M223/1/1901.

¹³⁰³ Serge CHASSAGNE, Jérôme ROJON, « Patrons et ouvriers en Bas-Dauphiné : les Diederichs de Bourgoin-Jallieu (1882-1938) », *Cahiers d'Histoire*, 41-3 / 1996, pp. 313-341.

¹³⁰⁴ Arch. dép. Rhône, 6MP 434, Saint-Clément-les-Places, recensement de 1896, vue N°3.

¹³⁰⁵ Arch. dép. Ain, L4473, Parcieux, recensement de 1896, vue N° 4.

¹³⁰⁶ Arch. dép. Rhône, 6MP435, Meys, recensement de 1896, vue N°2.

¹³⁰⁷ Colette AVRANE, *Ouvrières à domicile*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2013, 302 pages.

¹³⁰⁸ Arch. dép. Ain, L 4116, Montluel, dénombrement de 1896, vue N°12 ; L 4117, Montluel dénombrement de 1901, vue N°12.

la description du ménage présente par la force des choses l'existence d'un autre fonds. À Meys, canton de Saint-Symphorien-sur-Coise (Rhône), le recensement du ménage d'Antoine Damien, charron au bourg donne la liste suivante des corésidents :

Nom	Prénom	Âge	Fr	Profession	Situation dans le ménage
Damien	Antoine	65	Idem	Maréchal	Chef
Damien	Jean-Antoine	34	Idem	Idem	Enfant
Damien	Antoinette	23	Idem	Tailleuse	Enfant
Damien	Marius	15	Idem	-	Enfant
Denis	Jean	23	idem	Ouvrier maréchal	Étranger
Thivard	Maria	19	idem	Ouvrière tailleuse	Idem
Venet	Jeanne	14	idem	Ouvrière tailleuse	idem ¹³⁰⁹

Le ménage est ici très clairement structuré autour de deux pôles d'activité et Antoinette Damien paie vraisemblablement la patente. La présence d'employées n'est pas toujours aussi clairement énoncée. À Monthieux dans l'Ain, commune du canton de Villars-les-Dombes, les épouses du maréchal-ferrant et du charron toutes deux recensées comme tailleuses emploient chacune une domestique qui sont plus sûrement des apprenties tailleuses âgées de 13 et 14 ans¹³¹⁰. À Aveize dans les Monts du Lyonnais, la qualité d'apprentie apparaît dans le formulaire de dénombrement du ménage de Jean Cernize, maréchal-ferrant au bourg dont la femme tisseuse emploie à demeure une jeune fille : « Venet Françoise 17 ans, tisseuse, apprentie »¹³¹¹.

Selon les circonstances et l'environnement économique, le pôle féminin entrevu jusqu'à présent peut se complexifier par l'emploi d'enfants ou d'alliés de même sexe ou de sexe opposé. À Saint-Martin-en-Haut où bat un grand nombre de métiers et où le travail du textile est omniprésent, le tissage cesse d'être considéré comme une occupation exclusivement destinée aux jeunes filles et une source de revenus complémentaire dépendant des disponibilités de la mère de famille¹³¹². Chez le charron François Pierre Thiollier, Benoîte-Marie son épouse tailleuse de profession anime le pôle textile du ménage : trois enfants du ménage corésidents travaillent le velours : Marie Étienne, leur fille de 37 ans et deux fils âgés de 24 et 18 ans¹³¹³. Il est évident que le pôle textile du ménage doit peser plus lourd que l'activité du père vieillissant âgé de 65 ans.

Le ménage par le jeu des alliances s'aggrave et se transforme en fonction de l'activité professionnelle de ses membres : à Dolomieu, Joseph Cartan maréchal-ferrant âgé de 58 ans vit dans un environnement fortement marqué par une industrie textile diffuse et par sa présence sans cesse plus affirmée dans son propre ménage. Sa femme est tisseuse, ses deux filles sont couturières et l'aînée a épousé un tisseur¹³¹⁴. De la même manière, un pôle textile féminin peut se constituer lorsque l'épouse entraîne dans son sillage une sœur cadette ayant le même métier. Il s'agit sans doute d'arrangements familiaux mais ne s'agit-il que de cela ? Si à Charavines dans les Terres froides, à Biziat en Dombes ou à Meys dans les Monts du Lyonnais de jeunes ouvrières viennent s'agréger aux ménages de leurs sœurs aînées, c'est peut-être aussi pour des raisons d'opportunité économique¹³¹⁵. Qu'elles soient tisseuses ou

¹³⁰⁹ Arch. dép. Rhône, 6 MP 435, Meys, dénombrement de 1896, vue N°2.

¹³¹⁰ Arch. dép. Ain, L 4099, Monthieux, dénombrement de 1896 vue N°3.

¹³¹¹ Arch. dép. Rhône, 6 MP 435, Aveize, dénombrement de 1896, vue N°2

¹³¹² *L'ARAIRE*, Histoire Archéologie et Patrimoine du Pays Lyonnais, « Le Tissage du velours dans l'Ouest lyonnais, 1830-1930 », mars 2012.

¹³¹³ Arch. dép. Rhône, 6 MP 435, Saint-Martin-en-Haut, dénombrement de 1896, vue N°6.

¹³¹⁴ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123 M 175/1896, Dolomieu, dénombrement de 1896, vue N°18.

¹³¹⁵ Arch. dép. isère, 10 NUM/123 M 109/1896, Charavines, dénombrement de 1896, vue N°34, ménage Durand Guillaume charron ; Arch. dép. Ain, L 4639, Biziat, dénombrement de 1896, vue N°2, ménage Nizeron Jean,

tailleuses les sœurs forment des binômes qui peuvent être vus par les chefs de ménages qui les accueillent sous leur toit comme des unités productrices de valeur ajoutée.

c – La complémentarité des forges rurales et des débits de boissons

Plusieurs dizaines de fonds de charronnage ou de maréchalleries de la ceinture chevaline sont associés à des auberges, des cafés ou à des débits de boissons. À l'inverse, ces fonds peuvent employer des actifs, des ouvriers charrons ou maréchaux. L'association de ces fonds dépend d'une multitude de raisons locales qu'il est difficile de démêler : les auberges et les débits de boissons ont pu être liés aux relais de poste qui induisaient la présence de maréchaux et de charrons, mais ils ne sont pas qu'une salle d'attente, comme le montrent les tournées des commissionnaires et la desserte des territoires ruraux¹³¹⁶.

Hors de la sphère privée, la sociabilité masculine en milieu rural s'ordonne souvent autour du café ou de la forge. Jean-Marc Moriceau souligne que dans la France de la Belle Époque à la veille de la Grande Guerre, il existe un café pour 82 habitants¹³¹⁷. Auberges, cafés et débits de boissons sont très complémentaires de la forge. La maréchallerie génère une attente parfois assez longue qui peut être mise à profit pour créer des gains supplémentaires. Les clients consomment en attendant leur tour et le maréchal peut également fidéliser sa clientèle en lui consentant un crédit au coût modeste. Lorsque le fonds est situé sur une voie fréquentée, le roulage peut valoriser le fonds jumelé à une maréchallerie ou à un charronnage qui sont en mesure de réparer les avaries ou les accidents. Ces deux lieux de sociabilité villageoise sont parfois reliés à travers les membres d'un même ménage, dans un ordre qui offre une certaine diversité. La vie quotidienne semble tisser toutes les combinaisons possibles : le recensement désigne parfois le chef de ménage « d'aubergiste charron » ou de « maréchal et aubergiste » comme Georges Giroud à Courtenay, canton de Morestel (Isère). Il exploite ainsi deux fonds de commerce au hameau de Chanizieu. Le recenseur note paresseusement que sa femme est ménagère alors qu'elle est vraisemblablement en charge de l'auberge¹³¹⁸. De fait la répartition sexuée des tâches qui est pratiquée la plupart du temps est assez souvent signalée : au mari la forge, à la femme le comptoir ou l'auberge. En 1896 à Valancogne, dans le canton de Virieu, trois des huit artisans de la trilogie du cheval ont ajouté un débit de boisson à leur forge. Le recensement note que ce sont les femmes de ces jeunes trentenaires, deux maréchaux et un charron installés au bourg, qui tiennent le débit de boisson sous la dénomination de débitante¹³¹⁹. Ainsi à Pact, plus à l'Ouest dans le canton de Beaurepaire, où quatre débits de boissons sont tenus par trois femmes de maréchaux et une de charron. Même situation à La Boisse dans l'Ain : en 1901 Lucien Perret exploite un fonds de charronnage route nationale tandis que sa femme est déclarée comme aubergiste¹³²⁰.

L'intégration et la recherche de complémentarité horizontale sont parfois encore plus poussées avec l'objectif d'assurer une véritable plate-forme de services. A Sainte-Croix dans l'Ain, Pierre George, le charron de ce bourg de 353 âmes, tient l'auberge du village. Sa femme à qui le recensement reconnaît le métier d'aubergiste gère le deuxième pôle professionnel du ménage. L'auberge située à mi-distance des deux chemins de grande communication N°2 et 22 qui se rejoignent à Montluel capte une partie des flux qui

charron ; Arch. dép. Rhône, 6 MP 435, Meys, dénombrement de 1896, vue N°2, ménage Jouban Jean-Marie, maréchal-ferrant.

¹³¹⁶ Voir ci-dessous Chapitre XII – Les usages du cheval dans les campagnes de la région lyonnaise ; section II

Le monde des petits transporteurs : les relations ville-campagne.

¹³¹⁷ Jean-Marc MORICEAU [Dir], *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe des années 1830 à la fin des années 1920*, SEDES Paris, 266 pages.

¹³¹⁸ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123M 162/1896, vue N°15.

¹³¹⁹ Arch. dép. Isère, 10 NUM/123 M 548/1896, vues N° 3, 4, 5.

¹³²⁰ Arch. dép. Ain, L 3125, La Boisse, 1901, vue N° 12.

aboutissent au chef-lieu de canton¹³²¹. Toutefois, vivant à l'ombre de Montluel et dans un pays de surcroît peu peuplé, les époux Georges ont ajouté un pôle supplémentaire pour renforcer l'attractivité de l'étape en installant une maréchalerie tenue par leurs fils âgés de 21 et 27 ans. L'aîné qui forme un ménage distinct de celui du père emploie un apprenti. C'est ainsi un troisième pôle qui se rajoute aux deux précédents¹³²². Cette puissante complémentarité des activités n'occulte pas les traits traditionnels observés dans d'autres fonds : le ménage George héberge un neveu cultivateur de 29 ans. Il s'agit vraisemblablement d'un familial chargé de mettre en valeur les biens fonciers du ménage et d'approvisionner l'auberge en volailles et produits frais.

Il n'est pas possible d'estimer la part de ces activités dans les revenus du ménage. En 1924, le livre de comptes de la maréchalerie Marmonier de Salagnon (Isère) donne les résultats suivants : le débit de boisson qui est accolé au fonds de commerce rapporte en 1924 1577 francs sur 11 mois soit une moyenne de 143 francs par mois¹³²³. Les recettes semblent suivre l'activité agricole : d'octobre à janvier le café rapporte environ 95 francs par mois puis le chiffre d'affaires enflé jusqu'au mois de septembre qui constitue avec 265 francs la première recette mensuelle de l'année. La recette du café montre une petite activité. Ces chiffres globalement représentent peut-être entre le 1/5 et le 1/4 des revenus de la forge. En janvier la forge produit 384 francs et le café 98 ; en mars 390 et 106 soit 21,37% du chiffre d'affaire. Lieu de sociabilité, la forge Marmonier voit sa fréquentation grimper le dimanche qui représente une recette 4 ou 5 fois supérieure à celle d'un jour ordinaire¹³²⁴.

Section II - Quelques exemples de mobilité professionnelle d'ouvriers bourreliers et maréchaux dans les campagnes de la région lyonnaise de la fin du XIX^e au milieu du XX^e siècle

Les bourreliers, les maréchaux et les charrons forment jusqu'au milieu du XX^e siècle un réseau dense d'artisans qui quadrillent en profondeur le monde rural et dont la présence n'était pas moins importante en ville jusqu'à la Grande Guerre.¹³²⁵ Ce sont les hommes du cheval. Ils sont en permanence renouvelés par la succession des générations, par les ventes ou par des créations *ex nihilo*. Ce phénomène de reproduction et de renouvellement des fonds génère un flux constant de jeunes compagnons qui sillonnent les campagnes. En parallèle aux vastes périple qu'effectuent les compagnons du tour de France, il existe aussi et surtout (?) des migrations de travail plus modestes et sans doute plus nombreuses. Ces migrations échappent pour l'essentiel aux sources classiques. Ces itinéraires de compagnons maréchaux et bourreliers montrent des permanences, des régularités qui ne semblent pas dues au hasard. D'un bout à l'autre de la période de référence, les mêmes nécessités engendrent les mêmes

¹³²¹ Carte routière du département de l'Ain, 1/100 000^e, Hachette, 1894.

¹³²² Arch. dép. Ain, L 6021, Sainte-Croix, 1896, vue N°2.

¹³²³ Table des figures et des illustrations, chapitre N°VI, figure N°9 Livre de compte, maréchalerie Marmonier.

¹³²⁴ *Idem*.

¹³²⁵ Les trois métiers comptent en 1929 :

	Charrons			Bourreliers			Forgerons		
	Maîtres	Ouvriers	Total	Maîtres	Ouvriers	Total	Maîtres	Ouvriers	Total
Ain	441	15	591	97	20	117	46	141	601
Isère	535	12	658	200	33	233	64	194	842
Rhône	300	16	469	99	34	133	36	164	530
		9					6		

Source : Statistique agricole de la France, Ministère de l'Agriculture, Résultats généraux de l'enquête de 1929, Paris imprimerie nationale MDCCCCXXXVI, 803 pages.

solutions. Circuler, c'est d'abord consolider et approfondir les acquis de l'apprentissage mais c'est aussi trouver un point de chute. L'errance professionnelle d'une forge ou d'une bourrellerie à l'autre est un préalable indispensable à toute installation.

I- Aux origines de la mobilité

Entre la fin de l'apprentissage et le conseil de révision, s'ouvre une période de quelques années propices à la mobilité des jeunes professionnels. Les migrations des jeunes compagnons maréchaux et bourreliers répondent à des préoccupations souvent fort diverses. Il convient d'emblée de distinguer les périple qu'entretiennent les fils d'artisans, formés dans l'atelier ou la forge paternelle et les autres.

Pour les premiers, circuler quelques temps d'une forge à l'autre est une habitude qui vient en quelque sorte mettre un point final à une longue période de formation. En effet, avant même de quitter l'école et de travailler sous le regard exigeant du père et des oncles, le jeune garçon a déjà appris le métier par un phénomène de capillarité. Les gestes sont sus avant même d'être appris. Si l'on excepte le cas des cadets, qui savent ne pas compter sur le fonds paternel dévolu à l'aîné, le voyage est tout à la fois une validation des acquis, une confrontation avec la réalité et une parenthèse de liberté qui élargit l'horizon vécu du jeune. Cette tradition du «tour de France», sans que l'on sache très bien ce qu'elle recouvre, était semble-t-il assez répandue avant la Grande Guerre. Tous les vieux fonds ont leurs lots d'aïeux partis un jour où l'autre. Charles Révérand qui naît en 1854 sous le Second Empire, quitte le bourg de Saint-Quentin (Isère, Bas Dauphiné) pour effectuer le tour de France. Il sait qu'il retrouvera la forge familiale dont l'origine se perd dans la nuit des temps. Il se conforme à une tradition. Il «roule» vers le Sud, vers la Provence, s'arrêtant quelque temps à Uzès et à Marseille sans que l'on en sache davantage. Périple au long cours dont la durée excède l'année. Avant la Première Guerre mondiale, son fils aîné Joseph, comme ses devanciers, entreprend lui aussi un tour de France. Après un passage à la Guillotière, pour l'heure faubourg rural de Lyon où exercent de nombreux maréchaux-ferrants, il monte vers Paris où il travaille quelque temps. En revanche, Charles, petit-fils et fils des précédents, né en 1921, le dernier maréchal d'une longue dynastie dont la présence est attestée au bourg depuis 1680, reste sur place. L'habitude du périple s'est perdue. On n'en voyait plus l'utilité.¹³²⁶ De fait, si l'on s'en tient aux plus vieux fonds de maréchalerie du Bas Dauphiné, tous les héritiers nés après la Grande Guerre sont restés sur place. Ni les Vial de Torchefelon¹³²⁷, ni les Bourguignon de La Détourbe¹³²⁸ ou encore les Canel d'Artas¹³²⁹ n'ont bougé. Cette immobilité se retrouve à quelques exceptions près dans la bourrellerie ou encore dans le charronnage de l'Isère et du Rhône.

L'immobilité des premiers contraste avec la mobilité maintenue de tous ceux qui ne peuvent pas compter sur l'existence d'un fonds déjà établi. La majeure partie des jeunes qui effectuent leur apprentissage chez des bourreliers ou des maréchaux sont issus du milieu rural. Tous les témoignages recueillis confirment la présence toute proche de la petite paysannerie ou d'un prolétariat rural encore plus précaire. Se destinant à des métiers en étroite symbiose avec le monde paysan, c'est en général dans ce milieu qu'ils choisissent leur épouse sitôt établis. En surnombre sur des exploitations qui ne peuvent les employer, ces cadets de familles souvent nombreuses savent qu'ils ne peuvent compter que sur eux-mêmes pour subvenir à leurs besoins. Toutefois cet exode agricole, qui est rarement un exode rural, n'est pas vécu comme une exclusion. C'est le fait d'un choix par défaut mais pas toujours. Cette

¹³²⁶ Entretien Charles Révérand, Saint-Quentin-Fallavier, Isère, 24/07/1998.

¹³²⁷ Entretien Joseph Vial, Champier, Isère, 10/02/1999.

¹³²⁸ Entretien Gustave Bourguignon, La Détourbe, Isère, 09/02/1999.

¹³²⁹ Entretien Gaston Canel, Artas, Isère, 06/01/1999.

recherche et cette acceptation d'un métier qui «plaît bien» explique sans doute la surprenante capacité de certains à «rouler» des années durant. Ainsi François-Joseph Chanrond, né le 30 décembre 1874, fils de cultivateurs à Châbon dans l'Isère, ne pensait qu'à la maréchalerie. C'est en somme tout naturellement qu'il est placé dès 12 ans chez Gallin, maréchal forgeron au bourg¹³³⁰. Même aux marges de la précarité, le choix n'est pas absent : «Ma mère était journalière, elle allait à ses journées - se souvient Marius Mazillier- et mon père faisait garde moulin ». Lui-même né à Ars le 9 mai 1893, était berger «par là, en travers». C'est en discutant au bord d'un chemin avec Corcial, un bourrelier de Trévoux, qu'il décide du choix de son futur métier¹³³¹. Comme lui, ni Joseph Reynaud né à Lapeyrouse (Isère) en 1895 ni Claudius Degout, une génération plus tard en 1913, à Mionnay dans l'Ain, ne peuvent compter sur l'exploitation familiale. Le premier est le cadet d'une famille de 5 enfants qui vit plutôt mal que bien sur une douzaine d'hectares. En 1910 après l'école, sa mère le place chez Badin, maréchal à Beaurepaire. L'année d'après, il décide de faire ce qu'il appelle «son tour de France», entendez plutôt qu'il décide de poursuivre son apprentissage ailleurs¹³³². Le second, cadet d'une famille de 4 enfants, est placé à 14 ans chez Huc, maréchal à Mionnay¹³³³.

Le choix du métier se fait parfois contre l'avis paternel. Mailler, né en 1906 à Brangues, à quelques kilomètres à l'est de Morestel (Isère) se souvient que son père aurait souhaité en faire un bourrelier. Lui, préférait la maréchalerie et passait de longues heures devant la forge, actionnant le soufflet dès qu'il le pouvait. C'est chez Revol, l'un des maréchaux du village, qu'il fait son apprentissage avant de rouler d'une maréchalerie à l'autre¹³³⁴. C'est encore le choix du métier qui apparaît dans les propos de Joseph Brison né le 26 juin 1911 à Charnoz dans la plaine de l'Ain. Elevé dans une famille d'agriculteurs où le père est décédé trop tôt, il va à l'école jusqu'à 13 ans et aide ensuite sa mère, seule responsable d'une exploitation de 12 hectares en polyculture. Mais, il ne souhaite ni rester sur l'exploitation ni suivre les pas de son frère devenu boucher. A 18 ans, vigoureux, il négocie directement une place d'apprenti chez Dumoulin à Chalamont en Dombes. «Un dimanche, je vais le trouver - le dimanche, il bricolais toujours en été - et je lui ai demandé. Il m'a dit : ben, oui je t'embauche. Je lui ai dit : voilà, j'ai ma mère qui est handicapée, moi je veux bien (...) seulement je ne peux pas faire un apprentissage de deux, trois ans sans rien gagner. Alors si vous ne me payez pas j'irai travailler à l'usine. Ah ben, il me dit : écoute, je t'embauche trois mois et au bout de trois mois, je te donnerai un petit salaire. Je suis rentré au mois de janvier 1928 et j'ai resté trois ans et demi à Chalamont».¹³³⁵

II - La morphologie des migrations intra régionales

L'itinéraire le plus ancien que nous ayons pu trouver est celui de François-Joseph Chanrond. Il est caractéristique de ces migrations locales ou régionales des jeunes ouvriers roulants. Après son apprentissage vers 1889 ou 1890, complétant ses connaissances et acquérant l'indispensable pratique du métier, il va d'une forge à l'autre. Cette première période d'activité nous échappe. Aucun document ne nous est parvenu. Après deux ans de service militaire, il reprend son périple professionnel, cette fois consigné dans son livret d'ouvrier¹³³⁶. Il a alors 22 ans. C'est un solide gaillard de 1.76 m. au teint frais : visage ovale et nez ordinaire, yeux grès roux et cheveux châtain foncé. Pendant cinq ans, de novembre

¹³³⁰ Entretien Marius Chanrond, Cheyssieu, Isère, 15/07/1985.

¹³³¹ Entretien Marius Mazillier, Saint-Didier-S/Chalaronne, Ain, 30/12/1983.

¹³³² Entretien Joseph Reynaud, Lapeyrouse-Mornay, 03/03/1987.

¹³³³ Entretien Claudius Degout, Sainte-Julie, Ain, 12/07/1985.

¹³³⁴ Entretien Mailler, Brangues, Isère, 13/08/1996.

¹³³⁵ Entretien Joseph Brison, Meximieux, Ain, 19/07/1985.

¹³³⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, illustrations N° 10 et N° 11 Détail du livret d'ouvrier de François-Joseph Chanrond.

1895 à septembre 1900, ce jeune ouvrier maréchal forgeron parcourt les départements de l'Isère et de l'Ain. Voici son itinéraire tel qu'il apparaît consigné dans son livret d'ouvrier :

- 1 - Chez Gallin à Châbons du 1 novembre 1895 au 8 février 1896 ;
- 2 - chez Billat à Tullins du 10 février 1896 au 12 juillet 1896 ;
- 3 - chez Guillaud à Rives s/Fure du 13 juillet 1896 au 10 avril 1897 ;
- 4 - chez Argoud à Voiron du 10 avril 1897 au 11 mai 1897 ;
- 5 - chez Vassenaz à Grenoble du 12 mai 1897 au 1 septembre 1897 ;
- 6 - chez Durieux à Rives s/Fure du 2 septembre 1897 au 9 mars 1898 ;
- 7 - chez Branchon à Vonnas du 14 mars 1898 au 17 mars 1898 ;
- 8 - chez Allarousse à Meyzieu du 23 mai 1898 au 21 juin 1900 ;
- 9 - chez Rey à Trévoux du 22 juin 1900 au 10 septembre 1900.

Fin 1900, il reprend à son compte à Cheyssieu, un fonds qui devient au fil des années l'une des plus grosses maréchalerie de la région. Il se marie en 1903 et prend sa retraite en 1936, cédant son fonds à son fils.

Ce livret d'ouvrier est intéressant à plus d'un titre. Son existence d'abord. La première mention qui y figure se situe plus de cinq ans après l'abolition du carnet ouvrier par la loi du 2 juillet 1890. Il est peu vraisemblable que toutes ensemble les parties contractantes, l'ouvrier, le patron et l'autorité municipale en aient ignoré jusqu'à l'existence. En réalité le livret d'ouvrier, véritable institution séculaire, a poursuivi une existence autonome, avalisée par la force de l'usage, et sans doute aussi par les stocks que l'on achève de distribuer. De fait le livret permet à l'ouvrier de prendre congé de son patron et facilite sa migration d'une forge à l'autre en lui conférant une identité rassurante marquée du double sceau de l'artisan et du maire. Ainsi se trouve confirmée, après coup, la justification de ce document décrié. Déjà en 1856 dans son Code de l'ouvrier, Mollot n'écrivait-il pas : «le livret est pour l'ouvrier le certificat honorable de sa moralité et de sa capacité, le moyen certain de lui assurer du travail et des secours. L'ouvrier changeant souvent d'atelier et de résidence, par nécessité ou par goût, n'aurait pas d'autres témoignages le plus souvent pour remplacer le livret, qui sert de plus, entre le patron et lui, à constater leur situation respective à la fin du contrat»¹³³⁷ Quoiqu'il en soit, cette pratique disparaît à la fin du siècle ou pour le moins, nous n'en avons plus trouvé trace.

Les migrations professionnelles de François-Joseph Chanron, huit au total, mettent en évidence trois caractéristiques que l'on retrouve peu ou prou dans toutes celles que nous avons eu l'occasion d'étudier. En premier lieu, le pays ou un espace relativement proche reste l'idéal recherché. La migration n'est pas l'appel du grand large. Au vrai, travailler et vivre au pays ne présentent que des avantages: compter sur les réseaux de solidarité et d'informations tissés par la famille et les amitiés. C'est aussi un espace connu que l'on sait évaluer. On retrouve ici, la prégnance et la force des usages locaux. Un tiers de siècle plus tard, le boursier Marius Mazillier justifie ainsi son installation à Saint-Didier s/Chalaronne : «Il fallait être un peu paysan. C'est-à-dire que si vous aviez le bonheur de parler patois, vous étiez le bienvenu»¹³³⁸. Pendant deux ans, Chanron circule dans un périmètre étroit, une quinzaine de kilomètres à vol d'oiseau de la ferme paternelle. Une exception : le séjour grenoblois entre mai et septembre 1897. Puis, lassé de ne rien trouver à proximité, en mars 1898, avec le retour prochain des beaux jours, alors que l'animation et l'embauche repartent, il quitte l'Isère pour l'Ain. Le périple qui le mène de Rives s/Fure à Vonnas en pays bressan, une centaine de kilomètres en ligne droite, bien davantage en suivant les routes, permet d'isoler un deuxième noyau de prospection. Après trois jours dans une maréchalerie à Vonnas, il reste plus de deux mois sans embauche inscrite sur son livret, alors que jamais

¹³³⁷ Mollot, *Code de l'ouvrier*, Paris 1856, p.144, cité par A. Chatelain in *A propos d'une contrainte sociale au XIX^e siècle: le monde paysan et le livret ouvrier*, 1953, Bibliothèque de la Révolution de 1848, T.15/3.

¹³³⁸ Entretien Marius Mazillier, Saint-Didier s/Chalaronne, Ain, 14/01/1984.

auparavant il n'était demeuré ne serait-ce qu'un seul jour sans ouvrage. Passe-t-il ce laps de temps sans travailler ? Rien de moins sûr. Il a sans doute conscience que la multiplication des courtes périodes d'activité risquait de lui procurer plus d'embarras que d'avantages. En mai 1898, il s'enracine pour deux ans chez Allarousse à Meyzieu, aux portes de Lyon.

Pour cet ouvrier de 25 ans, qui pratique depuis plus de dix ans, l'arrêt à Meyzieu, le plus long qu'il ait connu, est significatif. Il travaille en effet chez un professionnel. On trouve ici une deuxième enseignement essentiel qui justifie la mobilité des jeunes ouvriers: parachever la formation professionnelle dispensée lors de l'apprentissage. Tous les témoignages recueillis confirment la nécessité de consolider les acquis parfois maigres de la formation initiale. De fait, la formation des jeunes dépendait en grande partie de la personnalité du maître chez qui ils étaient placés. L'apprentissage était codifié par une loi déjà ancienne revue au début du siècle. Mais malgré ses 22 articles et ses remaniements successifs, la loi du 22 février 1851 n'empêchait pas les abus. Trop souvent considérés comme une main-d'œuvre bon marché, les apprentis étaient cantonnés de longs mois dans des travaux mineurs peu ou pas formateurs. Les travaux de la commission chargée de toiletter la loi de 1851 constatent d'ailleurs en s'appuyant sur les résultats du recensement professionnel de 1896, que seuls 10% des 602 000 apprentis en formation bénéficiaient d'un contrat écrit¹³³⁹. Cela explique le départ de Joseph Reynaud après une seule année de présence entre 1910 et 1911 chez Badin, son maître à Beaurepaire. C'est en effet à Jarcieux, quelques kilomètres plus loin, qu'il achève son apprentissage. Constat similaire pour Claudius Degout en 1922. Il ne reste que 18 mois chez Huc le maréchal forgeron de Mionnay. C'est bien trop peu pour s'initier à l'art délicat de la maréchalerie. Son patron l'incite d'ailleurs à partir, «à faire d'autres patrons, à rouler»¹³⁴⁰. Ce n'est que chez Galaud, un ancien maréchal ferrant de l'armée, au Mas Rillier un hameau de Rillieux, qu'il pose ses premiers fers. Marius Mazillier reconnaît qu'après deux ans d'apprentissage «on ne pouvait pas attaquer n'importe quoi. On se forme petit à petit en voyageant.»¹³⁴¹ Il ajoute: «Comme là, chez le père Berthelot, ben il était bien brave, je disais: j'aimerais bien apprendre le métier complet (...) je ne suis pas à cheval sur les heures. Il m'a dit: tu es bien gentil, le soir on veillera puis je te ferai voir, je te montrerai : De fait en changeant de patron, on apprenait de nouvelles techniques, des tours de mains inédits : «Ah ben tu fais ça comme ça toi? Et bien, je vais te faire voir une chose: tu feras comme ça! Tu verras, ça va plus vite et ça fait mieux. Alors c'est là que j'ai appris à monter les colliers. Quand je suis parti dans une autre maison, ben j'étais déjà plus dégrossi».

Un troisième enseignement apparaît à la lecture du livret d'ouvrier de François-Joseph Chanrond : la mobilité des roulants est bridée par une très forte contrainte saisonnière. L'hiver est par excellence la saison redoutée dans ces métiers en grande partie tributaires de l'activité agricole. La question se pose dès la fin de l'apprentissage lorsque se profile la recherche du premier emploi. Pour l'ouvrier, la fin de la belle saison ouvrait une période d'incertitude, car rouler d'une forge ou d'une bourrellerie à l'autre n'était envisageable que si l'on trouvait un patron avenant qui vous gardait jusqu'au printemps. Il fallait savoir déterminer sans se leurrer l'envergure du patron chez qui l'on travaillait. De ce point de vue, les deux professions ne sont pas tout à fait logées à la même enseigne. Dans les bourrelleries, l'étiage hivernal, basse saison du métier, est beaucoup plus marqué que dans les maréchalleries. Tous les fonds embauchaient et débauchaient en même temps. L'avantage passait alternativement aux uns et aux autres. À Thoissey par exemple, il ne restait plus, sauf exception, d'ouvriers après le mois de novembre «ça partait tout avant l'hiver. Hé ben, ça va être la dernière semaine, alors vous cherchez un emploi si vous pouvez». L'ouvrier recherche l'employeur qui le gardera durant

¹³³⁹ Enquête de 1902. *Apprentissage*, Rapport de M. Briat, Enquête et documents, Paris, Impr. Nat., 1902, XLVII + 486 p.

¹³⁴⁰ Entretien Claudius Degout.

¹³⁴¹ Entretien Marius Mazillier, 07/01/1984.

la morte saison. Le patron quant à lui est, selon l'importance de sa clientèle, tiraillé entre la pénurie de la main-d'œuvre qualifiée dès le mois de mars, et la charge d'un ouvrier qui risquait de coûter plus cher qu'il ne rapportait. De surcroît rien ne l'empêchait de donner son congé avec le retour des beaux jours et des sollicitations. En 1927, à peine installé à son compte, Marius Mazillier fait le pari de garder un ouvrier : «l'hiver que j'ai eu mon premier ouvrier (...) on a tiré la ficelle pour les paiements. Alors je me suis gêné pour le garder l'hiver, je me suis bien fait du mauvais sang»¹³⁴² Lui-même, un hiver avant la Grande Guerre, est contraint de retourner chez lui à Ars, faute de travail.

À l'exception des plus gros fonds, l'emploi se rétractait sur les chefs-lieux de canton et sur les villes où l'activité de camionnage et de charroi assurait un minimum d'emploi. «Quand j'étais chez Labrosse à Villefranche (entre 1907 et 1909) - se souvient Marius Mazillier - il ne restait qu'un apprenti et un ouvrier. A mesure qu'il neigeait, le patron disait : vous voyez compagnons, voilà la fleur de la patience! Alors il fallait la boucler pour les augmentations»¹³⁴³. L'emploi régulier que l'on trouve davantage en ville explique peut-être l'itinéraire urbain de Gabriel Jules Villard, un autre bourrelier, lorsqu'il entreprend son tour de France comme compagnon du devoir dans les dernières années du XIX^e siècle¹³⁴⁴. De Beaurepaire à Genève, pendant près de trois ans il travaille en milieu urbain ou dans de grosses bourgades : à Lyon rue du Plat, à Oullins, Tarare, Amplepuis peut-être. Genève enfin, où il séjourne pratiquement deux ans dans une bourrellerie de la banlieue.

Les compagnons maréchaux ne sont pas toujours à l'abri d'un hiver chôme. Une première fois à la fin des années 20, Claudius Degout trouve un travail en hiver à Romanèche-Thorins en Saône-et-Loire, dans une grosse maréchalerie où l'on forgeait des fers à trois, en cadence, pour l'année suivante. Il trouve encore une fois de l'embauche en février 1931 (?) à Sainte-Julie. Mais en décembre de la même année son patron le renvoie, car disait-il son entretien incombait à ses parents. Un tiers de siècle plus tôt, l'itinéraire de François-Joseph Chanron est exemplaire. Il ne lui arrive pas de semblable déconvenue. Il est plus âgé et plus expérimenté. Ses changements de maréchalerie s'effectuent toujours entre le printemps et l'automne, à la seule exception de février 1896 où il quitte son patron en plein hiver. Là encore, le déplacement est préparé puisqu'il entre dès le lendemain chez son nouveau patron.

III - La sociabilité des migrations

En dehors de l'activité professionnelle qui dépasse toujours une dizaine d'heures, la vie de ces jeunes ouvriers migrants s'inscrit dans une double dimension: celle de la matérialité de la vie quotidienne et celle d'une sociabilité ou la solidarité entre «pays» et les amitiés tiennent assurément une grande place.

En milieu rural, la règle générale est celle du logement dans la maison du patron où une chambre est spécialement réservée à l'ouvrier. Il prend ses repas à la table familiale. Mais cette proximité n'efface pas toutes les barrières, car l'ouvrier forain reste fondamentalement ce qu'il est : un homme de passage. À l'autorité naturelle du patron se surimpose parfois celle de la patronne comme à Pontanevaux (Saône et Loire) se souvient le jeune Mazillier: «Elle causait assez difficilement (...) vous étiez un peu en contrebas, dans une autre classe». On le lui faisait bien sentir. «Si y avait besoin d'un coup de main, ou n'importe quoi : ben, je vais vous appeler le commis!» En ville la situation était différente car il existe toujours une dissociation entre lieu de vie et lieu de travail. L'ouvrier n'entre pas dans l'univers familial de l'artisan même lorsque ce dernier vit sur son lieu de travail. En novembre 1927, lorsque

¹³⁴² Mazillier, 14/01/1984.

¹³⁴³ Mazillier, 07/01/1984

¹³⁴⁴ Entretiens Gabriel Villard, Beaurepaire, Isère, 26/08/1998 et 23/09/1998. Gabriel Jules Villard est né en 1884. Il quitte l'école à 12 ans. Il est placé chez Jay, un des bourrelliers de Beaurepaire. A la fin du siècle, vers 1899 ou 1900, il décide d'approfondir ses connaissances. Son fils cite de mémoire le livret d'ouvrier de son père qu'il a malheureusement égaré.

Mailler est embauché chez Chanrion, cours Tolstoï à Lyon¹³⁴⁵, il loge à proximité dans une rue adjacente. Il loue dans un garni tenu par une vieille femme qui lui arrangeait aussi sa chambre. Il règle les menus problèmes de son intendance. Comme il travaillait jusqu'à 13h30, la pause de midi était mise à profit pour ferrer les chevaux, un restaurant tout proche lui gardait son repas au chaud.

Dans son périple mi-urbain mi-rural entre 1909 et 1913, Mazillier a expérimenté toutes les solutions. Chez Gauthier quai Perrache en 1910¹³⁴⁶, il logeait dans l'atelier: «il y avait une mansarde au-dessus de l'atelier. L'atelier était en contrebas et moi, j'étais juste au-dessus, dans une soupente. Je pouvais sortir quand je voulais, j'avais la clé»¹³⁴⁷. Il prenait ses repas à l'atelier. Le samedi soir, le commis soupait avec les patrons dans un hôtel de la rue Puits-Gaillot «seulement le dimanche, c'était fini, vous ne mangiez pas». Il regagnait alors Ars en vélo. S'il faisait beau, il achetait «deux sous de graton, une rigotte, du pain» et mangeait sur un banc. «J'attendais lundi quoi, je me promenais dans Lyon». L'année suivante à Saint-Chamond, il est chez Dupic dans un atelier de bourrellerie qui travaillait pour la marine. Il est l'un des sept ouvriers aux pièces. Il avait pris pension à l'hôtel où tous les repas lui étaient servis. Le matin il prenait une soupe épaisse accompagnée d'un *un-pour-à-deux*, une bouteille de vin pour deux. «On buvait une petite goutte le matin avant de partir. C'était convenu comme ça». En fin de matinée, le déjeuner était copieux. «Ah oui, on était bien nourri. À midi, on ne se plaignait pas». Le soir le repas était plus modeste. Avec ce qui lui restait des trois ou quatre francs qu'il gagnait par jour, il payait le blanchiment du linge, «il fallait le donner à des bonnes femmes».

L'atelier et la famille encadrent la vie sociale de ces jeunes ouvriers migrants surtout s'ils sont mineurs, ce qui n'exclut pas une large autonomie. Le retour à intervalles réguliers dans la famille assure les liens avec le pays. Le jeune reste informé des événements qui marquent la vie locale. Il sait la situation des jeunes de sa génération, ses «conscrits» demeurés sur place ou qui roulent comme lui. Les emplois disponibles et surtout ceux qui risquent de le devenir sont recensés. Selon les affinités, on s'arrange pour se garder les bonnes places. En juillet 1932, Joseph Brison est embauché à Miribel dans la forge de Roche, maréchal au bourg. Il succède à un ami qui part au régiment. Une vingtaine d'année d'années plus tôt, Mazillier attend à Lyon l'apprenti qui l'a remplacé là où il avait précédemment fait son apprentissage, on renoue des amitiés le temps d'un bout de chemin, «il était d'Arnas, un pays à côté de Villefranche». Tous deux font le voyage de Saint-Chamond et trouvent de l'embauche dans le même atelier. C'est aussi ensemble qu'ils en repartent au printemps, lassés du travail aux pièces et brouillés avec le patron. Ils s'inscrivent alors dans une sociabilité plus large, celle des ouvriers de leur âge. Les lieux de ralliement sont des cafés à proximité des garnis où ils logent. C'est là qu'on achève d'écluser le reliquat de salaire laissé par la pension et le restaurant: «si on arrivait un peu en retard, il fallait payer l'apéritif. C'était l'engrenage».

La préoccupation essentielle reste celle des conditions de travail qui le soir venu alimentent les conversations. On y élabore de nouveaux itinéraires parfois échafaudés sous le coup de l'émotion. «Oh tu pars, merde, qu'est-ce que je vais faire dans ce bled moi alors? Oh ben, moi aussi je vais partir!»¹³⁴⁸ À l'occasion on n'hésite pas à discuter avec le patron. On fait ses trois jours et puis on s'en va. Plus généralement, ils attendent les nouvelles «des voyageurs» et évaluent leurs chances respectives. Pour les ouvriers bourrelliers, le voyageur, c'est-à-dire le représentant de commerce, constituait une pièce centrale dans leur processus de mobilité. Ils connaissaient mieux que quiconque l'état de l'embauche dans les bourrelleries qu'ils visitaient. Patrons et ouvriers recourent à ses services: «Dis donc, si tu sais un compagnon, tu

¹³⁴⁵ Chanrion, cours. Tolstoï, 154 bis. Indicateur Henri, 1928.

¹³⁴⁶ Gauthier, quai Perrache, 13. Indicateur Henri, 1910.

¹³⁴⁷ Mazillier, 07/01/1984 ainsi que toutes les citations suivantes.

¹³⁴⁸ Mazillier, 14/01/1984

me l'enverras! Il y marquait. Et puis, quand vous n'étiez pas bien dans une place et qu'il y a le voyageur au magasin, ben vous demandiez au patron: je voudrais bien lui parler. Alors il devait bien se douter de quelque chose. On lui disait : t'as pas une place pour moi, je veux changer (...) Alors il disait : Ouuh attend voir! Dis donc, dans tel endroit ça te dirait?»¹³⁴⁹. Le recours à cet intermédiaire explique probablement en partie l'itinéraire de Marius Mazillier, dont les patrons successifs sont parfois distants de plusieurs dizaines de kilomètres.

IV - L'enracinement

En roulant les jeunes professionnels vivent de leur métier et achèvent de se former. Ils n'acceptent cette double contrainte que dans la perspective de pouvoir un jour s'installer à leur compte. Cet horizon est une composante importante de la mobilité professionnelle, elle en constitue en quelque sorte la Terre promise. Bien que chaque expérience soit irréductible à toute autre, les dizaines de témoignages recueillis dans les campagnes de la périphérie lyonnaise nous permettent d'entrevoir les grands traits de l'enracinement. La sédentarisation succède aux années de mobilité et au régiment¹³⁵⁰. Elle précède en général le mariage.

Avant d'aborder les conditions de l'installation, il faut apporter deux précisions liminaires. En premier lieu, il s'agit ici d'expériences réussies. Par définition nous n'avons pas accès à l'histoire de tous ceux qui ont échoué ou qui ont poursuivi leur activité professionnelle comme salariés de l'industrie. On devine par des témoignages indirects qu'ils sont probablement plus nombreux que ceux qui parviennent à s'installer. De fait, même chez les jeunes roulants qui s'installent, la tentation de l'industrie a existé. Une plus grande sécurité d'emploi, des horaires moins lourds et parfois la perspective d'une retraite ne pouvaient les laisser indifférents. A chaque génération l'alternative a été envisagée. En 1913, Mazillier est attiré un moment par l'industrie: «J'avais un camarade qui était chez Berliet. Tu devrais venir essayer, il y a une retraite épatante et puis, on est sûr du patron!». Il passe un examen à Bron comme corroyeur. On l'assure d'une place après le régiment. Le cas de Joseph Reynaud est aussi très significatif. Dès que son frère aîné est tué sur le front, il s'empresse de lâcher tricoises et marteau pour retourner sur l'exploitation familiale. En 1927 après le régiment, lorsque Mailler reprend son périple d'ouvrier maréchal, il songe un instant à abandonner le métier pour une place dans les chemins de fer. En second lieu, l'installation s'effectue presque toujours à proximité du pays d'origine. Les enracinements les plus lointains n'excèdent pas quelques dizaines de kilomètres. On retrouve là, le poids des terroirs dont la substance se dissout lentement, et peut-être encore plus lentement que ne le suggérait E.Weber¹³⁵¹. Les migrations régionales ramènent inexorablement les roulants au plus proche de leurs origines. A l'exception de François-Joseph Chanrond qui reprend un fonds à près de 50 kilomètres de son pays d'origine, tous les autres se sont installés soit dans leur commune de naissance soit à proximité :

Nom, profession.	Lieu d'origine.	Lieux d'installation	distance kilométrique <small>1352</small>
Villard, burrelier.	Beaurepaire	Beaurepaire	0

¹³⁴⁹ Mazillier, *ibidem*.

¹³⁵⁰ Bourreliers et maréchaux accomplissaient généralement leur service militaire dans la cavalerie, dans l'artillerie ou dans le train des équipages. On peut considérer qu'il s'agit de l'ultime étape de leur formation professionnelle.

¹³⁵¹ Eugon Weber, *La fin des terroirs, La modernisation de la France rurale (1870-1914)*, Fayard, Paris 1983, 839 p.

¹³⁵² Distance approximative calculée en ligne droite d'un point à l'autre. La méthode est empirique et nous avons bien conscience que sur de courtes distances des différences considérables peuvent surgir. Il s'agit simplement de retenir les ordres de grandeur.

	(Isère)		
Allègre, bourrelier	Sonnay (Isère)	La Chapelle-de-Surieu	5
Mazillier, bourrelier	Ars (Ain)	St. Didier s/Chalaronne	25
Chanrond, maréchal-ft.	Châbons (Isère)	Cheyssieu	50
Mailler, maréchal-ft.	Brangues (Isère)	Brangues	0
Brison, maréchal-ft.	Charnoz (Ain)	Meximieux	4
Degout, maréchal-ft.	Mionnay (Ain)	Sainte-Julie	26
Canel, l'aïeul.	Four (Isère)	Aillat	2

Trois grands types de solutions s'offrent aux ouvriers désireux de s'installer : l'achat d'un fonds existant, la création *ex nihilo* ou l'installation en concurrence directe.

La première solution est la plus simple mais c'est aussi la plus onéreuse. La vente survient lorsque le prédécesseur disparaît brutalement sans héritier en état de reprendre le fonds ou lorsqu'il cesse son activité. C'est le cas de tous les artisans qui n'ont pas de descendance masculine. Face à l'achat d'un fonds, tous ne sont pas égaux. Mazillier en 1913 possède 40 francs sur son livret d'épargne tandis que Brison en économisant sou après sou dispose de 3500 francs à l'automne 1933. Si d'aventure le mariage survient avant l'installation, il la complique d'autant. Enfin, la mise en œuvre de la solidarité familiale introduit une dernière inégalité entre les candidats à la reprise d'un fonds. Nous n'avons pas d'informations précises sur l'installation de François-Joseph Chanrond. Constatons simplement qu'il ne s'installe qu'à 27 ans. Villars y parvient un peu plus tôt, aux alentours de 24 ans. En 1906 après son service militaire à Dôle, il roule encore quelques temps: Grenoble, Saint-Marcellin puis se fixe à Beaurepaire sa commune d'origine. En 1908, il rachète à tempérament un petit fonds de bourrellerie à Bougé-Chamballu à une quinzaine de kilomètres à l'ouest de Beaurepaire. Les facilités de paiement et le fait que le propriétaire l'abandonne pour un emploi salarié à Valence montrent assez bien la médiocrité du fonds. Villard y végète jusqu'en 1912, date à laquelle il rachète un fonds à Beaurepaire grâce à un prêt que lui consent son père. Dans cet actif chef-lieu de canton, le travail ne manque pas. Il emploie un ouvrier et un apprenti malgré la présence de trois autres bourrelleries¹³⁵³.

L'installation la plus rapide est sans conteste celle de Joseph Brison. À peine terminé son service militaire, il rachète le 10 octobre 1933 un vieux fonds de maréchalerie à Meximieux. Il est âgé de 22 ans. Là encore, grâce à la famille et à l'épargne qu'il a su constituer, il se porte acquéreur pour 17 000 francs du fonds Teignin, à savoir le fonds proprement dit (l'outillage et la clientèle) et «une vieille baraque pas logeable»¹³⁵⁴. Son prédécesseur, le père Teignin assure le passage du flambeau en donnant un coup de main les jours de marché et en discutant avec ses anciens clients. En effet, la forge n'est pas un simple fonds de commerce, c'est aussi un lieu de sociabilité. On y ferre assurément les chevaux mais on y discute encore bien davantage. On s'y retrouve parfois entre partisans d'un même bord politique.

La création *ex nihilo* d'un fonds est par définition moins coûteuse mais elle est plus risquée. On peut en effet considérer qu'à la fin du XIX^e siècle, tout l'espace rural est desservi par un réseau dense de bourrelleries et de maréchalleries. La seule solution consiste alors à s'insérer à la lisière la moins bien desservie de plusieurs fonds et parvenir ainsi à les rogner sur leurs marges. C'est le choix que fait Joseph Allègre¹³⁵⁵. Il est né en 1882 dans une famille d'agriculteurs de Sonnay. C'est là qu'il fait son apprentissage de bourrelier. Il roule quelque temps avant de s'installer vers 1905 ou 1906, à La Chapelle-de-Surieu en pays roussillonnais (Isère). Le fonds qu'il crée est enchâssé aux confins des zones de chalandise d'une dizaine de

¹³⁵³ Villard, 26/08/1998.

¹³⁵⁴ Brison, 19/07/1985.

¹³⁵⁵ Entretien Edouard Allègre, bourrelier puis salarié chez Rhône-Poulenc, La Chapelle-de-Surieu, Isère, 21/08/1998.

bourelleries. De fait, la seule bourellerie ne lui permet pas de vivre. Il tient un des cinq débits de boisson de la commune et sa femme est couturière. «Ils tiraient tous les deux de l'aiguille» se souvient Lucien Allègre, l'un de leurs quatre enfants¹³⁵⁶. Dans ce pays de collines, la clientèle est dispersée, il faut aller la trouver. Dès que viennent les beaux jours, Joseph Allègre chemine par monts et par vaux, sa caisse à outils en bandoulière et une pièce de cuir sur l'épaule. Il emporte aiguilles poix, pinces, alènes et emporte-pièce. Lorsque le travail est conséquent, il reste plusieurs jours sur place. L'essentiel de l'activité générée par ce petit fonds consiste en réparations. Le bourellier est prié de faire durer autant que possible un matériel souvent hors d'âge. Il fabrique aussi du neuf, colliers, harnais et «morilles» qui protègent le front des bœufs de la pression des joucles.

Il arrive parfois que le fonds soit créé en complément d'une activité exercée jusque là comme activité principale. Au milieu des années 30, les Curt de Roche (Isère), entrepreneurs en battage, décident d'élargir une activité trop saisonnière. En 1935, à 17 ans, Robert Curt¹³⁵⁷ est placé comme apprenti à La Côte-Saint-André chez Garten. Jusqu'en 1938, il complète sa formation chez plusieurs maîtres, à Givors chez Gaget, à Saint-Jean-de-Bourney chez Ponsard et à Pusignan chez Bertoli où il apprend aussi la serrurerie. Après son service militaire qu'il effectue dans l'artillerie comme maréchal-ferrant et la guerre, il est démobilisé fin 1940. Il commence alors à ferrer aux Beaux, un hameau du Bois-de-Roche. La maréchalerie complète le battage, la distribution et l'installation des pompes à bras dans les fermes. La mécanique agricole prend ensuite le relais. Il cesse de ferrer au début des années 60.

La création d'un fonds en concurrence directe est la troisième solution qui s'offre au candidat à l'installation. Ce n'est pas la moins périlleuse. Marius Mazillier en fournit un bon exemple. En 1927, la bourellerie dans laquelle il était salarié depuis 1920 achève de péricliter au fur et à mesure que son patron sombre dans l'alcoolisme. Il est alors virtuellement obligé de s'installer, ce qu'il fait, un peu à l'écart du bourg. «Il y avait trois bourelliers à Thoissey et puis moi, je me suis installé à 1500 mètres d'eux. Ah, il fallait y aller!»¹³⁵⁸. Il peut certes compter sur sa réputation de bon ouvrier¹³⁵⁹. Quelques clients qu'il rencontre le vendredi, jour du marché, l'incitent à s'établir : «Dis donc, tu devrais venir t'installer! Puis je leur dis: c'est bien beau mais après sept ans de régiment, j'ai absolument pas de sous! Mais on t'en prêtera!»¹³⁶⁰ Et Mazillier d'ajouter : «Au moment que j'y suis allé pour chercher des sous, ils n'en avaient tous point!»¹³⁶¹. L'installation n'a pas été facile « Ça a été dur pour moi de percer, hein!»¹³⁶² Au-delà de l'expérience personnelle, deux difficultés sont révélées. Il fallait d'une part trouver un minimum de marchandises pour rassurer le chaland et il fallait ensuite établir des liens de confiance, en bref, constituer une clientèle et la fidéliser. Il fallait que l'on accepte son passage d'ouvrier à patron. Sur le premier point, Mazillier reconnaît sa chance: «Alors il s'est passé quelque chose, un dénommé Claudius Perrot, un fourreur, un bon camarade (...) il faisait des marchés, il est allé à Châtillon [sur Chalaronne], il m'a dit : dis donc, il y a le cordier de Villefranche qui ne peut plus faire les marchés. Il m'a demandé s'il pouvait te donner ses cordes en dépôt¹³⁶³. Il m'a laissé ses cordes samedi (...) J'y ai tout pendu au plafond. Les gars qui m'avaient refusé quand ils ont vu la camelote : Oh, ben tu t'es

¹³⁵⁶ Entretien Lucien Allègre, boucher chevalin et marchand de chevaux, Agnin, Isère, 12/11/1983.

¹³⁵⁷ Entretien Robert Curt, maréchal-ferrant, les Beaux commune de Roche, Isère, 13/01/1999.

¹³⁵⁸ Mazillier, 07/01/1984.

¹³⁵⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, document N° 12 Marius Mazillier en 1918 ; document N° 13 Marius Mazillier devant son atelier, fin des années 1930.

¹³⁶⁰ Entretien Mazillier, 30/12/1983.

¹³⁶¹ Ibidem.

¹³⁶² Entretien Mazillier 14/01/1984.

¹³⁶³ Entretien Mazillier. De l'utilité des cordes en bourellerie: « On vendait beaucoup de cordage pour les bœufs, il faut des cordes pour lier les bœufs au joug, les cordes de char et puis, pour attacher les bêtes à l'étable, des attaches».

installé! Dis donc, si tu as besoin, tu me le diras, j'ai de quoi faire maintenant»¹³⁶⁴. Sur le deuxième point, il apprend la relation avec la clientèle, cette autre face du métier qu'il ne connaissait pas: «Et puis surtout les bonjours. Ah la casquette, ça fait beaucoup! Ah, il n'est pas fier machin; Ah, je l'aime bien! Il fallait -même quand vous ne connaissiez- pas avoir peur de dire bonjour. C'était la mentalité de la campagne»¹³⁶⁵.

La concurrence n'est pas toujours aussi sévère, à preuve l'exemple de Claudius Degout. En octobre 1934, après son régiment, il retourne à Sainte-Julie où Sève, son ancien patron, l'a demandé. Il le remplace quelques mois puis il décide de s'établir sur place et d'y créer un fonds de maréchalerie. Son ancien patron n'est plus capable de ferrer les chevaux. Les jeunes de la commune avec qui il s'était lié d'amitié lui conseillent de rester: «Il faut que tu t'installes ici, Sève, il peut plus rien faire, il boit le canon!»¹³⁶⁶; Les 1000 francs qu'il a économisés lui permettent d'acheter le matériel d'un vieux confrère du village, Goy, qui n'exerce plus. En quelques mois, Sève est obligé de «dételer». Il trouve un emploi civil dans un camp militaire. Les quelques dizaines de témoignages recueillis dans la seule profession de maréchal forgeron contiennent tous à quelques exceptions près, des références précises et nombreuses sur les conséquences professionnelles et familiales de l'alcoolisme. C'est sans contester un fléau de la profession que l'on serait presque amené à qualifier de maladie professionnelle, tant la sociabilité de la forge se nouait autour du vin. Il était impensable de refuser longtemps le verre généreux qui était offert. C'est encore l'alcoolisme qui permet à Marin de Surbaix, hameau de Saint-Baudille-de-la-Tour (Isère), de prendre la place de Romatier, un maréchal malchanceux en octobre 1947¹³⁶⁷.

V - Les professionnels de l'errance

Reste encore le cas de ceux qui ne se fixent pas. Ce sont les vrais roulants, les professionnels de l'errance. Il faut solliciter les mémoires pour les voir surgir au détour d'une forge, venus d'on ne sait où pour y retourner. Leur arrêt dans une forge est le seul halo lumineux qui nous permette un instant de les fixer. Dans les forges mais pas dans les bourrelleries où l'on se méfie de ces voleurs d'ouvrage sans feu ni patente. Ils cheminent plutôt d'une ferme à l'autre, réparant colliers et harnais. Nous n'avons pas beaucoup d'informations précises sur cette main-d'œuvre itinérante mais une série de portraits. Les témoignages dans leur diversité montrent toutefois des régularités qui permettent de fixer quelques traits spécifiques.

Ce sont d'excellents ouvriers, d'un certain âge déjà. C'est un trait constant qui revient tout au long de la période de référence. «Holà, attention! Et puis alors des forgerons hein! Des fins, fins, fins! Ils savaient tout, tout faire.» C'est en ces termes que Marcel Gabier se remémore certains des ouvriers itinérants qui fréquentaient la forge familiale de Revel-Tourdan avant la Grande Guerre. Une génération plus tard, au début des années 30, Joseph Vial se souvient lui aussi de ce roulant qui posait quelques jours son baluchon à la forge de Torchefelon. Il se chargeait des menus travaux que la forge n'avait ni le temps ni la patience de traiter. En échange du couvert et d'un coup de main, il avait accès à la forge et aux outils. «Comme il avait roulé sa bosse un peu partout, hein, il connaissait tout, il touchait à tout». Toujours dans les années 30, Gaston Canel à Artas se souvient du père Perrin: «je le vois encore faire des volutes à la main avec une griffe, lui aussi était un itinérant». Dans les années 50, Jacques Gauchon, l'un des maréchaux d'Heyrieux, un gros bourg du Bas

¹³⁶⁴ Entretien Mazillier, 30/12/1983.

¹³⁶⁵ Entretien Mazillier, 14/01/1984.

¹³⁶⁶ Entretien Degout, 12/07/1985.

¹³⁶⁷ Entretien Marin, Surbaix, commune de Saint-Baudille-de-la-Tour, Isère, 30/09/1997.

Dauphiné, employait un certain Claude dont le nom est oublié. «Il se défendait bien parce qu'il avait travaillé partout. Il faisait son tour de France tout le temps»¹³⁶⁸

Il s'agit d'individus en marge du cours normal de la vie, celui qui mène à l'enracinement. En marge certes mais pas marginaux, du moins pas tout de suite. Jusqu'à la fin des années 30, ils trouvent une place dans les représentations et les schémas sociaux du monde rural. De fait ils s'insèrent dans des habitudes anciennes, reconnues et acceptées. Ces roulants ne sont pas des inconnus. On peut en général les rattacher à un pays voisin et il est probable que leurs périples ne s'éloignent pas trop de leur village d'origine. Chez les Gabier, de Revel-Tourdan, on se souvient avec netteté de Jean Mouton, un forgeron roulant de la classe 1893. Il était originaire de Saint-Julien-de-l'Herms¹³⁶⁹, un petit pays voisin. Forgeron hors pair, c'est aussi un chasseur et mieux encore, un braconnier des lômes du Rhône. Il s'arrête à la forge lorsque la nécessité se fait trop pressante ou lorsque s'approche le banquet des conscrits de son pays. Déchaussé, en guenilles on lui consent une avance. Il rentre alors pour quelques semaines dans la société villageoise. Cette vie des bois n'offusque pas. À Artas, quelques dizaines d'années plus tard, le père Perrin reste dans la mémoire de ceux qui l'ont connu comme un homme à part : forgeron et amateur éclairé de champignons dont le savoir glané à travers chemins et sous-bois est sans limites, au grand dam de la patronne priée d'accommoder ces mets inconnus. Il vient du côté de Bourgoin et Léon Canel l'emploie plusieurs fois par an. Dans les années 50, le portrait que Jacques Gauchon dresse de son ouvrier Claude ressemble étrangement à celui de Jean Mouton. Lui aussi ne «faisait que ça, courir d'une forge à l'autre (...) quand il avait faim, il cherchait du boulot»¹³⁷⁰. Même décrépitude lorsqu'il se présente à la forge, «il était en haillons». Mais la perception d'ensemble a changé. C'était un bon ouvrier mais les mots hésitent pour le qualifier: « C'était un clochard», une «sorte de clochard», un «clochard ouvrier». La marginalité gagne le roulant mais elle reste inachevée car il a toujours sa place à la table familiale et loge dans une chambre attenante. Les clients le connaissent. Il n'a rien d'inquiétant.

Cette brève approche d'un aspect de l'histoire rurale des XIX^e et XX^e siècles reste sans doute impressionniste, voire pointilliste. Cela est inhérent à la nature même des sources exploitées. Ces quelques destins sauvés de l'oubli, ne peuvent à eux seuls restituer la foisonnante mobilité des campagnes de la région lyonnaise. Néanmoins, ils doivent nous convaincre qu'il reste encore pour quelques années, de belles moissons à récolter et d'incalculables richesses documentaires à sauvegarder. Faut-il rappeler l'éminente fragilité des témoignages qui disparaissent avec ceux qui en sont les dépositaires ? Et que dire des papiers privés, livres de comptes, contrats, livrets d'ouvriers qui terminent trop souvent à la décharge parce qu'apparemment inutiles ? Ces sources documentaires qu'il faut quérir porte à porte d'un pays à l'autre, loin des archives constituées, offrent de beaux chantiers. Collectés et analysés alors qu'il est encore juste temps, on sent bien qu'ils sont les matériaux modestes mais fondateurs des grandes synthèses à venir. N'y a-t-il pas là une nouvelle approche possible pour l'histoire rurale ? Collectés et traités dans une perspective globale et non pas seulement monographique, ils constituent des «gisements documentaires» d'une exceptionnelle richesse. On imagine sans peine leur apport à l'histoire économique du monde rural. Tous ces documents ont conservé des rythmes journaliers, mensuels ou saisonniers que les données classiques tirées des grandes enquêtes sont incapables de restituer. Reflétant l'activité économique des pays, ces sources transcendent les limites administratives départementales qui trop souvent s'éloignent de la réalité vécue.

¹³⁶⁸ Entretien Jacques Gauchon, maréchal-ferrant à Heyrieux, Isère, 18/11/1998.

¹³⁶⁹ Entretien Marcel GABIER, maréchal-ferrant à Revel-Tourdan, Isère, 14 août 1986

¹³⁷⁰ *Ibidem*.

Section III – Les productions des hommes du cheval

Les trois métiers des hommes du cheval tels qu'ils sont exercés en milieu rural se nourrissent des traditions et des exigences locales. Ils débordent au-delà des représentations que l'on peut s'en faire. Le cœur de chaque métier est grossi de cernes d'activités connexes qui épaississent le tronc des savoirs. Marcel Gabier, maréchal-ferrant à Revel-Tourdan définit en août 1986 son activité professionnelle :

« - Maréchal-ferrant, forgeron, serrurier ! À la chambre des métiers, j'étais intitulé comme ça. Alors j'avais une partie de chaque. Et alors, il avait encore fallu à la Chambre des métiers délimiter la quantité : un tiers de ci, un tiers de ça...pour arriver à faire quatre tiers, c'est pas facile ! Alors vous savez pas dans quoi j'ai mis le quatrième tiers ?

- Non.
- Dans le bricolage.
- Ça fait quatre tiers pour faire un entier...

Le bricolage c'était une partie de mon boulot. On allait jusqu'à souder à l'étain des casseroles ou des trucs comme ça. Les jours de pluie, la forge était pleine de vieux croquants là, qui s'amaient avec une chaîne, une casserole, un « puits »¹³⁷¹.

80 ans plus tôt, les gros registres que tient Joseph Gabier, le père du précédent, ne livrent pas une vision différente. Les « quatre tiers » se retrouvent pour l'essentiel dans les comptes que Joseph couche chaque soir de sa belle écriture déliée¹³⁷². Même les secteurs en apparence les moins évolutifs comme les bourrelleries, reçoivent une impulsion nouvelle avec le développement des machines à vapeur, dont les courroies animent les batteuses et les ateliers ruraux. Maréchalleries et charronnages gardent sans doute chacun leur cœur de métier : le fer à cheval est au maréchal ce que la roue est au charron. Néanmoins, les deux métiers développent autour de la forge des activités communes, parmi lesquelles la production et l'entretien de machines agricoles ne sont pas les moins importantes. Au-delà des différentes productions, les trois métiers qu'exercent les hommes du cheval s'organisent autour d'une même division fondamentale : les productions neuves, et l'entretien qui fournit le plus clair de l'activité.

I – Les productions neuves spécifiques à chaque métier

1 - La forge du maréchal-ferrant : le fer dans tous ses états

Les maréchalleries rurales produisent principalement, les fers à cheval, la serrurerie, la quincaillerie du bâtiment et la ferronnerie : barrières et portails ouvragés.

A – La ferrure

C'est la production la plus emblématique du métier. Ce qui a déjà été dit sur le maréchal des villes peut l'être sur celui des champs : c'est le seul à intervenir directement sur l'animal et sur son système locomoteur en particulier. La ferrure protège le sabot de l'usure prématurée, mais elle est bien plus que cela, car elle prévient les accidents squeletto-musculaires qui usent prématurément le cheval comme des aplombs défectueux. Le maréchal-ferrant est pour beaucoup dans la longévité du cheptel. Toutefois, cette activité fondamentale nourrit médiocrement son homme : au début du XX^e siècle, la pose d'un fer neuf vaut 90 c.,

¹³⁷¹ Entretien Marcel Gabier, maréchal-ferrant à Revel-Tourdan (Isère), 14 août 1986.

¹³⁷² Table des tableaux, chapitre VI, tableau N°4 Clientèle de la maréchallerie Gabier à Revel-Tourdan (Isère) 1902-1907. Source : Livre de comptes, collection privée. Le registre a été déposé au musée des artisans de Revel-Tourdan. Voir table des cartes et des schémas, chapitre I, schéma N° 1 Quel type de traction pour l'entreprise? Un choix complexe.

un relevé la moitié. Ces données monétaires doivent être confrontées au temps que requiert l'opération : changer 4 fers demande une heure de travail en moyenne. Le rendement horaire varie de 1,80 franc à 3,60 francs s'il s'agit de relever 4 vieux fers ou d'en mettre 4 neufs. Bien souvent, l'opération est panachée : deux relevés et deux fers neufs soit 2,70 par cheval. En bas-Dauphiné, au regard des cavaleries communales et de la proximité des fonds de maréchalerie, on peut estimer qu'un stock de 140 chevaux constitue un volant d'activité plus qu'honorable. Si l'on considère que les chevaux passent en moyenne quatre fois par an entre les mains du maréchal, le nombre de fers à relever ou à changer s'établit approximativement à 2240 soit un peu plus de 2000 francs de fers neufs. Cette somme ne constitue pas un gain net, car il faut payer le fer et le charbon. Statistiquement, en partant des données précédentes et en tenant compte des jours chômés, le ferrage des chevaux ne donne guère plus de deux heures de travail par jour. Ce résultat statistique est corrigé par deux variables qui changent radicalement les données : en premier lieu, avant de poser les fers il faut les forger. Or, pendant très longtemps, les maréchaux n'ont pas recouru aux fers mécaniques. Dans la région, aucune mention n'a été trouvée avant les années 1930. Forger prend du temps. En second lieu, les chevaux n'arrivent pas chez le maréchal par flux réguliers. C'est tout le contraire puisque le ferrage des chevaux est étroitement lié aux temps forts du calendrier agricole : les mois d'hiver peu actifs contrastent avec ceux du printemps et de l'été. Voilà pourquoi le ferrage des chevaux est saisonnier. Au vrai, les seules maréchalleries qui se consacrent en grande partie au ferrage des chevaux se trouvent dans les chefs-lieux de canton où elles bénéficient d'un marché bien achalandé auquel s'ajoutent des clients, artisans et commerçants, forts consommateurs d'attelages. À Bourgoin-Jallieu (Isère), le fond Barbarin est une grosse maréchalerie qui fait travailler toute l'année le patron et quatre ou cinq ouvriers¹³⁷³. C'est au cours des années 1920 que le jeune Joseph Brison commence à ferrer dans une de ces maréchalleries à Chalamont (Ain) :

« À Chalamont chez Dumoulin on était 4 ouvriers et le patron. Là, je vous dis, on ferrait 10 chevaux journallement, 10 chevaux. Les jours de foire, de marché, c'était le lundi le marché, on en avait des fois une douzaine, une quinzaine quoi. On travaillait du matin sept heures jusqu'à une heure et en plus de ça, on faisait la machine agricole »¹³⁷⁴.

La production des fers anime les forges au cours des mois d'hiver¹³⁷⁵. À Salagnon (Isère) chez Marmonier, il faut préparer plus de 2000 fers. Le patron, formé à l'école de maréchalerie de Lyon, est à la tête d'un gros fonds qui ferre près de 200 chevaux. Plus au sud du département, à Revel-Tourdan, la forge des Gabier connaît une animation particulière. Les itinérants de passage ou des voisins disponibles sont invités à rentrer dans la ronde des marteaux. Raoul, le cadet des fils Gabier, remémore des souvenirs d'enfance, au lendemain de la Grande Guerre :

« Forger, c'est un tour de main, surtout un tour de main. Même le frappeur de devant, celui qui tient la masse, il faut qu'il soit un as. On avait deux enclumes qui marchaient et deux frappeurs devant. Mon père et mon frère qui forgeaient et les deux frappeurs qui étaient

¹³⁷³ Entretien Marmonier, maréchal ferrant à Salagnon (Isère), 3 décembre 1983.

¹³⁷⁴ Entretien Joseph Brison, maréchal-ferrant à Meximieux (Ain), 19 juillet 1985.

¹³⁷⁵ Entretien Marcel Gabier, maréchal-ferrant à Revel-Tourdan (Isère), 14 août 1986 : J.-P. Aguerre : « le maréchal-ferrant était-il donc condamné à forger ses fers l'hiver ?

Marcel Gabier : « Ah ben oui, l'été il n'avait pas le temps. L'été il avait un tas de fourbi : les chevaux à ferrer, les charrues à réparer... ». Cette activité est attestée partout. Entretien Revérand, 24 juillet 1998, maréchal-ferrant à Saint-Quentin-Fallavier (Isère), au cœur de la ceinture chevaline : « On commençait l'hiver à la Toussaint ou après la Toussaint et jusqu'au mois de mars (...) on en faisait dix à l'heure. On faisait le fer en deux chauffés et puis après on l'ajustait, on levait le poinçon quand on ferrait le cheval et on l'ajustait au pied du cheval, bien entendu. On avait le numéro 2, 3, 4, 5. Il y avait 4 numéros qui étaient bien courants. Alors ça arrivait des fois en fin de saison, si vous voulez quand on arrivait des fois au mois de septembre, octobre on achetait des paquets de fers chez Chappe. Il y avait 24 fers gauche et droite par paquet ».

embauchés la journée, c'était deux types du village qui savaient très bien frapper. C'est le forgeron qui donne la cadence »¹³⁷⁶.

À Saint-Quantin-Fallavier, le jeune Révérand, futur maréchal et observateur attentif de la forge, est fasciné par le rythme des marteaux qui s'écrasent sur le fer, partition métallique pour trois marteaux, véritable chorégraphie : « ils tapaient à trois en cadence. Derrière l'enclume, le maréchal tient le fer, c'est lui qui a le petit marteau et puis il y a les deux masses de devant qui se croisent. C'est un coup de main, il faut pas se louper »¹³⁷⁷. Le spectacle ne manque pas de grandeur. Au régiment, Marcel Gabier a beaucoup pratiqué à trois marteaux. Il précise :

Marcel Gabier : « C'était très joli. Il fallait des frappeurs qui étaient bien adaptés quoi. C'était pas tous qui s'adaptaient. Le premier frappeur ça allait, mais le deuxième pour prendre la cadence, hein ! J'ai souvent fait le deuxième : "allez Gabier va faire le deuxième !" »

J.-P. Aguerre : qui tenait le fer ?

M. G. : Ah ben c'est le maréchal !

J.P. A. : Avec quel outil ?

M. G. : Avec la tenaille. Alors celui-là il forgeait le fer. Il faisait sa partie lui.

J.P.A. : Vous faisiez cela en deux temps, en deux chauffés ?

M.G. : En deux chauffés ! La moitié au départ et puis la deuxième moitié. Et puis, il fallait les monter à cheval. Ça s'appelait monter à cheval, c'était plier quoi. Il fallait, tac ! les découper puis filer un bon coup. Alors quand c'étaient des gros fers, on les faisait monter à cheval par les frappeurs de devant mais il fallait bien s'entenailler comme il faut. On les avertissait : "attention" ! Pan, pan et hop le fer était fini... Ça été du boulot tout ça ! »¹³⁷⁸

B – Les productions liées au bâtiment.

2 – L'atelier du charron

Le charron allie le travail du bois et du fer. Les charrons de la région sont aussi en règle générale des forgerons. Ils ont une polyvalence qui permet de diversifier les productions et les activités et de ne pas dépendre trop étroitement du maréchal-ferrant. Les machines à bois ne sont jamais très loin de la forge et des masses caractéristiques de la cintreuse ou de la refouleuse, sans lesquelles il n'y a pas d'atelier qui vaille. Le charron emploie une grande quantité de pièces métalliques dont la liste ne peut être exhaustive : essieux, bandages, boulons, vis de serrage, tringles, patins, équerrés, ferrures diverses sans évoquer la longue liste de la quincaillerie nécessaire même à la construction de la plus rudimentaire des voitures. Comme le maréchal-ferrant – mais avec moins de diversité que lui – le charron est un producteur et un réparateur. Le charron produit les véhicules nécessaires à l'agriculture et aux usages qui en dépendent.

A – L'art de la roue

La roue est le cœur de métier, elle lui est consubstantielle. C'est autour d'une ou de deux paires de roues que sont assemblés les éléments qui constituent le véhicule. Démonstration empirique de physique appliquée, la construction de la roue répond à des règles précises dont aucun charron ne peut s'éloigner. Les repères que reproduit la roulette sont tirés de vénérables formules : π le rapport constant de la circonférence d'un cercle à son diamètre est la source de toute vérité. $2 \pi R$, 3,14, est un multiplicateur de base, mais il doit être interprété à l'aune des matériaux utilisés ou plus exactement à la combinaison des matériaux utilisés pour faire la roue. π qui ordonne toute proportion tourne de conserve avec l'écuaneur. Il s'agit de l'inclinaison des rais d'une roue sur le moyeu. En clair, ce terme de charronnage désigne

¹³⁷⁶ Entretien Raoul Gabier, officier à la retraite, 20 août 1998.

¹³⁷⁷ Entretien Charles-Joseph Révérand, maréchal-ferrant à Saint-Quantin-Fallavier (Isère), 24 juillet 1998.

¹³⁷⁸ Entretien Marcel Gabier, maréchal-ferrant à Revel-Tourdan (Isère), 14 août 1986.

l'espèce de cône creux que présente le dehors d'une roue de voiture. Dans son article charronnage et carrosserie, le capitaine Michel Rous précise : « Cette disposition a pour effet de faire de la roue un ensemble élastique qui peut se déformer légèrement sous les chocs et reprendre sa forme. Pendant le travail de la roue le rai qui est en bas et à peu près vertical supporte la charge, mais il est renforcé par l'action des autres rais et des jantes avec lesquels il fait corps »¹³⁷⁹. L'écuaneur c'est le triomphe de l'empirisme, le mot a sa traduction dans les vocables techniques des pays. Dans les charronnages des Monts du Lyonnais le mot est connu, mais il n'est pas employé souligne Charles Perret charron à Saint-Marcel-l'Éclairé : « l'écuaneur – nous, on dit *la couche* – c'est la solidité de la roue. Si vous la montiez droite, elle n'en a pas pour longtemps, elle écrase, alors le moyeu, il est mortaisé en léger biais devant »¹³⁸⁰.

La roue fait le véhicule, un bon charron est d'abord réputé pour la qualité de ses roues. La notoriété naît de la roue et d'ailleurs son prix représente une part non négligeable de la valeur d'un véhicule. En novembre 1883, les frères Finet charrons à Auberive-sur-varèze (Isère) vendent une paire de roues de charrette avec un bandage de 11 lignes d'épaisseur 190 francs. En novembre de l'année suivante, ils facturent 70 francs une paire de roues de jardinière alors que le véhicule entièrement équipé vaut 332 francs. Les roues valent approximativement le 1/5 du prix de la jardinière¹³⁸¹. Aussi, l'achat d'une paire de roues vaut toujours le déplacement, même sur plusieurs dizaines de kilomètres. C'est aux dires de Charles Perret la qualité des roues qui avait fait la réputation de son père : « il y a des roues qui tournent et qui datent de mon père. Une paire de roues bien faites, elles duraient. Sur mon char, j'ai des roues qui datent de 1930 »¹³⁸². L'importance de la roue, symbole de l'excellence, est confirmée par d'autres charrons comme Louis Daret, de Saint-Georges-d'Espéranche en Dauphiné. La renommée du fonds de charronnage de son beau-père étirait l'achalandage au loin : « il y avait beaucoup de clients de Corbas (Rhône). Mon beau-père était bien renommé pour les roues »¹³⁸³.

La roue est un assemblage de pièces de bois d'essences diverses : le moyeu, les rais, les jantes et le bandage métallique qui enserre la roue et lui donne sa rigidité. La qualité de la matière première est essentielle à la construction d'une roue. Le respect de la période d'abattage, en hiver, à la lunaison, est une première condition¹³⁸⁴. Le respect des temps de séchage en constitue une seconde. Racheter un fonds de commerce, s'est d'abord acheter le chantier à bois. Il fallait souvent trouver des plateaux supplémentaires. Le bois d'œuvre séché et prêt à l'emploi est un impératif qui marque le métier jusqu'à ce qu'il se métamorphose. Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, Rémy Lhopital charron à Saint-Didier-sur-Riverie (Rhône) bat la campagne pour compléter son stock : « le premier bois que j'ai acheté, je me rappelle, je l'ai acheté à Yseron (Rhône), à un charron qui avait un stock, qui avait abandonné. Il devait y avoir un petit camion »¹³⁸⁵. La contrainte du stock de bois est une immobilisation de capital déjà observée dans les charronnages urbains et qui se retrouve à l'identique en milieu rural. C'est le temps qui stabilise le bois. Pierre Morlon, charron à La

¹³⁷⁹ Michel ROUS, *Charronnage et carrosserie*, Paris 1884, Librairie scientifique, industrielle et agricole Eugène Lacroix, 42 pages, p. 25.

¹³⁸⁰ Entretien Charles PERRET, charron à Saint-Marcel- l'Éclairé (Rhône), 14 novembre 1998.

¹³⁸¹ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N° 5 Charronnage des frères Finet, encours client, Auberives-sur-Varèze (Isère) 1882-1902.

¹³⁸² Entretien Charles PERRET, ibidem.

¹³⁸³ Entretien Louis DURET, charron à Saint-Georges-d'Espéranche (Isère), 10 mars 1999. Saint-Georges-d'Espéranche est situé à une trentaine de kilomètres de Corbas aux portes de Lyon.

¹³⁸⁴ Si tous les charrons de la région relèvent l'importance à la lunaison, tous les spécialistes ne sont pas de cet avis et certains n'accordent aucun crédit à cette pratique.

¹³⁸⁵ Entretien Rémy LHÔPITAL, charron à Saint-Didier-sur-Riverie (Rhône), 4 novembre 1998.

Chèvre à quelques kilomètres de Saint-Symphorien-sur-Coise, souligne toute l'importance du séchage :

« Ouh là là, surtout le frêne. Le frêne c'est un bois qui se tord, qui travaille. Il fallait 5 ou 6 ans avant emploi. On achetait les frênes chez les paysans, on les coupait, on commençait à les faire sécher dehors. Ils restaient 3 ou 4 ans à sécher en dehors débités en plateaux. Puis après, on les rentrait et ils finissaient de sécher. On sciait du bois tous les ans pour avoir du stock. Le frêne est utilisé pour les charrettes et les tombereaux. Le frêne fléchit, mais ne casse pas »¹³⁸⁶.

Le moyeu constitue le cœur de la roue. Réalisé en ormeau tortillard, essence d'une remarquable solidité, le moyeu reçoit à la fois la fusée de l'essieu et les rais qui sont emmanchées dans les mortaises. Le moyeu est percé longitudinalement d'un trou conique qui est obtenu par l'emploi de mèches successives et achevé par une tarière conique qui forme ainsi l'emplacement définitif où se loge la fusée de l'essieu munie d'ailettes destinées à solidariser les deux pièces¹³⁸⁷. « On employait une gouge ronde pour boiter les roues au moyeu : Oh là, c'est un travail, il faut une journée pour boiter une paire de roues ! »¹³⁸⁸ Le moyeu, selon l'importance de la roue, est percé de 8, 10, 12, 14 ou 16 mortaises et porte un nombre équivalent de rais. Une machine, la diviseuse, comme celle que s'empresse d'acquérir Marius Dussud, charron à Villechenève (Rhône), permet de déterminer l'emplacement de chaque mortaise et évite de les calculer. Elle permet également de donner l'inclinaison, le biais léger à la mortaise qui donne la *couche*¹³⁸⁹.

Les rais sont faits en acacia, c'est une essence qui donne un bois au comportement remarquable et qui est d'un approvisionnement aisé. Taillés à la plane, les rais sont parfois faits à la machine mais d'un prix élevé, cette dernière est arrivée tardivement dans les charronnages les plus importants : au cours des années 1930 chez Ruillat, le beau-père de Pierre Morlon à la Chèvre ; en 1941, chez les Frères Finet à Auberives-sur-Varèze, une machine de marque Mougeotte achetée d'occasion. Elle était installée une fois par an dans l'atelier, en hiver, et permettait sans délais de produire la quantité de rais nécessaires pour la production et la réparation des roues le reste de l'année¹³⁹⁰. Les deux extrémités du rai sont assujetties au moyeu et à la jante. La patte à embase vient remplir les mortaises du moyeu tandis que l'autre extrémité forme une broche à embase qui vient s'engager dans les mortaises des jantes. Emmancher les rais dans le moyeu, l'*enrayage*, pour obtenir la roue en hérisson requiert un certain tour de main¹³⁹¹. Le moyeu est fixé sur un chantier au moyen d'une vis. Le moyeu était parfois bouilli pour lui donner un peu d'élasticité car « les rais avaient 5 mm de plus que les mortaises »¹³⁹². Pour éviter que le moyeu ne se fissure lors de l'emmanchement des rais qui est réalisé à coups de masse, il est cerclé d'un cordon aux deux extrémités. Cette précaution n'était pas nécessaire lorsqu'il s'agissait d'un moyeu en ormeau tortillard.

Les jantes qui sont toujours en nombre impair sont tracées avec un gabarit sur un plateau de frêne et découpées à la scie à chantourner. Pour chaque roue ou presque il fallait tracer un gabarit au compas.

J.-P. Aguerre : vous n'aviez pas des gabarits déjà tout prêts ?

¹³⁸⁶ Entretien Pierre MORLON, charron à La Chèvre (Rhône), 22 octobre 1997.

¹³⁸⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, document N°14 Fusée et essieu.

¹³⁸⁸ Entretien René FINET, charron à Auberives-sur-Varèze, 19 janvier 1999.

¹³⁸⁹ Entretien Marius DUSSUD, charron à Villechenève (Rhône), 1^{er} octobre 1997.

¹³⁹⁰ Entretien René FINET, charron à Auberive-sur-Varèze, 19 janvier 1999.

¹³⁹¹ M.G MARIN-DARBEL, *Nouveau manuel complet du charron forgeron, traitant de l'atelier et de l'outillage du charron, des matériaux mis en œuvre par lui, du travail de la forge, de la construction du gros et du petit matériel, et de toutes les questions qui ont trait au charronnage*, Manuels Roret, Paris 1913, 443 pages, reprint Éditions Émotion primitive, Saint-Égreve, 2006, p. 294 : « L'enrayage s'effectue en piquant les rais de deux en deux, c'est-à-dire qu'on les enfonce à peu près jusqu'à la moitié de la patte et en laissant une mortaise libre sur deux qui reçoivent les rais. Lorsque la moitié du nombre de rais est placée suivant l'écuantéur donnée, l'on pique le reste des rais alternativement, en ayant soin de les mettre suivant l'écuantéur qui leur convient ».

¹³⁹² Entretien Pierre MORLON, charron à La Chèvre (Rhône), 22 octobre 1997.

Ch. Perret : Ouh là là, chaque roue, un centimètre d'écart, il fallait faire un gabarit. Parce que la roue pour qu'elle soit ronde il faut monter la jante 2% plus que la roue qu'on veut. Une roue d'un mètre, il faut la monter à 102 pour la jante parce que si l'on fait son calibre juste à un mètre – je vous parle d'une roue d'un mètre- quand elle est assemblée, ça semble que tous les montants baissent un peu... ça semble comme un petit plat.

J.P.A. : Ah bon !

Ch. P. : Ah c'est marrant et au ferrage, ça continue à s'affaisser et alors on monte à 102 pour qu'elle soit bien ronde, qu'il n'y ait pas d'affaissement ¹³⁹³.

Elles sont ensuite mortaisées ce qui permet d'y loger les rais, deux par jante.

L'assemblage des jantes pose des problèmes techniques qu'il a fallu surmonter. Deux d'entre eux peuvent illustrer la complexité de cette phase. En premier lieu, la *couche* impose une forme particulière au tenon qui vient se loger dans la jante. Charles Perret explique : « Le tenon, vu que vous avez une couche, vous ne pouvez pas faire un tenon qui suive le rai parce que votre jante aboucherait, elle ne serait pas d'aplomb à la route, vous comprenez. Si on fait un tenon droit, votre jante suivra le biais et elle sera plus haute derrière que devant. Pour la ferrer il y aura pas moyen. Ça ne sera pas plat. Une roue bien faite doit tenir droite même qu'il y a la couche. Alors automatiquement votre broche, qu'on appelle, il faut qu'elle soit en biais pour que ça revienne. Il faut qu'elle revienne d'aplomb au moyeu ». Le degré d'inclinaison de la broche et la réalisation de celle-ci sont faits soit manuellement soit par une machine. Dans l'atelier de charronnage de Saint-Marcel-l'Éclairé, la machine à brocher fait partie d'un ensemble d'outils polyvalents de marque *Bétic* comme le diviseur à moyeux, acquis à Lyon en 1925¹³⁹⁴.

En second lieu, il faut mettre le *déjour* à la roue. Concrètement, le menton, une des extrémités de la jante ne joint pas la suivante¹³⁹⁵. En clair, la circonférence formée par la roue n'était pas achevée. Ce jeu laissé à la roue est destiné à assurer la solidité de l'ensemble au moment du ferrage en diffusant les effets mécaniques de la tire à l'ensemble de la structure par les jantes et les rais :

« La dernière jante ne se joint pas pour le serrage (...) le *déjour* n'est pas compris dans la tire du bandage. C'était en plus. On laissait un centimètre alors quand on rentre le cercle à chaud, au refroidissement, ça amène tout ça et c'est ce qui serre ».

Enfin, la dernière opération, le ferrage des roues consiste à consolider les différentes pièces

« Quand on faisait la ferrée – qu'on appelait –, en principe on préparait, ça dépend mais entre 10 et 14 ou 16 roues¹³⁹⁶. En principe 12-14 c'était la jolie ferrée quand on en mettait 16 c'était déjà vraiment la grosse ferrée. La ferrée c'était 12-14 roues à ferrer, c'est-à-dire mettre le bandage¹³⁹⁷.

(...) La ferrée on la commençait toujours vers les 5 heures du matin. 4h1/2 – 5h du matin, à la pointe du jour. D'ailleurs on arrivait souvent avant pour commencer à éclairer [à allumer le feu] parce que c'est toujours le matin que le temps est le plus calme. Il ne fallait pas qu'il y ait trop de vent parce que vous en auriez pris plein les narines.

(...) Vous mettez les bandages les plus grands puis les plus petits. Vous éclairez le feu, on faisait le feu tout autour : des fagots et puis ben des gros bois pour arriver à faire un brasier. Il fallait pas que le fer soit trop chaud non plus parce que plus il était épais et chaud après pour le refroidir ça brûlait toute la jante le temps de balancer de l'eau il fallait quand même mettre le cercle en place et ça brûlait la jante et après il y a plus assez de serrage.

¹³⁹³ Entretien Charles PERRET, charron à Saint-Marcel- l'Éclairé (Rhône), 14 novembre 1998.

¹³⁹⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, illustration N°15 Diviseuse à moyeu Bétic.

¹³⁹⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, illustrations N° 16 et N° 17 *Déjour* mis à des roues en blanc, prêtes au ferrage.

¹³⁹⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, Illustration N°18 Marcel Perret devant son atelier avant la ferrée, années 1950.

¹³⁹⁷ La ferrée est l'opération au cours de laquelle a lieu l'embattage de la roue.

(...) On amenait les fers à deux. On apportait le fer sur la roue qui était à plat sur les chevalets.. Il fallait que le chevalet soit sur le joint des jantes. La roue était bloquée par une vis. On amenait le cercle avec la griffe puis ensuite on prenait la tire qu'on appelait. La tire c'est un morceau de bois avec un collier auquel est fixé un bras en fer¹³⁹⁸. Le corps en bois prend appui sur la jante, le bras en fer sur le cercle. On faisait levier sur la tire pour emboîter la roue. Le cercle ne rentre pas toujours facilement parce que dans le feu des fois plus chaud d'un côté que de l'autre alors il rentrait bien d'un côté mais de l'autre il fallait le tirer pour l'emboîter. Dès que le cercle était en place il fallait le refroidir. Il ne fallait pas moisir. Quand il y avait des cercles neufs, il n'y avait pas de problèmes parce qu'en principe il y avait une grosse dilatation donc il s'emboîtait bien, mais quand vous aviez le resserrage qu'on appelait, c'était le vieux cercle. Il n'avait pas l'épaisseur voulue, il fait par exemple 12 ou 14 mm, il n'y a pas de dilatation et c'était dur à emboîter et puis s'il n'était pas assez chaud, il ne s'emboîtait pas non plus¹³⁹⁹.

(...) En commençant vers les 5 heures du matin, en principe vers 8h 1/2 – 9 h, c'était fini, 12 roues si l'emboîtement des cercles allait bien. Une fois que vous aviez fait la ferrée, la journée était finie, c'était le casse-croûte, on rangeait le chantier »¹⁴⁰⁰.

La production des différents éléments qui composent la roue et leur assemblage constituent la part la plus technique de la construction de la voiture. Ces opérations sont toutefois indissociables de tous les travaux de menuiserie qui débouchent sur la construction du corps du véhicule, des longerons qui forment les brancards de caisse aux panneaux et ridelles qui équipent les chars, charrettes et tombereaux. Les travaux de forge sont la deuxième spécialité fondamentale qui est liée à la construction des véhicules agricoles. Outre la production et la confection d'un grand nombre de ferrures et pièces métalliques, le charronnage suppose des gros travaux de forge. Ainsi la soudure des essieux des chars à quatre roues n'est pas une mince affaire. Elle requiert une grande connaissance des techniques de forge :

Charles Perret : l'essieu de la voiture à quatre roues, on le recevait en deux parties. Il fallait le souder au milieu pour le mettre à la dimension, vous comprenez, parce qu'il y avait plusieurs dimensions.

J.-P. Aguerre : il fallait les affiner, en préparer les amorces.

Ch. P. : Ouhaï, comme le bandage et on faisait ça même sans plaque [à souder] à la « chaude portée » ; il fallait pas se gourer. Il fallait chauffer les deux parties à la forge après avoir préparé les amorces et puis, quand ça commençait à faire des étincelles et puis vite avec la dilatation alors ça soudait dis donc !¹⁴⁰¹

B – Les différents types de véhicules

Les ateliers de charronnage ont en charge la production et l'entretien de tous les véhicules agricoles. L'absence de sources ne permet pas de dresser un inventaire complet du nombre de véhicules utilisés dans la ceinture chevaline de Lyon. Il existe néanmoins pour l'arrondissement de Lyon les données de quelques recensements militaires : le recensement triennal de 1893 est particulièrement intéressant puisqu'il comporte les données communales

¹³⁹⁸ Il existe différents modèles. La tire utilisée par Charles Perret est d'un seul tenant, cf. table des gravures et des illustrations, chapitre VI, document N° 19 Tire et griffe, les outils de la ferrée, première moitié du XX^e siècle.

¹³⁹⁹ La dilatation, « la tire », est de 6 mm par mètre. C'est la longueur qu'il fallait enlever au bandage pour qu'il puisse exercer une pression sur la roue en refroidissant.

¹⁴⁰⁰ Entretien Rémy LHÔPITAL, charron à Saint-Didier-sur-Riverie (Rhône), 4 novembre 1998.

¹⁴⁰¹ Marin Darbel, ouv. cité, donne la description suivante pp. 208-209 : « lorsque les fers scintillent, que la chaude est suante, il est temps de les retirer. À cet effet le forgeron saisit simultanément les deux morceaux, les retire promptement (...) puis, il juxtapose les amorces l'une contre l'autre sur la table de l'enclume et frappe ou fait frapper sur le fer, à petits coups afin que les morceaux prennent ensemble. Lorsqu'il juge qu'ils adhèrent, il forge alors à coups plus forts et retourne la pièce pour frapper des deux côtés ».

qui permettent de comptabiliser le nombre de véhicules de 2 et 4 roues et les types d'attelages mis en œuvre¹⁴⁰². Les recensements triennaux de 1902 et 1905 ne sont disponibles qu'au niveau cantonal. Les données cantonales hors Lyon des trois recensements donnent les informations suivantes :

Recensement de 1893 : 7249

Recensement de 1902 : 7935

Recensement de 1905 : 7666

La croissance modérée du parc roulant et la longévité moyenne des véhicules permettent de s'appuyer sur les données de 1893. Le recensement de 1893 totalise pour les 133 communes de l'arrondissement de Lyon 7249 voitures qui se répartissent de la manière suivante :

Type de voiture	2 roues 1 cheval	2 roues 2chevaux	4 roues 1 cheval	4 roues 2 chevaux
133 communes	5882	470	751	146

87,62% des voitures attelées de l'arrondissement de Lyon sont des voitures à deux roues. Le poids de cette catégorie permet de dire que les tombereaux et les charrettes constituent avec les jardinières l'essentiel de la production des charronnages ruraux du Rhône. 54,47 voitures par charron si l'on admet la présence d'un charron par commune, mais il faut adjoindre à ce total les véhicules tractés par des attelages bovins qui restent hors de la statistique.

La production de véhicules dans les charronnages de la ceinture chevaline de Lyon semble répondre à une grande diversité de situations. Dans la périphérie de Lyon, l'influence des usages urbains, les échanges soutenus entre la ville et ses zones suburbaines militent pour une certaine diversité. L'influence des ateliers de charronnage urbains, les opportunités d'achat jouent sur les modèles de véhicules proposés aux agriculteurs. Les évolutions économiques régionales, comme la montée en puissance des cultures fruitières de la vallée du Rhône ou les nécessités de la collecte du lait dans les cantons de l'Ain les plus proches de Lyon, ont pu diversifier les types de véhicules en allongeant par exemple la caisse. Cette adaptation semble assez ancienne. Dans la vallée du Rhône, les jardinières ne se déclinent pas toutes sur le même standard : les sources disponibles, comme les livres de comptes, montrent très clairement la diversité des modèles proposés. Même observation pour les tombereaux dont les dimensions sont susceptibles de varier de manière significative. Ailleurs, dès que les économies sont moins marquées par les changements, les systèmes de traction proposés à l'agriculture semblent plus figés. Dans l'Ain par exemple, un article de Convert paru en 1934 dans l'*Almanach de l'Union du Sud-Est*, souligne la fixité des types de véhicules utilisés, même lorsque les conditions qui les ont initialement imposées ont disparu¹⁴⁰³. Si le constat est

¹⁴⁰² Table des tableaux, chapitre VI, tableau N° 2 Recensement triennal des voitures attelées de l'arrondissement de Lyon. Situation au 15 janvier 1893.

¹⁴⁰³ F. CONVERT, Les attelages dans l'Ain, *Almanach de l'Union du Sud-Est des syndicats agricoles*, pp.115-117, page 116 notamment : « Les terres fortes et humides de Bresse, des Dombes, de la Loire, du Jura, ne facilitaient pas l'établissement des chemins, aussi les faisaient-on très étroits et forcément la largeur de voie des véhicules devait s'y conformer, entraînant des conséquences, comme pour les chariots à quatre roues, d'avoir un avant train ne pouvant tourner sous les quivets (longerons). Le petit format des véhicules, la faiblesse des attelages mal nourris ne permettaient que le transport de petites charges, justifiant certains modèles. Aujourd'hui la population agricole, mieux nourrie, peut rivaliser de force avec celle des autres régions ; les bœufs, les chevaux, sont d'un format normal. C'est à peine si on a modifié le gabarit des pièces qui constituent les véhicules, pour pouvoir porter un peu plus lourd. On ne s'est pas demandé si, puisque les chemins étaient plus larges et moins mal empierrés, les récoltes plus abondantes, les hommes et les attelages plus forts, on n'aurait pas intérêt à adopter d'autres formes, d'autres systèmes ».

vraisemblable pour les véhicules agricoles non suspendus, des évolutions intéressantes sont signalées par le même auteur. Dès 1891, dans le *Bulletin du comice agricole de Bourg*, Convert observe la diffusion, dans ce même département, d'un nouveau type de véhicule. Ainsi le char classique en usage dans l'Ain, dans l'arrondissement de Bourg en particulier, sorte de chariot comtois aux roues un peu moins grandes, au départ non suspendu, a muté assez rapidement pour s'adapter aux exigences nouvelles de la circulation. Ce véhicule agricole classique transformé par la fixation d'un banc amovible perpendiculaire aux roues, a été doté d'une suspension. Les ateliers ruraux se sont mis à construire ces « chariots suisses » qui permettent aux fermiers de « porter avec eux les provisions dont ils ont besoin quand ils se rendent aux foires ou marchés »¹⁴⁰⁴.

Les ateliers de charronnage de la ceinture chevaline produisent pour l'essentiel 2 types de voitures : les voitures suspendues et les véhicules non suspendus à usage exclusivement agricole. La première catégorie comprend deux types de voitures : la jardinière, voiture à deux roues et la voiture à quatre roues.

La jardinière est la voiture suspendue la plus communément employée dans l'Ain, la vallée du Rhône et dans les espaces suburbains de l'immédiate périphérie de Lyon. La vallée du Rhône semble son espace de prédilection. Elles sont omniprésentes dans les livres de comptes des frères Finet des années 1880 aux années 1930. Au tout début des années 1920, Louis Duret, jeune ouvrier charron à Reventin-Vaugris (Isère), se souvient de leur caractère universel, c'est par excellence la voiture suspendue des campagnes. À Reventin-Vaugris comme à Ampuis sur l'autre rive du Rhône, la production de la jardinière occupait l'essentiel des charronnages. Les jours de fête, à la recherche d'un bourg plus vivant que son lieu de travail, Louis Duret prospecte à Ampuis : « J'avais été voir la-bas, comme ça. Le patron me dit : ici on ne fait que des jardinières. C'étaient de grandes jardinières pour emmener les corbeilles de légumes sur le marché »¹⁴⁰⁵. C'est la voiture à tout faire : elle charrie les berthes à lait, les cageots de fruits et légumes vendus sur les marchés ainsi que les volailles. Certaines régions ne la connaissent pas : elles semblent rares dans certains cantons des monts du Lyonnais. Seuls quelques rares spécimens circulent dans le canton de Tarare. Les voitures suspendues les plus fréquentes sont les chars à quatre roues. En bas-Dauphine, passé les gros bourgs du Velin, la jardinière cède la place au char à banc. Dans la région de Saint-Georges-d'Espéranche, Louis Duret qui a pourtant bien circulé dans les charronnages du pays ne s'en souvient plus comme d'une production courante. À Oytier-Saint-Oblas où il fait à partir de 1922, son apprentissage chez Émile Bedoux, l'atelier produit des chars à banc. Placé sur la route de Vienne, il s'agit d'un gros charronnage qui emploie le patron, ses deux fils et l'apprenti : « on en sortait du boulot, hein. On travaillait loin, loin. C'était la renommée. On faisait beaucoup de chars à banc »¹⁴⁰⁶.

La voiture à quatre roues ou char à quatre roues, parfois appelé « char doublier » dans les cantons des Monts du Lyonnais constitue le deuxième type de voiture suspendue construit dans les charronnages de campagne. Les données manquent pour en tracer avec précision l'aire de diffusion. L'Isère dauphinoise moins les pays limitrophes du Rhône, la périphérie urbaine de Lyon, quelques cantons des monts du Lyonnais. C'est la voiture des artisans de campagne et des agriculteurs. C'est un véhicule polyvalent. Il se décline en divers modèles. Dans le Rhône, cette voiture relativement peu employée à la fin du XIX^e siècle semble s'imposer au lendemain de la Grande guerre. Les sources ne permettent pas de raccorder ce changement de type de voiture à la pénurie de chevaux consécutive aux réquisitions, mais

¹⁴⁰⁴ F. CONVERT, « Leçon sur l'agriculture de la Bresse et de la Dombes », *Bulletin du Comice agricole de Bourg*, Comice agricole de l'arrondissement de Bourg Bourg, avril, août 1891, p. 18.

¹⁴⁰⁵ Entretien Louis DURET, charron à Saint-Georges-d'Espéranche (Isère), 10 mars 1999.

¹⁴⁰⁶ *Idem.*

force est de constater que presque partout, la proportion des voitures de 4 roues s'est améliorée par rapport à celle des voitures à 2 roues. Dans l'immédiate périphérie de Lyon, la proportion des voitures à 4 roues s'accroît entre 1893 et 1920 puisqu'elle passe de 23,7 à 36,8% du total des véhicules. Ailleurs, l'approche cantonale confirme une montée en puissance qui n'est pas visible dans les années 1890¹⁴⁰⁷. C'est ce type de véhicule que présente dans la rubrique de charronnage P. Boirivent pour le journal *L'Artisan*¹⁴⁰⁸.

Le char à quatre roues dispose d'un avant-train mobile. Les roues de devant ont 80 centimètres de diamètre et comportent 12 rais. Celles de derrière 116-118 cm. La largeur des bandages mesure de 45 à 50 mm. Leur épaisseur varie selon les clients de 16 à 20 mm. « Quand on a les moyens, on prend plus gros » précise Charles Perret, charron à Saint-Marcel-l'Éclairé. Les trajets comportent tous de forts dénivelés comme « quand ça descendait d'en haut jusqu'à Tarare au marché », d'où l'emploi constant du frein qui use les bandages. Dans les années 1930, le « patin bourré » s'est imposé : recouvert de caoutchouc, il est de ce fait moins abrasif.

Le char à quatre roues mesure environ 3 mètres pour une largeur moyenne de 1,50 m. La caisse mesure quant à elle 2 mètres de longueur pour les modèles les plus grands. La caisse est fermée par des ridelles. Elle autorise le transport d'une grande diversité de produits. Ce véhicule attelé à un cheval sert également au transport des personnes. Deux bancs amovibles, placés l'un derrière l'autre au moyen de fixations prévues à cet effet, permettent de transporter quelques passagers et donnent à cette voiture utilitaire un air particulier : de la noce champêtre à la messe dominicale en passant par le marché ou les commissions au bourg le plus proche, le char à quatre roues est de toutes les sorties.

Parmi les véhicules non suspendus et qui échappent par conséquent à la taxe sur les chevaux et les voitures figurent deux véhicules à deux roues : la charrette et le tombereau.

La charrette est avec le tombereau la voiture agricole à deux roues la plus communément présente dans les exploitations agricoles de la région lyonnaise. Comme le tombereau, elle se décline en plusieurs modèles. Le modèle le plus ordinaire comporte une caisse de 3,5 m sur 85 cm de largeur. Dans les plus grands modèles, la longueur de la caisse atteint 4 mètres. Les roues de 130 à 135 cm comportent 14 rais. Sur les plus grands modèles, les roues peuvent atteindre 160 cm. Les bandages larges de 60 à 65 millimètres ont une épaisseur de 20 à 22 millimètres. Elle est capable de porter plusieurs tonnes : « on en avait là qui pouvaient porter trois tonnes mais enfin couramment deux tonnes ». La spécificité des charrettes des pays de la région lyonnaise est en partie déterminée par des considérations qui relèvent de la taille de l'exploitation, des types de culture et de la force du cheptel équin utilisé. En partie seulement car le cycle de vie d'un véhicule de ce genre est proche d'un siècle, ce qui par ailleurs ne l'empêche pas d'évoluer d'une réparation à l'autre. L'impression qui se dégage est celle de la diversité des productions. À Échalas, commune du canton de Givors (Rhône), dans un formulaire du recensement triennal des voitures attelées de 1893, le maire précise « qu'il s'agit pour toutes les voitures indiquées sur le présent état de charrettes sans bâche ni ressort pouvant transporter 1200 kg et qui ont toujours été refusées »¹⁴⁰⁹. La moitié des voitures attelées de cette commune est vraisemblablement issue d'un même charronnage qui reproduit un modèle standard peu évolutif. L'épaisseur des bandages, la taille des roues répondent à des impératifs locaux qui contribuent, entre autre, à ces spécificités cantonales.

Le tombereau, véhicule hippomobile ou tirée par des bœufs, est composé d'une caisse montée sur des roues et qui peut être déchargée en basculant en arrière. Il constitue par excellence le véhicule agricole des campagnes de la ceinture chevaline et sert à transporter

¹⁴⁰⁷ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N° 6 Relevé numérique comparatif à Lyon et dans les communes périphériques contiguës de Lyon, des voitures attelées susceptibles d'être requises en 1893 et 1920.

¹⁴⁰⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, gravure N° 20 Char à 4 roues.

¹⁴⁰⁹ Arch. dép. Rhône, R 612, recensement triennal des voitures, état récapitulatif des voitures attelées en dehors de celles susceptibles d'être requises existant au 15 janvier 1893, modèle B.

des matériaux ou des produits agricoles pondéreux. Les roues vont de 1,30 à 1,70 m pour pouvoir mieux acculer. Le tombereau peut être adapté à des usages variés. Les ateliers de campagne proposent des tailles différentes. Les véhicules sont adaptés au type de traction bovin ou équin selon la demande du client. La contenance de la caisse moyenne tourne autour de 1,5 M³. Le modèle réduit de Charles Perret montre la simplicité de ce véhicule sans suspension¹⁴¹⁰. Son emploi universel est associé selon les régions à quelques autres voitures comme les charrettes à 2 roues, les jardinières, les chars à 4 roues. Tous les charrons soulignent son importance. À Saint-Romain-de-Surieu, Étienne Margeriat en fabrique quelques-uns par an concurremment avec des charrettes : « tombereaux et charrettes, il n'y a que ça, les 4 roues il n'y en a pas »¹⁴¹¹. C'est indépendamment des lieux, des configurations topographiques et des clientèles le véhicule le plus produit et le plus longtemps produit. En 1951, Pierre Morlon, le charron de La Chèvre par Saint-Martin-en-Haut, continue à produire des tombereaux¹⁴¹². Sensiblement à la même époque, Rémy Lhopital à Saint-Didier-sur-Riverie, produit les derniers tombereaux neufs. Il n'a pas fait de charrettes neuves¹⁴¹³. Ces véhicules ont la particularité de pouvoir être renouvelés en permanence puisque tout ce démonte, se change et se remonte. Toutes les pièces d'usure, fabriquées en hiver, sont prêtes à l'emploi. Aussi, un tombereau comme une charrette d'ailleurs se régénère, ils sont immuables parce qu'ils semblent hors du temps. René Finet à Auberive-sur-Varèze s'exclame : « Ça durait tellement longtemps ! Quand vous pensez que vous avez un tombereau qui faisait un siècle »¹⁴¹⁴! Questionné sur la longévité de ces véhicules agricoles Charles Perret répond : « Oh ben, il y en a encore que mon père a faits qui sont vivants. Sur mon char j'ai des roues de 1930 »¹⁴¹⁵. Au-delà des années 1950, les productions neuves s'étiolent. Les charrons et les maréchaux accompagnent la transformation du matériel. Le matériel hippomobile est transformé, les tombereaux et les charrettes reçoivent des pneus. Cette évolution se note partout, plus précocement dans la plaine de Lyon selon Joseph Marmonier maréchal-ferrant à Salagnon (Isère)¹⁴¹⁶.

III- Les productions communes et l'entretien

[Maréchal-ferrant. Entretien du cheptel, il y a le tondage des chevaux à l'entrée de l'hiver : données intéressantes sur tondage dans Journal des viticulteurs et des agriculteurs 1888 Année 7 N°22 page 348, « la tonte des solipèdes ». 1888 Année 7 N°21 page 333. 1^{ère} partie de l'article.]

Des trois professions qui composent la trilogie des hommes du cheval, les charrons et maréchaux sont à la fois les plus nombreux et les plus polyvalents. Les deux professions ont pour dénominateur commun le travail de forge. Tous deux ont des cœurs de métiers spécifiques – décrits ci-dessus - et des activités annexes qui leur appartiennent en propre : tandis que le maréchal ajoute à son activité de maréchalerie, l'art de la serrurerie, le charron, parce qu'il a un outillage plus adapté, produit quantité d'outils ou d'objets totalement ou partiellement en bois. L'éventail est large, des brouettes à la confection de râteliers ou d'échelles. En revanche une partie des instruments aratoires sont produits indistinctement entre les uns et les autres suivant la configuration locale des fonds. Dans un concours que lance en 1806 la société Académique de l'Aube en vue de produire une charrue efficace, simple et peu onéreuse, elle précise « que les pièces essentielles de la charrue puissent être

¹⁴¹⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, documents N° 21 et suivants.

¹⁴¹¹ Entretien MARGERIAT, charron à Saint-Romain-de-Surieu (Isère), 26 août 1998.

¹⁴¹² Entretien Pierre MORLON, charron à La Chèvre, Saint-Martin-en-Haut (Rhône), 22 octobre 1997.

¹⁴¹³ Entretien LHOPITAL, charron à Saint-Didier-sur-Riverie (Rhône), 4 novembre 1998.

¹⁴¹⁴ Entretien René FINET, charron à Auberives-sur-Varèze (Isère), 8 mars 2000.

¹⁴¹⁵ Entretien Charles PERRET, charron à Saint-Marcel l'Éclairé (Rhône), 14 novembre 1998.

¹⁴¹⁶ Entretien Joseph MARMONIER, charron à Salagnon (Isère), le 3 décembre 1983.

coulées en fer, et leur formes déterminées d'ailleurs d'une manière si précise, que les charrons et les maréchaux vulgaires ne puissent s'y méprendre »¹⁴¹⁷. À travers cette simple prescription se profile toute l'économie des instruments aratoires dans les campagnes. C'est par leur travail sur les charrues que charrons et maréchaux vulgaires ont empiriquement lancé de nombreuses innovations. Chaque comice agricole fait localement la promotion des plus belles réalisations. Cette inventivité explique que « le nombre des charrues françaises [soit] presque infini si l'on s'attache surtout aux modifications de détail, qu'on rencontre même d'une exploitation à une autre »¹⁴¹⁸. Les deux catégories d'artisans sont sans doute devenus au fil du temps des revendeurs agréés de machines agricoles, mais ils ont continué à produire jusqu'après la Seconde Guerre mondiale des charrues avec ou sans avant-train. Tractées par les bovins ou par les chevaux, ces productions artisanales sont complétées par les herses, les bineuses et autres galères¹⁴¹⁹.

L'activité de ces artisans s'insère dans des productions traditionnelles qui se sont perpétuées en côtoyant une production plus moderne notamment impulsée par les charrons de la région. En Dauphiné, d'après Vital Chomel, ce sont plus les charrons de village que les forgerons ou taillandiers qui ont été les instigateurs de la modernisation de l'outillage agricole, parce que - souligne-t-il - l'importance du bois dans l'outillage traditionnel leur a donné une vue d'ensemble¹⁴²⁰. Avant la Grande guerre, les charrons semblent en effet maîtriser toute la production. Objectivement, tant que les outils aratoires incorporent bois et l'acier, le charron occupe une place centrale. René Finet, charron à Auberive-sur-Varèze, rappelle que du temps de son grand-père, dans les années 1880, toutes les pièces métalliques sont forgées dans l'atelier. Un demi-siècle plus tard, la situation a changé : dans les années 30, c'est le maréchal qui fait les dents des herses¹⁴²¹. Le maréchal de Clonas-sur-Varèze, la commune immédiatement contiguë au nord, confirme le propos en parlant de l'activité de son père : « il faisait des herses en bois. Il étrait ses pics, ses dents, il les taraudait et il les boulonnait dans le bois. La herse en bois comportait 2 montants et trois traverses et les dents étaient en quinconce ». C'est ce même partage des tâches que signale Jean-Paul Bourdon à Portbail, sur la côte ouest du Nord Cotentin¹⁴²². De fait, la réalité est sans doute mouvante d'un canton ou même d'une commune à l'autre, mais la construction des charrues, herses, scarificateurs ou galères renvoie toujours à leur entretien car l'obsolescence programmée des outils aratoires n'existe pas. Chacune des pièces qui constituent un outil est prévue pour être changée ou rechargée lorsqu'elle est usée. De fait, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, dans les campagnes, les deux trends de la vie économique, la baisse des prix unitaires et l'augmentation de la production, s'ils renouvellent évidemment la civilisation matérielle, ne mettent pas fin au recyclage infini des instruments de culture et des objets de la vie quotidienne. Aussi, la question de la production renvoie toujours, *in fine*, à celle de l'entretien qui ancre un outil dans le temps. De cette réalité découle la répartition de l'activité entre les deux corporations.

Lorsque le charron est l'unique représentant de la trilogie du cheval, il prend en charge systématiquement les machines aratoires. Il doit travailler à la forge puisque l'entretien consiste essentiellement à recharger et à aiguiser les parties tranchantes des outils. Il est à la

¹⁴¹⁷ Notice des travaux de la Société académique du département de l'Aube, qui ont rapport à l'agriculture et aux sciences économiques, Troyes, Imprimerie de Sainton père et fils, 1806, 24 pages, p. 15.

¹⁴¹⁸ Journal d'agriculture pratique, de jardinage et d'économie domestique, 1839-12, pp. 259-260.

¹⁴¹⁹ Benoît FERNAND, Histoire de l'outillage rural et artisanal, Paris 1947, 2^e édition Marseille, Laffitte Reprints, 1984, 168 pages.

¹⁴²⁰ Vital CHOMEL, « Les instruments de labour traditionnels dans l'ancien Dauphiné », *Revue de géographie alpine*, tome 52, n°4, 1964, pp. 615-630, page 626.

¹⁴²¹ Entretien René FINET, charron à Auberives-sur-Varèze (Isère), 19 janvier 1999.

¹⁴²² Jean-Paul BOURDON, « Une mise au point délicate. Comment fabriquer une herse ? », *Histoire et sociétés rurales*, N°39, 1^{er} semestre 2013, pp. 127-144.

fois constructeur et réparateur. À Saint-Marcel-l'Éclairé, Charles Perret, charron de la commune est dans ce cas, comme avant lui son père. Outre les véhicules agricoles qu'il construit selon la demande pour la traction bovine ou chevaline, il produit toute sorte d'outils aratoires pour une clientèle qui vient des environs. La passion du modélisme, fréquemment partagée par les hommes du cheval, permet de fixer des outils, comme l'araire, qui a déjà disparu lorsqu'il commence à travailler au début des années 1950. Le modèle réduit d'araire, qu'il a fabriqué comme d'autres outils, est la copie, à relativement grande échelle, d'un modèle local de type manche-sep, dont toutes les parties sont travaillantes, de soutien et de direction¹⁴²³. Il se distingue pourtant de ceux existant dans le pays parce que l'âge vient s'encaster dans le manche qui est, avec la tendille (le régulateur), la seule pièce à être solidaire du sep alors que le modèle le plus courant offre une construction un peu différente¹⁴²⁴. Le père de Charles Perret en a encore réparé quelques-uns pour des clients routiniers. On sait d'après la carte dressée par H. Audricourt et Muriel Jean-Brunhes-Delamarre que l'araire a subsisté fort longtemps sur ces bordures du Massif central¹⁴²⁵. Dans les montagnes du Lyonnais, l'usage de ces outils archaïques est attesté jusque dans les années 1930 pour travailler sur des petites parcelles pentues, pour effectuer des labours légers d'été ou pour nettoyer les terres. De fait, l'emploi des outils aratoires juxtapose des générations différentes d'instruments. Pierre Coutin dans un article classique rappelle que l'emploi d'un nouvel instrument n'entraîne pas immédiatement l'abandon des anciens¹⁴²⁶. Il n'y a rien de moins uniforme que les outils employés parce que les nouveaux viennent s'agréger aux précédents sans les supprimer. Cela vaut aussi, mais dans une moindre mesure, pour les modes de traction.

Lorsqu'une commune ou un ensemble de communes sont en priorité desservies par un maréchal-ferrant, ce dernier assemble l'instrument aratoire. Johann Alègre, maréchal-ferrant à Clonas-sur-Varèze, présente ainsi la production de son père installée dans la commune depuis 1910 :

« Le père fabriquait des charrues de pays. J'ai encore une charrue dans le garage qui a été fabriquée par lui, avec la plaque dessus. Les charrues de pays ça s'appelaient. Alors c'était des charrues en bois avec le montant en bois et puis toutes les ferrures dessus, c'est lui qui les faisait à la forge. Le soc, il le cherchait à la taillanderie de Chavanay (Loire) de l'autre côté du Rhône. Il cherchait les socs, les versoirs. Il [le taillandier] les perçait et les ajustait mais tout le reste, la chambotte était montée par lui. Le bois de charronnage était fourni par Finet d'Auberives, il coupait ses bois, ses chambottes, ses mancherons »¹⁴²⁷.

La production phare dont il est question ci-dessus est produite partout. La petite charrue de pays à roulette constitue un instrument à la fois léger et maniable. Un autre amateur de modèles réduits, Gaston Canel maréchal d'Artas l'a reproduite à ses heures perdues, comme si le temps des loisirs ne devait jamais se déprendre des tâches quotidiennes¹⁴²⁸. Ces petites charrues de pays étaient produites en hiver en même temps que les fers pour la saison à venir. Gabier, le maréchal de Revel-Tourdan, évoque les conditions de cette production locale neuve :

« L'été, il n'y avait pas le temps, l'été il y avait tout un tas de fourbi, de chevaux à ferrer, les charrues à réparer. On a eu fait du neuf les maréchaux à l'époque. J'ai fait des charrues de pays neuves, entièrement neuves, toutes les pièces, sauf les versoirs et les socs, ça c'était pas

¹⁴²³ Table des figures et des illustrations, chapitre VI, illustration N° 25 Araires du Lyonnais.

¹⁴²⁴ R. CAHEN, « L'araire, inventaire ethnographique et linguistique du Lyonnais », *L'Araire*, 1972, N°11, s.p.

¹⁴²⁵ André Georges HAUDRICOURT, Mariel JEAN-BRUNHES-DELMARRE, *L'homme et la charrue à travers le monde*, Paris, Gallimard, 1955, 506 pages.

¹⁴²⁶ Pierre COUTIN, « Le labour à la bêche en Limagne », *Journal d'agriculture traditionnelle et de botanique appliquée*, 24^e année, bulletin n°2-3, Avril-septembre 1977. pp. 87-98.

¹⁴²⁷ Entretien Johann ALLÈGRE, maréchal-ferrant à Clonas-sur-Varèze, 25 novembre 1998.

¹⁴²⁸ Table des figures et des illustrations, chapitre VI, illustration N° 26 Charrue de pays.

notre métier. C'était la taillanderie des Alpes qui les faisait quoi. J'ai fait des charrue neuves, des herses, on en faisait à tout va. En bois puis après on les faisait en fer entièrement. On faisait le cadre en fer et on faisait les dents. On forgeait la dent, un trou dans le montant, on la taraudait. On commençait à visser là dedans dans le montant pour pas qu'elle tourne et puis on la bloquait dessus par un écrou. On faisait ça l'hiver. Des travaux de Romains, quoi »¹⁴²⁹.

Les productions locales ne sont pas condamnées à être dépassées par les séries produites en usine. Loin d'être immuables, elles s'adaptent dans une certaine mesure. Les variantes copiées des modèles industriels apparaissent. L'illustration N° 27 montre ainsi une charrue dite « tourne-oreille » produite par Charles Perret à Saint-Marcel-l'Éclairé¹⁴³⁰. Ainsi cette charrue artisanale à versoir réversible permet dès que le laboureur est parvenu à l'extrémité du champ d'intervertir les versoirs. L'intérêt de ce dispositif qui a pour effet de verser la terre toujours du même côté est de donner un profil de labour à plat. Ce type de labour convient bien aux reliefs pentus des monts de Tarare parce qu'en versant la terre dans le sens contraire de la pente cette façon permet de lutter contre l'érosion. Ces outils s'adaptent aux usages locaux, aux cultures dominantes comme cette houe à cheval, appelée galère à cinq griffes, que fabriquent les frères Finet, charrons d'Auberive-sur-Varèze¹⁴³¹. Le bâti en bois de cette houe très étroite peut être utilisé sans danger dans les vergers du canton de Roussillon.

Ces productions artisanales ont évidemment évolué entre 1880 et la veille de la Seconde Guerre mondiale. Maréchaux et charrons qui se sont tournés vers la machine agricole et son entretien continuent à fabriquer de toutes pièces des instruments aratoires en bois ou en fer selon les exigences de la clientèle mais ce dernier matériau est de plus en plus présent. Les artisans peuvent être représentants de marques ou continuer à assembler des machines aratoires tant qu'elles restent simples. En 1927, le livre de comptes Marmonier enregistre encore des commandes de dombales ou de canadiennes dont le poids et le prix sont déterminés par l'artisan et l'acheteur. En revanche, les machines plus sophistiquées comme les faneuses ou faucheuses sont achetées à des entreprises de matériel agricole qui possèdent leur réseau de distributeurs, souvent des hommes de la trilogie du cheval¹⁴³².

Dans les deux professions l'entretien du matériel agricole, sa réparation et d'une manière plus large celle des objets métalliques de la vie quotidienne constitue une part importante de l'activité professionnelle. Chez les Gabier, maréchaux-ferrants de Revel-Tourdan (Isère), les 7268 opérations qui ont pu être relevées dans le livre de comptes et clairement identifiées entre février 1902 et février 1907 se répartissent de la manière suivante :

Catégorie	Nombre d'opérations	%
Réparations, entretien du matériel agricole	3746	51,54
Maréchalerie	1808	24,87
Productions	1277	17,57
Fournitures	437	6,01
Total	7268	100%

Il va de soi qu'il ne s'agit ici que d'un exemple particulier. La longévité et la stabilité du fonds placent la maréchalerie Gabier dans une moyenne représentative de toute la diversité des activités de la corporation : outre la variété des réparations et la maréchalerie, le livre de comptes fait apparaître la serrurerie, le bâtiments qui constituent une partie des fournitures et

¹⁴²⁹ Entretien Marcel GABIER, 14 août 1986.

¹⁴³⁰ Table des figures et des illustrations, chapitre VI, illustration N° 27 Charrue tourne-oreille du charronnage Perret à Saint-Marcel-l'Éclairé (Rhône).

¹⁴³¹ Table des figures et des illustrations, chapitre VI, illustration N°28 Houe à cheval des frères Finet à Auberive-sur-Varèze (Isère).

¹⁴³² Table des figures et des illustrations, chapitre VI, illustration N°29 En-tête de facture de la maréchalerie Marmonier à Salagnon (Isère).

des productions telles qu'elles apparaissent dans le schéma N°1¹⁴³³. Comme dans toutes les maréchalleries de campagne, l'entretien des outils agricoles est une activité qui connaît un pic à partir du printemps. L'un des outils les plus utilisés et de ce fait entretenus et réparés est ce piochon à deux dents, le bigot du livre de comptes des Gabier ou bigard dans celui des Marmonier. Raoul Gabier se souvient de l'activité qu'il impulsait :

« Il y avait les bigots. C'est pour faire la vigne. Alors quand c'était le moment de fossier les vignes, le soir les gus descendaient des vignes, là qui étaient sur les coteaux et ils étaient à moitié canné parce que c'est très dur et comme ils piochaient la vigne on leur limitait pas le vin, ils avaient un coup dans l'aile. Ils arrivaient au portail, ils lançaient le bigot : "pour demain matin à 4 heures, hein !" Ils passaient à 4 heures du matin et il fallait que ce soit fait. Des fois, il y avait 30 bigots là, dans la cour. Si c'était que pour l'aiguiser, ça allait vite »¹⁴³⁴.

À 20 ans d'intervalle, en 1927, la maréchallerie Marmonier à Salagnon, plus au nord-est, dans le canton de Bourgoin, inscrit son activité dans une répartition qui n'est plus tout à fait la même :

M : maréchallerie ; R : réparation ; P : production ; F : fourniture										
Mois	Nombre de transactions	Nature et montant	M	Fr.	R	Fr.	P	Fr.	F	Fr.
Janvier	85	1297,8	20	153,75	45	630,25	9	258,50	11	255,30
Février	59	1472,4	17	200,85	36	881,25	2	33,50	4	356,80
Mars	109	1415	14	199,75	88	1102,25	6	112,50	1	0,50
Avril	101	1503,84	21	264,75	59	444,45	16	633,25	5	161,39
Mai	166	2392,35	37	459,20	104	1165,55	10	307,50	15	460,10
Juin	156	2257,75	39	399,75	91	1254,50	9	396	17	207,50
Juillet	117	2604,20	25	294,75	63	992,70	11	576,25	18	740,50
Août	140	4337,30	33	421,65	84	1656,25	9	1099,5	14	1159,9
Septembre	56	925,2	21	258,50	28	560,45	2	46,50	5	59,75
Octobre	60	895,80	26	309,75	33	566,05	1	20,00	0	0
Novembre	74	1369,15	21	246,75	43	904,40	6	43,80	4	174,2
Décembre	63	1073,25	20	256,70	26	363,25	11	379,35	6	73,95
Année	1186	21543,99	294	3466,15	700	10521,3	92	3906,65	100	3649,89

Le chiffre d'affaire de la maréchallerie Marmonier souligne, comme dans l'exemple précédent, l'importance de l'entretien et des réparations dans le volume global de l'activité : ce poste représente 59 % des transactions et 48,83% du chiffre d'affaire. Cette part s'est notablement renforcée parce qu'aux activités traditionnelles de restauration des outils aratoires et d'entretien du petit matériel agricole qui continue à être rechargé, retaillé et soudé se sont ajoutées les réparations et la maintenance des faucheuses. Le détail du livre de comptes de la maréchallerie Marmonier montre le flot montant de la mécanisation agricole¹⁴³⁵.

Cette présence renforcée de la mécanisation s'inscrit dans la poursuite de la modernisation des pratiques agricoles et dans l'évolution des cultures, notamment des herbages qui prennent de plus en plus d'importance. Relativement réactif, François Marmonier oriente son fils Joseph vers la mécanique agricole. Ce dernier, formé à l'école de maréchallerie de Lyon, est envoyé au début des années 1920 à Toussieu dans la périphérie lyonnaise, chez des cousins

¹⁴³³ Table des cartes et des schémas, chapitre VI, schéma N°1 Le maréchal-ferrant, un artisan polyvalent, la diversité d'après les livres de compte de la maréchallerie Gabier à Revel-Tourdan (Isère).

¹⁴³⁴ Entretien Raoul Gabier, 20 août 1998, Revel-Tourdan (Isère).

¹⁴³⁵ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N°7 Maréchallerie Marmonier à Salagnon (Isère) : détail du livre de compte de l'année 1927.

spécialisés dans la mécanique agricole¹⁴³⁶. Il met ainsi en application l'enseignement dispensé à Lyon où cet aspect constitue un point important de la formation¹⁴³⁷.

Les productions sont assez comparables dans les deux cas : 17,57% à Revel-Tourdan et 18,13% à Salagnon. Cette stabilité est celle des activités annexes traditionnellement prises en charge par les maréchaux-ferrants : la serrurerie, les portails, les ferrures scellées dans les murs (gonds, ampares), cheminées et d'une manière générale toutes les interventions qui touchent les fourneaux, les poêles et la fumisterie en général. Le poste des fournitures reste dans les deux cas, le dernier en terme de transactions, mais avec néanmoins des évolutions. Au début du siècle les Gabier vendent des outils en assez grand nombre, des faux, des serpes ou des pioches. Vingt ans plus tard, ces outils n'apparaissent plus dans le livre de comptes de la maréchalerie de Salagnon, ils sont remplacés par d'autres articles comme la vente d'huile au détail, la ficelle pour les lieuses où pour les socs et autres pièces neuves. Ces fournitures auraient pu être bien plus importantes en terme de transactions s'il avait été possible de distinguer systématiquement dans les réparations les fournitures de sections et de doigts des lames de faucheuses.

L'activité générée par les réparations, l'entretien, la production et la vente de fournitures pose évidemment la question de la polyvalence des fonds. Dans les deux cas dauphinois étudiés, la seule maréchalerie génère environ le quart des transactions, à peine plus de 16% du chiffre d'affaires à Salagnon qui semble privilégier plutôt la réparation des machines agricoles. Cette activité n'a pourtant pas freiné l'annexion d'autres activités : les Marmonier ont adjoint à la forge un café capable de drainer des revenus supplémentaires. Il en est d'autres qui n'apparaissent pas dans la comptabilité. Il s'agit des activités para-vétérinaires auxquelles se livrent un grand nombre de maréchaux.

III – Prix et modalités de paiement

1 - Les artisans, créanciers malgré eux

La longueur des délais de paiement est un des obstacles à la création *ex nihilo* des fonds de commerce. L'artisan doit trouver des clients sans faire montre d'une trop grande exigence. Il doit à la fois consentir des crédits sans en avoir les moyens¹⁴³⁸. Même en trouvant des arrangements avec les fournisseurs, la situation des premières années est problématique et les conditions de vie difficiles. Les souvenirs de Marius Mazillier montrent bien ce que représente le poids du crédit :

J.-P. Aguerre : les paysans payaient-ils tout de suite ?

Marius Mazillier : « Non ! Attendez voir que je vous dise à peu près, mais ça a débuté dès le départ : vous aviez de bons clients qui payaient tout de suite. Mais vous aviez de mauvais clients qui disaient : “t'en fais pas, je vais amener du travail moi”. Vous faisiez le travail. “Ben tu y marqueras”. Puis finalement ils payaient à la fin de l'année et puis à la fin de l'année, ils demandaient encore un escompte : “Ben dis donc, pour une somme pareille tu vas bien me laisser ça à tant”. Ils étaient marchands du tonnerre ! Oh, c'étaient des Auvergnats ! ».

¹⁴³⁶ Entretien Joseph Marmonier, maréchal-ferrant à Salagnon (Isère), 3 décembre 1983.

¹⁴³⁷ *L'Artisan, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est, organe mensuel des coopératives et des groupements de maréchaux-ferrants, charrons et bourreliers-selliers*, janvier 1920, N° 3, « L'École de maréchalerie de Lyon » : « Nous avons fonctionné tant bien que mal l'an dernier, avec les seuls très jeunes élèves qui n'avaient pas été mobilisés, l'école sous l'active direction de M. Cottarel, a rouvert ses cours. Un plan nouveau et hardi a été conçu. Il comprend en perspective un cours de mécanique agricole. Le maréchal-ferrant, à la campagne, doit, de plus en plus, se doubler d'un mécanicien. L'École de maréchalerie se doit de donner à ses élèves tout l'enseignement qui leur est indispensable ».

¹⁴³⁸ André GUESLIN, « Usure et usuriers dans les campagnes françaises du XIX^e siècle », *Cahier des annales de Normandie*, recueil d'articles offerts à Gabriel Désert, volume N°24, N°1, 1992, pp. 135-144.

J.-P.A. : « Certains ne payaient-ils pas du tout ? »

M. M : « Ah ben oui, j'en ai eu. J'en ai eu des drapeaux pas mal encore. Oh oui ! J'ai eu des paysans qui n'ont jamais payé. Voyez, j'en ai eu un dans un pays voisin ».

J.-P. A : « Où ça ? »

M. M : « À Illiat. Ce bonhomme s'appelait Jacquot, le pauvre vieux. Ils se sont chicanés avec sa femme. Ils tenaient une ferme à deux quoi, bien entendu, l'homme et la femme. Ils se sont mis à acheter chacun leurs affaires. Il y en a un qui voulait une couverture pour son cheval eh ben, elle ne la donnait pas à son mari. Alors, il achetait pareil. Tout d'un coup, ils se sont séparés. Ça s'est tout vendu alors le bonhomme m'a dit : "T'en fais pas tu seras payé, c'est tout chez les avoués à Trévoux". Et puis un jour il a passé : "Ah ils ont gardé les sous, c'est tout mangé en frais" ! Alors ceinture, quoi ».

J.-P.A. : « En général ils finissaient tout de même par vous payer ».

M.M : « Ah oui mais au bout de l'année, hein. Il fallait de l'argent.

J.-P.A. : « Comment faisiez-vous pour tenir ? »

M.M : Moi, les gens étaient encore assez chics. Il y en a quelques-uns qui disaient : "Ah tu débutes, je vais te payer tout de suite". Mais vous en aviez qui n'étaient pas gênés. Ils n'avaient pas peur de vous faire des misères. Vous aviez des clients qui me disaient : " Dis donc tu n'enverras pas la note". Parce que vous comprenez, il y avait l'en-tête sur l'enveloppe et c'est le facteur qui la voyait. Alors il ne voulait pas qu'on voie qu'il porte une facture à un endroit. Voilà la méfiance.

J.-P. A. : « Pourquoi ? »

M.M. : « Parce qu'il n'aimait pas »

J.-P.A. : ...qu'on sache qu'il avait des factures à payer ?

M.M. : « Voilà ! Ils disaient qu'il fallait pas leur envoyer la facture mais quand je leur disais :

- "Dis donc tu passeras bien mon vieux, parce qu'il faut payer !"

- "Ah oui, n'aie pas peur !"

Par là, autour de la Saint-Martin, où ils payaient leurs fermes, les domestiques, alors il ne fallait pas penser à toucher quelque chose. Ah, c'était dur, les premières années moi, ça été très dur ! »¹⁴³⁹.

Les propos de Marius Mazillier se retrouvent dans toute l'étendue de la ceinture chevaline, toutes périodes et toutes spécialités confondues¹⁴⁴⁰. Les livres de comptes et les témoignages recueillis soulignent cette spécificité non voulue des artisans. L'artisan est l'homme de l'art, mais c'est aussi celui qui doit consentir les avances de trésorerie.

La fourniture de crédit qui incombe aux artisans du monde rural, comme à ceux des bourgs et chefs-lieux industriels, constitue une charge particulièrement lourde. Le livre de comptes de Joseph Gabier, maréchal-ferrant à Revel-Tourdan en apporte une illustration significative : au cours de l'année 1903, de janvier à décembre, Gabier a accepté de faire crédit à 94 de ses clients pour un montant de 2399,30 francs. Cette somme correspond à 1590 transactions. Tous les types d'opérations sont concernés, maréchalerie, entretien, réparation d'outils, construction de matériel agricole et fourniture de produits ou d'outils. L'analyse de la répartition des prêts entre les clients est très intéressante :

Niveau des encours	des clients	Nombre des	Encours de la catégorie	de la	Nombre de transactions	Prix moyen de la transaction
--------------------	-------------	------------	-------------------------	-------	------------------------	------------------------------

¹⁴³⁹ Entretien Marius Mazillier, bourrelier à Saint-Didier-sur-Chalaronne (Ain), 14 janvier 1984.

¹⁴⁴⁰ Entretien Dussud, charron à Villechenève (Rhône), 1^{er} octobre 1997 ; entretien Journet, charron à Albigny (Rhône) 1^{er} octobre 1997. Ces deux artisans des Monts du Lyonnais, qui travaillent dans des communes voisines, soulignent eux aussi la longueur des délais de paiement. Le charron d'Albigny, Louis-Antoine Journet, né en 1904 représente la troisième génération d'un fonds créé à la fin du XIX^e siècle, il évoque comme Marius Mazillier le marchandage auquel se livrent les clients.

Moins de 10 francs	39	190,75	249	0,76
De 10 à 19,99	15	215,15	194	1,10
De 20 à 29,99	13	320,75	205	1,56
De 30 à 39,99	10	378,60	240	1,57
40 et plus	17	1294,05	702	1,84
Total	94	2399,30	1590	1,32

18% des clients sont à eux seuls à l'origine de plus de la moitié de l'encours des clients comptabilisé dans le livre de comptes de Gabier. Le plus gros compte, ouvert au nom de Bressand, enregistre en moyenne une transaction tous les 3,5 jours. Les comptes de plus de 40 francs de crédit comportent des transactions de tous types : ferrage des chevaux, parfois trois ou quatre pour les plus grosses fermes, entretien du matériel agricole, achat de matériel neuf et fournitures variées que consent le maréchal de Revel-Tourdan. Le compte Bressand de juin 1903 donne une bonne idée de la diversité des prestations :

1^{er} juin : 2 fers, 2 relevés à Sarra.

2 juin : 4 relevés à la pouliche.

5 juin : aiguisé un bigot et mis un manche.

11 juin : fait un couteau à la charrue.

11 juin : fait un S et fourni un boulon de fer fin.

12 juin : resserrer les rivets à la faneuse et fait une clavette à l'essieu.

23 juin : fourni un boulon.

30 juin : 2 relevés.

Soit un total de 8 transactions : 9,05 francs.

Bressand paie une fois par an, le 31 décembre. La première opération de l'année 1903 date du 6 janvier et la dernière du 28 décembre. Les 185,95 francs du compte n'ont donné lieu à aucun paiement d'intérêts. Il s'agit de crédit gratuit et d'avances faites en temps de travail et en matériel parfois acheté à des revendeurs. En une année, Gabier a forgé plusieurs dizaines de fers sans compter les nombreuses heures passées à réparer les outils et les machines agricoles. Il supporte cette charge parce qu'il sait qu'il sera payé et qu'il sera le seul à capter la totalité de l'activité de l'exploitation Bressand.

La dernière colonne du tableau donne une lecture intéressante de la structure des créances que se constitue Gabier. Entre les petits et les gros comptes, la valeur moyenne de la transaction augmente au fur et à mesure que le compte prend de l'importance. La valeur moyenne de la transaction des comptes de 40 francs et plus est 2 fois supérieure à celle des comptes de moins de 10 francs. Les petits comptes comportent essentiellement des dépenses de travail et très peu de dépenses de matériel : le maréchal consent un crédit sur des travaux d'entretien comme l'aiguisage des bigots. La petite créance acceptable est celle qui ne comporte aucun intrant. En cas de défaut, seul le temps de travail est perdu.

Le poids du crédit pesant sur l'artisan rural est une réalité économique et sociale très enracinée dans les campagnes. Au cours des années 1920, *L'Artisan*, le journal de la fédération des artisans du Sud-Est fondé en 1919 par les maréchaux, charrons, forgerons et bourreliers-selliers insiste sur les conséquences économiques de ce fléau¹⁴⁴¹. Cette contrainte ne pèse pas seulement sur les artisans qui s'installent à l'instar de Marius Mazillier cité plus haut, mais aussi sur des artisans solidement installés. Ainsi le livre de comptes de la maréchalerie Marmonier à Salagnon (Isère) révèle à l'occasion de très gros comptes : en août 1927, le client Besset doit plus de 1000 francs.

¹⁴⁴¹ Quelques articles ont été retenus dans table des textes, chapitre VI, voir documents N°2/6.

2 – Le troc¹⁴⁴²

Le travail reporté au compte des clients est exprimé en unités monétaires mais la relative rareté de la circulation monétaire, l'importance des petites exploitations en polyculture expliquent en partie les modalités de paiement.

Le détail des fournitures et des opérations de productions, de réparations et d'entretien est déterminé au centime près. Cette précision comptable n'exclut pas le recours à des pratiques non monétaires. L'encours client porte à l'occasion la marque d'opérations de troc, c'est-à-dire l'échange direct d'un bien ou d'un service contre un autre. Les trois artisans dauphinois de la ceinture chevaline dont les livres de compte ont été analysés recourent tous, à des degrés divers, à ce type de transactions. Elles n'apparaissent pas de manière systématique dans le livre de comptes. Elles sont souvent annotées dans un coin de page laissé en blanc, cela est particulièrement vrai lorsque la transaction est faite à l'initiative de l'artisan qui ne peut pas immédiatement la compenser. Ainsi, les frères Finet, charrons à Auberives-sur-Varèze (Isère) se fournissent à huit reprises, entre décembre 1888 et janvier 1892, chez le meunier Silan, un de leur clients. Les fournitures consistent en balles de farine et sacs de son. Les prix ne sont pas reportés et la compensation faite sous forme de travail et fournitures de charronnage n'a pas donné lieu à une écriture. Situation identique s'agissant d'un autre client, Grenouillet, marchand de bois dans la commune voisine de Chessieu, à un kilomètre à l'est d'Auberives. Il fournit 2 voyages de bois aux frères Finet à une date qui n'est pas déterminée, seule la quantité transportée est notée soit 87 quintaux de fayard. D'autres transactions visibles portent sur la livraison de fumier ou même d'engrais chimique.

Les opérations de troc sont en général partielles et calculées en équivalent monétaire. Le service ou la réparation effectuée par l'artisan est déterminé le jour de la transaction. Ce peut être au moment du règlement, le client apporte sa contrepartie en nature qui est évaluée d'un commun accord et convertie en unité monétaire qui vient en déduction de la facture dont le paiement est réglé en espèces. Les frères Finet peuvent encore fournir un exemple. En novembre 1897, la facture de Drau, fermier chez M. Chambot à Chonas, est portée de la manière suivante sur le livre de comptes :

« 1897 juillet 17. Resserrer une roue de jardinière	3
une jante, 1,50 et une rai, 75 c. et 5 boulons, 65 c.	2,85
Rechargé et soudé une bande à côté, 3 boulons	2
Une charnière à la portière et vis, resserrer les brides	1,50
Total :	9,35
Novembre 21. Reçu pour 2,50 f. de pommes	-2,50
[Total payé]	6,85 »

Ce type de troc est réalisé aussi bien par Joseph Gabier, le maréchal-ferrant de Revel-Tourdan que par François Clopin le bourrelier de Saint-Georges-d'Espéranche.

Lorsque la transaction ne solde pas le compte, l'encours client est diminué de la somme correspondant à la valeur de la contrepartie. L'estimation de l'échange est déterminée à la date de remise du bien par l'une des parties. En juin 1906, sur le livre de compte du bourrelier de Saint-Georges-d'Espéranche l'encours de Piot, un de ses clients de Saint-Jean-de-Bourney (Isère), est diminué au fur et à mesure que se succèdent les opérations de troc :

« Guide occasion	5 f.
Rép. 1 harnais plus pièces et sanglon ciré	4,50 f.
Rép. une bride limon et dossier	1,50 f.
Total	10, 50 f.
Pois, et tomates, choux, salade	1,50 f.
Reste	9,00 f.

¹⁴⁴² Yvonne VERDIER, Tina JOLAS, Françoise ZONABEND, Marie-Claude PINGAUD, *Une campagne voisine : Minot, un village bourguignon*, Paris, Édition de la Maison des sciences de l'homme, 2015, 451 pages

Le compte est complété par de nouveaux achats de légumes qui viennent réduire la facture :

« 2 livres de pois nains	0,90
Tomates, choux, pois	0,80
Blettes	0,10
Choux	0,15
Pommes de terre, poireaux	0,90
Total :	2,85 » ¹⁴⁴³

Ces fournitures de légumes qui ne se retrouvent pas chez les deux autres artisans reviennent avec une certaine régularité dans le livre de compte de François Clopin qui ne possède pas la moindre parcelle de terre à cultiver. En 1906, l'encours de Linage père qui s'élève à 26,20 francs est diminué de 5 francs qui correspondent à une livraison de pommes de terre. La même année Clopin soustrait aux 19,25 francs dus par Prost, client d'Oytier-Saint-Oblas, la somme de 8 francs pour fourniture de volailles.

Le troc porte sur des biens qui peuvent être très divers. Outre les produits alimentaires de base comme les légumes ou la volaille François Clopin accepte des alcools : il reçoit en novembre 1908 6 litres d'eau-de-vie, 4,5 litres de liqueurs et 2 demi-bouteilles de rhum et 100 kg de pommes de terre contre une bâche. Joseph Gabier, le maréchal de Revel-Tourdan, note sur l'encours d'Alphonse Dupuy : « pris 3 litres d'absinthe ». Sur celui de Martin en mai 1906 figure l'inscription suivante : « pris du vin :

48 litres en 1905
66 litres en 1906 »

Gabier qui possède quelques hectares de terre, troque une partie de son travail contre des biens qu'il ne produit pas : en octobre 1901, il prend 30 kg de châtaignes à son client Mathieu. En mai 1906 il inscrit dans l'encours Armanet : « Gabier doit 12 fromages ». Sur le même compte plusieurs opérations similaires se suivent.

Le troc peut porter sur des biens non alimentaires. Les frères Finet reçoivent en 1886 d'un de leur client de Chonas-l'Amballan (Isère) des barres de savon : « reçu 2 barres de savon, une de 4 francs et l'autre de 6 kg ». Joseph Gabier doit à l'automne 1906, 46 kg de bandages à Tarret père, l'un de ses clients. François Clopin se fait livrer en avril 1908 par le ferblantier Rigard, 1940 kg de charbon :

« 1940 kg à déduire 160 kg reste 1780 »¹⁴⁴⁴.

Les 160 kg de déduction viennent en compensation d'une somme équivalente correspondant à des travaux effectués par le bourrellier.

Si le troc permet de pallier les inconvénients de la rareté monétaire, l'importance de l'encours des clients, véritable service de crédit gratuit supporté par les artisans ruraux, s'explique par la proximité sociale qui les relie à leur clientèle. L'artisan qui veut développer une large clientèle doit faire crédit et cet impératif confère un précieux avantage à celui qui possède un peu de foncier, grâce auquel il peut subvenir aux besoins alimentaires de la maisonnée qui vit de la forge ou de l'atelier.

Les artisans sont en effet issus du milieu rural et leurs femmes, souvent originaires des communes où sont fixés les fonds, apportent en dot quelques biens fonciers ou quelques hectares échus d'une succession. Ce patrimoine foncier, la plupart du temps de dimensions réduites, joue un rôle considérable dans l'économie domestique de l'artisan et dans sa gestion du fonds de commerce. Les artisans sont aussi, par la force des choses, de petits agriculteurs à temps partiel. La gestion de cette activité repose sur toute la famille, mais la femme de l'artisan en est spécialement chargée. À Revel-Tourdan, chez Gabier, maréchal-ferrant au bourg, quelques hectares permettent d'entretenir un peu de bétail. Raoul Gabier, l'un des

¹⁴⁴³ Bourrellerie Clopin, livre de compte N°1, 1901-1912, volume II, folio 224.

¹⁴⁴⁴ *Ibidem*, folio 250.

quatre enfants du ménage se souvient de la place que tenait, à la veille de la Grande Guerre, cette annexe agricole de la forge:

« Ah oui, les parents avaient deux vaches. Je les gardais les vaches. C'étaient des vaches de travail et de production. Chez nous elles ne travaillaient pas beaucoup. On ne faisait que le *tramesaille* comme on dit en patois : les pommes de terres, les carottes, les betteraves, le maïs. Ça servait à nourrir les bêtes et les gens. On semait des salades, des haricots dans les rangées »¹⁴⁴⁵.

Le potager et la basse-cour aussi étendus que le permettaient les forces de la ménagère, apportent l'essentiel de l'alimentation familiale. Plus au nord du département, à Torchefelon, non loin de La Tour-du-Pin, Joseph Vial dont le père exploite une grosse maréchalerie, confirme le rôle de la production agricole. Il se souvient qu'à la fin des années 20, lui et son frère étaient requis pour ces travaux quotidiens que réclamait la terre : « À l'époque on avait trois-quatre vaches. Il fallait les traire quand on avait fini la journée ou avant de la commencer ¹⁴⁴⁶. Lorsque le temps manque ou lorsque la main-d'œuvre familiale ne permet pas d'exécuter tous les travaux de la terre, l'artisan les fait effectuer par d'autres. Il en va de même pour les fournitures indispensables. Lorsqu'il faut emprunter un cheval au voisin, l'artisan s'arrange avec lui au moment du ferrage. Même remarque s'agissant de la fumure. Ainsi en mars 1890, les frères Finet, charrons à Auberives-sur-Varèze notent dans leur livre de comptes qu'ils ont reçu de Guillot fils «2 petits voyages de fumier »¹⁴⁴⁷. Les témoignages recueillis et les traces comptables de ces opérations de troc sont assez nombreux pour suggérer que ces transactions en nature s'inscrivent dans la routine quotidienne.

La production de l'annexe agricole du fonds de commerce et les fournitures en nature permettent de prendre en charge l'alimentation de la famille fournissant la majeure partie des calories nécessaires à la cellule familiale et à la subsistance du compagnon et de l'apprenti lorsqu'il y en a. Même sans parvenir à l'autonomie, il est vraisemblable que le recours à l'extérieur pour la fourniture de produits alimentaires se réduit au strict nécessaire. Cette organisation du budget est rendue possible par le fait qu'un volume relativement important du chiffre d'affaires des maréchalleries rurales est constitué par la fourniture de travail. Le travail dû, stocké sur un livre de comptes, peut être réclamé longtemps après. Il n'impose pas une sortie nette de capital, à l'exception de la matière première nécessaire à sa mise en œuvre. On peut considérer *mutatis mutandis* que les facilités de trésorerie que l'artisan fournit à ses clients, grâce au paiement différé de son travail, constituent un véritable service de crédit marginalement atténué par le recours au troc. Il est rendu possible par le renouvellement de la force de travail via la production domestique de calories. Ainsi, l'autonomie alimentaire permet à l'artisan rural de s'adapter aux capacités de paiement de sa clientèle et d'organiser une forme de crédit qui lui permet de la fidéliser. Cette organisation de la production et de la gestion du travail explique pourquoi toute commande où la fourniture préalable de capital est importante donne lieu au paiement d'un acompte qui recouvre les achats que l'artisan est obligé de payer à ses fournisseurs. À l'opposé, les prestations courantes qui peuvent représenter des cumuls significatifs ne donnent lieu qu'à un seul paiement annuel. En septembre 1883, les frères Finet livrent un tombereau de 2 pouces et demi¹⁴⁴⁸ dont l'essieu pèse 70 Kg, pour la somme de 265 francs. Ils reçoivent de leur client François Jourdan, un acompte de 100 francs¹⁴⁴⁹. Il n'est pas impossible que la fourniture de fer et de bois par

¹⁴⁴⁵ Entretien Raoul Gabier, officier à la retraite, fils du maréchal-ferrant de Revel-Tourdan (Isère), Revel-Tourdan, 20 août 1998.

¹⁴⁴⁶ Entretien Joseph Vial, maréchal-ferrant à Champier (Isère), 10 février 1999.

¹⁴⁴⁷ Charronnage des frères Finet à Auberives-sur-Varèze, livre de compte N°1 1882-1902, 11 mars 1890.

¹⁴⁴⁸ Il s'agit de la largeur du bandage de la roue.

¹⁴⁴⁹ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N° 5 Charronnage des frères Finet à Auberives-sur-Varèze (Isère), livre de compte N°1 1882-1902, 23 décembre 1883.

certain clients des charrons d'Auberives-sur-Varèze soit une manière d'éviter le paiement d'un acompte.

Chapitre VII – LES HOMMES DU CHEVAL : L’AVENTURE URBAINE

Section I – De la périphérie rurale à la grande ville

I – La matrice rurale des hommes du cheval

Les hommes du cheval sont dans leur très grande majorité issus du monde rural. Entre 1885 et les premières années du XX^e siècle, les données fiscales et notariales établissent cette prédominance de manière indiscutable¹⁴⁵⁰. Les plus de 350 professionnels de l'économie chevaline en activité à Lyon entre 1884 et 1895 sont issus dans leur écrasante majorité des communes rurales de la région : il existe bien un recrutement plus large mais il reste marginal¹⁴⁵¹. En ce sens, la dynamique qui anime les flux migratoires vers la métropole régionale est conforme aux indications fournies par Yves Lequin¹⁴⁵². Lyon fournit relativement peu de professionnels, comme si les emplois dans le charronnage, la bourrellerie ou la maréchalerie demandaient forcément une main-d'œuvre extérieure à la ville. Le Rhône n'en fournit pas beaucoup plus comme le suggère Gilbert Garrier. Il a raison d'attribuer une place importante aux plaines et plateaux du Bas-Dauphiné¹⁴⁵³. C'est de loin l'origine la plus importante du flux migratoire qui irrigue les ateliers urbains de l'industrie chevaline : l'Isère, la Drôme, l'Ain, les Savoie, la Suisse fournissent bien plus de main-d'œuvre que la rive droite de l'axe séquanorhodanien. Entre mille exemples possibles de cette forte présence de la périphérie dans les activités chevalines du centre, la composition en 1904 du bureau de la chambre syndicale des loueurs de voitures offre un belle illustration :

Nom et fonction	Adresse	Commune et département d'origine
Gabert Michel Président	Rue Pomme de Pin N°3	Né le 16 mai 1866 à Cluny (Saône-et-Loire).
Moncel Claude Vice-président	Rue Franklin N°45	Né le 7 mars 1850 à Corcelles (Rhône)
Nivon Jean Trésorier	Rue de Créqui N°75	Né le 25 octobre 1840 à Saint-Alban-du-Rhône (Isère)
Bordet Jean François Assesseur	Rue Auguste Comte N°11	3 septembre 1860 aux Avenières (Isère)
Débrieux Jean Assesseur	Rue Vendôme N°24	21 septembre 1862 à Veyrins (Isère)
Jacquier Eugène Conseiller	Place Maisons Neuves N°21	17 janvier 1870 à Saint-Cergues (Haute-Savoie).
Robert Alfred Conseiller	Rue Auguste Comte N°29	Né le 7 octobre 1877 à Saint-Donat (Drôme) ¹⁴⁵⁴ .

Il existe à chaque génération des fils d'artisans charrons, maréchaux-ferrants, bourrelliers, carrossiers, cochers, camionneurs ou marchands de fourrages qui succèdent à leurs pères mais

¹⁴⁵⁰ En utilisant d'autres documents comme les registres de livrets d'ouvriers délivrés à Lyon, la domination des ouvriers originaires de la périphérie reste importante. Voir schéma N° 1 Les sources relatives aux professionnels de l'industrie chevaline.

¹⁴⁵¹ Table des tableaux, chapitre VII, Tableau N° 1 Les professionnels de l'industrie chevaline en activité à Lyon de 1884 à 1895.

¹⁴⁵² Yves LEQUIN, *Les ouvriers de la région lyonnaise 1848-1914*, la formation de la classe ouvrière régionale, Lyon, PUL, 1977, 2 volumes, 573 et 500 pages.

¹⁴⁵³ Gilbert Garrier, *Paysans du Beaujolais et du Lyonnais, 1800-1970*, Presses Universitaires de Grenoble, 1973, 2 tomes 714 et 246 pages, tome 1, pp. 113-114.

¹⁴⁵⁴ Arch. dép. Rhône, 10 M 306.

les aléas de la vie et la mortalité élevée fauchent en herbe des successions qui semblent aller de soi. Les exemples abondent dans les registres de déclarations de succession. Les ventes de fonds de commerce alimentées par les vies écourtées, par l'accroissement des besoins de la ville et des communes de la proche périphérie offrent des opportunités aux ouvriers les plus avisés.

La main-d'œuvre rurale qui cherche de l'emploi en ville trouve dans les ateliers des patrons qui sont issus du même mouvement de renouvellement. Tous les jeunes ouvriers de la région lyonnaise qui « roulent » d'une place à l'autre finissent, tôt ou tard, par se frotter à la grande ville. Certains ne font qu'y passer sans trop s'attarder. Les livrets d'ouvriers montrent bien les parcours qui hésitent longtemps aux portes de Lyon, se contentant des communes suburbaines avant de franchir le pas. Le parcours de Benoît Peyraud transcrit dans son livret d'ouvrier est tout à fait représentatif : Il est né en 1859 dans une famille d'agriculteurs de Courtenay (Isère). Placé en apprentissage chez un charron du bourg à l'âge de 13 ou 14 ans, il termine son apprentissage en juillet 1877 et reste employé chez son patron jusqu'à la fin du mois d'octobre. Commence alors l'itinérance professionnelle, complément indispensable de formation, d'un atelier à l'autre :

- 1) Lyandrat de Villebois (Ain) le 25 octobre 1877.
 - 2) Millet de Amblagnieu (Isère) du 27 décembre 1877 au 14 avril 1878.
 - 3) Cuzin de Arandon (Isère) du 20 avril 1878 au 3 juin 1880.
 - 4) Coulouvrat de Bron (Rhône) du 9 juin 1880 au 15 février 1881.
 - 5) Bresson de Vaux-en-Velin du 17 février 1881 au 15 mai 1881.
 - 6) Laurent de Villeurbanne du 6 mai 1881 au 1^{er} juin 1881.
 - 7) Pointet de Rillieux (Ain) du 1^{er} juin 1881 au 5 novembre 1881.
- Après la césure imposée par le service militaire, Peyraud reprend la route des charronnages :
- 8) Pommier de Villebois (Ain) du 1^{er} septembre 1884 au 25 juillet 1885.
 - 9) Pointet de Rillieux (Ain) du 27 juillet 1885 au 6 septembre 1886.
 - 10) Coulouvrat de Bron (Rhône) du 20 septembre 1886 au 14 février 1888.
 - 11) Chez X du 14 février 1888 au 6 juin 1888.
 - 12) Chez Petitbon à Vaise (Lyon) du 15 janvier 1889 au 25 février 1889.
 - 13) Le 26 février 1889 entre à Perrache à l'atelier des voitures et wagons¹⁴⁵⁵.

D'autres moins farouches s'y acclimatent d'emblée, sans état d'âme, fréquentent les ouvrières souvent originaires comme eux des cantons ruraux de la périphérie et parfois des mêmes communes. C'est parmi elles qu'ils choisissent leurs épouses. Les hommes du cheval arrivent à Lyon après leur apprentissage. Il s'agit d'ouvriers durs à la tâche qui ont déjà derrière eux une expérience professionnelle. Ils apprécient l'absence de césure saisonnière qui rend si difficile la vie dans les ateliers ruraux où l'emploi se rétracte à la mauvaise saison. En ville, le flot incessant du trafic use tous les jours de l'année les fers des chevaux, les bandages métalliques des camions et le harnachement de la cavalerie. Il existe pour chaque corps de métier des dizaines d'ateliers où l'embauche est toujours possible. Quelques grosses entreprises de carrosserie ou de mécanique complètent l'offre. Dans le lot des ruraux aspirés dans les entrailles de Lyon, certains arrivent plus jeunes parce qu'ils y ont de la famille sur place. Les documents disponibles les saisissent mal ou de manière fugitive, tel ce Pierre Villemont apprenti maréchal-ferrant originaire d'Argy (Indre) qui en 1886 travaille dans la maréchalerie de son oncle rue Franklin dans le 2^e arrondissement. En décembre 1887, Claude Louison, apprenti bourrelier dans le faubourg industriel de Vaise, loge chez sa sœur

¹⁴⁵⁵ Livret d'ouvrier de Benoît Peyraud, ouvrier charron, 14 pages manuscrites, paraphé par le maire de Courtenay, Rapillaud. Mis en vente par la librairie *Le Passe-Temps* à Montbrison. Repéré sur le site Rare book.com. Les données que comporte le livret ont été contrôlées et sont corroborées par des sources incontestables, ce qui n'a pas rendu nécessaire l'acquisition coûteuse du spécimen. Pour d'autres exemples d'itinéraires d'ouvriers charrons, maréchaux-ferrants et bourreliers voir table des cartes et des schémas, chapitre VI, schémas N°1, N°2 et N°3.

domiciliée rue de la Pyramide. Pour l'essentiel, les ruraux sont possesseurs d'un savoir professionnel que les patrons emploient volontiers parce qu'ils connaissent mieux que quiconque leurs parcours, leurs attentes et leurs ambitions pour les plus avisés d'entre eux.

La dynamique qui mène les jeunes adultes des communes rurales vers la ville est sans cesse renouvelée. Les patrons comme les ouvriers qu'ils embauchent sont le produit de la surcharge démographique des campagnes ou de l'exiguïté des exploitations. L'exploitation familiale étant réservée à l'aîné, les puînés sont destinés à d'autres horizons. La quasi-totalité des professionnels liés à l'industrie chevaline est directement issue du monde agricole. En milieu rural, les jeunes placés en apprentissage chez les hommes du cheval ne sont pas tous destinés à rester sur place : les campagnes forment les citoyens de demain en produisant des professionnels parfaitement réversibles. L'économie du système donne une chance supplémentaire aux hommes et aux femmes que le monde rural rejette vers celui des villes. Ces transferts d'actifs, d'un monde à l'autre, correspondent aux structures de l'économie et aux méthodes de production. Ils sont rendus possibles par la perpétuation du travail artisanal en ville. Une part considérable des services et des biens de base est produite de manière identique en ville et à la campagne. La ville bruit en permanence de l'activité de milliers d'ateliers situés au cœur même des zones les plus résidentielles. Si la Révolution industrielle a transformé la production des biens de base et des biens intermédiaires, elle n'a pas encore produit ses effets dans les biens de consommation courante dans les secteurs qui concernent les métiers de l'économie chevaline. Cette réalité rend parfaitement adaptables charrons, bourreliers ou maréchaux ruraux en producteurs urbains. Le Dauphiné qui s'achève aux portes de Lyon y dirige son trop plein d'actifs. Les cantons chevalins de l'Isère mais aussi ceux de l'Ain ou de Saône-et-Loire fournissent en abondance les maréchalleries, les bourrelleries et les charronnages de Lyon. Une part considérable des maréchaux-ferrants exerçant à Lyon est originaire de l'Isère. Cette spécialisation est liée à la présence d'un cheptel équin nombreux. L'utilisation des chevaux comme force de traction et de labour explique le grand nombre de maréchalleries. Les ateliers lyonnais entérinent cette spécialisation en proposant les emplois disponibles aux migrants formés issus de ces cantons chevalins. Les métiers de maréchal-ferrant ou de bourrelier sont ainsi renouvelés, non pas de l'intérieur par une main-d'œuvre lyonnaise mais de l'extérieur en puisant dans les effectifs que la périphérie forme en permanence.

Cette impression d'ensemble est confortée par deux types de sources qui soulignent la faiblesse numérique de la main-d'œuvre originaire de Lyon. En premier lieu figurent les comptes-rendus de visites des inspecteurs du travail. Les 132 visites effectuées à Lyon entre 1893 et 1899, dans des ateliers de l'industrie chevaline, révèlent un monde où les apprentis sont peu nombreux¹⁴⁵⁶. Sur 49 ateliers de charrons inspectés, seuls 13 emploient des apprentis de 13 à 18 ans. Les apprentis sont au nombre de 18, soit un peu moins de 6% des effectifs déclarés dans ces ateliers. Rapport très similaire chez les carrossiers : les apprentis représentent moins de 5 % des effectifs. Dans les maréchalleries, la situation est encore plus marquée : un seul apprenti est signalé pour 62 ouvriers recensés par les inspecteurs divisionnaires du travail. En revanche les apprentis sont présents dans plus de la moitié des fonds de bourreliers harnacheurs et selliers. Une seconde source est constituée par les registres des livrets d'ouvriers émis par la préfecture du Rhône¹⁴⁵⁷. Ils donnent un aperçu des ouvriers qui demandent la délivrance du livret, véritable passeport intérieur. La période renseignée s'arrête en 1881 puisque ce document n'est plus obligatoire après cette date. Quoique centrées sur le seul début de période, les données corroborent la source précédente :

¹⁴⁵⁶ Arch. dép. Rhône, 10 M 538 – 554, contrôle des établissements par les inspecteurs divisionnaires du travail, tableaux mensuels.

¹⁴⁵⁷ Arch. dép. Rhône, 10 M 80 – 85, janvier 1879 – août 1881, livrets d'ouvriers, registres chronologiques de délivrance.

entre janvier 1879 et août 1881, 111 livrets ont été délivrés à des apprentis ou à des ouvriers des secteurs de l'industrie chevaline. Quelques observations s'imposent. D'une part, les jeunes ouvriers lyonnais ne représentent qu'une minorité des demandes : 34,23% des demandes, et encore ce total inclut-il des jeunes des communes de l'immédiate périphérie. Cette proportion est anormalement basse car les apprentis et ouvriers fraîchement formés étaient dans l'obligation de posséder ce document sans lequel ils ne pouvaient pas changer de patron et encore moins circuler. C'est donc bien à Lyon qu'ils devaient demander leur premier livret. Certes les Lyonnais dominent parmi les moins de 20 ans, ils sont 22 sur un total de 35, mais cette tranche d'âge devrait être bien mieux représentée. Si elle ne l'est pas, c'est parce que l'apprentissage en milieu urbain n'est pas destiné à assurer la relève des métiers de l'industrie chevaline. Par ailleurs, l'âge moyen des demandeurs de livrets d'ouvriers est assez élevé, 27,4 ans, ce qui confirme la présence d'ouvriers expérimentés. La moyenne d'âge des ouvriers charrons est de 32 ans, celle des maréchaux-ferrants de 25 ans. La bourrellerie est le secteur qui présente le profil le moins âgé avec une moyenne 23,4 ans. Plus de la moitié des demandeurs de livrets employés dans la bourrellerie est âgée de moins de 20 ans.

C'est la qualité et l'abondance de la main-d'œuvre rurale formée qui suscite et entretient le décalage face aux candidats potentiels que pourrait fournir la capitale régionale. Les patrons n'ont nul besoin d'embaucher des apprentis puisque cette tâche est assumée par les artisans de la périphérie. Il n'est pas impossible que cette dynamique d'ensemble soit renforcée par la méconnaissance que les patrons, en grande majorité issus du monde rural, ont de la main-d'œuvre locale. Il existe ainsi un véritable marché de l'emploi qui se nourrit des solidarités locales, des avis que colportent les ouvriers sur les places intéressantes et celles qu'il faut éviter. Les employeurs quant à eux s'en remettent aux noms de leurs confrères qui figurent dans les livrets d'ouvriers qui font office de véritables curriculum vitae. Le passage chez tel ou tel professionnel étant gage de sérieux. Dans ces réseaux d'interconnaissances où il est toujours possible de puiser des informations, les places disponibles pour les ouvriers non issus de ce mouvement général sont limitées. Il faut attendre le début du XX^e siècle pour qu'une école municipale de maréchalerie soit installée à Lyon. Elle est chargée de former des jeunes issus du milieu urbain et des militaires. Cette main-d'œuvre jeune et relativement qualifiée n'est pas démunie de moyens.

II – Le mariage, un des éléments de l'encrage en milieu urbain

Le mariage est, dans bien des cas, l'un des procédés permettant d'accélérer l'accumulation du capital. S'agissant des jeunes couples d'actifs établis en ville depuis quelques années, disposant d'un travail régulier, la fusion négociée des patrimoines permet d'envisager une installation.

Dès l'introduction de sa thèse, *Les ouvriers de la région lyonnaise*, Yves Lequin constate « que les ouvriers ne font pas de contrat de mariage, ne rédigent point de testament et leurs déclarations de succession sont d'une insigne pauvreté ». Sur les deux derniers points, les données disponibles concernant les ouvriers des secteurs de l'économie chevaline à Lyon confirment le constat. En revanche, s'agissant du contrat de mariage, c'est une situation diamétralement opposée que révèlent les actes de mariages. Rares sont les ouvriers ruraux employés dans l'économie chevaline à Lyon qui se marient sans avoir dûment établi leur contrat de mariage. Le contrat entraîne parfois les parties au plus profond des études notariales de campagne. De proche en proche, le contrat de mariage et, à travers lui, la dot que se constituent les futurs actionnent les patrimoines familiaux. Les articles qui charpentent les

contrats éclairent les stratégies et les recompositions patrimoniales qu'ils imposent aux enfants qui migrent et à ceux qui restent¹⁴⁵⁸.

L'ouvrier des secteurs de l'économie chevaline, ouvrier qualifié et d'origine rurale, employé dans les ateliers urbains, se distingue de l'ouvrier de l'industrie par le recours massif au contrat de mariage. Cette singularité est très éclairante sur l'approche de l'univers urbain qui habite les candidats au mariage car le contrat révèle une stratégie économique et une lecture spécifique de l'espace urbain : ce n'est pas un lieu d'échouement mais un lieu de conquête. Le mariage permet l'établissement en mobilisant un patrimoine initial qui fait vraisemblablement défaut au prolétariat urbain. La formation initiale, la maîtrise d'un savoir professionnel et l'existence de fonds de commerces disponibles suscitent la mobilisation de ressources par le biais du marché matrimonial. L'enracinement en ville mêle de façon étroite, le savoir professionnel, l'achat d'un fonds et le contrat de mariage qui permettent de mobiliser les patrimoines. Le contrat permet également de constater que la dot que se constitue la future, elle-même professionnellement active, est une forme de capitalisation avec intérêts et primes constitués. L'évaluation de la valeur du trousseau de la future, qu'elle peut récupérer en espèces ou en nature à la dissolution de la communauté, est en effet une autre réalité – non dite – mais essentielle - de la négociation entre les deux candidats au mariage.

Ainsi, les deux patrimoines rendent possible l'acquisition d'un fonds de commerce que le mari est chargé de développer. Les sources permettent à l'occasion de suivre l'accumulation du capital de son point de départ à son terme lors du décès de l'un des époux. L'architecture des contrats de mariage montre tous les cas de figure.

Les apports peuvent être dissymétriques : en 1850, le cocher André Audiffrin, vraisemblablement au service d'une famille bourgeoise des Brotteaux, épouse à La Guillotière Cécile Perron cuisinière dans la même commune¹⁴⁵⁹. Dans le contrat de mariage, le futur âgé, de presque trente ans apporte une somme de 2000 francs et la future un trousseau évalué à 700 francs et 300 francs en espèces¹⁴⁶⁰. Le contrat stipule pour chacun des futurs époux une part non encore liquidée dans la succession de leurs parents. Situation inverse dans le même milieu une génération plus tard. Le cocher Jean-Antoine Oswaldavin Bellon, âgé de 31 ans épouse Caroline Claudine Lacroix sa cadette de 11 ans. Il est originaire des Basses-Alpes, elle est née à Lyon. Fille naturelle reconnue de Benoîte Lacroix épouse de François Guimet, cocher de fiacre. Ils habitent tous rue de Créqui N°73. La future, sans profession, habite chez sa mère et son beau-père. Le beau-père est un entrepreneur de fiacres qui a reconnu en Jean-Antoine un bon parti. Par le contrat de mariage dressé par Me Esserty le 16 mai 1871, la future apporte 1500 francs en espèces et son trousseau estimé à 300 francs. Une clause stipule que les époux Guimet-Lacroix lèguent tous leurs biens à la future épouse tout en gardant l'usufruit au profit du survivant des donataires jusqu'à son décès. Jean-Antoine n'apporte que 1000 francs. Le 31 juillet 1871, jour de leur mariage, les époux Bellon-Lacroix comptent sur un capital de 2500 francs. Les contractants sont issus du même milieu professionnel, la dot consentie à la jeune

¹⁴⁵⁸ Les régimes matrimoniaux visibles dans l'état-civil des professionnels du cheval répercutent les trois grandes catégories existantes. Le régime le plus usité est celui de la communauté réduite aux acquêts. Cela signifie que chaque marié est possesseur de biens constitués en dot qui s'individualisent par rapports aux acquêts ou conquêts qui ont été acquis ensemble ou séparément à titre onéreux grâce à leur travail ou à leur épargne. Ils sont communs. À la dissolution de la communauté, chaque partie peut exercer ses reprises sur ses apports initiaux dûment transcrits dans le contrat. Le contrat de communauté réduite aux acquêts est un acte conservé aux rangs des minutes du notaire chez qui il a été signé. Le régime dotal, qui est peu usité, est de type séparatiste. Il se caractérise par l'existence de deux masses de biens appartenant à la femme, l'une composée de biens dotaux qui est administrée par le mari mais inaliénable, l'autre composée de biens paraphernaux, qui est administrée par la femme et est aliénable. Enfin l'absence de contrat de mariage entraîne la fusion des patrimoines. Il est presque aussi peu fréquent que le régime dotal. Il est révélateur de situations dans lesquelles il n'y a pas de patrimoine.

¹⁴⁵⁹ Table des textes, chapitre VIII, document N° 1 Données relatives à la succession André Audiffrin, loueur de voitures à Lyon.

¹⁴⁶⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 28 613, 7 janvier 1850, minutes de Me Boiron, notaire à la Guillotière.

filles est le fruit d'un accord dont chaque partie pense pouvoir tirer parti. François Guimet emploie vraisemblablement son gendre dans le fonds de louage qu'il exploite. En 1874, au décès de Guimet, ce fonds est vendu pour 4000 francs ce qui est loin d'être négligeable¹⁴⁶¹. L'apport dissymétrique peut avantager la future. En 1858, Michel Charles Charnoux et Marguerite Randon convolent en justes noces. Le premier est ouvrier charron et la seconde tisseuse d'étoffes de soie. Ils sont respectivement nés en 1828 et 1829 à Charavay, dans l'arrondissement de Saint-Étienne, de parents agriculteurs. Dans son contrat de mariage, la future apporte, outre son trousseau, une somme de 500 francs en espèces qui forme reprise en cas de dissolution de la communauté. Le futur n'apporte que ses hardes¹⁴⁶².

Les circonstances de la vie familiale jouent un rôle dans la rédaction du contrat de mariage. Ainsi Jean-François Colliat, ouvrier charron, et Véronique Orcel, sans profession, se marient le 18 décembre 1855 à la mairie du 3^e arrondissement. Ils sont tous deux originaires de petites communes rurales distantes de quelques kilomètres à peine, aux portes de La Tour-du-Pin, Chelieu pour le marié et Saint-Didier-de-la-Tour pour la mariée. Jean-François est âgé de 28 ans, Véronique Orcel est son aînée de deux ans. Quelques semaines avant le mariage les futurs époux établissent un contrat chez Me Laforest¹⁴⁶³. Le futur n'apporte rien, même pas un trousseau. Le contrat est donc dressé à la demande de la future qui apporte un trousseau estimé à 500 francs et 2000 francs tant en argent comptant qu'en valeur. La lecture de l'acte de mariage révèle l'enjeu extrême de cette dot. La mariée dont la mère est décédée l'année précédente et le père en février 1855 valorise son héritage en se mariant avec un homme plus jeune qu'elle, issu du même pays à un âge où, compte tenu de sa situation, elle n'a plus grand choix pour ne pas dire plus de choix du tout. Le marié, déjà installé à la Guillotière depuis un certain temps, n'a guère les moyens de sortir de sa condition sans un apport de départ. Les 2500 francs qui permettent à Véronique Orcel de s'extraire d'une situation délicate et à Jean-François Colliat de s'installer, illustrent de manière emblématique, le levier remarquable que constitue le mariage.

Des apports symétriques ou pour le moins équilibrés sont les situations les plus courantes. Ainsi Joseph Clément Deboille ouvrier maréchal-ferrant de son état, épouse Marie Sornion après la signature d'un contrat de mariage devant Me Bovier-Lapierre notaire à Crémieu (Isère), le 16 mai 1874. Les futurs reçoivent chacun 500 francs donnés par leurs pères¹⁴⁶⁴. Le mariage est décidé en famille et il est précédé d'un acte juridique permettant à chaque partie de préserver les avances d'hoirie. Lorsque le futur époux n'est pas originaire du canton l'affaire est d'importance. En 1889, quand Marie Barroux native de Saint-Marcellin dans la Loire épouse le Dauphinois Jean-Claude Gathier, maître de remise originaire de la commune de Cessieu (Isère), le contrat de mariage qui précède l'acte civil est signé dans la commune de la future, comme si les garanties données par un notaire de Lyon, où résident et travaillent les deux contractants, ne suffisaient pas. Le montant et le paiement de la dot sont négociés devant Me Therpin notaire au bourg. C'est vraisemblablement à Lyon que les futurs se sont rencontrés et malgré les 29 ans de Marie Barroux, le poids de la famille se retrouve dans la symétrie des engagements : les deux futurs époux apportent chacun 2000 francs en numéraire auxquels il faut ajouter le trousseau et divers objets mobiliers de la future pour un total de 2250 francs¹⁴⁶⁵.

¹⁴⁶¹ Table des textes, chapitre VII, Document N° 2 Données relatives à la succession Bellon, Jules Antoine Oswaldavin, loueur de voitures à Lyon.

¹⁴⁶² Arch. dép. Rhône, 446 Q 63, folio 38, déclaration de succession après le décès de Michel Charles Charnoux, survenu le 21 mai 1897.

¹⁴⁶³ Arch. dép. Rhône, 3^E 18 066, 21 novembre 1855, minutes de Me Laforest, notaire à Lyon.

¹⁴⁶⁴ Arch. dép. Rhône, 446 Q 46, folio 47, déclaration de succession après le décès de Joseph Clément Deboille survenu le 20 juin 1892.

¹⁴⁶⁵ Table des textes, chapitre VII, Document N° 3 Données relatives à la succession Gathier Jean-Claude, maître de remise à Lyon.

Les époux Thermet sont eux aussi, comme bien d'autres, représentatifs de ces apports symétriques. En 1895, au décès de son épouse, Jean Thermet est loueur de voiture aux Brotteaux, quartier qui offre de belles perspectives de développement. Sa réussite n'est pas aussi remarquable que celle de son contemporain Bellon et encore moins que celle de son devancier Audiffren, tous deux loueurs de voitures dans le même quartier, mais il est vrai que les durées d'accumulation diffèrent. Audiffren meurt 35 ans après son mariage, Bellon après 27 ans et deux mariages. Jean Thermet est veuf en 1895 après seulement 15 ans de mariage. Le 20 mai 1880 lorsque Jean Thermet épouse Françoise Verger à la mairie du 6^e arrondissement, il exerce la profession de cocher. Il est originaire de Sainte-Julie dans l'Ain. À 29 ans, il est de deux ans l'aîné de Françoise Verger avec qui il convole en justes noces. Cuisinière de son état, elle est native de Crémieu dans l'Isère. Les deux époux sont issus de familles paysannes. Le cadre de vie urbain n'a pas distendu les liens de famille. Deux frères du marié, l'un installé à Lyon comme cafetier et l'autre, cordonnier à Sainte-Julie, sont les témoins du marié. Les mariés reçoivent le consentement des parents qui sont également présents lors de la cérémonie civile. Leur indépendance se retrouve inscrite dans le choix d'un notaire lyonnais. Le contrat de mariage, dressé par Me Charvériat le 21 janvier 1880, quatre mois avant la cérémonie officielle, est une affaire mûrement réfléchie. Les futurs choisissent le régime de la communauté réduite aux acquêts. Le contrat de mariage garantit l'autonomie des apports initiaux que l'on devine patiemment constitués et qu'ils désirent mettre à l'abri d'une mésaventure. La future apporte 2600 francs en espèces et le futur 2400. Le contrat stipule que « la remise du trousseau et des deux mille six cents francs en espèces sera faite au futur la veille du mariage »¹⁴⁶⁶. Le mariage fournit le capital initial qui permet à Jean Thermet de créer une entreprise de louage¹⁴⁶⁷.

La symétrie des apports est en général obtenue par du numéraire mais il arrive que d'autres agencements soient mis en œuvre. En 1862, Joseph Curtat épouse Louise Ribérix, une jeune lingère, mineure, vivant encore au domicile paternel. Le contrat de mariage dressé le 3 août 1862 par Me Lavirotte, notaire à Lyon, est établi sous le régime de la communauté de biens réduite aux acquêts. La jeune lingère se constitue en dot un trousseau « provenant de ses économies » composé très classiquement « des nippes, linges et bijoux à son usage » estimé 400 francs. Le futur, voiturier par terre, déclare « que son avoir actuel consiste indépendamment de son vestiaire qu'il n'estime pas, en deux tombereaux et un cheval servant à l'exercice de sa profession », estimé entre les parties à la somme de douze cents francs. La dissymétrie des apports est corrigée par l'article 5 du contrat de mariage. La mère de la future « dans l'intention de faciliter la prospérité de l'union projetée » donne aux futurs époux un logement dans une maison qu'elle possède en propre rue Tête-d'Or 78. « Le logement se compose d'une chambre au premier étage sur le devant et d'un entrepôt ou écurie au rez-de-chaussée sur le derrière de ladite maison ». Le même article précise : « qu'en cas seulement où la donatrice viendrait à vendre ladite maison elle pourra se racheter du droit d'habitation (...) en remboursant aux donataires la somme de mille francs moyennant laquelle ces derniers n'auront plus aucune réclamation à faire »¹⁴⁶⁸. Par cette donation, les deux apports sont équilibrés.

Le mariage et le contrat qui le précède sont l'une des clés qui permettent d'expliquer l'accumulation rapide du capital et l'installation des jeunes ruraux en milieu urbain. Il n'est pas question de réduire les relations humaines et les sentiments à leur plus simple expression, mais il faut convenir que les aspects matériels sont rarement négligés. La rédaction de certains contrats s'entoure d'un tel luxe de garanties qu'on peut se demander si le mariage

¹⁴⁶⁶ Arch. dép. Rhône, 3^E 13 601, minutes de Me Charvériat, notaire à Lyon.

¹⁴⁶⁷ Table des textes, chapitre VII, Document N° 4 Donnée relatives à la succession Verger Françoise, épouse Jean Thermet, loueur de voitures à Lyon.

¹⁴⁶⁸ Arch. dép. Rhône, 3^E 28 663, minutes de Me Lavirotte, notaire à Lyon.

n'est pas d'abord une transaction financière. En janvier 1888, l'ouvrier maréchal-ferrant Jules Ronsin, originaire de Foissiat (Ain) et Marie Victorine Francon une Ardéchoise de Guilhérand signent chez Me Vachez un contrat de ce genre. Le futur n'apporte guère plus de 700 francs au mariage et c'est bien ce qui suscite les prises de garanties par la future. La jeune femme se constitue un dot de 3000 francs dont 2400 en numéraire. Cette somme suffit largement à l'achat d'un fonds de maréchalerie. L'article 5 révèle, sans qu'il soit besoin de lire entre les lignes, la destination des biens de la future : « Si à la dissolution du mariage, il dépend de la communauté un fonds de commerce, le survivant des époux aura la faculté de le conserver pour son compte et à son profit, ensemble les marchandises en dépendant, les effets mobiliers et ustensiles servant à son exploitation, la clientèle y attachée et le droit au bail des lieux de l'exploitation, dudit fonds et de l'habitation des époux, à charge de prendre les marchandises pour le montant de l'estimation qui en sera faite alors dans un inventaire régulier ou par trois experts choisis par les parties ou désignés, sur simple requête de la partie la plus différente, par le Président du tribunal civil du domicile des époux ; mais sans aucune estimation pour la clientèle et le droit au bail qui appartiendront exclusivement au survivant des futurs époux à titre de convention de mariage »¹⁴⁶⁹. Les conditions ayant été dûment formulées, la noce peut avoir lieu avec sa contrepartie : en 1889, Jules Ronsin est à la tête d'une maréchalerie rachetée à Joseph Guillermin, rue Tramassac N°11 bis dans le 5^e arrondissement.

Parmi les artisans en activité de 1885 à 1895, on observe – mais de manière plus rare – des situations dans lesquelles le mariage vient épauler l'acquisition d'un fonds faite par un célibataire. En août 1877, Philippe Robert, bourrelier harnacheur originaire de Saint-Georges-de-Reneins (Rhône) vient d'acheter le fonds de bourrellerie qu'il exploite, quai des Brotteaux N° 27, dans le 3^e arrondissement. Il n'a payé qu'un tiers des 6000 francs qu'il doit à son prédécesseur. En épousant Marie Marguerite Chenellat, une jeune fille du quartier, âgée de 17 ans, sa cadette de 10 ans, le contrat de mariage lui fournit d'emblée 1000 francs en bonnes espèces¹⁴⁷⁰.

Le mariage en 1893 de Jules Bonvalet maréchal-ferrant dans le quartier de Vaise offre un bel exemple de montage financier liant le mariage et l'achat d'une maréchalerie. Jusqu'en juillet 1892, Bonvalet est ouvrier maréchal-ferrant. Il travaille dans la maréchalerie qu'exploite Joseph Bouzon, rue de Saint-Cyr N°55. Le fonds donne de l'ouvrage à trois hommes puisqu'un autre ouvrier est employé à la forge. Bonvalet loge dans la même maison que son employeur et y prend vraisemblablement pension selon une habitude assez bien établie dans la profession. En juillet 1892 au décès de son patron, Jules Bonvalet se porte acquéreur de la maréchalerie¹⁴⁷¹. C'est Alexandre Bouzon, le frère du défunt et tuteur des enfants, qui lui prête 1000 des 4161 francs nécessaires à l'acquisition du fonds. Alexandre Bouzon qui vit à Vienne règle ainsi au plus vite les questions de la succession de son frère tout en trouvant le moyen d'employer avantageusement son argent. Devenu propriétaire d'une belle maréchalerie, Jules Bonvalet cherche un dot capable d'alléger le service de son emprunt. Il épouse quelques mois plus tard, en février 1893, Jeanne Marie Bordel Mavet qui lui apporte 3500 francs.

Le mariage de Jules Bonvalet peut être considéré comme le prolongement de son installation. À son décès quatre ans plus tard en février 1897, l'analyse des papiers à laquelle se livre le notaire éclaire les choix de Bonvalet :

« Le futur époux a apporté en mariage outre son trousseau qui doit être repris en nature, le fonds de commerce de maréchal-ferrant qu'il exploitait à Lyon, évalué avec toutes les

¹⁴⁶⁹ Arch. dép. Rhône, 3^E 19 988, minutes de Me Vachez, notaire à Lyon, 14 janvier 1888.

¹⁴⁷⁰ Arch. dép. du Rhône, 3^E 10 884, 27 août 1877, minutes de Me Baud, notaire à Lyon.

¹⁴⁷¹ Arch. dép. Rhône, 445 Q 47, folio 43 ; arch. dép. Rhône, 3^E 27 785, minute de Me Bernard, notaire à Lyon, le 18 juillet 1892.

créances actives à quatre mille francs par suite de laquelle ledit fonds est tombé dans la communauté ;

Sur laquelle somme de quatre mille francs, le futur époux a déclaré avoir payé mille francs et devoir encore trois mille francs (...)

Les parties font remarquer :

Que ledit fonds, ainsi acquis par M. Bonvalet, est celui qu'il a apporté en mariage et qui est tombé en communauté par suite de l'estimation qui en a été faite par M. Bonvalet dans son contrat de mariage,

Que ce fonds existe toujours.

Que les quatre mille francs payés pour le prix dudit fonds l'ont été : les premiers mille francs au moyen de pareille somme qu'il avait emprunté de M. Alexandre Bouzon employé de commerce demeurant à Vienne (Isère) sur laquelle il s'est libéré pendant le mariage et avec les deniers de la communauté, de cinq cents francs dont la succession doit récompense à la communauté.

Que les trois mille francs de surplus ont été payés pendant le mariage avec les deniers de la communauté à qui la succession en doit récompense »¹⁴⁷².

En somme l'acquisition à crédit de la maréchalerie - car Bonvalet est dépourvu du moindre capital -, lui permet d'accéder à un marché matrimonial auquel il n'aurait pu prétendre autrement et d'obtenir par la même occasion le financement de son acquisition. Le mariage est en effet une pièce indispensable dans le montage financier car Bonvalet s'était engagé à rembourser 2000 francs le 21 août 1893 et 1000 francs le 8 novembre 1895. Ainsi, ni le mariage, ni la date du mariage ni le montant de la dot qu'apporte la future ne sont dus au hasard.

Les apports asymétriques existent, mais ils sont moins fréquents si l'on excepte le remariage des veuves d'artisans abordés plus loin. Les sources livrent quelques exemples de ce qui constitue la voie royale pour les jeunes ouvriers en quête d'installation. Il s'agit des mariages avantageux. Le mariage avantageux est celui qui permet une installation immédiate grâce au capital ou aux garanties fournies par les apports de l'épouse. L'asymétrie se manifeste par un écart important voire très important des apports au mariage que les contrats balisent de façon minutieuse en y ajoutant, à l'occasion, des annexes plus ou moins copieuses. Le cas d'Alphonse Antoine Petitbon, ouvrier charron de son état, peut servir d'exemple. Il est né aux Ormes en 1849, dans le département de l'Yonne, au Nord d'Auxerre. Il vient de loin en effectuant peut-être son tour de France comme compagnon. Il s'installe à la périphérie de Lyon, à Fontaines-sur-Saône ou à Fontaines Saint-Martin, deux communes contiguës. Il travaille dans un charronnage de l'une de ces deux localités. Il y rencontre une fille d'agriculteur aisé, Jeanne Émilie Adélaïde Auderut, qu'il épouse en 1875. Il est âgé de 26 ans. Le contrat de mariage, dressé par Me Rambaud, notaire à Fontaines-sur-Saône, le 26 janvier 1875 opte pour le régime de la communauté de biens réduite aux acquêts. Les apports des futurs époux sont les suivants :

- La future :

- 1) un trousseau de 1000 francs et divers objets dont des couverts en argent : six grands couverts et six petites cuillères.
- 2) Une maison et son jardin à Fontaine Saint-Martin ; un fond de terre de 10 ares sis dans la même commune. Le tout estimé 8500 francs.
- 3) Une somme de 5000 francs en espèces.

- Le futur :

- 1) Un trousseau évalué 2500 francs.
- 2) Une somme de 3500 francs en espèces.

¹⁴⁷² Arch. dép. Rhône, non encore coté, minutes de Me Bernard notaire à Lyon, 16 mars 1897, inventaire après le décès de Jules Bonvalet.

Les futurs mariés disposent d'un patrimoine de 20 500 francs. Les apports de la future sont plus de deux fois supérieurs à ceux du futur. Le jour même de la signature du contrat de mariage, devant le même notaire, Alphonse Petitbon achète à crédit un fonds de charronnage à Lyon dans le quartier de Vaise. L'actif du fonds est estimé à 29 006, 80 francs. Au décès de son épouse, survenu le 11 janvier 1881, le fonds est intégralement remboursé. Le croisement simultané des deux opérations le 26 janvier 1875 prouve que l'installation de Petitbon est étroitement liée à son mariage.

Le cas de Pailly ouvrier bourrellier, offre un exemple encore plus spectaculaire de « beau mariage ». Les documents notariaux, même engoncés dans la carapace du lexique juridique laissent poindre des sentiments violents. L'extrême asymétrie du contrat de mariage Pailly-Dutel ne peut être dictée que par la passion de deux êtres qui font fi des convenances et des usages sociaux. Les notaires ont beau mettre des pare-feux, on sent bien la transgression des règles et pour une fois, les sentiments s'imposent au diktat de la propriété. En 1880, Jean-Baptiste Pailly, natif de Pont-de-Vaux dans le département de l'Ain, ouvrier dans une bourrellerie de Tarare, épouse Jenny Stéphanie Dutel, une riche héritière de cette petite ville industrielle des Monts du Lyonnais. Le contrat de mariage dressé le 5 mai 1880 par Me Peillon à Poncharra est plus qu'asymétrique puisqu'il unit deux mondes qui vivent en parallèle mais qui s'évitent soigneusement. Les apports des mariés se présentent de la façon suivante :

- La future, Jenny Stéphanie Dutel, fabricante d'articles façonnés de Tarare, demeurant à Tarare, rue Grande N° 77, fille majeure et légitime de défunt Jean-Antoine Dutel et de vivante Joséphine Blanc, sans profession, demeurant à Bron (Rhône), déclare que son apport mobilier actuel consiste en :
 - 1) Un trousseau : 1900 francs.
 - 2) La moitié indivise du mobilier du domicile qu'elle habite à Tarare et la moitié de celui d'une propriété sise aux Sauvages : 2900 francs.
 - 3) 25 000 francs d'une société pour la fabrication et la vente des articles de Tarare.
 - 4) Compte courant : 5461,55 francs.
 - 5) Capital d'une rente viagère au profit de Mlle Rigal de Naux : 4000 francs.Soit un total de : 39 261,55 francs.
- Le futur déclare ses biens en une seule ligne : « son avoir mobilier actuel consiste en son vestiaire, un lit garni et divers meubles et effets mobiliers évalués approximativement à douze cents francs »¹⁴⁷³.

La disparition prématurée du père, la liberté que donnent la fortune, la majorité et la passion, peu raisonnable au regard des usages, rendent compte du chemin que prend cette jeune femme de 24 ans. Ce n'est sans doute pas le plus facile. Un assemblage aussi disparate est vraisemblablement sujet à scandale dans cette grosse bourgade industrielle. La fortune que lui laisse son père la situe en effet dans un « marché matrimonial » qui n'a rien à voir avec le parti qu'elle choisit. Le couple en a conscience puisqu'il s'installe à Lyon. En 1885, Jean-Baptiste Pailly est à la tête d'une bourrellerie, 40 rue du Plat dans la Presqu'île puis à partir de 1889, place Saint-Michel. Elle devient au fil des années l'une des plus prospères de la ville. Madame Pailly meurt le 12 décembre 1901 à l'âge de 45 ans.

L'absence de contrat de mariage est la marque la plus claire de l'absence de patrimoine significatif au moment de convoler en justes noces, de liens familiaux distendus. Claude Antoine Fayot ouvrier charron originaire de Saint-Forgeux dans le Rhône fait partie de ces jeunes ouvriers que des places successives emmènent loin de chez eux¹⁴⁷⁴. Il épouse à 23 ans, Rosalie Gil à Berre (Bouches-du-Rhône) le 27 novembre 1873 sans contrat de mariage. L'épouse est originaire du Gers. Sans enfants, le couple chemine au gré des emplois que

¹⁴⁷³ Arch. dép. Rhône, 3^E 16452, 5 mai 1880, minutes de Me Peillon, notaire à Pontcharra (Rhône).

¹⁴⁷⁴ Arch. mun. Lyon, 2 MI 09 1105, acte de décès.

trouve le mari. En juin 1883, Rosalie Gil hérite au décès de ses parents d'une somme de 925 francs, prix d'une cession de terrain consentie à son frère. Au début de l'année 1884, les deux Méridionaux sont installés à Lyon. Claude Antoine Fayot y exploite un fonds de charronnage 26, rue Delandine. L'installation est toute récente et pour consolider leur situation juridique et assurer une protection supplémentaire à sa femme, Claude Antoine Fayot l'institue légataire « de l'universalité de tous les biens meubles et immeubles sans nulle exception devant composer sa succession y compris même l'usufruit de tous les biens réservés par la loi au profit de tout ascendant avec dispense de fournir caution »¹⁴⁷⁵. Cet acte est dressé à Pontcharra dans le Rhône le 10 février 1884 en l'étude de Me Peillon, notaire au bourg. Les deux témoins instrumentaires, l'un négociant en vin à Pontcharra et l'autre dans la commune toute proche de Saint-Romain-de-Popey, attestent que le couple séjourne depuis trop peu de temps à Lyon pour produire des témoins incontestables. Originaire de Saint-Forgeux, à quelques kilomètres de Pontcharra, c'est parmi les amis d'enfance qu'Antoine Fayot cherche la solidité des témoins. En onze ans d'épargne et sans doute grâce à l'héritage de Rosalie Gil, les conjoints Fayot sont en possession de leur entreprise artisanale.

La souplesse qu'autorise la mise en œuvre du statut successoral et les garanties qu'apportent les différents contrats de mariage permettent de mobiliser la richesse foncière ou l'épargne accumulée en milieu rural. Le choix d'une profession hors de l'agriculture *stricto sensu*, destiné aux puînés, permet d'évacuer la surcharge démographique en organisant un transfert de main-d'œuvre formée vers la sphère urbaine. En mobilisant le patrimoine familial sous la forme d'avance d'hoirie ou en cas de décès par cession de biens immobiliers aux cohéritiers restés sur l'exploitation familiale, le régime égalitaire de l'héritage fournit l'apport initial de la transformation des ruraux en artisans du monde urbain. L'économie du système donne une chance supplémentaire aux hommes et aux femmes que le monde rural rejette vers celui des villes. La mobilité de la propriété foncière masquée en partie par les transactions et les partages intrafamiliaux est accélérée par les contrats de mariage et par une espérance de vie à la naissance qui reste relativement faible. Les héritiers sont souvent jeunes et dans la force de l'âge. Les déclarations de succession, qui abordent cette question avec un grand soin, montrent la reconfiguration permanente des patrimoines entre ceux qui restent sur place et ceux qui s'en vont. Il ne faut néanmoins pas trop forcer le trait : les candidats au départ peuvent obtenir des avances d'hoirie mais elles ne sont pas solde de tout compte. Les immeubles restants sont des réserves que les citadins accumulent en se portant même de manière régulière acquéreurs de biens dans les communes rurales d'origine. Le travail en milieu urbain ne signifie pas rupture avec les horizons familiers de l'enfance. Il peut même financer une stratégie de réinstallation au pays. Les papiers de succession fourmillent de données qui renvoient aux lieux d'origine de la migration. De fait, la gestion du patrimoine de ces lieux d'origine donne des indications utiles pour évaluer la réalité des attaches locales : certaines restent dominantes ou prégnantes, d'autres sont plus distanciées.

Joseph Paquet meurt en avril 1891 à Lyon¹⁴⁷⁶. Ce Bauju de Lescheraines était marié à une Savoyarde de Saint-Alban-Laysse à deux pas de Chambéry. Arrivés à Lyon au début des années 1880, les deux Savoyards s'y marient au printemps 1883. Il est cocher et elle est cuisinière. Ils rédigent auparavant un contrat car tous deux ont quelques économies et des biens immobiliers. Joseph Paquet s'occupe activement des biens qu'il a reçus d'un partage fait du vivant de son père. Il rachète à son frère Ferdinand, pour la somme de 1500 francs la maison et un bout de prés qu'ils ont en indivision, au lieu-dit Sur la ville. Deux jours après le décès du père survenu à la Motte-en-Bauges le 18 mai 1884, sur place pour les obsèques, il achète une autre parcelle de 20 ares de pré à son frère, toujours au lieu-dit Sur la ville. Joseph

¹⁴⁷⁵ Arch. dép. Rhône, 3^E 16 465, minutes de Me Peillon, notaire à Pontcharra-sur-Turdine (Rhône).

¹⁴⁷⁶ Arch. dép. Rhône, 53 Q 123 folio 113 ; 3^E 19325, minute de Me Rimaud, 15 juin 1891, inventaire après décès de Joseph Paquet.

conserve d'autres pièces de terrain à Lescheraines qui lui proviennent de la succession de sa mère. En 1888, il loue à la société de la fromagerie de Lescheraines sa maison pour un loyer annuel de 50 francs. Cette volonté de conserver sa terre, de faire son pré carré suggèrent la possibilité d'un retour ultérieur. Tout en conduisant la voiture de M. Chalandon, son employeur et celui de son épouse, chez qui ils habitent, rue Sala N°23, Joseph Paquet songe à ses terres des Bauges et c'est d'ailleurs là, au cimetière du village de Lescheraines, que le ramène, après une longue montée depuis Aix-les-Bains, le corbillard de son dernier voyage.

Claude Joseph Bouvier meurt en janvier 1887, c'est un contemporain de Joseph Paquet, cocher comme lui, domicilié rue Saint-Joseph N° 17, à quelques centaines de mètres du précédent. Il loue une chambre au 5^e étage. Il vit dans un dénuement sagement entretenu : un lit, deux chaises, une malle avec un peu de linge, le tout prisé 46 francs. Dans une boîte de fer, les notaires trouvent un trésor de plus de 30 000 francs¹⁴⁷⁷. Peu de liquide mais des obligations, des billets. Quel peut être l'univers mental de ce vieux célibataire pour qui la ville ne s'est pas montrée ingrate mais qui place le plus clair de ses économies chez un notaire de Curciat-Dongalon (Ain), au fin fond de la Bresse ? Il prête certes en ville mais c'est surtout au pays, chez Me Parizet, qu'il place, entre 1871 et 1884, plus de 20 000 francs. Sans doute échaudé par le krach de l'Union générale dans lequel il perd 7000 francs, son horizon financier se déroule pour l'essentiel en terre connue, il sait à qui prêter et prendre des gages.

Les biens conservés au pays peuvent aussi servir de réserve dans laquelle on puise selon les besoins. C'est un cas de figure moins fréquent, il est vrai. Le charron François Bassoffy et son épouse Marie Reine Bénier ont signé un contrat de mariage le 29 juin 1857 devant Perrin notaire à Vaugneray. Pour s'installer à Lyon Marie Reine vend entre mars 1858 et novembre 1863, 5 pièces de terrain qu'elle possède en propre à Yzeron (Rhône) pour un total de 4000 francs. François Bassoffy quant à lui, vend en 1861 ses droits dans la succession de son père. Puis de 1893 à 1895 il cède des biens en propre dans la commune de Dracé (Rhône) qui lui viennent en partie de la succession de sa mère pour plus de 3500 francs¹⁴⁷⁸. Au total, et en deux épisodes séparés par 30 ans, les époux Bassoffy vendent plus de 7500 francs de biens immeubles. L'histoire de ce vieux couple qui s'achève par la mort du mari en janvier 1897 dans son domicile de la rue Tête d'Or dans le 6^e arrondissement, n'a jamais compris d'option de retour sur l'un des deux lieux d'origine : l'installation à Lyon est apparue comme le dénominateur commun de leur vie.

Le patrimoine initial constitue indiscutablement une aide dans l'installation des jeunes couples. Son absence en diminue la probabilité sans l'empêcher pour autant. Il existe quelques beaux parcours professionnels qui mettent en avant la stabilité du couple et la valeur professionnelle de l'ouvrier. La réussite est toutefois plus longue à venir. L'itinéraire des époux Bousquet fournit un bel exemple¹⁴⁷⁹. Louis Bousquet est né en 1848 à Albi (Tarn). En 1872, à l'âge de 27 ans, cet ouvrier sellier épouse à Valence une fille d'agriculteurs de Bourg-lès-Valence, Julie Marie Ferréol. Les futurs époux établissent un contrat de mariage qui souligne la faiblesse de leurs ressources. La future se constitue en dot un trousseau d'une valeur de 300 francs. Le futur déclare quant à lui un trousseau de 100 francs. Le prix du contrat de mariage facturé 40 francs par le notaire représente le dixième de leurs avoirs. Une clause du contrat, qui n'a rien d'une clause de style, stipule que « les futurs se sont réciproquement fait donation en faveur du survivant de l'usufruit de la moitié des biens qui existeront au décès du prémourant ». Le 8 juin 1873, un premier enfant naît à Valence fruit de leur union, Adrien Henri Joseph. Les sources fiscales et notariales ne donnent plus d'autres informations avant la naissance d'un second fils, à Lyon, le 6 septembre 1881, Paul-Émile

¹⁴⁷⁷ Arch. dép. Rhône, 53 Q 110 folio 90 ; 3^E 15 314, minute de Me Boudot, 9 mars 1887.

¹⁴⁷⁸ Arch. dép. Rhône, 446 Q 62, folio 79.

¹⁴⁷⁹ Arch. dép. Rhône, 53 Q 144 ; 3^E 9 815, minutes de Me Deressy, notaire à Lyon, 16 juillet 1898 ; table des textes, chapitre VII, Document N° 5 Données relatives à la succession Bousquet Jacques Louis Adrien, sellier carrossier à Lyon.

Louis Salvy. Le couple habite rue Pierre Corneille dans le quartier des Brotteaux, à deux pas de l'église Saint-Pothin où est baptisé le nouveau-né. Louis Bousquet est toujours ouvrier sellier. Les témoins de l'acte de naissance, selliers comme le père, montrent qu'il évolue dans le milieu ouvrier de sa spécialisation professionnelle. L'acquisition d'un fonds de carrosserie et de bourrellerie se fait fin janvier 1888. Il rachète le fonds situé rue Sala N° 26 à Marie Joséphine Bouillerot veuve du carrossier Antoine Garnier pour la somme de 2000 francs. Il paie un acompte de 1150 francs comptant et obtient de s'acquitter du reste au 31 janvier 1889 sans intérêts. L'avoir propre ne représente donc qu'un peu plus de 1000 francs. 15 ans pour une épargne de 1200 francs soit environ 70 francs par an. On mesure mieux tout le poids d'un avoir comparable fourni à titre d'avance d'hoirie. Louis Bousquet a dépassé la quarantaine lorsqu'il parvient enfin à s'extraire de sa condition d'ouvrier. Il est vraisemblable que l'Albigeois travaillait dans l'atelier et qu'il a su saisir sa chance en permettant à la veuve du carrossier de tenir l'affaire à flot. Aucune source ne le prouve, mais il est difficile d'expliquer autrement les facilités de paiement consenties par la venderesse. Bousquet gère son affaire avec sérieux et elle se révèle très profitable. Le couple connaît alors une certaine aisance. Pourtant il ne déménage pour la presque île qu'en novembre 1892 et y loue à l'angle des rues Sala et Pomme de Pin un appartement au prix de 3000 francs par an. On devine le chemin parcouru en quelques années. En 1895 les époux Bousquet rachètent au frère et à la sœur de madame la maison de Ferréol père restée indivise au décès de ce dernier pour près de 1400 francs. La même année, ils se portent acquéreurs d'une maison sise à Bron d'une valeur de 8 400 francs, troisième conquête de communauté. En juillet 1898, lorsque Louis Bousquet décède prématurément à l'âge de 53 ans, dix ans après l'acquisition de son fonds, il est un artisan honorablement connu. Son fils aîné travaille dans l'affaire comme ouvrier bourrellier, il est secondé par son oncle maternel Prosper Ferréol carrossier de son état.

L'exemple précédent souligne que la réussite peut tarder à se dessiner. Elle peut encore plus sûrement ne pas survenir du tout. Les centaines de destins professionnels retenus par le filtre des documents fiscaux sont d'autant plus prolixes que les patrimoines constitués sont importants. Ces ouvriers qui s'installent en ville contractent des mariages, décryptent la ville, jouent des alliances familiales ou s'appuient sur des solidarités locales, ne constituent qu'une fraction de ces flux qu'attire l'espace urbain. Reste dans l'ombre la plus grande masse, celle des anonymes que l'on ne voit pas prendre pied à Lyon. C'est à leur décès que les documents d'état-civil ou les documents fiscaux les habillent d'une identité. Les tables alphabétiques des successions et des absences permettent de découvrir des dizaines de ces hommes avec quelques bribes de leur histoire. Issus de la périphérie, comme ceux qui ont réussi, les ouvriers de ce groupe partagent une caractéristique commune : la faiblesse ou l'absence de patrimoine. Ils comptent parmi eux des hommes de tous âges, mariés avec ou sans contrat. Pour les uns, une mort trop précoce ne permet pas de préjuger ce qu'aurait pu être leur capacité d'accumulation, mais pour les plus âgés, l'installation dans la condition ouvrière, vécue au départ comme momentanée, s'est pérennisée.

Section II – Le mode d'acquisition des fonds de commerce

Il existe une diversité de voies qui permettent à l'ouvrier d'acquérir un fonds de commerce.

I – L'acquisition d'un fonds existant : vendeurs et acheteurs

Les ventes de fonds de commerce sont consécutives à deux grandes causes : le décès de l'artisan ou sa retraite.

La vente consécutive au décès de l'artisan dépend d'un certain nombre de facteurs qui reviennent avec suffisamment de force pour qu'on puisse les considérer comme de véritables régularités : la première cause tient à l'impossibilité d'assurer une succession familiale soit par absence d'héritier soit parce que les héritiers encore mineurs sont incapables de prendre la

place du défunt. Le premier cas de figure, relativement fréquent, est celui des artisans célibataires que la mort vient surprendre à la tête de leur entreprise. Les héritiers s'efforcent de liquider au plus vite la succession. En avril 1885, le carrossier Pierre Marie Fayard, originaire de La Clayette (Saône-et-Loire) âgé de 38 ans meurt dans son domicile situé à côté de son atelier rue Vendôme dans le 6^e arrondissement¹⁴⁸⁰. L'inventaire après décès que déclarent les héritiers montre un atelier actif : six voitures sont entièrement achevées et plusieurs autres sont en construction. Le chantier à bois est bien approvisionné en planches et plateaux. Des bois ouvrés ébauchés comme des raies ou achevés comme les roues, brancards et caisses en cours d'assemblage représentent plus de trois mille francs. L'affaire est saine et donne de l'ouvrage à plusieurs ouvriers. À l'exception du bois et des machines, les immobilisations de capitaux sont limitées et les créances commerciales peu nombreuses. L'actif se monte à plus de 10 000 francs¹⁴⁸¹. Ses huit frères et sœurs mandatent Benoît Duperron, mari de l'une des sœurs, charron à Chauffailles. Le fonds de carrosserie est vendu à Alexandre Tavier pour la somme de 2000 francs payable en 2 ans avec un intérêt à 13%¹⁴⁸². Le repreneur conserve le bail de l'atelier cautionné par André Audiffren loueur de voitures. Ce dernier s'engage sur ses deniers car il connaît la qualité de l'affaire créée par le défunt : il était en effet un de ses principaux clients et il est assez vraisemblable qu'il ait fortement incité Tavier à s'en porter acquéreur. De la même manière, la vente est une nécessité pour le conjoint âgé incapable de reprendre la succession ou qui éprouve des difficultés à en conserver la valeur.

Le second cas de figure, tout aussi fréquent, est celui d'une veuve ayant charge d'enfants mineurs. Hormis le remariage dont il sera question plus loin, la vente est l'unique manière de dégager du numéraire. Lorsque le défunt était lui-même veuf avec enfants mineurs à charge, la vente est la seule solution mise en œuvre par le conseil de famille. Le 8 juillet 1892, la mort de Joseph Bouzon libère un très beau fonds de maréchalerie, rue de Saint-Cyr N°34, dans le 5^e arrondissement de Lyon. Il laisse deux enfants mineurs. Le fonds est vendu à Jules Bonvalet, ouvrier maréchal-ferrant, domicilié 34, rue de Saint-Cyr et donc employé dans l'atelier, pour la somme de 4161, 90 francs. Le prix de l'acquisition comprend l'achalandage du fonds et le matériel servant à l'exercice de la profession, la forge à deux foyers, l'outillage, les fers forgés et les stocks de fer brut vieux ou neufs. L'ouvrier Jules Bonvalet réalise une bonne opération lorsque la succession lui propose de reprendre l'affaire moins d'un mois après le décès de son patron. Il achète le fonds à crédit. Au jour de son décès, le 7 février 1897, il doit encore quelques centaines de francs¹⁴⁸³.

La vente peut tenir à la nature du fonds. Ainsi les maréchalleries sont celles qui éprouvent le plus de difficultés à échapper à la vente. Cela tient au caractère fortement sexué de l'activité. La maréchalerie est un art qui combine à la fois une grande dextérité et un effort musculaire intense. Cette dernière caractéristique ferme l'accès à une succession féminine. La spécificité de la profession et la structure du fonds ajoutent encore aux difficultés : il s'agit en premier lieu d'entreprises qui n'utilisent guère plus de quelques salariés pour les plus grosses d'entre elles. En second lieu, le rôle et l'habileté du patron sont essentiels à la bonne réputation de la maison. C'est lui qui prend en charge les ferrages les plus délicats et qui assume la responsabilité de ses choix. Dans ces conditions il est difficile pour une veuve de s'en remettre à l'expertise d'un ouvrier qui peut quitter son emploi laissant le fonds sans main-d'œuvre reconnue par les clients. Enfin, dans la majorité des cas, la maréchalerie génère peu de valeur ajoutée. En règle générale, dès que les tâches se diversifient, dès que les productions sont issues de diverses spécialités et génèrent une plus forte valeur ajoutée

¹⁴⁸⁰ Arch. mun. Lyon, MI 09 0994, acte de décès N°280.

¹⁴⁸¹ Arch. dép. Rhône, 446 Q 27.

¹⁴⁸² Arch. dép. Rhône, 128 Q 8, actes sous signature privée.

¹⁴⁸³ Arch. dép. Rhône, 445 Q 64, folio 6.

comme dans la carrosserie le charronnage et plus encore dans la bourrellerie, la veuve peut reprendre le fonds et l'exploiter. Les femmes d'artisan qui ont été initiées à la gestion de l'entreprise familiale surmontent mieux que les autres la disparition brutale de leur mari. Ces cas de figure, sans être rares, apparaissent avec moins de fréquence.

La vente du fonds de commerce peut être consécutive à une cessation d'activité. Les ventes les plus significatives donnent lieu, notamment lorsqu'il s'agit de sociétés, à des formalités juridiques qui permettent d'en suivre la trace. C'est par exemple le cas de la vente des carrosseries Roesch et Faurax. En revanche, lorsque les fonds sont plus petits, il est difficile de trouver des traces. Les transactions sont difficiles à détecter et les registres de l'enregistrement ne donnent que peu d'informations. Les changements de titulaires dans les annuaires professionnels permettent de trouver quelques cas. Ainsi, Pierre Priest maréchal ferrant 20 rue Malesherbes vend son fonds de commerce en 1887. Né à Saint-Chef (Isère) en 1819, ce Dauphinois, comme une grande partie de ses collègues, n'est plus capable de ferrer. Il loue le local à son successeur ce qui lui assure un revenu d'appoint. Il cesse d'être maréchal pour devenir rentier¹⁴⁸⁴.

II – La succession et ses différentes modalités

Les stratégies successorales mises en œuvre dépendent pour part de la nature du fonds de commerce car les activités productives ou les services n'ont pas les mêmes incidences, mais aussi de la structure familiale, de l'âge et du sexe des héritiers.

1 – Le fils succède au père

La transmission du fonds de commerce peut être envisagée dans deux cas de figure bien particuliers : soit la succession s'effectue du vivant du père soit elle s'effectue à son décès. Dans tous les cas, la transmission du père au fils est une question complexe qui interfère avec toute une série d'aspects connexes comme les avances d'hoiries, le mariage du fils et la cessation d'activité du père.

La transmission du fonds entre vifs est à la confluence de plusieurs questions qui sont étroitement liées aux conditions socio-économiques. Trois données permettent de cerner les conditions qui entourent la cession. En premier lieu, la transmission peut être progressive. Dans ce cas de figure, le père « dételle » doucement et se donne les moyens de contrôler le rythme et les modalités de la transmission. Le cadre juridique adopté est celui de l'association. Le père et le fils fondent une société en apportant chacun une part du capital social de l'entreprise. L'importance financière de l'opération détermine la nature juridique du document fondateur. Lorsque le capital social n'est pas très important un document sous seing privé dûment enregistré est suffisant. Les exemples ne manquent pas. Ainsi en 1893, Michel Charnoux qui exploite avec son fils un fonds de charronnage rue Duguesclin 331 décide de le prendre comme associé. À 65 ans c'est une manière d'organiser son retrait progressif de l'entreprise. La société est fondée par un acte sous seing privé enregistré le 1^{er} juillet 1893. Les apports de chaque associé s'élèvent à 2000 francs. L'association fonctionne sans problèmes majeurs jusqu'au décès du père en mai 1897¹⁴⁸⁵. Dans le système de l'association, le décès de l'un des associés ouvre la voie à un certain nombre de solutions. La société peut être dissoute de droit. C'est la solution retenue par les Charnoux. La liquidation débouche sur l'inventaire des biens de la société. Barthélemy reprend à son compte le fonds de commerce et vraisemblablement la subrogation du bail car le charronnage fonctionne sur un terrain loué aux hospices.

¹⁴⁸⁴ Arch. dép. Rhône, 446 Q 42, folio 40.

¹⁴⁸⁵ Arch. dép. Rhône, 446 Q 63, folio 38, Déclaration après décès Michel Charnou, charron.

Lorsque la société fondée par le père et le fils engage des fonds plus importants, l'accord prend la forme d'un acte authentique rédigé par le notaire de famille. En 1884, le carrossier Jean-Gottlob Roesch fournit un bon exemple de transmission progressive d'un important fonds de commerce. Agé de plus de 75 ans, le carrossier de la rue Delandine décide de transmettre l'affaire familiale à son fils Emmanuel-Léonard. Le montage juridique de cette association est complexe à plus d'un titre¹⁴⁸⁶.

Il s'agit en premier lieu de transmettre le fonds de commerce. L'association n'est qu'un habillage que les statuts reconnaissent implicitement dans leur article 9 : « « chacun des associés devra consacrer son temps et ses soins aux affaires de la Société ; toutefois M. Roesch père à raison de son âge déjà avancé ne sera pas tenu à la même assiduité que M. Roesch fils ». L'enseigne familiale est donc gérée par le fils. Toutefois, le père conserve la mainmise sur les comptes de l'entreprise. Cette prééminence est liée au déséquilibre initial qui fonde l'association : les apports du fils ne peuvent pas équilibrer ceux du père. Outre la subrogation au bail et les constructions réalisées sur les terrains loués, l'apport du père se monte à plus de 100 000 francs. Ceux du fils atteignent difficilement le cinquième de ce total. Ce déséquilibre induit des dispositions spécifiques en cas de disparition prématurée de l'un des associés pour assurer la pérennité de l'entreprise. C'est la fonction des trois alinéas de l'article 13 des statuts de la Société Roesch père & fils :

« En cas de décès de l'un des associés au cours de la société, sa part sera réglée par le dernier inventaire qui fera la loi des parties, le survivant devant garder seul les bénéfiques ou les pertes faites depuis le dernier inventaire.

Aucun scellé ne pourra être apposé sur les biens de la société.

Le survivant des deux associés aura le droit de conserver pour lui et sans indemnité le fonds de commerce en tant que clientèle, et achalandage avec tous les agencements tenant à l'immeuble loué, ainsi que les constructions qui y sont ou qui y auront été ».

Il s'agit en second lieu, comme le rappelle très clairement le premier alinéa de l'article 13, d'attribuer une valeur indiscutable à la transmission consentie au fils, sans léser les droits des autres héritiers. L'étalon de référence est l'inventaire détaillé qui clôt chaque exercice. En théorie l'association est conçue de telle façon que le fils puisse racheter la part du père au décès de celui-ci. Sa mainmise complète sur l'entreprise lui en donne en principe les moyens. Ces précautions sont nécessaires dans la mesure où la cession envisagée est inscrite dès le départ dans une logique successorale mais il existe une autre voie très différente de succession du père au fils : la vente qui règle le transfert de l'entreprise du père au fils.

La vente comme modalité de succession est en général une opération plus complexe qui est une avance d'hoirie, donc une donation mais elle est adossée à un contrat de mariage ou la dot de la future permet au fils d'acheter le fonds au père. Quelques exemples peuvent illustrer le croisement des opérations. En mai 1888, Philibert Notaire, l'un des plus gros entrepreneurs en charronnage de la ville, marie son fils. Il cède à titre d'avance d'hoirie son fonds de commerce à son fils Jean-Baptiste, charron comme lui et employé dans l'entreprise familiale. La donation du fonds est méticuleusement évaluée :

« 1° La clientèle et l'achalandage attaché au fonds évalué avec la subrogation au bail à la somme de deux mille francs.

2° le matériel, les agencements et l'outillage ainsi que les marchandises, le tout décrit et estimé dans l'état qui demeurera annexé à la minute du présent contrat restant au pouvoir de Me Perier l'un des notaires soussignés, avec laquelle il sera enregistré après avoir été certifié sincère par les parties et paraphé *ne varietur* par les notaires : duquel état le chiffre estimatif total est de soixante-dix-huit mille francs »¹⁴⁸⁷.

¹⁴⁸⁶ Arch. dép. Rhône, 3^E 34 873, minutes de Me Berloty, 23 septembre 1884.

¹⁴⁸⁷ Arch. dép. Rhone, 3^E 19307, minutes de Me Rimaud notaire à Lyon, mariage Notaire/Caillot, 24 mai 1888.

Ce montant est complété par un don complémentaire de 5000 francs en espèces soit une donation d'un montant total de 85 000 francs. Cette donation est simultanément croisée avec une autre opération par laquelle le fils redonne 40 000 francs aux donateurs :

« La donation dudit fonds de commerce est faite encore à la charge par le donataire de faire retour aux donateurs d'une somme de quarante mille francs, laquelle sera payée par le donataire le jour de l'acte civil du mariage qui lui en vaudra quittance de la part des donateurs ».

Le montant effectif de la donation s'élève à 45 000 francs. Les 40 000 francs que le fils paie au père proviennent de la dot de la future épouse Antoinette Caillot, fille d'un fabricant de chaux. Outre son trousseau la future reçoit de ses parents en avancement d'hoirie les sommes suivantes :

1° D'une somme de vingt-six mille francs qui sera comptée en espèces ou en billets de la Banque de France au futur époux le jour de la célébration du mariage, dont l'acte vaudra quittance

2° D'une créance de vingt-quatre mille francs en principal résultant d'une obligation pour prêt consentie au profit du donateur solidairement par les époux Paul Duffieux entrepreneur de travaux et Mme Marie Pontchardier demeurant à Tassin-la-demi-Lune, devant Me Perier l'un des notaires soussignés le vingt-cinq janvier mil huit cent quatre-vingt-quatre ».

Cette créance est productive d'intérêts au taux de cinq pour cent, payables tous les six mois les vingt-cinq juillet et vingt-cinq janvier de chaque année ; elle sera exigible le vingt-cinq janvier mil huit cent quatre-vingt-dix et elle est garantie par une inscription au premier rang prise au bureau des hypothèques de Lyon le trente janvier mil huit cent quatre-vingt-quatre. Volume 1941 N°577.

Ce montage juridique permet de maintenir l'équilibre entre les héritiers Notaire. Catherine Notaire, la sœur de Jean-Baptiste mariée à un avoué près la cour d'appel a reçu une dot de 45 000 francs. Reste un troisième enfant : Clément Notaire encore célibataire n'a pas encore reçu d'avancement d'hoirie, mais il recevra en toute logique une somme comparable. Le système mixte de donation/vente diffère de l'association sur un point important : le retrait immédiat du père au profit du fils. Il en est d'ailleurs la condition indispensable puisqu'il rend en principe matériellement possible la fin de toute activité.

La succession du père au fils peut se réaliser de manière très naturelle au décès du père. Le fils jusqu'alors employé du père prend les commandes de l'entreprise. Charrons, carrossiers ou loueurs de voitures offrent des exemples tout à fait classiques. En 1898, lorsque décèdent Jacques Bousquet, sellier carrossier rue Sala dans la Presqu'île¹⁴⁸⁸, Vincent Rioux¹⁴⁸⁹ et Louis Ramay¹⁴⁹⁰ respectivement charrons quai de Vaise et rue de Bonnel, la relève est en place. Il y a dans ces trois cas un héritier de la même profession que le père disposé à reprendre l'affaire familiale. Mais, malgré les apparences, ce cas de figure n'est pas le plus fréquent. Il faut en effet que le ou les héritiers soient en mesure de prendre la place du père ce qui est difficile lorsqu'ils sont mineurs. La minorité apparaît tout au long de la période de référence comme un puissant obstacle à la transmission familiale des fonds de commerce. La vente du fonds par la veuve est en général l'épilogue le plus fréquent. Ce courant de décès prématurés alimente en permanence le stock de fonds de commerce mis en vente et constitue de fait un puissant foyer d'appel pour les ruraux de la périphérie. Dans certains cas, la veuve peut assurer le relais pendant la période de minorité, mais cette faculté est très variable d'un métier à l'autre¹⁴⁹¹. Par ailleurs, l'activité professionnelle du ou des héritiers peut être différente de

¹⁴⁸⁸ Arch. dép. Rhône, 53 Q 144.

¹⁴⁸⁹ Arch. dép. Rhône, 445 Q 72, folio 127

¹⁴⁹⁰ Arch. dép. Rhône, 446 Q 67.

¹⁴⁹¹ Arch. dép. Rhône. 3^E 24 646, minutes de Me Lombard-Morel notaire à Lyon, 17 juin 1872. Antoinette Aguetant veuve du carrossier Charles Louis Claude Faurax parvient à maintenir l'entreprise familiale et même à en accroître l'importance durant la minorité de ses trois fils. Voir table des tableaux, chapitre VIII, tableau N° 1

celle du père. Ce cas de figure se solde presque toujours par la vente du fonds de commerce¹⁴⁹². Enfin le ou les fils majeurs et formés dans le même métier que le père peuvent renoncer à suivre la voie paternelle et vendre le fonds reçu en héritage. Là encore, les exemples ne sont pas rares. C'est le choix qu'effectue Michel Gabert loueur de voiture et unique héritier du fonds de loueur exploité par son père rue des Trois passages dans le 2^e arrondissement¹⁴⁹³.

2 - Le gendre succède au beau-père

Lorsqu'il n'existe pas de descendance par voie masculine directe ou de fils en état de reprendre l'affaire familiale, la transmission peut s'effectuer par le mariage de la fille du patron avec un membre plus ou moins proche de la famille quel que soit son statut, salarié ou artisan installé au sein de la même corporation. Le mariage de la fille du patron peut se faire dans une logique strictement endogame. Le conjoint est choisi parmi les prétendants ayant une assise sociale comparable. Enfin, lorsque aucune combinaison familiale ou sociale n'est possible, la recherche de l'époux peut s'effectuer dans l'horizon des salariés de la maison. Il existe donc un ensemble de stratégies permettant de maintenir le fonds de commerce dans la sphère familiale. Quelques exemples permettent d'illustrer les différents cas de figure.

En septembre 1872, au décès de Jean-Pierre Gabier, qui tient une grosse bourrellerie 18, Grande rue de la Guillotière, sa veuve, Marguerite Jayet, bourrelière, est consciente des difficultés qui l'attendent. Elle prend le parti de marier sa fille unique, Marie Jeanne Victoire à un bourrelier, Jean-Pierre Revol, sans doute membre de la famille puisque la mère de son défunt mari est née Revol. Le mariage n'a pas lieu tout de suite, Marie Jeanne n'ayant pas encore 16 ans au décès de son père. En juin 1875 lorsque le mariage est célébré à la mairie du 3^e arrondissement la jeune fille qui vient de fêter ses 19 ans épouse Jean-Pierre Revol, âgé de 28 ans¹⁴⁹⁴. Il est presque son aîné de 10 ans. Le mariage est intéressant pour toutes les parties en présence : le fonds de commerce familial est maintenu, la jeune fille est mariée et tout permet de penser que l'union est une aubaine pour l'époux. Le contrat de mariage dressé par Me Baud, le notaire de famille, le 3 juin 1875 prévoit en effet que la future apporte 10 000 francs au mariage sous le régime de la communauté de biens réduite aux acquêts mais il est précisé que l'estimation du trousseau n'en comporte pas vente à la communauté et il est rappelé que les biens reçus en héritage n'en feront pas parties¹⁴⁹⁵. Le futur apporte au mariage un trousseau estimé 200 francs, une somme de 1500 francs en espèces et ses droits dans la succession de ses père et mère soit en tout 3200 francs. La déclaration de succession de veuve Gabier permet de comprendre ces dispositions puisque sa fille hérite en 1891 de biens nombreux parmi lesquels figurent des actions, des obligations et des rentes sur l'État français qui représentent à elles seules un capital proche de 20 000 francs¹⁴⁹⁶. Cet arrangement matrimonial est lié à la nécessité d'associer un homme à la tête de la bourrellerie. Mais le choix qu'effectue la mère en mariant sa fille encore mineure à un parti qui lui semble

Reddition de compte de la gestion et de l'administration en qualité de tutrice d'Antoinette Aguetant, veuve Faurax, du 27 novembre 1864 au 31 décembre 1871. Arch. dép. Rhône, 443 Q 19, folio 98 ; 3^E 9 848, minutes de Me Juron, 25 août 1886. Marguerite Dousseau, la veuve de Jean Dousseau maréchal-ferrant et entrepreneur de fiacres a su gérer de manière remarquable le petit fonds qu'elle administre pour son fils mineur. Au fil des années, entre 1886 et les premières années du XX^e siècle, il est devenu le plus important fonds de la ville.

¹⁴⁹² Arch. dép. Rhône, 53 Q 158, folio 10. En juillet 1900, au décès de Pierre Toussaint Boiron, carrossier rue Sainte-Hélène, son fils Jean employé de banque au Crédit Lyonnais, seul héritier de droit et à réserve vend en commun accord avec sa mère la part paternelle d'une société de carrosserie qui est reprise par l'associé de son père.

¹⁴⁹³ Arch. dép. Rhône, 53 Q 149, folios 61-62.

¹⁴⁹⁴ Arch. mun. Lyon, 2 MI 09 0747, 22 juin 1875, III^e arrondissement, acte de décès N°368.

¹⁴⁹⁵ Arch. dép. Rhône, 3^E 10 860, 3 juin 1875, minutes de Me Baud, notaire à Lyon.

¹⁴⁹⁶ Arch. dép. Rhône, 446 Q 41, folio 98.

pertinent n'est pas celui de sa fille placée dans une situation comparable. En juin 1886, lorsque meurt son mari, Marie Jeanne Gabier, à peine âgée de 30 ans, avec quatre enfants mineurs à charge, ne se remarie pas. Elle gère de manière efficace son fonds de commerce. Le patrimoine qu'elle laisse à son décès en août 1898 est supérieur à 40 000 francs¹⁴⁹⁷.

Jean-Konrad Kern, loueur de voitures dans la Presqu'île est sujet suisse. Il exploite un fonds de louage rue Victor Hugo. En 1889, il marie sa fille unique, Adélaïde Augustine kern, dite Marthe en famille, qui n'a pas encore 18 ans, à Timothée Auguste Joseph Guibert, neveu d'un loueur de voitures du même quartier, Joseph Cauquil, dont le fonds de commerce est situé rue Saint-Dominique N°12. L'union est parfaitement conforme aux schémas de l'endogamie sociale et des intérêts professionnels bien compris. Les deux entreprises cessent d'être concurrentes pour devenir complémentaires. Les synergies sont nombreuses puisque les deux entreprises peuvent gérer de conserve leur cavalerie et leur parc de voitures sans s'astreindre à des effectifs surnuméraires une partie de l'année. Pour le Suisse, l'affaire est très profitable car il établit sa fille tout en consolidant son patrimoine. Pour Joseph Cauquil, propriétaire de la prestigieuse Maison Louis, le mariage de son neveu avec l'héritière Kern est une transaction qui ne présente que des avantages. Les deux familles sont unies à travers un réseau d'intérêts croisés scellés par le mariage mais de surcroît, le mariage lui permet de vendre pour 40 000 francs l'affaire à son neveu. Sans descendance, la vente est une donation différée puisqu'il est convenu de manière contractuelle qu'au décès du dernier survivant du couple Cauquil, Timothée Auguste Guibert sera leur légataire universel. La dot de la future s'élève à plus de 20 000 francs. Additionnée aux 6000 francs de l'apport que se constitue le futur, la transaction devient possible. Elle permet à Joseph Cauquil de se constituer une rente et de se retirer, laissant son neveu aux commandes de la Maison Louis¹⁴⁹⁸.

Lorsqu'il n'y a pas de successeur dans la famille au sens large du terme, le conjoint de l'héritière peut être choisi parmi un ouvrier méritant qui a la confiance du patron. Là encore, le fonds de commerce est garanti et l'héritière est mariée. Ces stratégies matrimoniales sont facilitées par la grande proximité qui existe entre patrons et compagnons : même formation professionnelle, même origine rurale et même histoire migratoire. Dans l'atelier ou dans la forge, les hommes sont proches, les contacts étroits. Le compagnon côtoie la famille de l'artisan et prend souvent ses repas chez le patron et il n'est pas rare, même en ville, que l'ouvrier vive à proximité de l'atelier ou loue une chambre au patron. Dans ces conditions, si les écarts d'âge ne sont pas trop importants, des relations plus étroites peuvent s'établir entre la fille du patron et l'ouvrier. L'homogamie sociale est à la fois rassurante et ménage en même temps un patrimoine lentement constitué. Le mariage scelle un accord avantageux. L'ouvrier intégré dans la famille change de statut et peut envisager un avenir meilleur. La succession s'effectue lorsque le beau-père décède ou lorsqu'il prend sa retraite. Le gendre accole la mention « gendre successeur » à l'enseigne commerciale mise en valeur par le fondateur. L'achalandage du fonds en est conforté et la clientèle rassurée par le continuum de l'entreprise.

La puissance de l'endogamie permet des combinaisons parfois surprenantes. Le 2 février 1888, Marie Claret, professeur de français née à Lyon en 1863 épouse Jules Frémion un bourrelier-harnacheur originaire de Châtillon-sur-Chalaronne (Ain) son aîné de trois ans¹⁴⁹⁹. L'épouse est la fille d'Étienne Claret, un bourrelier solidement établi dans le 3^e arrondissement, 250 cours Lafayette. L'époux, lui-même fils de bourrelier est un ancien ouvrier de M. Claret. Le contrat de mariage signé quelques jours avant la célébration officielle révèle des arrangements qui en disent long sur la prénatalité qu'exerce le milieu familial, si

¹⁴⁹⁷ Arch. dép. Rhône, 446 Q 70, folio 148.

¹⁴⁹⁸ Arch. dép. Rhône, 3^E 13876, minutes de Me Trévoux, notaire à Lyon, 23 mars 1889, contrat de mariage Guibert-Kern.

¹⁴⁹⁹ Arch. mun. Lyon, 2 MI 09 0760, mariage Frémion-Claret, 2 février 1888 acte N°72.

l'on sait que la mariée est âgée de 25 ans et que son statut et sa formation auraient pu la prédisposer à trouver un conjoint loin de l'horizon de l'atelier. L'un de ses témoins est d'ailleurs un instituteur. En réalité, le contrat de mariage est couplé à la vente du fonds de commerce que le père de la future mariée consent à son presque gendre. Les deux actes signés le même jour sont juridiquement liés puisque la réalisation d'un certain nombre de dispositions de la vente est suspendue à l'union projetée¹⁵⁰⁰. En clair, la donation précipitaire consentie par les parents de la mariée d'un montant de 5000 francs doit permettre au futur de racheter en partie la bourrellerie Claret estimée à 10 000 francs, soit 4000 francs de marchandises et 6000 francs pour l'achalandage. Les parents du futur donnent 3000 francs à leur fils en avancement d'hoirie. L'entrée en jouissance du fonds est différée dans le temps car M. Claret a contractuellement jusqu'au 1^{er} janvier 1893 pour se retirer des affaires. Pour compenser cette contrainte qui retarde d'autant le versement des 5000 francs consentis à sa fille, Claret s'engage à payer un intérêt de 5% par an. Une autre clause qui garantit les 8000 francs que les deux familles investissent dans l'union est intéressante : « Les parents des mariés ont un droit de retour dans le cas où les futurs époux donataires décèderaient sans postérité avant les donateurs ou l'un d'entre eux et encore pour le cas où cette postérité décèderait elle-même sans descendance ». Qu'advient-il de ces montages ? Ce n'est qu'en 1895 que Frémion s'installe à son compte en rachetant un fonds à Vaise, 15 rue de la Pyramide. Le fonds est vraisemblablement assez important puisqu'il possède une succursale Grande rue de Saint-Clair.

3 – Le remariage des veuves

La situation des femmes d'artisans au moment du décès de leur mari relève de deux grandes catégories : la première concerne les épouses âgées. Elles peuvent être protégées par l'accumulation d'un patrimoine constitué de valeurs mobilières et immobilières qui leur permet de ne pas vivre dans le dénuement. Le fonds de commerce est vendu et il s'insère dans le mouvement général des mutations qui favorise l'intégration professionnelle des jeunes ouvriers formés. La seconde catégorie est relative aux veuves d'artisans qui négocient un remariage en apportant en dot le fonds de commerce. Contrairement à d'autres activités artisanales où les épouses poursuivent l'exploitation du fonds, celles qui entrent dans la sphère de l'industrie chevaline imposent - à des degrés divers, il est vrai - le recours à une direction masculine. Les fonds de loueurs de voitures se prêtent assez bien à une direction féminine, le charronnage et la bourrellerie ne l'excluent pas. En revanche, la maréchalerie est par nature très défavorable aux femmes. Aucun cas de maréchalerie dirigée par une femme n'a été recensé à Lyon de 1885 aux premières années du XXe siècle. Les fonds de commerce de ce secteur suscitent des stratégies de survie qui permettent aux veuves de rester intégrées au tissu économique et social de leur espace vécu, et aux nouveaux arrivants sans patrimoine, de quitter leur statut d'ouvrier. Le contrat de mariage donne lieu à une véritable négociation où la veuve candidate au remariage tente d'imposer ses conditions en fonction de son âge, de l'existence d'un ou de plusieurs enfants du premier lit qui ont la qualité d'héritiers à réserve et de l'importance du fonds proposé. Les prétentions du futur sont bornées par les avoirs qu'il apporte au mariage, sa situation familiale et sa force de travail.

En 1857, au décès de Jean-François Vittet, charron place Tabareau à la Croix Rouse, sa veuve Benoîte Brunière, native de Verthemex (Savoie) reste à la tête de l'atelier de charronnage. Elle est âgée de 43 ans. En septembre 1863, elle épouse à Lyon un veuf avec deux enfants à charge, Claude Mallet, son cadet de trois ans, charron à Meximieu dans l'Ain. Les documents disponibles ne permettent pas de retracer le chemin qui de Meximieu à Lyon

¹⁵⁰⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 19988, minutes de Me Vachez, 1^{er} février 1888, contrat de mariage Frémion-Claret ; Vente Frémion-Claret.

unit ces deux destins. Quoi qu'il en soit, la lecture de l'acte de mariage montre que l'union se présente comme une véritable symbiose : Claude Mallet prend en charge le petit atelier de charronnage de son épouse et Benoîte Brunière s'occupe des enfants de son mari. L'un des témoins de Claude Mallet est son beau-père, Jean Venard, vigneron à Meximieux qui se déplace à plus de 70 ans, il s'agit donc d'un mariage qui est contracté dans l'union des familles. Le couple mène une existence paisible. Benoîte Brunière entretient des relations d'affection avec les enfants de son mari et spécialement avec sa fille Mariette à qui elle lègue une somme de 2000 francs¹⁵⁰¹. Pendant près de vingt ans, jusqu'au décès de Claude Mallet en février 1882, la famille ainsi recomposée vit sans difficulté majeure. Jules Mallet, le fils du défunt prend les rênes du petit atelier jusqu'à son décès en 1887, à l'âge de 35 ans¹⁵⁰². À 73 ans, la veuve Mallet crée un petit fonds de marchand de charbon. Elle meurt chez elle, place Tabareau le 25 octobre 1892¹⁵⁰³.

La réaction face au décès du conjoint est en général plus rapide que celle étudiée dans le cas précédent.

Parmi d'autres exemples et dans la même profession, le choix de Marguerite Mollon est assez significatif. En 1876, cette jeune veuve épouse en secondes noces un ouvrier charron Jacques Revol-Favre. Elle apporte en mariage un fonds de charronnage qu'elle exploite « rue de Bonald N°4 composé de la clientèle, de l'achalandage, des agencements, les marchandises et les créances qui pourraient être dues audit commerce, le tout évalué 10 000 francs ». Ses biens sont évalués à 18 200 francs parmi lesquels une maison située à l'Arbresle. En face, les biens du futur qui se montent à 800 francs en espèces, font pâle figure¹⁵⁰⁴. Ce qui équilibre la transaction matrimoniale est la qualification professionnelle qu'il met au service du patrimoine de la future. La bourrellerie offre des cas tout à fait similaires. En juillet 1891, Marie Marguerite Chenellat, veuve en premières noces du bourrelier Philippe Robert, épouse Antoine Auguste Bobillon un an et demi après le décès de son mari¹⁵⁰⁵. La bourrellerie qu'elle exploite quai des Brotteaux N°27 conformément aux clauses de son contrat de mariage, est une enseigne bien achalandée, installée de longue date dans le quartier. L'affaire est menée par Antoine Bobillon qui a vite remplacé le défunt car la veuve n'est pas en mesure d'assurer la pérennité du fonds. Sa présence est attestée avant le mariage au domicile que Marie Chenellat occupe avec sa mère. Né en décembre 1860 à Saint-Quentin-Fallavier dans une famille d'agriculteurs, il est de quelques mois plus jeune que son épouse. Il existe vraisemblablement un lien de parenté entre les époux car la mère de Marie Chenellat est née Bobillon. La coïncidence fortuite semble exclue. Le choix du conjoint dans la sphère familiale, déjà évoquée, est une garantie pour la mariée et pour sa fille issue du premier lit. Le contrat de mariage rédigé par Me Geoffroy, notaire à Saint-Quentin-Fallavier estime le fonds de bourrellerie à 5477 francs, ce dont s'émeut l'administration fiscale qui n'a perçu en droits de succession qu'un montant pour une valeur déclarée de 3797 francs l'année précédente¹⁵⁰⁶.

Section III – La main-d'œuvre ouvrière des ateliers de l'industrie chevaline

Si la ville attire par ses possibilités de promotion et si un nombre non négligeable de compagnons parvient à s'installer, il faut bien se garder d'en faire la matrice d'une réussite assurée. Même avec un capital de départ et une stratégie matrimoniale, l'un allant souvent de

¹⁵⁰¹ Arch. dép. Rhône, 445 Q 48.

¹⁵⁰² Arch. mun. Lyon, 2 MI, 1^{er} juin 1887, 4^e arrondissement de Lyon, acte de décès N°507.

¹⁵⁰³ Arch. mun. Lyon, 2 MI, 26 octobre 1892, 4^e arrondissement de Lyon, acte de décès N°859

¹⁵⁰⁴ Arch. dép. Rhône, 3^E 14 751, minutes de Me Vacher, 12 septembre 1889.

¹⁵⁰⁵ Arch. mun. Lyon, 2 MI 09, 0763, III^e arrondissement de Lyon, 16 juillet 1891, acte N°506.

¹⁵⁰⁶ Arch. dép. Rhône, 446 Q 42, folio 24. Ce différentiel n'a pas pour seule vocation de minorer les droits dus au fisc, ils sont surtout le signe chiffré d'une véritable négociation au terme de laquelle le futur conjoint accepte la valeur déclarative du fonds entrant dans la communauté. En cas de dissolution de la communauté, c'est la somme inscrite dans le contrat de mariage que peut faire valoir l'épouse ou ses héritiers.

conserve avec l'autre, la réussite n'est pas toujours au rendez-vous. On sent bien à lire les déclarations de succession qu'il existe un certain nombre de compagnons qui s'installent mais dont les fonds de commerce restent modestes même après une longue vie de labeur. Il existe surtout une proportion plus forte de compagnons qui restent ouvriers leur vie durant. Ils vivent à proximité des ateliers et des maréchalleries. Dans les entreprises qui dépassent le stade artisanal, ils deviennent pour les plus habiles des contremaîtres de la forge, du charronnage, de la peinture en gravissant une à une les marches d'une carrière que peu de documents précisent. Les dizaines de profils ouvriers collectés parmi les charrons, les bourreliers, les selliers et les maréchaux-ferrants dégagent les grands traits et les questions de la condition ouvrière. La hantise du chômage, l'incertitude du lendemain, la maladie et, par-dessus tout, la question centrale de la vieillesse constituent les malédictions du destin ouvrier. Comment les quelques milliers d'ouvriers du secteur se situent-ils par rapport à ces questions et comment s'organisent-ils au-delà des discours des plus conscients d'entre eux ?

I – Les ouvriers des ateliers : des profils très différents

Les centaines des destins professionnels retenus par le filtre des documents fiscaux sont d'autant plus prolixes que les patrimoines constitués sont importants et par cet effet de source, les ouvriers les plus pauvres ne sont pas les plus faciles à retrouver. Il existe toutefois d'autres chemins qui permettent de deviner l'existence de tous ceux qui se sont enlignés dans les difficultés de la vie urbaine sans en tirer grand profit. Les tables alphabétiques des successions et des absences dressées chaque année recensent des dizaines de décès d'ouvriers ou d'apprentis de l'industrie chevaline qui ne figurent pas dans les registres de succession parce que n'ayant pas d'actif à faire valoir. Ainsi les tables annuelles des déclarations de succession montrent que les classes populaires vivent en marge de la loi et en particulier de ses impératifs fiscaux. En théorie, la déclaration de décès enclenche l'ouverture automatique d'une procédure d'inscription dans le ressort fiscal de l'administration du lieu de décès et de transfert du dossier si le lieu du décès ne correspond pas au lieu de domicile. L'administration demande bien aux mairies de signaler aux familles l'obligation déclarative mais il s'agit souvent d'un vœu pieux. La majeure partie des inscriptions reste fiscalement sans suite. Les tables annuelles ne reportent pas les successions qui restent sans actif mais l'administration chargée de leur tenue doit néanmoins signaler que les vérifications ont été faites. Cette démarche apparaît de manière laconique par la mention : « sans actif apparent » et la date du certificat qui constate cette insuffisance. Or même cette rubrique reste souvent muette. Les registres de mutations par décès comportent nombre de successions très modestes, mais l'impression dominante est qu'elles ne constituent qu'une partie seulement de celles que l'on devrait y trouver. Les populations les plus fragiles qui ne possèdent ni livrets d'épargne, ni biens immobiliers et à peine quelques biens mobiliers ne font pas de déclaration systématique ni ne recourent aux notaires. Les obligations légales qui incombent au conjoint survivant ou à la famille du défunt n'ont tout simplement pas de sens. En réalité, l'administration n'a ni les moyens de tourmenter les fautifs, même après l'envoi d'un avertissement, ni vraisemblablement la capacité de repérer tous les contrevenants. Le Fisc concentre ses moyens sur les successions qui génèrent des droits et celles dont la composition, notamment dans leurs dimensions immobilières, permet de retrouver la trace. Cela étant, les exemples nombreux de recherches infructueuses d'artisans décédés pour qui aucune trace n'est trouvée ni sur les tables alphabétiques des successions et des absences ni a fortiori sur les registres de mutation par décès, prouvent que le système de collecte des informations par l'administration reste imparfait. Comme expliquer autrement que des décès dûment enregistrés par l'état-civil ne figurent pas sur les tables annuelles ?

Entre 1885 et 1895, ce prolétariat ouvrier, peut-être fort de 2500 salariés en additionnant les bourreliers selliers, les ouvriers en voiture parmi lesquels nombre de forgerons, les charrons et les maréchaux-ferrants, compte des hommes de tous âges, mariés ou célibataires.

Les tables annuelles de succession et d'absence de la période correspondante permettent d'identifier plus d'une centaine d'ouvriers des corporations de l'industrie chevaline. Il ne manque que les forgerons qui n'ont pas été retenus car impossibles à situer sans erreur dans le seul monde de la carrosserie et du charronnage. Ces ouvriers sont repérables parce que leur décès fige leur situation professionnelle à un moment donné dans la catégorie des ouvriers. La source peut être enrichie par les actes de décès. Ces données ne peuvent être qu'exceptionnellement complétées par les déclarations de mutation par décès car les ouvriers n'ont pas de patrimoine susceptible d'être taxé. Pour des raisons similaires, la sous-série 3^E ne donne pas beaucoup plus d'informations. Révélés par la mort, qui les saisit à peine installés en ville ou après y avoir travaillé des dizaines d'années, issus comme ceux qui ont réussi de la périphérie, les ouvriers de ce groupe partagent une caractéristique commune : la faiblesse ou l'absence de patrimoine. Pour les uns, la mort trop précoce ne permet pas de préjuger de ce qu'aurait pu être leur capacité d'accumulation, mais pour les plus âgés l'installation dans la condition ouvrière, vécue au départ comme momentanée, s'est pérennisée.

Rechercher un profil standard, un archétype parmi les ouvriers des diverses corporations de l'industrie chevaline est sans doute assez illusoire. Même si en apparence le monde industriel de l'usine se distingue de celui de l'atelier, cette distinction ne suffit pas à cerner ce dernier. Les ouvriers dont il est question ont certes en commun d'avoir été formés dans les ateliers de campagne et d'être en possession d'un savoir professionnel complet mais d'autres variables interviennent. L'âge, la santé, la famille, l'espérance, le contexte économique du moment, la chance ou la prévoyance, bâtissent des profils divers d'ouvriers que retiennent imparfaitement les mailles toujours trop larges des documents disponibles. Leur présence attestée en ville correspond aux premières expériences professionnelles et aux étapes de la constitution de la famille et des stratégies d'accumulation qui les accompagnent. Leur présence correspond aussi, pour les ouvriers les plus âgés, à une installation dans la vie ouvrière dès lors que l'établissement et l'intégration dans le petit patronat n'ont pu être menés à bien.

II – Un prolétariat urbain à l'existence rude

La vie de tous les jours est marquée par des salaires bas qui évoluent peu. Si les conditions matérielles de travail s'améliorent à partir des années 1890 avec la législation sur les accidents du travail, la situation reste pourtant très contrastée d'un employeur à l'autre. L'impossibilité pour les ouvriers de se constituer une retraite met en valeur le cauchemar de la condition ouvrière : travailler jusqu'à un âge avancé, jusqu'au dernier souffle de vie.

Les salaires ouvriers sont approximativement connus. Les enquêtes publiques, à défaut de pouvoir pénétrer les arcanes des entreprises, se contentent de salaires ouvriers plus faciles à glaner. Les salaires ouvriers journaliers, disponibles au début des années 1880 et partiellement pour les années 1890 marquent une érosion qui reflète les difficultés de la « grande dépression » :

Salaires dans la petite industrie ; salaires ouvriers journaliers dans la ville chef-lieu du département . Année 1881¹⁵⁰⁷.

Profession	Salaires ordinaire	Salaires maximum	Salaires minimum	Salaires ordinaire	Salaires maximum	Salaires minimum
	Ouvrier nourri			Ouvrier non nourri		
carrossiers				5,50	8	4,25
charrons				5	6,5	4
maréchaux	1,75	2,25	1,50	4	5	3
selliers				4,25	5,75	3,75

¹⁵⁰⁷ Arch. dép. Rhône, cotation provisoire : 6 MP 4.

Source : arch. dép. Rhône, cotation provisoire : 6 MP 4.

Les données collationnées pour les statistiques du ministère de l'Agriculture et du Commerce donnent trois informations bien connues : la première est relative à la hiérarchie des métiers. Il existe des écarts non négligeables d'une profession à l'autre. Le prolétariat ouvrier le moins payé est aussi celui qui est le plus isolé. L'ouvrier maréchal-ferrant, rivié à la forge, souvent seul salarié dans de petites structures où le patron ne vit guère mieux que l'ouvrier, prend lentement conscience de son destin. La particularité de l'ouvrier maréchal-ferrant souvent nourri permet une deuxième observation : elle révèle de manière directe le poids de l'alimentation dans la vie quotidienne et la part dévolue à toutes les autres fonctions vitales. En 1881, les ouvriers carrossiers représentent une élite parmi les ouvriers des corporations de l'industrie chevaline. L'enquête souligne de surcroît que les salaires dans la carrosserie sont en hausse. Enfin, troisième observation, l'échelle des rémunérations est assez ouverte, L'écart est de 2,6 entre le salarié le mieux payé et le plus mal payé.

Au début des années 1890, les données relatives aux salaires sont plus fragmentaires. Dans les grands ateliers PLM d'Oullins, les conditions se sont indiscutablement dégradées. En 1891, les salaires ouvriers journaliers étaient les suivants :

Profession	Salaires maximum	Salaires minimum
Carrossier	5,5	4
Charron	4,5	4
Manœuvres	3,80	3,50

Comparés aux chiffres de la décennie précédente, les salaires ouvriers se sont fortement dégradés. Le repli des salaires des carrossiers est spectaculaire. Il est encore plus important s'il est comparé aux manœuvres qui sont chaque année plus nombreux dans les ateliers de l'entreprise ferroviaire. Dans les grands ateliers d'Oullins, les ouvriers professionnels enrégimentés comme les autres sont laminés par les nouvelles formes d'organisation et encadrés par de nouveaux salariés, les surveillants, aussi bien payés que les contremaîtres. L'analyse des salaires doit prendre en compte les avantages particuliers qui existent dans certaines entreprises mais il s'agit de situations peu banales. Ainsi les établissements Faurax ont une caisse qui apporte une aide aux ouvriers malades ou provisoirement incapables de travailler¹⁵⁰⁸.

Le temps de travail constaté est assez conforme à ce qui s'observe dans les autres branches industrielles. Les ouvriers travaillent en général dix heures par jour avec un jour de repos le dimanche. En ce qui concerne les corporations de l'économie chevaline, les bourreliers ont été les derniers à travailler onze heures jusqu'au seuil des années 1880. Quelques ateliers des communes de la périphérie imposent encore 11 heures de travail journalier. L'agencement des locaux n'appelle pas de remarques particulières en ce qui concerne les conditions d'hygiène. Les inspecteurs du travail ne signalent pas d'ateliers malsains dans les charronnages et les carrosseries. Il s'agit la plupart du temps de hangars assez légers et bien ventilés – sans doute trop en hiver. En revanche, les observations relatives à la dangerosité des machines sont nombreuses. Les machines comme les scies, les tours, les perceuses sont susceptibles de provoquer de graves accidents. L'inspecteur du travail est obligé de menacer de procès le carrossier Guillemet, 34, rue de Marseille. Malgré des mises en garde répétées, les 8 ouvriers

¹⁵⁰⁸ Arch. dép. Rhône 1 M 250, dossier de la Légion d'honneur, notice sur François Léon Faurax né à Lyon le 17 janvier 1846. Le carrossier écrit en 1889 : « Mes ouvriers reçoivent gratuitement ainsi que leurs femmes et enfants les secours du médecin et du pharmacien. Pendant le premier mois de maladie, ils touchent 2 francs par jour, pendant le deuxième mois, 1,50 franc et pendant le troisième 1 franc ».

de l'atelier travaillent sur des machines dangereuses où la moindre inattention peut se traduire par la mort ou des mutilations. Les récriminations de l'inspecteur du travail portent notamment sur les perceuses¹⁵⁰⁹. Les machines à vapeur qui équipent l'usine Guillemet constituent sans doute un facteur de risque aggravant. L'attitude des patrons face aux dangers qui guettent leurs ouvriers ne dépend pas de l'importance de l'entreprise mais semble davantage relever de considérations personnelles. Claude Gacon, ancien ouvrier et contremaître laisse travailler des dizaines d'ouvriers sur des machines non protégées. En revanche, les vingt ouvriers du carrossier Coissieux ont la chance de s'affairer sur des machines protégées. Observation similaire pour Jacques Louis Bousquet : le carrossier sellier de la rue Sala, dans le 2^e arrondissement, porte une attention particulière aux trois apprentis et aux 8 ouvriers qu'ils emploie dans ses ateliers. En décembre 1894, l'inspecteur constate que toutes les normes sont appliquées y compris l'affichage des dispositions légales.

Les ouvriers, même lorsqu'ils peuvent compter sur la solidarité familiale, sont tenus de travailler le plus longtemps possible. Cet impératif qui est consubstantiel à leur condition apparaît avec force dans le compte-rendu que font les délégués de la carrosserie et du charronnage envoyés par la ville de Lyon à l'Exposition universelle de 1889. Les deux délégués syndicaux, le charron Ribet et le forgeron Tripier, après avoir souligné la supériorité des productions nationales, rappellent la condition difficile faite aux ouvriers sans qui rien ne serait possible :

« Vous connaissez le système d'exploitation que nous subissons. L'exploiteur cherche à s'enrichir au plus vite et par suite paie le moins possible les ouvriers qu'il occupe, sans s'inquiéter s'ils peuvent, avec la maigreur de leur salaire qui leur est alloué, se suffire avec leur famille et faire des économies pour se créer des rentes. Ainsi il en résulte qu'après avoir travaillé 25 ou 30 ans pour enrichir des patrons ils sont réduits à la misère parce qu'ils ne peuvent plus produire. Car, remarquez bien cette chose, quand bien même ils auraient travaillé toute leur vie pour un même patron il les renvoie quand ils ne peuvent plus lui fournir un assez gros bénéfice sur son travail, et s'ils ne les renvoie pas il leur diminue le prix de leur journée sans s'occuper s'ils éprouvent les mêmes besoins de manger qu'étant jeunes. Aussi, beaucoup de vieillards, ayant une vie de labeur, en sont réduits à tendre la main pour avoir du pain. Voilà le sort qui est fait aux ouvriers, voilà la retraite qui les attend après une carrière de travail, d'activité »¹⁵¹⁰.

La grande vulnérabilité des ouvriers face à la vieillesse apparaît à travers les recensements professionnels, les actes de l'état-civil, les données fiscales de la série Q et à l'occasion de la sous-série 3^E. Les longues listes nominatives des tables annuelles de successions et d'absences montrent l'enchaînement des ouvriers au travail jusqu'au dernier jour de leur vie. Au-delà de 60 ans, la vieillesse s'affirme pour les ouvriers usés par le travail. Le vocabulaire des contemporains est sans appel : au XIX^e siècle, le mot vieillard est assez spontanément accolé aux individus atteignant la soixantaine. Les entreprises urbaines sont peuplées de travailleurs âgés. Cette présence significative permet la transmission des savoir-faire en associant les générations dans un secteur où le geste et l'expérience restent déterminants. Il est vraisemblable que ce n'est pas la simple force musculaire qui permet aux ouvriers âgés de se maintenir en place mais leur connaissance du métier qui, jointe à l'impossibilité de revendiquer un salaire plein compte tenu de leur âge, en font une main-d'œuvre très intéressante pour les employeurs. Le cadre N° 11 du dénombrement de 1891 donne des indications sur les métiers du bois dans lesquels figurent charrons et carrossiers¹⁵¹¹. Les

¹⁵⁰⁹ Arch. dép. Rhône, 10 M 540, octobre 1894. Visites d'inspection.

¹⁵¹⁰ Arch. mun. Lyon, 781 WP 006, compte-rendu de l'Exposition universelle de Paris en 1889 par les délégués syndicaux de la carrosserie et du charronnage.

¹⁵¹¹ Voir table des tableaux, chapitre VII, tableau N° 2 Le nombre des actifs employés dans l'industrie du bois en 1891 dans le Rhône d'après le cadre 11 du dénombrement de 1891.

données collectées pour la ville de Lyon mettent en évidence deux points. En premier lieu, les ouvriers de plus de 60 ans sont, avec près de 15% des effectifs, presque deux fois plus nombreux que les commis ou employés. Un tel écart n'est pas dû au hasard mais à la faible rémunération des premiers. En second lieu, les ouvriers âgés semblent assez largement une spécificité de la grande ville : Lyon concentre 86,5% des ouvriers âgés de plus de 60 ans. L'arrondissement de Villefranche-sur-Saône ne compte pas d'ouvriers des métiers du bois dans cette tranche d'âge. En milieu urbain, il n'existe pas la souplesse des stratégies de survie qui s'échafaudent en milieu rural. En ville, l'ouvrier doit impérativement payer son loyer et sa nourriture. Sans retraite, ce qui est le lot du plus grand nombre, il doit travailler jusqu'à ce que mort s'ensuive. Les données collectées dans les tables annuelles des successions et absences amplifient les résultats précédents puisqu'elles proviennent des décès.

Sur les 121 ouvriers des corporations de l'industrie chevaline, décédés entre 1885 et 1895, plus de 31% dépassent le seuil des 60 ans. Ils sont encore 11,47% de 70 ans et plus¹⁵¹². En janvier 1892, à 80 ans, l'ouvrier sellier Yves Sallard, né en Avignon dans les dernières années du Premier Empire, est le doyen des ouvriers recensés au cours de la période de référence¹⁵¹³. Les sources ne permettent pas de cerner le travail qu'ils peuvent encore fournir et à quel prix. Les plus âgés survivent plus facilement dès lors qu'ils peuvent bénéficier d'un réseau familial : la présence des enfants parmi les déclarants lors du décès est un indice qui semble confirmer le fait. Certains vieux ouvriers sont domiciliés chez leurs enfants. Jean-Baptiste Pagès, ouvrier charron de 74 ans vit jusqu'à sa mort en octobre 1895 chez son fils, épiciers rue Seguin, derrière les voûtes de Perrache¹⁵¹⁴. Étienne Faisant, 61 ans, ouvrier peintre en voiture vit chez son fils, peintre comme lui au 104 rue Bossuet¹⁵¹⁵. Les ouvriers de grand âge et isolés sont rares à l'instar de François Garçon ouvrier charron âgé de 70 ans en 1892. Ce veuf a néanmoins l'avantage de mourir dans le quartier qui l'a vu naître. Il bénéficie peut-être de solidarités familiales qui n'apparaissent pas dans les documents disponibles. Ne pas être seul face à la vieillesse explique peut-être le remariage systématique des ouvriers les plus âgés.

Les ouvriers de l'industrie chevaline n'ont en règle générale pas la capacité d'accumuler un patrimoine. Les données des tables annuelles de successions et d'absences soulignent presque sans exception la faiblesse économique de ces ouvriers. Le certificat soulignant l'absence d'actifs vient systématiquement clore la carrière fiscale des ouvriers. À l'occasion, les déclarations de mutation par décès, d'un dénuement effrayant, disent assez l'existence des plus fragiles :

Malgré leur médiocrité notoire, certaines successions sont inscrites dans les registres de déclaration de mutation après décès. Leur insignifiance au terme d'une vie de labeur est révélatrice d'une condition très dégradée. Ainsi Simon Mussier, ouvrier charron originaire du Cher, qui décède le 29 janvier 1900 dans un petit logement dans les combles d'un bel immeuble du cours du Midi vit avec sa femme dans un cadre spartiate. Même s'il manque quelques mobiliers non déclarés pour ne pas alourdir les droits de succession, l'inventaire de ce sexagénaire reste maigre :

- 2 lits garnis : 10 francs.
- une table et quatre chaises : 10 francs.
- linge de maison : 10 francs.

Il manque vraisemblablement un poêle que des successions comparables évaluent à cinq francs, une batterie de cuisine d'une dizaine de francs, une armoire d'une somme comparable et le vestiaire du défunt qui n'excède pas quelques dizaines de francs. Certains ouvriers

¹⁵¹² Voir table des tableaux, chapitre VII, tableau N° 3 Ouvriers des métiers de l'industrie chevaline à Lyon de 1884 à 1895.

¹⁵¹³ Arch. dép. Rhône, 80 Q 51.

¹⁵¹⁴ Arch. dép. Rhône, 80 Q 52.

¹⁵¹⁵ Arch. dép. Rhône, 479 Q 6.

finissent leur vie avec un patrimoine qui excède à peine une centaine de francs. Ce n'est pas le mobilier qui impose la déclaration mais le livret de la caisse d'épargne du couple, un trésor de 300 francs¹⁵¹⁶.

Le patrimoine que laisse l'ouvrier bourrelier Auguste Barthélemy Leyraud au jour de son décès le 9 octobre 1898, sans même parler de la situation familiale à la charge de sa veuve, se passe de tout commentaire superflu. Cet ouvrier de 40 ans, originaire de Lyon, père de quatre enfants mineurs, possède en tout et pour tout un mobilier de 102 francs qui pourvoit aux besoins des six personnes du foyer, un vestiaire de 20 francs et 98 francs sur un livret de la Caisse d'épargne¹⁵¹⁷. Louis Jean-Marie Giroud, également ouvrier bourrelier semble au bout du dénuement. Cet ouvrier père de deux enfants vit au jour le jour sans autre horizon matériel que la paie qui permet de nourrir la famille. Le mobilier qui n'est pas noté dans la déclaration de succession est inférieur à 100 francs. Le rédacteur de la notice signale laconiquement que cette communauté « n'a fait aucun bénéfice ». Sa femme Marguerite Lancelot, incapable de payer le logement de la Guillotière, est retournée chez son père et sa mère route de Vienne 141 avec les deux enfants qui sont à sa charge¹⁵¹⁸. Il est difficile de trouver plus pauvre. Même l'apprenti Claude Louison qui meurt en décembre 1887, rue de la Pyramide, dans le faubourg industriel de Vaise, est proportionnellement plus riche : il lègue à sa sœur une malle et des hardes estimées 60 francs¹⁵¹⁹.

Ces situations de misère ne sont pas inscrites d'avance car une partie de ces ouvriers ont des cartes à jouer avant de sombrer dans le dénuement. Ainsi Claude Grandjean, bourrelier est dans le droit fil des ouvriers qui peuvent réussir à s'établir. En 1883, il épouse Joséphine Charvet qui lui apporte les 3000 francs qui justifient la rédaction d'un contrat de mariage. Moins de 10 ans plus tard, en 1891, au décès de cette dernière, l'échec est patent puisque le rédacteur de la déclaration note : « qu'il dépend de la communauté quelques objets mobiliers de très peu d'importance et que les reprises du contrat de mariage s'élèvent pour la défunte à 3000 francs. Mais vu l'état d'insolvabilité de M. Grandjean, père tuteur, ce dernier au nom de ses enfants déclare y renoncer expressément »¹⁵²⁰.

Sans que l'on puisse l'affirmer de manière catégorique, il semble néanmoins que parmi les actifs de l'économie chevaline qui restent ouvriers figure une part non négligeable d'individus mariés sans contrat donc sans patrimoine à individualiser. Parmi les 121 ouvriers des métiers de l'économie chevaline décédés à Lyon de 1885 à 1895, 87 ont été mariés. Le régime matrimonial de 19 d'entre eux, pour la plupart mariés à Lyon, donne les résultats suivants : 11 n'ont pas signé de contrat de mariage et pour les 8 restants, les moyens mobilisés par le contrat sont relativement peu importants¹⁵²¹. Les données collectées permettent, malgré leur base étroite, deux observations :

1 – La proportion des ouvriers mariés sans contrat est très supérieure à celle des ouvriers qui sont parvenus à s'installer à leur compte. La proportion de ceux mariés « sans contrat particulier » est supérieure à 50%. Elle est totalement à rebours de celle des ouvriers qui parviennent à s'installer.

2 – Les individus restés ouvriers mais dotés d'un contrat de mariage ne parviennent pas à mobiliser des ressources significatives. Dans un seul des 8 contrats, le futur s'est constitué une épargne en numéraire. Quant aux futures, seules 5 sur 8 se constituent en dot des sommes en numéraires.

¹⁵¹⁶ Arch. dép. Rhône, 53 Q 155, folio 80.

¹⁵¹⁷ Arch. dép. Rhône, 446 Q 82, folio 99.

¹⁵¹⁸ Arch. dép. Rhône, 443 Q 18, folio 24.

¹⁵¹⁹ Arch. dép. Rhône, 445 Q 33, folio 94.

¹⁵²⁰ Arch. dép. Rhône, 53 Q 123, folio 91.

¹⁵²¹ Table des tableaux, chapitre VII, tableau N° 4 Régime matrimonial des ouvriers des secteurs de l'économie chevaline mariés à Lyon et repérés dans le répertoire annuel des décès (1885 – 1895).

Ces ordres de grandeur semblent souligner l'importance du mariage dans les stratégies réussies d'installation en milieu urbain et de conquête de l'outil de travail.

Il existe ainsi un véritable prolétariat ouvrier dans les secteurs de l'économie chevaline. Les actifs du charronnage, de la carrosserie, de la bourrellerie et de la maréchalerie, détenteurs d'un véritable savoir professionnel, comptent en tout peut-être 3000 personnes, patrons compris. Entre 10 et 15% de ces actifs sont installés à leur compte. Cet ordre de grandeur, puisqu'il ne peut s'agir que de cela, montre bien qu'il existe de réelles chances pour tous ceux qui parviennent à faire valoir un capital même modeste mais il souligne aussi les limites de la promotion. Si l'on considère les stratégies mises en œuvre pour prendre racine en ville, l'accession au statut de patron artisan semble un objectif majoritairement recherché par les migrants mais il n'est pas certain qu'elle en constitue le seul horizon. Les biographies ouvrières montrent qu'il existe des hommes passionnés, maîtrisant totalement leur art et qui organisent leur vie professionnelle dans les entreprises en y restant des décennies durant, sans songer à s'établir à leur compte tandis que d'autres explorent la voie coopérative¹⁵²².

L'écrasante majorité des successions d'ouvriers est classée par un certificat précisant l'absence d'un actif apparent. Cela signifie qu'il n'y a même pas la présence d'un livret d'épargne. Les ouvriers, jeunes pour la plupart, qui décèdent en ville avec quelques biens doivent cette situation à l'héritage de biens familiaux plus qu'à leur travail en ville. C'est le cas de Joseph Marie Pilon¹⁵²³ ouvrier charron qui lègue quelques pièces de terre hérités de sa mère à un cousin ou encore Claude Marie Goutebroze, lui aussi ouvrier charron. Avant de décéder à l'hôpital de Saint-Pothin dans 6^e arrondissement le 10 mars 1901, ce jeune ouvrier domicilié à la Croix Rousse lègue ses biens fonciers dans l'Ain à deux jeunes tisseuses. Il leur demande simplement de prélever 100 francs pour les frais d'enterrement de sa grand-mère et de mettre « une pierre sur sa tombe »¹⁵²⁴.

Il existe une frange du monde ouvrier qui semble mieux lotie sans qu'il soit possible d'attribuer cet état au seul fruit de son travail. Quelques exemples peuvent illustrer le fossé qui les sépare des cas précédents : Jean Nicolas Josset ouvrier sellier originaire d'Étain dans la Meuse qui a tourné un certain temps avant de s'installer définitivement à Lyon (il a d'ailleurs épousé Marie Adélaïde Gabelle à Paris en 1856), décède en mars 1887 à l'âge de 62 ans. Il vit dans un logement mieux équipé, garni d'un mobilier évalué à 212 francs. Il est surtout possesseur d'une rente de 100 francs au capital estimé à 2308 francs¹⁵²⁵.

III – Les syndicats ouvriers des corporations de l'économie chevaline

Les ouvriers employés dans les entreprises de l'économie chevaline participent comme les autres au sentiment d'avoir un destin collectif. Cette prise de conscience émerge progressivement dans les dernières décennies du XIX^e siècle. Entre les années 1870 et la Grande Guerre, la création de syndicats ouvriers jalonne la vie de toutes les spécialisations professionnelles des hommes du cheval.

Intitulé du syndicat	Date de création	Nombre adhérents lors de la création	Source : Arch. dép. Rhône
----------------------	------------------	--------------------------------------	---------------------------

¹⁵²² Table des textes, chapitre VII, Document N° 6 Collaborateurs de la classe 44 à l'Exposition universelle et coloniale de Lyon en 1894 : propositions des ouvriers à honorer d'une distinction.

¹⁵²³ Arch. dép. Rhône, 3^E 18 266, minutes de Me Chevalier notaire à Lyon, 1^{er} août 1883.

¹⁵²⁴ Arch. dép. Rhône, 446 Q 96, folio 124 bis ; voir table des documents, chapitre VII, Document N°7 Goutebroze Claude Marie, ouvrier charron.

¹⁵²⁵ Arch. dép. Rhône, 53 Q 110, folio 96

Chambre syndicale des ouvriers en voiture	29 décembre 1878	?	10 M 252
Chambre syndicale des ouvriers charrons carrossiers de la ville de Lyon et de la banlieue	29 mai 1881	41	10 M 252
Peintres en voitures	5 mars 1882	140	10 M 253
Syndicat mutuel des ouvriers en voiture de Lyon	30 septembre 1883	60	10 M 254
Chambre syndicale de la sellerie lyonnaise	1 ^{er} septembre 1883	70	10 M 249
Chambre syndicale des ouvriers selliers, bourreliers et garnisseur.	1 ^{er} septembre 1885	70	10 M 249
Syndicat des ouvriers carrossiers	1 ^{er} février 1890	180	10 M 259
Chambre syndicale des ouvriers maréchaux-ferrants de Lyon et du Rhône	23 avril 1898	50	10 M 268

1 – L’horizon étroit des corporations

Il existe peu de documents permettant de cerner l’activité de ces fractions les plus conscientes du prolétariat. C’est à travers le filtre des rapports du commissaire spécial près la préfecture et des formulaires administratifs que passent les informations mais aussi bon nombre de préjugés. Les quelques sources disponibles montrent des syndicats qui vivent difficilement la perception fragmentée que leurs mandants ont du monde du travail. Il existe bien évidemment des convergences dans cette nébuleuse syndicale mais les rémunérations différentes d’un métier à l’autre, les pratiques de production, les qualifications et leur protection, l’absence d’enracinement urbain et l’idée que nombre de ruraux se font du caractère transitoire de leur statut ouvrier rendent difficiles les synthèses.

Dans la carrosserie, le premier syndicat unitaire, la chambre syndicale des ouvriers en voitures, date de décembre 1878 mais les différentes corporations existent comme des sous-ensembles. L’article 6 des statuts précise que « la Société se divise en cinq groupes distincts : menuisiers, charrons, forgerons, selliers et peintres ». L’article 7 ajoute que « toute spécialité, en dehors des groupes nommés ci-dessous, est classée avec celui auquel elle se rattache le mieux ». Cette première ébauche associative ne semble pas très active. De fait, dans la corporation c’est le conflit social, la grève particulièrement dure de 1881, qui porte le syndicalisme sur les fonts baptismaux¹⁵²⁶. Dans le feu de l’action, des centaines d’ouvriers charrons carrossiers organisent leur résistance. La notice du commissaire spécial, rédigée le 1^{er} juin 1881, signale cette particularité : « cette corporation est en grève depuis le 23 mai 1881 pour obtenir une augmentation de salaire que les patrons ne veulent pas accorder. C’est cette circonstance qui a déterminé les ouvriers charrons de Lyon qui sont au nombre de 300 environ, à se former chambre syndicale.

¹⁵²⁶ D’après les informations transmises par le *Réveil lyonnais*, journal quotidien républicain radical indépendant, la grève dure au moins jusqu’à l’assemblée générale à laquelle est conviée toute la corporation le 9 octobre 1881. Cette grève particulièrement longue, puisqu’elle s’étire sur plus de quatre mois et demi, a touché des ateliers de charronnage et de carrosserie dans la quasi-totalité de l’agglomération de Vaise à Monplaisir.

Le syndicat a pour but de défendre les intérêts de la corporation, de fonder une caisse de secours et de résistance ainsi qu'une caisse de retraite pour les vieillards et les invalides »¹⁵²⁷.

D'une manière générale, la prise de conscience des mécanismes d'exploitation auxquels les ouvriers sont soumis se forge lentement durant le dernier tiers du XIX^e siècle. Cette prise de conscience reste à l'état diffus. L'heure n'est pas encore à la fusion dans une structure d'ensemble. La liste des syndicats montre bien cette réalité. Elle est confirmée lors des élections suscitées par la municipalité de Lyon en vue de désigner les délégués ouvriers à l'Exposition universelle de Paris en 1889. Les corps de métiers de la voiture sont incapables de s'unir et de désigner des représentants. La copie du procès-verbal de la réunion de la carrosserie lyonnaise du 30 juillet 1889, remis à la mairie centrale le 31 juillet 1889 en rend compte. Devant plus d'une centaine d'ouvriers, charrons, forgerons, menuisiers ou peintres, les militants ouvriers les plus expérimentés, comme le peintre en voiture Cavaillon, prennent le contrôle de la réunion, mais très vite les particularismes qui fragmentent la corporation resurgissent :

« Sur la proposition du citoyen Nathan, l'assemblée adopte que le vote ait lieu par catégories : le vote donne pour résultat :

Pour les peintres : le citoyen Cavaillon aîné, rue Vendôme 15, élu par 32 voix sur 36 votants.

Pour les charrons : le citoyen Ribet, rue Voltaire 41, est élu par 13 voix sur 21 votants.

Pour les limeurs : le citoyen Pujol, rue de Créqui 96, est élu par 10 voix sur 14 votants.

Pour les forgerons : le citoyen Tripier, rue Tête-d'Or, 16 est élu par 10 voix sur 20 votants.

Pour les menuisiers : le citoyen Chandieux, rue Tronchet 54, est élu par 9 voix sur 17 votants »¹⁵²⁸.

Chez les menuisiers, le scrutin tourne même à la foire d'empoigne. L'élection du délégué est immédiatement dénoncée par une partie des votants au motif qu'il s'est fait élire grâce à des ouvriers qui travaillent pour lui et qui n'appartiennent pas à la corporation. Les contestataires en appellent au maire de Lyon¹⁵²⁹.

Cet attachement presque instinctif est combattu par les ouvriers les plus conscients de la corporation. En 1889, lors de la fondation d'un premier syndicat de la carrosserie, l'accent est mis sur les effets pervers de la spécialisation professionnelle : « tous les efforts faits jusqu'ici par les travailleurs pour conquérir leur émancipation, ont échoué faute de solidarité entre les ouvriers de différentes professions (...) Il est bon d'établir des rapports constamment entre les ouvriers de notre corporation pour leur apprendre à se connaître et à s'apprécier et les préparer ainsi à la pratique de la solidarité morale et matérielle ». En 1905, les statuts du même syndicat reprennent toujours le thème mais, signe des temps, l'analyse est désormais totalement aboutie :

« Considérant que le procédé d'exploitation capitaliste qui vise à parquer les travailleurs en catégories étroites a pour but d'opposer spécialité contre spécialité, afin de perpétuer la discorde parmi les travailleurs de même industrie, qu'une amélioration ne puisse être obtenue par une corporation qu'au désavantage d'une autre ».

L'article 4 spécifie : « le but principal du syndicat est d'arriver à la suppression complète du salariat afin d'organiser le travail libre, affranchi de toute exploitation capitaliste par la socialisation des moyens de production mis en œuvre au bénéfice exclusif des producteurs et collaborateurs des richesses nationales »¹⁵³⁰.

Le syndicat s'efforce également de lutter contre les pratiques de production qui s'installent dans les différentes branches professionnelles avec le rôle des « marchands » qui

¹⁵²⁷ Arch. dép. Rhône, 10 M 252.

¹⁵²⁸ Arch. mun. Lyon, 781 WP 6, copie du procès verbal de la réunion de la carrosserie lyonnaise, 30 juillet 1889.

¹⁵²⁹ Arch. mun. Lyon, 781 WP 6 lettre au maire de Lyon, 30 juillet 1889.

¹⁵³⁰ Arch. dép. Rhône, 10 M 259, statuts de la chambre syndicale des ouvriers réunis des différentes catégories de la carrosserie lyonnaise, 1905.

négocient les tâches de sous-traitance à l'intérieur même de l'entreprise. L'article 6 des statuts de 1889 est clair : « dans aucun cas ne pourra faire partie de la chambre syndicale, celui qui à un degré quelconque prélève un bénéfice sur un ou plusieurs de ses collègues. L'article suivant stipule que « les ouvriers faisant partie de la chambre syndicale acceptent en principe la suppression du travail à façon, comme étant préjudiciable à la corporation ». La question est importante car toute une série de professions en intégrant le syndicat de la carrosserie le font avec leurs traditions. Les tensions qui parcourent les menuisiers en voitures sont liées aux intérêts divergents qui opposent marchandeurs et ouvriers à l'intérieur de la corporation. Chez les peintres en voiture constitués en syndicat en 1882, des tensions similaires sont visibles l'année suivante lorsque la toute récente chambre syndicale est secouée par des affrontements sévères : une partie des militants s'oppose à une direction trop bien installée aux affaires. Il faut en effet cinq ans d'ancienneté pour pouvoir être élu au conseil syndical. Le commissaire spécial près la préfecture présente les lignes de fracture qui parcourent la réunion du 24 mars 1883 lorsque Mille, un ouvrier des chantiers de la Buire lance l'offensive :

« M. Mille prend la parole et fait une sortie contre les marchandeurs qui, d'après lui, exploitent l'ouvrier. Il incite la chambre syndicale à abolir les marchandeurs pour permettre aux ouvriers de traiter de gré à gré avec les patrons. (...) Il propose en outre qu'il n'y ait plus à la tête de la chambre syndicale des marchandeurs mais bien des ouvriers »¹⁵³¹.

Ces lignes de clivage subsistent jusqu'à la dissolution du syndicat en 1886.

L'évolution dans la sellerie et la bourrellerie est à peu près contemporaine de celle de la carrosserie. C'est en 1877 qu'un premier syndicat voit le jour. La diversité des activités professionnelles présentes dans la profession pose, comme chez les carrossiers, la question de l'identification et des solidarités autour des activités professionnelles. La vie du syndicat est rythmée par la recherche des compromis internes qui imposent un équilibre entre les différentes spécialités de la corporation. Ainsi lors de la réunion du 7 avril 1878, le commissaire de police de Saint-Pothin, présent à la réunion, rapporte que « la séance est suspendue pendant trente minutes pour procéder par scrutin de liste d'un syndic pour les selliers et trois pour les garnisseurs »¹⁵³². Au cours des années 1880, le syndicat qui est refondé en 1883 est assez dynamique, mais la fusion des différentes composantes est lente à se concrétiser. Les neuf nouveaux syndics représentent dans une parfaite égalité numérique les selliers, les bourreliers et les garnisseurs à raison de trois par spécialité¹⁵³³. Ainsi, les pesanteurs évoquées dans la carrosserie se retrouvent-elles chez les ouvriers du cuir. En 1889, dans un parallélisme encore une fois très révélateur avec ce qui est observé chez les carrossiers, l'élection des délégués ouvriers pour l'Exposition universelle de Paris ne parvient pas à dépasser le stade des spécialisations de la corporation. Le secrétaire du syndicat demande au maire l'autorisation d'envoyer 3 délégués représentant les garnisseurs, les selliers et les bourreliers puisque « la chambre syndicale comporte trois parties bien distinctes »¹⁵³⁴.

¹⁵³¹ Arch. dép. Rhône, 10 M 253, rapport du commissaire spécial relatif à la réunion de la Chambre syndicale des ouvriers peintres en voitures. La formule qui semble avoir le mérite de la simplicité n'est pourtant pas très souple comme le fait remarquer le commissaire spécial lors d'une réunion similaire tenue chez les selliers, bourreliers et garnisseurs quelques mois plus tard. Arch. dép. Rhône, 10 M 249. À la suggestion d'un membre de l'assemblée demandant « que les patrons, les contremaîtres et chefs d'ateliers ne fissent pas partie du syndicat », le commissaire spécial écrit : « Me trouvant à côté du secrétaire, je lui ai dit à voix basse : "Si vous êtes syndic et qu'il plaise à un patron de vous nommer contremaître, vous perdrez alors tous vos versements". Il a demandé la parole et expliqué qu'il désirait que les patrons et contremaîtres ne fussent pas syndics ni membres du bureau, mais qu'ils devront rester simples sociétaires.

¹⁵³² Arch. dép. Rhône, 10 M 249, rapport du commissaire de Saint-Pothin relatif à la réunion des ouvriers selliers, bourreliers et garnisseurs de la ville de Lyon, 7 avril 1878.

¹⁵³³ Arch. dép. Rhône, 10 M 249, rapport du commissaire spécial relatif à la réunion de la chambre syndicale des selliers, bourreliers et garnisseurs de Lyon le 1^{er} septembre 1883.

¹⁵³⁴ Arch. mun. Lyon, 781 WP 6, lettre du syndicat de la sellerie lyonnaise au maire de Lyon, 21 juillet 1889.

98 votants concourent le 23 juillet 1889 à l'élection des trois délégués de la corporation alors que seuls deux sont prévus par la municipalité.

La chambre syndicale de la sellerie lyonnaise a l'immense avantage de briser l'isolement des membres de la corporation car un grand nombre des 300 ou 400 ouvriers de la profession travaillent à façon. À peine créée, la nouvelle chambre est très vite engagée dans des questions corporatives qui la sortent des seuls horizons locaux. Dès avril 1879, elle soutient la grève entamée par les selliers bourreliers de Paris contre la baisse des tarifs pratiquée par les entreprises adjudicataires du Ministère de la guerre. L'émoi est à son comble lorsque la chambre syndicale de Paris annonce, dans une lettre que l'une des entreprises s'apprête à délocaliser sa production à Lyon : « la maison Reinschmit de Paris adjudicataire des fournitures pour l'équipement militaire ne pouvant plus faire exécuter ses travaux à Paris, doit venir s'établir prochainement à Lyon. En conséquence elle prie la chambre syndicale de vouloir bien informer tous les ouvriers de cette corporation afin qu'ils ne travaillent pas en dessous du tarif, attendu que les ouvriers de Paris ont déjà refusé de faire le même travail pour ce motif »¹⁵³⁵.

La chambre syndicale n'en reste pas là et interpelle le Ministère de la Guerre qui demande des informations sur l'importance réelle du syndicat mené par Philippe Millet. Cet engagement dont la préfecture s'efforce de minimiser l'importance est la préfiguration d'une trajectoire qui est visible jusqu'à la Grande Guerre. Dans les années 1880 et 1890, le syndicat compte plus de 70 adhérents soit environ le 1/5^e des ouvriers du secteur. Les services de la préfecture relèvent qu'il s'agit d'un syndicat à « majorité radicale avec quelques révolutionnaires »¹⁵³⁶. Les réunions sont suivies, les cotisations entrent bien. La chambre syndicale possède une petite bibliothèque et les projets de société coopérative, en gestation autour de quelques ouvriers déterminés, prennent forme en 1894 avec la création d'une association coopérative des ouvriers *La sellerie lyonnaise*. Tous les militants de la première heure en sont actionnaires. De fait, les préoccupations centrales du syndicat sont liées au maintien des avantages corporatifs et des tarifs. C'est cette volonté qui explique le soutien apporté aux ouvriers parisiens en 1879 et c'est encore cette même volonté qui en octobre 1892 insère une nouvelle fois la profession dans un réseau d'échanges. Une annonce parue dans le quotidien *Le Peuple* informe les selliers de la présence à Lyon du citoyen Perrod, membre de la chambre syndicale de Marseille de passage à Lyon. Le quotidien précise qu'il « exposera la situation générale de la corporation et le fonctionnement du syndicat de Marseille. Ces questions intéressant tous les ouvriers, les non-syndiqués qui désireraient assister à la réunion y seront admis »¹⁵³⁷.

Les ouvriers maréchaux-ferrants constituent un cas atypique. C'est la corporation la moins bien lotie des métiers de l'économie chevaline et c'est aussi celle qui tarde le plus à s'organiser comme si la médiocrité de ses conditions d'existence était jugée acceptable car provisoire. De fait, les salaires sensiblement inférieurs à ceux des autres corporations n'ont que tardivement constitué l'aiguillon d'une prise de conscience. Les quelques centaines d'ouvriers maréchaux-ferrants, où les Lyonnais sont peu nombreux, ne s'organisent en chambre syndicale qu'en août 1898, soit près d'une vingtaine d'années après les autres corps de métiers¹⁵³⁸. Cette faible capacité d'organisation est liée à la structure du métier qui rend difficile une prise de conscience. Les ouvriers sont disséminés dans de nombreuses maréchalleries qui ne comptent en général qu'un ou deux salariés, la prise de conscience d'une situation d'exploitation en est rendue plus difficile. L'ouvrier est d'autre part dans l'étroit contrôle du patron. Même en milieu urbain ils sont souvent logés chez le patron et prennent

¹⁵³⁵ Arch. dép. Rhône, 10 M 249, rapport du commissaire spécial relatif à la réunion de la Chambre syndicale des ouvriers selliers, bourreliers et garnisseurs de la ville de Lyon, 7 avril 1879.

¹⁵³⁶ Arch. dép. Rhône, 10 M 235, notice sur les syndicats professionnels de Lyon, juillet 1889.

¹⁵³⁷ *Le Peuple*, 23 octobre 1892.

¹⁵³⁸ Arch. dép. Rhône, 10 M 268.

pension chez lui. Les salaires des ouvriers maréchaux sont les seuls de l'économie chevaline qui distinguent le montant de la rémunération entre ouvriers nourris et non nourris. Enfin, le grand nombre de fonds de maréchalerie en ville comme en milieu rural, la modicité des investissements initiaux pour s'installer, font de tout ouvrier capable un futur artisan installé à son compte.

Il a fallu des circonstances particulières pour qu'une prise de conscience ait lieu. C'est une situation de plus en plus dégradée qui a provoqué la création d'un syndicat dans la foulée d'une grève assez suivie touchant par contamination toutes les maréchalleries de la ville en 1898¹⁵³⁹. Un tarif acceptable est convenu entre les parties fin mai 1899. Son application se heurte au refus d'un certain nombre de patrons. Né dans des circonstances particulières, le syndicat des ouvriers maréchaux-ferrants se délite après quelques années de fonctionnement régulier. Le ciment initial de la lutte se désagrège dans le flux continu de la périphérie qui renouvelle les effectifs de la corporation. La chambre syndicale est dissoute en décembre 1905.

2 – La défense des intérêts corporatifs

Les militants syndicaux partagent avec presque tous les autres actifs des différentes corporations de l'industrie chevaline de n'être pas nés à Lyon. À peine quelques syndicats des chambres syndicales des ouvriers de la voiture, des selliers, bourreliers et garnisseurs ou des ouvriers maréchaux-ferrants sont originaires de la ville. Arrivés à Lyon à la fin de leur apprentissage ou après avoir tourné quelque temps, les militants syndicaux, issus de la région ou des régions voisines pour la plupart, prennent part à l'organisation de la vie de leurs métiers respectifs. Très peu de documents montrent comment les ouvriers s'engagent activement dans l'action revendicative de leurs corporations. L'âge des dirigeants syndicaux montre que l'engagement se manifeste plutôt à l'approche de la trentaine. Certains militent à Lyon après des expériences forgées sous d'autres cieux. Aucune source ne vient éclairer précisément la présence d'un ouvrier dans une arrière-salle de brasserie un samedi soir ou un soir de semaine. La prise de conscience d'un destin collectif n'efface pas l'espoir d'un destin propre, de pouvoir un jour s'installer à son compte. On retrouve bien de temps à autre parmi les militants du syndicat de futurs patrons artisans. Les sources éparses montrent la diversité des parcours, les chemins sont toujours particuliers. En 1881, la grève des ouvriers charrons est en partie menée par le charron Étienne Varrel, un contremaître de la carrosserie Charrel, place Saint-Pothin dans le VI^e arrondissement. Le commissaire spécial près la préfecture signale qu'il exerce avec un autre charron, Angelhiome, ouvrier aux chantiers de la Buire, une « certaine influence parmi les ouvriers des diverses corporations se rattachant à l'industrie des voitures »¹⁵⁴⁰. Chez les ouvriers peintres en voiture, la chambre syndicale semble d'emblée faire une place privilégiée aux ouvriers les plus anciens. D'une manière générale, et même si les statuts des syndicats affirment le contraire, ce n'est pas forcément la partie la plus exploitée de la classe ouvrière qui organise la réplique face aux pressions qui émanent du patronat.

En premier lieu, les chambres syndicales, quoique affiliées à la Fédération nationale des syndicats ouvriers, semblent politiquement peu engagées, mais la nature des documents disponibles constitue vraisemblablement un biais : le commissaire spécial près la préfecture n'est sans doute pas l'observateur le plus impartial¹⁵⁴¹. Les rapports montrent toujours le

¹⁵³⁹ *Le Peuple*, 13 octobre 1899.

¹⁵⁴⁰ Arch. dép. Rhône, 10 M 254, rapport du commissaire spécial relatif à la réunion des ouvriers en voiture du 30 septembre 1883, 1^{er} octobre 1883.

¹⁵⁴¹ Arch. dép. Rhône, 10 M 234, synthèse sur le mouvement syndical, année 1890. Les synthèses annuelles sur le mouvement syndical sont très révélatrices de cet état d'esprit. Le commissaire spécial est partagé entre la volonté de minimiser l'importance de la contestation socialiste dans les syndicats et l'obligation qu'il a de rendre compte de la réalité sur le terrain. Dans son rapport de synthèse de 1890, il souligne l'importance de la

décalage entre la richesse des débats et la volonté soit de mettre en relief l'activité des militants politiques soit de minimiser l'importance des syndicats ouvriers. Les positions politiques sont globalement modérées, mais la situation diffère toutefois d'une corporation à l'autre. Les circonstances de la lutte forment des profils différents. En 1881, le syndicat organisé par les charrons et les carrossiers, à la suite d'une longue grève, est sous l'emprise de militants révolutionnaires blanquistes et boulangistes, du moins pour un temps. Cette réalité est celle des grands ateliers comme les ateliers du PLM à Oullins qui agglomèrent des centaines d'ouvriers. Ailleurs, les engagements sont moins extrêmes. Au syndicat de la sellerie lyonnaise l'indifférence politique ne semble pas marginale, mais la majorité républicaine et radicale n'a nulle volonté de révolutionner l'ordre social. Il y a globalement, malgré des individualités extrêmes, un fond républicain radical qui est capable de fédérer petits commerçants, artisans et ouvriers. Ce ne sont pas les fortes respirations socialistes qui scandent la vie associative mais plutôt l'horizon des revendications spécifiques de la corporation. La défense des intérêts particuliers, des tarifs pour ne citer que cet aspect, est au cœur des préoccupations de ces quelques centaines d'ouvriers.

Cette réalité explique l'absence relative de grands combats. Les ateliers de l'économie chevaline ne sont en rien comparables à l'enfer des verreries ou des usines textiles où les commotions sont potentiellement à fleur de peau. Enchâssés dans leurs spécificités professionnelles qui représentent toujours plusieurs métiers distincts, ils ne défendent bien que leur statut d'ouvriers professionnels. Ils sont détenteurs de savoirs spécifiques et ils sont capables de se battre pour les défendre. C'est la qualité même de l'ouvrier professionnel et sa conservation inchangée qui est placée au cœur du projet syndical. La contestation violente, lorsqu'elle a lieu, reflète d'abord leur humiliation de n'être pas reconnu à leur juste valeur. En octobre 1881 lorsque la grève du charronnage en est presque à quatre mois et demi, le syndicat convoque une assemblée générale destinée à mettre sur pied une école professionnelle de dessin. Le symbole est trop puissant entre la qualité de la main-d'œuvre et la médiocrité de la reconnaissance patronale pour n'être que le fruit du hasard. Ainsi, au cœur de l'affrontement, les révoltés se donnent les moyens d'être encore plus productifs en dépit des employeurs. En 1882, un journal évoque « le bague de la Buire » et l'article s'étend longuement sur le scandale du tarif imposé aux menuisiers en voitures¹⁵⁴². Le mépris qu'affichent les contremaîtres du grand chantier lyonnais pour la qualité professionnelle des ouvriers est perçue comme insupportable. Abaisser les tarifs c'est nier la valeur et la qualité du travail.

Fédération nationale des syndicats ouvriers à laquelle adhèrent plus de 60 syndicats et toutes les chambres syndicales ouvrières des métiers de l'économie chevaline. « Son influence est considérable –écrit-il –, mais elle n'a pas exclusivement un caractère professionnel et corporatif. C'est plutôt une organisation politique et sociale qui constitue aux mains de certains partis socialistes révolutionnaires le plus sûr moyen d'agitation dont ils puissent disposer ». Dans le même rapport, quelques lignes plus loin, l'inquiétude se dissipe dès qu'elle porte sur les chambres syndicales. Après avoir souligné l'ordre et l'efficacité des chambres patronales, le commissaire spécial déplore que dans les milieux ouvriers, la loi de 1884 soit surtout considérée comme un instrument d'émancipation sociale et au besoin d'agitation politique. Il rassure néanmoins les destinataires de son rapport en affirmant que « cet état d'esprit ne laisse pas que de nuire singulièrement au développement et à la prospérité des syndicats : le plus souvent en effet, ils ont à leur tête des individus bien connus comme socialistes ou même révolutionnaires militants dont l'influence éloigne la masse des travailleurs. (...). D'autre part, certaines organisations d'abord prospères déclinent peu à peu, et s'appêtent à disparaître sous l'influence de certains meneurs ». Dans un autre document, produit la même année par le même rédacteur, arch. dép. Rhône, 10 M 249, notice du commissaire spécial relatif au syndicat de la sellerie lyonnaise, 28 mai 1890, il est précisé que la majorité des membres de la chambre syndicale des selliers et similaires est indifférente et des renseignements qu'il tient des membres du syndicat permettent d'affirmer « que la corporation n'a aucune tendance à la grève. Du reste les ouvriers de cette corporation ne sont nullement unis entre eux et par conséquent il ne peuvent s'entendre pour faire grève, tout au moins en ce moment ».

¹⁵⁴² Arch. dép. Rhône, PER 953, *Le Droit social*, organe socialiste révolutionnaire, 11 juin 1882.

Dans toutes ces corporations, l'intégration passe majoritairement par l'établissement à son compte ce qui est idéologiquement proche du radicalisme. Pourtant la coexistence des différentes sensibilités ne semble pas poser de problèmes. Ni les militants socialistes révolutionnaires ni les anarchistes ne sont interdits de parole. Les rédacteurs des comptes-rendus, lorsqu'ils oublient leurs phobies sociales, montrent les débats entre sensibilités différentes. En août 1883, lorsque la chambre syndicale de la sellerie est relancée, un des adhérents, Moncel ouvrier bourrellier qui signe « un socialiste » sur la liste d'émargement demande la parole : « il a expliqué - note le commissaire de police - que le but de la société devait être non seulement une réunion de camarades discutant leurs intérêts personnels mais aussi une étude sociale ; qu'en prenant la parole souvent on pouvait devenir orateur et arriver par la suite à prendre vigoureusement les intérêts de la corporation surtout au point de vue socialiste.

Il s'est produit des petits chuchotements qui n'approuvaient pas ce langage »¹⁵⁴³. Le commissaire de police de Bellecour, rédacteur du rapport ajoute : « à ce sujet j'ai remarqué que les statuts qui ont été lus ne défendaient pas les discussions politiques ».

Un rapport de 1892 montre qu'il existe toujours au sein de la chambre syndicale des conversations qui débordent le cadre des seules questions professionnelles. La discussion roule sur la manifestation du 1^{er} mai prochain. Le commissaire spécial rapporte la conversation entre le secrétaire de la chambre syndicale et un ouvrier anarchiste, Blonde. Ce dernier regrette que la chambre syndicale ne se réunisse pas plus souvent pour discuter des questions intéressant la classe ouvrière, conteste l'utilité du suffrage universel [dès lors que le peuple a nommé des représentants, il faut qu'il subisse les lois qu'ils font en son nom] et « termine en préconisant la Révolution intégrale, estimant que toutes les réformes de détail ne sont que des trompe-l'œil »¹⁵⁴⁴.

Le sellier Millet soutenant une position plus conforme à l'objet de la réunion « réplique que si l'on pouvait cependant arriver, par exemple, à établir internationalement la journée légale de 8 heures, ce serait un progrès réel pour les ouvriers ».

Dans le parcours des responsables syndicaux ou des ouvriers les plus conscients, militants de longue date qu'il est possible de suivre des années durant, se cristallisent les conceptions fondamentales et les représentations sociales des corporations de l'industrie chevaline.

Il y a d'une part l'attachement au travail bien fait qui seul émane d'ouvriers formés et expérimentés. Des ouvriers selliers comme Salippe, des forgerons comme Henri Tripier peuvent pointer très durement les insuffisances du système capitaliste, fustiger l'égoïsme des patrons, ils n'en sont pas moins solidaires des entreprises dans lesquelles ils travaillent. Lorsqu'il s'agit, à l'occasion de l'exposition de 1894, de distinguer les ouvriers les plus méritants, les patrons de la sellerie ou du charronnage reconnaissent la capacité professionnelle d'ouvriers qui sont aussi fortement engagés dans la vie syndicale. Chez Jugnet, une usine de jouets qui possède un département de carrosserie, la notice en faveur de Tripier se passe de commentaires :

« Tripier Henri, 42 ans, forgeron en carrosserie, 7 ans de service. Ouvrier forgeron sortant des premières maisons. A été désigné par le syndicat des ouvriers carrossiers de Lyon comme délégué à l'exposition universelle de Paris 1889. Connaît d'une façon parfaite la forge entière de toutes les pièces de carrosserie d'une voiture d'attelage. A su rendre de grands services à la Maison en créant des modèles de petites voitures d'attelage pour ânes et poneys, ayant obtenu de légitimes succès d'une part et de l'autre par son travail continuel et la parfaite connaissance de son métier.

¹⁵⁴³ Arch. dép. Rhône, 10 M 249, rapport du commissaire de police de Bellecour relatif à la réunion des selliers, bourrelliers et garnisseurs de Lyon, 19 août 1883.

¹⁵⁴⁴ Arch. dép. Rhône, 10 M 249, rapport du commissaire spécial relatif à la réunion de la sellerie lyonnaise et similaires le 12 mars 1892.

Lyon le 28 août 1894, Jugnet et Cie »¹⁵⁴⁵.

D'autres charrons, vieux routiers de la chambre syndicale sont distingués. Ainsi Joseph Anghéliome, est désigné comme l'un des ouvriers les plus méritants de la carrosserie Vigne Guillet gendre successeur quai de la Charité, et pourtant il n'est dans la maison que depuis quatre ans et demi. Les selliers les plus engagés ne sont pas en reste, Guillaume Salippe, ouvrier bourrelier travaillant à la Fabrique de colliers et peausserie Martin & Prudhomme, 33 rue Vaubecour est désigné par l'entreprise comme l'un de ses meilleurs ouvriers :

« Salippe Guillaume né le 8 mars 1867 à Anse (Rhône) entré le 7 janvier 1892 comme 1^{er} ouvrier pour la fabrication du collier anglais de tout genre ayant participé aux travaux de la Chambre syndicale (sellerie) »¹⁵⁴⁶.

Cette reconnaissance ne met nullement un point final à l'engagement corporatiste de Salippe qui s'engage dans la création d'une coopérative des selliers. Il est aussi secrétaire adjoint de la chambre syndicale en 1896.

D'autre part, l'engagement politique sans excès des responsables syndicaux montre que les corporations de l'économie chevaline plongent leurs racines dans le passé le plus ancien. Yves Lequin ajoute qu'ils reprennent « les idées d'une période plus récente pour se faire coopérateurs »¹⁵⁴⁷. Ce constat d'Yves Lequin à propos des maçons ou des menuisiers s'applique à merveille aux ouvriers les plus engagés de la chambre syndicale des selliers, bourreliers et garnisseurs. Le projet d'une coopérative de production, produire pour soi, entre soi, entre professionnels de l'art est mené par Philippe Millet en 1894. On sent que l'idée est déjà mûrie quelques années plus tôt. En décembre 1892, lors d'une réunion du groupement des peaux et des cuirs à la bourse du travail, il demande la création d'une structure productive :

« Le citoyen Millet des selliers demande que les corporations comprises dans l'équipement militaire s'unissent pour fonder un atelier et exécuter elles-mêmes ce travail. Il cite des faits récents de mauvais travail »¹⁵⁴⁸.

Revient toujours, comme une obsession, la crainte que le mauvais ouvrage ne tarisse les commandes ou que celles-ci puissent s'évader dans d'obscurs ateliers régimentaires.

La coopérative apparaît comme la mise en commun du travail accompli par la chambre syndicale pour l'exposition ouvrière à l'Exposition de 1894. À partir d'un financement fourni par la municipalité de Lyon, les ouvriers syndiqués ont réalisé une vitrine très remarquée à l'Exposition. Avec une médaille d'argent, les futurs coopérateurs récoltent tout de suite les fruits de leur travail :

« La sellerie lyonnaise dont la réputation n'est plus à faire a tenu, elle aussi, à apporter son contingent de travaux, pour ne pas dire de chefs-d'œuvre, dans notre pavillon ouvrier, et certes leur vitrine n'était pas une des moins garnies ni des moins admirées. C'est qu'aussi chez nos amis selliers, la diversité des objets et leurs emplois différents, ouvraient un vaste champ à leur intelligence. Aussi, on voyait un peu de tous genres dans leur superbe installation, depuis le riche harnais de carrosse, jusqu'au collier de camion en passant par tous les intermédiaires : harnais de cabriolets, harnais genre américain, selles anglaises et accessoires, sellettes et pièces de harnais en jonc, colliers anglais et de tous genres, équipement militaire.

En joignant à toutes les pièces principales les quelques objets de sellerie nécessaires à l'usage journalier, nos amis avaient une exposition des plus complètes et certes, bien fort eût

¹⁵⁴⁵ Arch. mun. Lyon, 781 WP 33, collaborateurs de la classe 44 à l'Exposition universelle et coloniale de Lyon en 1894 ; propositions des ouvriers à honorer d'une distinction.

¹⁵⁴⁶ Ibidem.

¹⁵⁴⁷ Yves LEQUIN, ouvrage cité, volume II, page 289.

¹⁵⁴⁸ *Le Peuple*, 19 décembre 1892.

été l'expert qui eût pu trouver un défaut à la fabrication de tous ces objets. Aussi le jury leur a-t-il décerné une médaille d'argent »¹⁵⁴⁹.

Stimulée par ce premier succès, la société coopérative anonyme La sellerie lyonnaise qui n'a pas été honorée d'une médaille d'or proteste de manière énergique¹⁵⁵⁰. Cette première reconnaissance qui a sa valeur permet à la coopérative de prendre le relais de la chambre syndicale comme unité productive. Elle s'impose d'emblée à Lyon comme une entreprise sérieuse, qu'aucun fonds de sellerie ou de bourrellerie ne traite à la légère. Philippe Millet en devient l'inamovible directeur. Une seconde médaille d'argent à l'exposition universelle de Paris en 1900¹⁵⁵¹ conforte la coopérative qui inscrit son double trophée sur son papier à entête¹⁵⁵². Elle soumissionne les marchés municipaux : redoutablement efficace, capable de travailler moins cher que les maisons traditionnelles, elle remporte de beaux succès¹⁵⁵³.

Quoique les statuts de la chambre syndicale revendiquent comme une des finalités l'association productive des travailleurs, leur substitution au capital, le passage de la position théorique à la pratique n'était pas simple. Les presque 40 articles de la Société coopérative anonyme des ouvriers de la sellerie lyonnaise disent assez la difficulté d'assembler le capital et de hisser la main-d'œuvre au rang de dirigeant. Dans une corporation où traditionnellement personne ne préside, choisir une direction que la logique ne voit que collégiale est difficile car en même temps, les militants les plus engagés ont embarqué dans cette aventure collective avec des moyens forts différents. 5 coopérateurs comptabilisent plus de la moitié des actions. Millet en totalise 8, Déruaz et Jean-Pierre Hyvernats 10 chacun soit un capital de 500 francs. Lorsqu'en 1903 Hyvernats décède à l'âge de 61 ans, il possède 21 actions de 50 francs. La notice rédigée par les services fiscaux est intéressante dans la mesure où elle éclaire les mécanismes de financement de la coopérative. Le 23 janvier 1903, jour de son décès, le coopérateur a été payé en actions et une somme de 10 000 francs, correspondant aux salaires dus à Jean-Pierre Hyvernats, a été convertie en compte rémunéré par l'association. Ce compte était crédité de 581 francs¹⁵⁵⁴. D'une manière générale, ce genre de dispositions n'est possible que dans la cohésion que donne une vieille relation : en 1894, ils sont 22 membres, au début

¹⁵⁴⁹ Arch. mun. Lyon, 781 WP 33, *Exposition ouvrière à l'Exposition de 1894*, Rapport général adopté en assemblée plénière des délégués le 22 mars 1895, Lyon, Imprimerie nouvelle lyonnaise, rue Sainte-Catherine 3, 1895, 211 pages, pp. 98-99.

¹⁵⁵⁰ Arch. mun. Lyon, 781 WP 33. Extrait de la lettre adressée par la Chambre syndicale de la sellerie lyonnaise au maire de Lyon, 5 octobre 1894 : « Le jury a bien reconnu la supériorité de notre travail, mais il a pris ombrage, sans doute, de notre organisation. La chambre syndicale des ouvriers selliers n'est pas une personnalité dont on peut redouter la concurrence, elle est une collectivité d'individus représentant les éléments de production de la corporation et qui ont démontré qu'à Lyon, on peut produire aussi bien qu'à Paris. Ils ont représenté toute l'industrie de la sellerie à l'Exposition, sans orgueil et sans arrière-pensées, sans que les visiteurs ne sachent où travaillent ces ouvriers, mais bien persuadés qu'ils sont occupés dans des maisons de Lyon. Il y avait donc intérêt autant pour les patrons que pour les ouvriers de récompenser selon son mérite l'exposition ouvrière de la sellerie ».

¹⁵⁵¹ Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes, *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Rapports du Jury international*, Imprimerie nationale, Paris 1902, volume VI, 752 pages. Classe 31, rapport du Jury international par M. Auguste Lane, président de la chambre syndicale des selliers harnacheurs, p. 722 : « Société coopérative ouvrière de la sellerie lyonnaise. Cette société expose une paire de harnais, cuir noir, garniture plaquée argent. L'observation de la méthode et des principes professionnels avec lesquels ce travail a été exécuté, est tout à l'avantage coopératif de ses auteurs.

Un harnais de sulky, très bien résolu, fait avec une recherche extrême dans la façon dont les pièces les plus difficiles ont été traitées, ajoute au droit qu'avait cette société d'obtenir la récompense qui lui a été décernée.

¹⁵⁵² Table des gravures et illustrations, chapitre VIII, document N° 16 Entête de la société coopérative « la Sellerie lyonnaise ».

¹⁵⁵³ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 77, mairie de Lyon, procès-verbal d'adjudication en faveur de la société coopérative de production « la sellerie lyonnaise », 8 septembre 1903.

¹⁵⁵⁴ Arch. dép. Rhône, 53 Q 175 folio 157.

du XX^e siècle ils ne sont sans doute guère plus nombreux¹⁵⁵⁵. Le bourrelier Jean-Pierre Hyvernât, pour reprendre cet exemple est un vieux militant que l'on retrouve comme membre du tout premier bureau de la chambre syndicale de la sellerie lyonnaise en 1878.

Section IV - La sortie du cycle productif

La sortie du cycle productif est, compte tenu des conditions socio-économiques de l'époque, un idéal qui n'est accessible qu'à une minorité. Le travail jusqu'aux dernières forces, au bout du grand âge, est une réalité pour la plupart des ouvriers. Les patrons de l'industrie chevaline œuvrent, comme bien d'autres à repousser cette éventualité. La capacité à s'assurer une vieillesse inactive conditionne en partie l'accumulation à laquelle procèdent tous les patrons de l'artisanat et dans une certaine mesure les ouvriers. Même si l'espérance de vie moyenne donne un horizon singulièrement limité à cette période exceptionnelle pendant laquelle les hommes continuent à consommer sans plus disposer de la force nécessaire à sa contrepartie. L'objectif de tout actif consiste *in fine* à prévoir quelles seront ses capacités à se loger, à se vêtir et à se nourrir. La satisfaction de ces besoins élémentaires que la société ne prend pas en charge débouche sur deux formes majeures d'accumulation : l'achat de valeurs financières et la construction immobilière.

I - Les biens financiers

Ils comprennent d'une part l'ensemble des valeurs cotées en bourse, qu'il s'agisse d'actions ou d'obligations, et d'autre part la vaste palette des primes d'assurance, de comptes courants, d'épargne, de rentes ou de prêts consentis à des tiers. Cette diversité apparaît dans certains patrimoines comme dans celui du charron Fayot en 1896. Outre les biens immobiliers, les revenus locatifs et les cautionnements, son patrimoine se compose des éléments suivants :

- « 1 - Espèce : 25 francs.
- 2 - Obligation ville de Paris, 400 libérée de 160 à 212 déduction faite de 180 non versé
- 3 - 1 obligation foncière 1879 500 francs à 3% 802.
- 4 - 1 obligation banque mutuelle de Lyon : 100 francs
- 5 - 2 obligations communales 1891 à 400 francs à 3% : 802 francs.
- 6 - 2 obligations Chemins de fer autrichiens 1874 à 479 francs : 1437 francs
- 7 - 3 obligations Chemins de fer russes consolidées 1880 à 500 : 1537, 50 francs.
- 8 - 2 obligations ottomanes 1890 à 4% à 432 francs : 864 francs.
- 9 - 5 obligations ville de Marseille 1894 à 3,25% : 505 francs.
- 10 - Compte à la Société Générale : 770 francs.
- 11 - Compte au Crédit Lyonnais : 118 francs.
- 12 - Livret d'épargne au nom de madame : 1541 francs.
- 13 - Livret d'épargne au nom de monsieur : 2057.
- 15 - Montant d'une assurance à l'Universelle au profit de Mme Fayot : 7724 francs »¹⁵⁵⁶.

Si le charron Fayot avait souscrit comme nombre d'actifs de l'industrie chevaline des rentes sur l'État français, son patrimoine aurait constitué un résumé de tous les supports d'épargne disponibles.

Les raisons qui poussent à l'accumulation de ces biens sont plus diversifiées que celles qui prévalent à la constitution du capital immobilier. Leur fonction de réserve vitale ne s'inscrit pas, selon les différents groupes qui la constituent, dans une même chronologie du besoin. De la même manière, les individus ou les groupes qui constituent les actifs de l'industrie

¹⁵⁵⁵ Table des textes, chapitre VII, document N°8 Statut de l'association coopérative anonyme des ouvriers de la sellerie lyonnaise et liste des actionnaires.

¹⁵⁵⁶ Arch. dép. Rhône, 53 Q 138, folio 99.

chevaline ne recourent pas tous aux mêmes produits financiers. Les ressources disponibles et la nature des différents supports expliquent les différents choix.

1 – Les comptes bancaires

Le livret d'épargne constitue de très loin le principal instrument d'accumulation. Il est une composante de tous les petits et moyens patrimoines. Les raisons qui expliquent la constitution de ces réserves s'inscrivent dans des contextes et des chronologies très différentes. La diversité des disponibilités débouche sur des finalités qui ne sont plus du tout comparables. Chez les ouvriers charrons, maréchaux selliers ou bourreliers, le livret d'épargne de quelques dizaines ou de quelques centaines de francs permet de pallier divers problèmes : une courte période de chômage ou de maladie. À raison d'un salaire journalier de 4 à 5 francs dans les années 1880, la sécurité que donne le livret d'épargne se compte en jours ou en semaines dans les cas les plus favorables. Rien de plus. Avec 98 Francs sur son livret d'épargne, Auguste Barthélémy Leyraud, ouvrier sellier n'est pas dans une logique d'accumulation, il est dans une stratégie de survie qui le renvoie à une gestion du besoin qui ne lui donne pas vraiment les moyens de se retourner : son horizon le plus lointain n'excède pas une poignée de jours. Il est en effet père de quatre enfants mineurs, le ménage compte six bouches à nourrir¹⁵⁵⁷. La légèreté de cette protection n'est pourtant pas vaine, elle permet de surmonter une absence complète de revenus pendant quelques jours. Dans les milieux ouvriers, le livret de quelques centaines de francs donne, en dépit de la modestie du capital, un délai de plusieurs mois. Simon Mussier, 61 ans, ouvrier charron sans enfants à charge possède 300 francs sur son livret d'épargne, cent jours d'avance¹⁵⁵⁸.

Chez les patrons, le livret d'épargne a une fonction différente parce qu'il n'est qu'une composante d'un ensemble patrimonial plus large ce qui n'est pas le cas chez les ouvriers. Le livret d'épargne a une fonction de relais. La réserve constituée doit permettre comme dans les cas précédents de faire face à un accident, une maladie, de solder des dépenses imprévues et en cas de décès du conjoint d'assurer la liaison entre ce moment et le règlement de la succession. Les sommes placées sur les livrets d'épargne sont bien plus considérables. Elles sont dans la majorité des cas, supérieures à 1500 francs. On retrouve très fréquemment deux livrets par ménage, l'un au nom de l'épouse et l'autre au nom de l'époux. Il existe souvent une relative égalité entre les sommes engagées sur les deux livrets. Ce tandem mari/femme visible dans la succession Fayot se retrouve dans toutes les professions de l'économie chevaline :

Date	Nom de l'artisan	Profession de l'artisan	Livret de l'époux	Livret de l'épouse	Total
1888	Reyboz ¹⁵⁵⁹	camionneur	1047	1046	2097
1897	Fontaine ¹⁵⁶⁰	Loueur de voitures	1585	1585	3170
1897	Bassoffy ¹⁵⁶¹	charron	1390	1500	2940
1898	Ramay ¹⁵⁶²	carrossier	1500	1899	3399
1901	Brunel ¹⁵⁶³	cocher	1461	1500	4201

Le principal bénéficiaire de cette pratique est l'épouse qui constitue l'élément le plus vulnérable de la communauté. La réalité montre d'une part que le prémourant est en général le

¹⁵⁵⁷ Arch. dép. Rhône, 446 Q 82, folio 99.

¹⁵⁵⁸ Arch. dép. Rhône, 53 Q 155, folio 80.

¹⁵⁵⁹ Arch. dép. Rhône, 445 Q 36, folio 23.

¹⁵⁶⁰ Arch. dép. Rhône, 446 Q 60, folio 23.

¹⁵⁶¹ Arch. dép. Rhône, 446 Q 62, folio 79.

¹⁵⁶² Arch. dép. Rhône, 446 Q 67.

¹⁵⁶³ Arch. dép. Rhône, 446 Q 97, folio 45.

mari et d'autre part que l'épouse n'est pas toujours en mesure de reprendre ou d'administrer le fonds de commerce.

Les comptes courants ouverts au Crédit lyonnais, à la Société générale ou à la Société lyonnaise ne se trouvent que dans les entreprises artisanales d'une certaine taille. Les fonds qui y sont placés ne sont pas très importants. Ils excèdent rarement 2000 francs. Il semble même que l'habitude de manipuler des espèces dans la gestion quotidienne reste prépondérante. Régler les fournitures qui sont payées comptant ou le salaire quotidien des ouvriers - pour ne reprendre que ces circonstances les plus courantes - s'effectue en espèces. Il n'y a pas d'autres explications plausibles aux sommes importantes en numéraire, retrouvées dans les inventaires après décès. Le charron Guérin a bien un compte de 1100 francs au Crédit Lyonnais mais il a en caisse 4896 francs au moment de son décès¹⁵⁶⁴. Le déménageur Michel Mestrallet avec 4750 francs n'est pas en reste¹⁵⁶⁵. Le grand marchand de chevaux Benjamin Carbonnel a un compte courant à la Société générale mais en février 1894, il conserve chez lui, pour les besoins de son commerce plus de 13 600 francs en espèces¹⁵⁶⁶. D'autres comme Jacques Louis Péchet, transporteur de vin quai de Serin, n'ont pas de compte : toutes les dépenses courantes sont réglées en espèces¹⁵⁶⁷.

2 – Les produits financiers : comptes à terme, rentes, obligations et actions

Ces produits de nature diverse entrent dans la catégorie des instruments d'accumulation qui n'ont pas vocation à suppléer à des besoins immédiats. Les comptes à terme sont par définition des placements peu souples qui imposent le respect des échéances prévues. Les placements à terme sont des capitaux dont on est presque sûr de ne pas avoir besoin pendant le temps de l'immobilisation contractuelle. Les sommes sont en général assez importantes eu égard au patrimoine des individus qui font le choix de ce type de placement. Ainsi, en 1888, Victor Teissier, marchand de chevaux domicilié 20 rue de Condé laisse le jour de son décès un compte à terme de 10 000 francs à la Société lyonnaise. Cette somme représente la quasi-totalité de son patrimoine déclaré¹⁵⁶⁸. La même année, François-Xavier Jullien, harnacheur Grande rue de la Guillotière a également investi dans un placement de ce genre à la Société générale pour un montant de 9950 francs¹⁵⁶⁹. D'autres déposants semblent relever de profils moins solides : le cocher Antoine Sylvestre Arnaud, domicilié 12 rue de la Part-Dieu, place au Crédit lyonnais 3000 et 5000 francs en juin 1890 et en octobre 1891. Ce capital de 8000 francs qui constitue toute la fortune des époux Arnaud/Quérard contraste avec la modestie des 60 francs de mobilier déclaré fin 1892 au décès du mari¹⁵⁷⁰.

Les rentes sont des produits financiers beaucoup moins largement distribués. Ces titres qui peuvent occuper une place non négligeable dans le patrimoine de leurs détenteurs sont plutôt visibles dans les moyennes et les grosses successions. Ils occupent une place de choix dans un grand nombre de foyers indépendamment des revenus. Toutefois, ils ne sont pas complètement absents de l'univers financier des catégories les plus modestes. La rente sur l'État français à 3,5 ou 4 %, placement sûr par excellence, est accessible à tout niveau d'engagement. Le capital peut être constitué progressivement. Les successions montrent avec netteté la constitution par étapes de cette épargne. En 1901, Claude Vincent Duranton peintre en voiture dans le faubourg de Vaise, est possesseur de 4 certificats de rentes à 3% dont le capital est de 5690 francs:

- 1) Rente française 3% de 50 francs.

¹⁵⁶⁴ Arch. dép. Rhône, 446 Q 43, folio 35.

¹⁵⁶⁵ Arch. dép. Rhône, 443 Q 21, folio 63 ;

¹⁵⁶⁶ Arch. dép. Rhône, 446 Q 52, folio 60.

¹⁵⁶⁷ Arch. dép. Rhône, 3^E 17 361, minute de Me Muguët notaire à Lyon, 1^{er} mai 1895.

¹⁵⁶⁸ Arch. dép. Rhône, 53 Q 114, succession N°307.

¹⁵⁶⁹ Arch. dép. Rhône, 446 Q 35, folios 28-29.

¹⁵⁷⁰ Arch. dép. Rhône, 446 Q 46, folio 32-33.

- 2) Rente française 3% de 40 francs.
- 3) Rente française 3% de 40 francs.
- 4) Rente française 3% de 28 francs¹⁵⁷¹.

Cette volonté d'accéder à la condition de rentier pousse quelques ouvriers à se constituer un capital de retraite pourtant très difficile à rassembler avec un salaire journalier de trois ou quatre francs. Il reste une ligne lointaine, celle d'un avenir presque utopique. Pourtant, l'ouvrier sellier Josset semble y croire malgré tout. Lorsqu'il meurt en mars 1887, il dispose d'une rente annuelle sur l'État français de 100 francs, de 4,5% au capital de 2308 francs. Le dixième de ce qu'il lui aurait fallu pour vivre d'une chiche retraite¹⁵⁷².

Cette accumulation laborieuse par étapes contraste avec l'accumulation des rentes chez les professionnels les plus fortunés de l'industrie chevaline. Ces rentes sont soit amassées au cours de la vie active soit héritées. La succession de Marie Delzons épouse du déménageur Grangeneuve est représentative de cette épargne qui semble au-dessus de tout risque :

« Un titre de quatorze cent vingt deux francs de rente sur l'État français trois pour cent sous le numéro 268126 série troisième au nom de Delzons Marie Judith Irma épouse de M. Alexandre Marie Theyan, avec lequel elle était mariée sous le régime dotal suivant contrat passé devant Me Delzons notaire à Aurillac le 24 octobre mil huit cent soixante quinze, valeur à la bourse de Lyon trente neuf mil deux cent quatre-vingt-quatorze francs.

Un titre de huit cent soixante-deux francs de rente sur l'État français trois pour cent sous le N00337989 série 8 au nom de Delzon Marie Judith Irma veuve Alexandre Marie Theyan valant au cours de la Bourse vingt trois mille cent dix-neuf francs soixante-cinq centimes.

Un titre de six francs de rente au porteur sur l'État français quatre et demi pour cent sous le N° 133068 de la série 2 valant au cours de la bourse cent trente-sept francs quatre vingt cinq centimes.

Un titre de deux cents francs de rente au porteur sur l'État français quatre et demi pour cent sous le N° 173 185 série 4 valant au cours de la bourse de Lyon de quatre mille cinq cent quatre-vingt-quinze francs cinquante centimes »¹⁵⁷³.

Parmi les produits d'épargne, les obligations et, dans une moindre mesure il est vrai, les actions, figurent comme des valeurs incontournables dans les patrimoines des professionnels de l'industrie chevaline. Leur fréquence dans les successions les situe juste après le livret d'épargne. Ces boutiques et ces ateliers qui vivent de la présence du cheval en milieu urbain sont assez largement adonnés aux valeurs boursières. Les hommes du cheval sont en tout point semblables au reste de la société. Cette composante des patrimoines se retrouve dans toutes les catégories professionnelles avec une présence renforcée au fur et à mesure qu'augmentent les revenus. Les engagements relèvent vraisemblablement d'une gestion très prudente et les valeurs sont acquises pour être conservées. Elles sont parfois héritées, ce qui prouve leur stabilité, et suffisamment sûres pour être suivies de loin, à chaque détachement de coupons. Les valeurs boursières, facilement évaluables, fongibles par nature, d'une valeur unitaire variable, capables de s'adapter aux capacités d'acquisition d'un grand nombre, jouissent indiscutablement d'une grande popularité. Instruments d'épargne, elles sont choisies en-dehors de toute fantaisie ou de visées téméraires, même si à l'occasion quelques origines exotiques contredisent cette gestion paisible et prudente.

Obligations et actions sont largement diffusées parmi les différentes catégories sociales des métiers de l'industrie chevaline. Leur répartition est plus ou moins dépendante d'un certain nombre de contingences : il va de soi que les moments de la vie où l'on scrute les patrimoines, l'achat du fonds de commerce ou les stratégies d'acquisitions immobilières en ville ou dans l'arrière-pays influent forcément dans la décision d'investir en valeurs

¹⁵⁷¹ Arch. dép. Rhône, 445 Q 90, folio 46.

¹⁵⁷² Arch. dép. Rhône, 53 Q 110, folio 96.

¹⁵⁷³ Arch. dép. Rhône, 3^E 15 754, minutes de Me Chaîne, 4 août 1896.

boursières. Les déclarations de succession montrent des obligataires et des actionnaires de toute stature. Le Savoyard Joseph Paquet, cocher à Lyon, est détenteur le jour de la signature de son contrat de mariage de 2 obligations nouvelles du PLM qui représentent un capital de 881,25 francs. Huit ans plus tard, en 1891, elles sont toujours entre ses mains¹⁵⁷⁴. Joseph Feydet ouvrier sellier qui vit avec son épouse repasseuse rue Duhamel dans le 2^e arrondissement, possède 4 actions entièrement libérées du Crédit lyonnais soit 4190 francs¹⁵⁷⁵. Elles constituent le plus clair de son patrimoine. Claude Raquin, camionneur de son état quai de Serin le long de la Saône, un tout petit artisan de transport comme il en existe tant, 4 chevaux et trois voitures comme fonds de commerce, garde chez lui plusieurs milliers de francs en espèces et possède 5 obligations lombardes pour plus de mille francs¹⁵⁷⁶. Le cas de Jean-Baptiste Tarbut, peintre en voiture, célibataire, relève d'un processus d'accumulation centré sur l'achat de valeurs boursières qui totalisent près de 7500 francs :

« 4 obligations ville de Paris 1865 : 2119 francs.

5 obligations foncières 1879 : 2350 francs.

8 obligations Saragosse : 2912 francs.

1 action des tramways du département du Nord : 40 francs »¹⁵⁷⁷.

Au fur et à mesure que grossissent les patrimoines, les portefeuilles de valeurs boursières s'étoffent. Joseph Bouzon, maréchal-ferrant rue de Saint-Cyr, est à la tête d'une belle maréchalerie qu'alimente une clientèle rurale et citadine. Son patrimoine comme les précédents ne compte pas de biens immobiliers, mais il leur est sensiblement supérieur. Il aligne dans une certaine profusion des comptes, des livrets d'épargne, des prêts consentis à un collègue maréchal rue de la Pyramide et à Reyboz, un camionneur de Vaise. Aux 6000 francs de ce premier ensemble s'ajoutent des obligations variées et des actions pour près de 5000 francs¹⁵⁷⁸.

À un niveau patrimonial déjà nettement supérieur figurent quelques anciens entrepreneurs de fiacres. Jacques Borjal, natif de Chevrier à quelques kilomètres d'Annecy (Haute-Savoie) possède en 1900 un très confortable portefeuille de plus de 57 000 francs en actions et en obligations¹⁵⁷⁹. Son portefeuille, essentiellement centré sur les entreprises de transport qui offrent de très nombreuses opportunités, reste très prudent :

Nombre d'actions ou d'obligations	Libellé du titre	Capital en francs
36 obligations	PLM 5% fusion ancienne	16367
17 obligations	PLM 3% fusion nouvelle	7607,50
27 obligations	Dombes et Sud-Est 3%	11880
13 obligations	Lombardes anciennes	4290
16 obligations	Lombardes nouvelles	5376
9 obligations	Chemins de fer autrichiens nouvelles	3793,50
2 actions	Wun Pattendorf	980
1 obligation	Koursk-Kharkov-Azov	612
2 obligations	Omnibus et tramways de Lyon 4%	610
5 obligations	Gaz de Lyon 3,5%	1423
1 obligation	Emprunt russe 3,5%	474,25
1 obligation	Emprunt russe 3% 1896	424,75

¹⁵⁷⁴ Arch. dép. Rhône, 53 Q 123, folio 113.

¹⁵⁷⁵ Arch. dép. Rhône, 53 Q 163, folio 97.

¹⁵⁷⁶ Arch. dép. Rhône, 445 Q 52, folio 51.

¹⁵⁷⁷ Arch. dép. Rhône, 446 Q 35, folio 89.

¹⁵⁷⁸ Arch. dép. Rhône, 445 Q 47, folio 43.

¹⁵⁷⁹ Arch. dép. Rhône, 53 Q 157, folio 55.

1 obligation	Emprunt égyptien 3,5% privilégiée de 100 £	2522,50
6 obligations	Ville de Lyon 3%	609
1 obligation	Rhône et Loire nominative 4%	646
109 obligations et 2 actions		57 615,50

Au sommet de la hiérarchie de la fortune de l'industrie chevaline les patrimoines les plus importants incorporent un grand éventail de valeurs. Ainsi le carrossier Jean-Gottlob Roesch et son épouse possèdent fin 1886 un actif de plus de 211 000 francs dont plus de 30 000 francs en obligations¹⁵⁸⁰.

II – La constitution d'un capital immobilier

La construction immobilière s'insère dans une triple perspective : la création des locaux dans lesquels fonctionne le fonds de commerce, la constitution d'un logement personnel et l'extraction d'une rente locative pour les superficies habitables non occupées par le locataire principal.

1 – Les modalités : propriété et location

La mise en œuvre d'un projet immobilier commence par l'acquisition d'un terrain. Deux solutions existent : le terrain peut être acheté ou loué. Le premier cas de figure est plus rare que le second.

A – L'achat de biens immobiliers

Les très gros achats comme ceux du carrossier Faurax, supérieurs à 2000 m² qui lui servent à bâtir son logement et ses ateliers, sont rarissimes dans la sphère de l'industrie chevaline. Il existe peu d'exemples comparables. Le carrossier Guillemet propriétaire d'un bel immeuble sur son terrain rue de Marseille fait partie de cette étroite phalange. L'administration de l'enregistrement évalue son bien à plus de 159 000 francs en 1887 pour un revenu locatif de près de 8000 francs par an¹⁵⁸¹. Ces acquisitions en pleine propriété constituent le véritable soubassement patrimonial de ces professionnels de l'industrie chevaline. La simple

¹⁵⁸⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 34 901, minute de Me Berloty, notaire à Lyon, 27 janvier 1887 :

« 13 - Quinze obligations au porteur des chemins de fer andalous de cinq cents francs, trois pour cent portant les N°86748 à 86752 ; 92257 ; 116218 ; 144092 à 144096 ; 189530 à 189532.

Au cours de trois cent seize francs soixante-quinze centimes, ces obligations représentent une valeur de quatre mille sept cent cinquante-un franc vingt-cinq centimes.

14 – Quarante-cinq obligations au porteur des chemins de fer lombards, anciennes portant les N°35309 ; 222919 ; 928914 à 928915 ; 949835, 1 000 862 ; 1006096 ; 1006098 ; 1053461 ; 1073017 ; 1081146 ; 1123536 à 2974638 ; 3311148 ; 3316375 à 3316380 ; 3370212 à 3370229 ; 3433189 ; 33441470.

Au cours de trois cent vingt-cinq francs ces obligations représentent une valeur de quatorze mille six cent vingt-cinq francs.

15 – Douze actions entièrement libérées du Canal de Panama mil huit cent quatre-vingts au porteur, portant les N° 224587 à 224588 ; 426525 à 426534.

Au cours de trois cent quatre-vingt douze francs cinquante centimes, ces actions représentent une somme totale de quatre mille sept cent dix francs.

16 – Dix obligations au porteur des chemins de fer lombards nouvelles portant les N° 2015260 ; 2109937 ; 2117388 à 2309886 ; 2484690 à 2484691 ; 2667060 à 2667061 ; 2667215 et 2688064.

Au cours de trois cent trente-un francs ces obligations représentent une valeur de trois mille trois cent dix francs ».

¹⁵⁸¹ Arch. dép. Rhône, 443 Q 21, folio 77.

comparaison entre le volet immobilier du patrimoine du carrossier Jean-Marie Guillemet et le fonds de commerce est instructif : le fonds de carrosserie que l'on peut classer dans la catégorie supérieure des entreprises moyennes du secteur vaut 6700 francs, près de 23 fois moins que le capital immobilier. Les achats plus restreints de quelques centaines de mètres carrés en pleine ville et en pleine propriété sont plus fréquents sans être communs. Le marchand de chevaux Benjamin Carbonnel possède une maison sise rue Rachais N°9 et plusieurs terrains qu'il loue. L'administration fiscale estime en 1894 ces immeubles possédés en pleine propriété à 96000 francs¹⁵⁸². En 1891, Claude Guérin, charron rue de Séze dans le 6^e arrondissement, est propriétaire d'une maison à l'angle de la rue de Séze et de la rue Dugesclin dont la valeur locative est de 4500 francs. Au « denier 20 » la valeur de l'immeuble est évaluée à 90 000 francs par l'administration fiscale¹⁵⁸³. Pierre Biol, maréchal-ferrant cours Suchet, derrière les voûtes de Perrache, possède une maison estimée 60 000 francs¹⁵⁸⁴. Le rez-de-chaussée est occupé par la maréchalerie et les étages du dessus servent de logement au maréchal-ferrant et à une série de locataires. Ces acquisitions en pleine propriété se limitent parfois à quelques dizaines de mètres carrés. Antoine Blanc, maréchal-ferrant rue des Chevaucheurs dans le 5^e arrondissement, possède une toute petite maison sise sur une parcelle de 43 m² : un atelier au rez-de-chaussée et deux petites pièces à l'étage, le tout estimé 3 600 francs¹⁵⁸⁵. L'acquisition de terrains en pleine propriété est beaucoup plus onéreuse, les bonnes occasions plus rares, surtout sur la rive gauche où une part considérable du foncier est la propriété des hospices, mais elle offre des revenus nettement supérieurs puisqu'ils ne sont pas grevés par un loyer.

La constitution du patrimoine foncier est souvent une œuvre de longue haleine. Elle s'inscrit dans l'histoire spécifique de chaque professionnel. La base documentaire permet de dégager quelques régularités. L'arrière pays qui permet de s'installer en ville peut également fournir, le moment venu, un lieu de retraite patiemment constitué.

B – La construction sur terrain d'autrui

La majeure partie des constructions est édifée sur des parcelles en général louées aux Hospices civils de Lyon. L'immense avantage de ces constructions réalisées sur terrain d'autrui est un loyer relativement abordable. Un grand nombre de successions contiennent le détail extrêmement minutieux de ces contrats de location. Voici le contrat de location relatif au charronnage Bonnet-Gonnet tel qu'il est recensé dans les papiers de la succession :

« Quittance de location

Une pièce qui est une quittance délivrée par le receveur des Hospices civils de Lyon constatant le paiement de la somme de cinq cent quarante francs quarante-cinq centimes pour six mois de loyer échu le vingt-cinq décembre mil huit cent quatre-vingt-onze d'une parcelle de terrain située à Lyon et comprise dans la masse N°187 des terrains appartenant auxdits Hospices de Lyon (...) Le terrain dont il est question dans la quittance ci-dessus a une superficie d'environ mille quatre-vingts mètres. Il a été loué à M. Bonnet Gonnet par les Hospices civils de Lyon suivant bail passé devant Me Muguet notaire à Lyon, le onze février mil huit cent soixante-dix-neuf pendant une durée de quinze ans ayant pris cours le vingt quatre juin mil huit cent soixante-dix-neuf et devant finir le vingt-quatre juin mil huit cent quatre-vingt-quatorze moyennant une redevance annuelle de mille soixante quinze francs payable par semestre et moitié les vingt-quatre juin et vingt-quatre décembre de chaque année.

¹⁵⁸² Arch. dép. Rhône, 446 Q 52, folio 60.

¹⁵⁸³ Arch. dép. Rhône, 446 Q 43, folio 35.

¹⁵⁸⁴ Arch. dép. Rhône, 53 Q 157, folio 84..

¹⁵⁸⁵ Arch. dép. Rhône, 445 Q 77, folio 103.

Le prorata de cette créance au jour du décès de M. Bonnet-Gonnet s'élève à deux cent quinze francs.

A la sûreté et garantie du paiement du prix du bail, de l'exécution des clauses et conditions M Bonnet-Gonnet a effectué un cautionnement entre les mains du caissier des Hospices civil de Lyon s'élevant à mille six cent douze francs cinquante centimes.

Le prorata des intérêts de ce cautionnement au jour du décès de M. Bonnet-Gonnet s'élève à huit francs quatre vingt-sept centimes.

Sur le terrain sus-indiqué M. Bonnet-Gonnet a fait édifier diverses constructions lui servant d'habitation et d'atelier de charronnage et comprenant :

1° Une petite maison d'habitation ayant rez-de-chaussée et premier étage.

2° et de deux grands hangars.

Le tout est susceptible d'un revenu annuel de deux mille francs. Ce qui porterait la valeur desdites constructions, eu égard à la durée du bail du terrain sur lequel elles reposent, à la somme de deux mille cent vingt-six francs, vingt-trois centimes en prenant pour base le mode admis pour le paiement des droits de mutation ».

C – Les fonctions du patrimoine immobilier

L'épargne forcée que constitue l'investissement immobilier n'a pas exactement les mêmes fonctions tout au long de la vie des professionnels de l'industrie chevaline. Dans le cas le plus fréquent, la construction d'un atelier sur ossature en bois ou construit à partir de deux pignons en mâchefer, pour les formes les plus élémentaires, ne commande pas des investissements importants. Quant à l'édification du logement, où la part de l'auto-construction est importante voire prépondérante, elle débouche en règle générale sur des maisons peu élevées : l'immense majorité des bâtiments se compose d'un rez-de-chaussée et d'un étage. La contrepartie de la construction sur le terrain d'autrui est la relative médiocrité des constructions : l'incertitude des conditions de renouvellement des baux impose beaucoup plus que le simple amortissement de la construction pour que l'opération soit rentable. En quelques années, la construction de l'habitat et de l'atelier souvent sur cour permet de réduire le coût de la location qui remplit deux fonctions différentes : fonction résidentielle et fonction productive. L'adjonction d'un logement locatif même modeste composé d'une ou deux chambres permet encore d'en réduire le coût. Quant au cautionnement qui doit être constitué à la signature du bail, il représente certes une immobilisation de capital mais il est productif d'intérêts. En clair, dans les secteurs de la ville où cette formule est aisée à mettre en œuvre comme dans les 3^e et 6^e arrondissements, l'atout immédiat de la location est de permettre le fonctionnement à moindre coût du tandem atelier/logement.

À l'autre extrémité de la vie active, une dissociation se produit dans la majeure partie des cas : si le fonds lui-même est vendu, l'atelier qui enracine le fonds dans l'espace vécu, est loué. Ainsi parmi bien d'autres exemples, celui de Pierre Priest. En 1887 lorsque ce maréchal-ferrant natif de la commune dauphinoise de Saint-Chef, cesse son activité à près de 68 ans, il conserve son logement qui se trouve à l'étage. La maison construite sur une parcelle de terrain louée aux Hospices civils de Lyon 20, rue Malesherbes, comporte un rez-de-chaussée où fonctionne la maréchalerie qui est louée à l'acquéreur du fonds et les appartements au premier étage qui restent occupés par Priest et sa famille¹⁵⁸⁶. En règle générale, le prix de vente du fonds placé en obligations ou en rentes sur l'état français, la location de l'atelier et les loyers, lorsqu'il y en a, fournissent les moyens de subsistance au professionnel qui n'est plus automatiquement qualifié par sa profession mais par son nouveau statut : il devient propriétaire rentier puisque seuls les fonctionnaires ou les employés des grandes entreprises ont la qualité de retraités. Lorsque la résidence ne peut être séparée du fonds de commerce ou lorsque le local dans lequel fonctionne le fonds de commerce est loué, le professionnel

¹⁵⁸⁶ Arch. dép. Rhône, 446 Q 42, folio 40.

s'efforce d'acquérir non loin de là un terrain sur lequel il fait édifier un logement personnel et quelques logements à louer. C'est le choix qu'effectue Félicien Pral loueur de voitures et de chevaux : en cessant son activité professionnelle il est tenu de quitter son domicile rue Tronchet dans le quartier des Brotteaux. En effet, l'entreprise, écuries et remises ainsi que son logement personnel sont loués plus de 3000 francs par an. La vente de son fonds de commerce impose un déménagement. Cet Ardéchois de Saint-Félicien fait construire une maison rue Bossuet N°77. Elle lui assure en 1893, un revenu fort honorable de 6000 francs par an¹⁵⁸⁷.

La préservation du logement est tellement importante que le maintien sur les lieux se retrouve même dans le cas de simples locations. Dans la vente d'un fonds de commerce et la subrogation au bail qui l'accompagne il n'est pas rare de voir une clause pérennisant le maintien de l'ancien locataire vendeur du fonds. Lorsque le carrossier Jean-Gottlob Roesch vend son fonds de commerce une clause du contrat prévoit une disposition de ce genre : « Jusqu'à l'expiration du bail actuel du local de la rue Delandine, M Roesch jouira gratuitement de l'appartement qu'il occupe, et il aura droit à sa provision de charbon. Toutefois ces privilèges cesseraient s'il venait à décéder avant l'expiration du bail et à partir de son de son décès. Tant que les magasins et ateliers existeront dans le local ci-dessus indiqué, M. Roesch jouira de son appartement au même titre gratuit et également jusqu'à son décès »¹⁵⁸⁸.

Le loyer dû chaque année aux Hospices civils impose la création d'une superficie habitable ou susceptible d'être louée pour une utilisation commerciale qui excède sensiblement les besoins propres du locataire. La logique du système veut que la rente retirée de la sous-location dépasse sensiblement le loyer de la location, dégageant ainsi un solde excédentaire. La réalisation des projets immobiliers consiste à reporter sur le ou les sous-locataires le poids de la location principale. On constate que la construction des bâtiments incorpore ce projet dès le départ. Ainsi, le camionneur Curtat construit sur des terrains loués aux Hospices une maison sise à l'angle du cours Lafayette et de la rue Tête d'Or. Une aile du bâtiment donnant sur le cours Lafayette est desservie par un long corridor sur lequel débouchent des chambres louées. L'inventaire notarié dressé quelques jours après le décès de Joseph Curtat met en lumière un véritable garni, une entreprise de sous-location. Les six pièces, toutes éclairées par une fenêtre donnant sur le cours Lafayette, sont meublées de la manière suivante :

Unités	Objets garnissant chaque chambre	Estimation
Chambre N°1		
1	Table ovale	6 Francs
1	Commode bois noyer, trois tiroirs	12
1	Lit noyer, paille, matelas, 2 draps, 1 couverture, 1 traversin	22
1	Table de nuit	3
3	Chaises et paille	2
1	Un poêle en fonte et ses cornets	3 48
Chambre N°2		
1	Lit garni	25
1	Commode dite régence	5
1	Petite table	5
2	chaises	
1	Petit poêle en fonte.	1 36
Chambre N°3		
1	Lit garni	15

¹⁵⁸⁷ Arch. dép. Rhône, 446 Q 49, folio 63.

¹⁵⁸⁸ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/98.

1	Table	3
3	Chaises	
1	Commode Régence	5
1	Petit poêle	1 24
Chambre N°4		
1	Lit garni	15
1	Commode 4 tiroirs	20
1	Table de nuit	7
1	Table carrée en bois dur	
1	Petit poêle	1 43
Chambre N°5		
1	Lit garni	15
1	Commode trois tiroirs	5
1	Table carrée	3
3	Chaises	
1	Petit poêle	1 24
Chambre N°6		
1	Lit garni	15
1	Buffet à deux portes et deux tiroirs	4
1	Table	3
3	Chaises	
1	Miroir	
1	Petit poêle	1
		23
Total		198

Moins de 200 francs de mobilier pour six chambres bien placées à deux pas du sixième arrondissement et toutes proches de la Guillotière. On peut estimer à 35/40 francs par mois la location de chaque pièce¹⁵⁸⁹. Malgré le cadre relativement spartiate qui émerge il est possible de deviner une hiérarchie des logements proposés par les Curtat. Le revenu locatif de ce garni est au bas mot de 2000 francs par an.

2 – La constitution d'un patrimoine foncier

L'exposé précédent montre des catégories juridiques particulières et des fonctions spécifiques dévolues à l'accumulation du capital. Il va de soi que les patrimoines constitués ne sont pas strictement répartis dans telle ou telle catégorie. Si les petits artisans recourent davantage à la location de terrains pour édifier logements et ateliers, ils recherchent aussi des biens en pleine propriété. À l'inverse, les professionnels les plus aisés n'hésitent pas à rechercher les terrains des Hospices qui leur semblent les plus avantageux. La création d'un patrimoine immobilier n'est pas centré sur le seul espace urbain. La constitution d'un patrimoine immobilier, assemblage de biens de nature différente, se constitue dans le temps et en fonction des opportunités. Il ne se limite pas forcément à l'espace urbain et dépasse assez fréquemment la simple accumulation vitale. Lorsque l'accumulation de survie est satisfaite, la poursuite des acquisitions immobilières peut s'insérer dans une stratégie de représentation sociale. L'espace suburbain, celui de la villégiature, est parfois recherché car il vaut certificat de bourgeoisie. Par ailleurs, l'implantation en ville ne signifie pas –et il s'en faut de beaucoup– une rupture avec les pays d'origine. L'arrière-pays où les terrains sont moins chers qu'en ville peut être privilégié par des stratégies d'achat patiemment mis en oeuvre en vue

¹⁵⁸⁹ À titre d'exemple, dans un secteur géographiquement proche et pour la même période, *Salut public*, 10 juin 1887, annonce : « chambre garnie à louer 40 francs par mois, rue Dugesclin, 92, à l'entresol ».

d'un retour. Revenir en se portant acquéreur d'une maison ou d'une pièce de terre qu'il a fallu céder des années auparavant, faute d'alternative, n'a rien d'anodin dans les stratégies que tissent les individus vis-à-vis de leur famille et de la communauté locale. Il existe ainsi une grande variété de schémas d'accumulation qui apparaissent à travers les itinéraires patrimoniaux des professionnels de l'économie chevaline. D'autres professionnels investissent dans ces villégiatures qui constituent des réserves d'épargne : Kern qui achète une résidence secondaire. On peut ajouter Gathier maître de remise pour une propriété à Chaponost.

Le loueur de voitures André Audiffren et son épouse Cécile Perron constituent progressivement un beau patrimoine foncier et immobilier. L'absence de comptes, de titres d'actions ou d'obligations dit d'emblée la distance qui sépare le couple des produits financiers. Elle peut se justifier dans la mesure où chevaux et voitures représentent à eux seuls des capitaux qui valent bien ce que d'autres investissent en titres ou versent sur leurs livrets d'épargne. L'originalité du patrimoine foncier du couple Audiffren est sa dimension urbaine. Il est centré sur la ville. Le couple ne porte aucun regard sur le Jura et la Côte-d'Or dont ils sont issus. À aucun moment, les papiers très nombreux de la succession d'André Audiffren ne révèlent un bien immobilier resté sur les lieux d'origine. L'arrière-pays, pourtant si proche pour de nombreux professionnels installés en ville, n'existe plus pour le couple. Madame Audiffren, originaire du Jura n'a plus de famille au décès de ses parents. André Audiffren a quelques frères et sœurs que l'on retrouve en Saône-et-Loire et à Paris mais aucun en Côte-d'Or. Il apparaît très clairement que l'énergie mise en œuvre par le couple s'organise en ville et dans l'espace suburbain, à La Boisse. La douceur de la Côtière entre la Dombes et l'Ain est la seule influence terrienne qui perce dans l'univers que se sont bâti ces deux ruraux happés par la grande ville.

Marié en 1850, le couple construit son patrimoine immobilier et foncier en vingt-huit ans. C'est d'abord l'ancrage en ville qui est valorisé. En juillet 1854, les Audiffren se portent acquéreurs pour la somme de 38000 francs d'un bien immobilier qui se compose d'une parcelle de 988m², appartenant aux Hospices civils de Lyon rue Tronchet N°14 et 16 et d'un ensemble de bâtiments dont une maison de deux étages. Cette première acquisition est totalement payée en juin 1864. Huit ans plus tard, en juin 1872, le couple Audiffren achète un terrain de 290 m² rue Dugesclin N°91, pour le prix de 18000 francs. Cet immeuble est sur son terrain. Un dernier achat est réalisé en septembre 1878 pour la somme de 7000 francs. Il s'agit d'un terrain de 556m² appartenant aux hospices civils de Lyon sur lequel ont été édifiés plusieurs bâtiments dont une maison constituée d'un rez-de-chaussée et d'un étage rue Tronchet N°17. Les deux acquisitions sur le terrain des Hospices civils de Lyon coûtent un loyer annuel de 4798 francs. Ce loyer est largement compensé par les locations qu'André Audiffren tire de ses logements et bâtiments. À lui seul, le loueur de voitures Pral paie un loyer de 3000 francs par an.

Parallèlement à la constitution d'un patrimoine urbain, André Audiffren et son épouse Cécile Perron rassemblent en 1874 des pièces de terrain, des tènements de vigne, quelques bois. Sur un terrain de plus de trois hectares, une belle maison de campagne comprenant un vaste jardin d'agrément, des plantations d'arbres fruitiers constitue leur havre de paix. Cette demeure d'agrément sise sur le chemin de la Boisse à Balan est meublée de manière agréable mais sans ostentation. La propriété sert aussi aux chevaux du loueur qui sont mis au vert. Audiffren a d'ailleurs acquis dans la commune voisine de Niévroz un terrain d'un hectare et demi, le pré de la Dame.

Benjamin Carbonnel, un des grands marchands de chevaux de la ville, est issu d'une famille solidement établie à Manosque et à Marseille. Son commerce et les revenus qu'il tire des parts qu'il possède dans une entreprise familiale de camionnage à Marseille lui permettent d'acquérir des terrains en ville. Il possède avec sa femme, à la périphérie du territoire de Lyon, à Parilly route d'Heyrieux, une propriété composée de 5 ha d'un seul tenant et d'une

terre de 66 ares plantée en blé ou luzerne. Les bâtiments se composent d'une maison de maître en pisé et dans son prolongement d'un bâtiment pour le fermier. Un cheval hors d'âge, quelques vaches et des instruments aratoires montrent qu'il s'agit autant d'une petite exploitation que d'un lieu de villégiature estivale à quelque distance de la puanteur qu'exhalent les entrailles de la ville. Cette propriété achetée aux parents de Mme Carbonnel place de plain-pied le couple dans un espace bourgeois. Benjamin Carbonnel possède deux maisons à Manosque, une à Lyon et quelques terrains, mais il loue l'appartement de neuf pièces qu'il habite cours Gambetta.

Les Bousquet combinent comme les Carbonnel, mais à un niveau patrimonial bien moins important, la qualité de locataire et de propriétaires. Ils louent l'appartement qu'ils occupent ainsi que les locaux du fonds de carrosserie et le magasin qui en dépend. Les Bousquet dont le fonds de commerce est situé rue Sala expérimentent à la fois le niveau inabordable de l'immobilier dans cette partie de la ville et l'enracinement au même lieu de leur fonds de commerce depuis des générations. L'accumulation passe par des acquisitions immobilières dans le pays d'origine et dans la périphérie rurale de Lyon. Un peu plus de 7 ans après l'achat de son fonds de sellier carrossier, Louis Bousquet procède coup sur coup à deux achats immobiliers. En février 1895 il achète pour 8400 francs à des voisins une propriété située à Bron, sur la route de Grenoble. Elle se compose « d'une maison d'habitation et de divers bâtiments servant de remise, cave écurie et fenil, cour et jardin, le tout enclos de murs de la contenance de 68 ares »¹⁵⁹⁰. Il s'agit typiquement d'une acquisition de précaution. La propriété acquise est louée, cela explique le prix et les facilités de paiement qu'offrent les vendeurs : 1400 francs payables en mars 1897 et le solde en mars 1901 avec un intérêt de 3%. En juillet 1898, à son décès, Louis Bousquet s'est déjà acquitté de 3400 francs. En mars 1895, alors que l'acquisition de Bron est déjà une réalité, la communauté Bousquet-Ferriol rachète pour un peu plus de 1300 francs la maison paternelle de Bourg-les-Valence que Julie Ferriol possédait en indivision avec son frère et sa sœur¹⁵⁹¹.

¹⁵⁹⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 9 815, minutes de Me Deressy notaire à Lyon, 16 juillet 1898.

¹⁵⁹¹ *Ibidem*.

Chapitre VIII – LA DIVERSITÉ DES ENTREPRISES URBAINES DE L'INDUSTRIE CHEVALINE

Section I – Les producteurs

Les différentes professions énumérées interviennent toutes à un moment précis dans l'accomplissement de la tâche du cheptel équin, sa fonction de trait. Le maréchal est garant de sa pérennité en veillant à la ferrure, qui assure la jonction entre le sabot et le sol urbain; le charron réalise le camion qui permet au cheval de tracter bien plus que l'équivalent de son poids, tandis que le bourrelier établit grâce au harnachement la liaison entre la force musculaire du cheval et le véhicule. Enfin, le cocher dirige l'énergie rendue effective par les précédents. Sans l'intervention de l'un de ces hommes, le maintien du cheval n'est pas possible: ce sont donc bien les hommes du cheval. Ces fonds artisanaux disséminés à travers la ville ont été localisés sur des cartes dressées par arrondissements¹⁵⁹².

I – La carrosserie

Il en va de la carrosserie comme des autres secteurs de l'industrie chevaline : elle peut aussi bien être exercée de manière artisanale que sur un plus grand pied. Le passage de l'un à l'autre se fait par l'accumulation du capital d'une génération à l'autre. La profession est clairement partagée entre quelques grandes entreprises qui ont dépassé le stade artisanal et celles qui en sont restés proches. Quelques entreprises moyennes naviguent entre les deux selon l'habileté de leur dirigeant et les circonstances du moment. Jusqu'au début des années 1890, la semaine du concours hippique est traditionnellement le moment où les maisons lyonnaises présentent leurs productions, profitant de l'afflux de leur clientèle potentielle cours du Midi. En mai 1886, un article du *Salut public* rend bien compte de cette réalité :

« Nous avons visité hier la galerie de la carrosserie. L'exposition est, cette année, plus complète que celle de l'année dernière. Elle ne comprend pas moins de 49 voitures sortant des ateliers de MM. Coirrieux, Depigny, Roësch, Faurax, Roberjot, Guillemet, Boutin et Trichard.

M. Faurax a exposé à lui seul vingt-deux voitures de types entièrement nouveaux. Parmi ces voitures, nous signalerons particulièrement un sulky de courre américain, un break à quatre chevaux et plusieurs landaus de forme différente. Dans l'exposition de M. Roberjot, nous avons remarqué deux victorias très élégantes, un omnibus, un mylord et un vis-à-vis. À citer également un élégant dog cart sortant des ateliers de M. Guillemet, et un omnibus de famille à caisse carrée exposé par M. Roësch.

En somme, l'exposition de cette année fait le plus grand honneur à la carrosserie lyonnaise »¹⁵⁹³.

1 – Les grandes maisons

¹⁵⁹² Table des cartes et des schémas, chapitre VIII, Légende des cartes ; carte N° 1 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le 1^{er} arrondissement ; carte N° 2 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le II^e arrondissement, Presqu'île ; carte N° 3 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le II^e arrondissement, quartier de Perrache ; carte N°4 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le III^e arrondissement, marges de Villeurbanne ; carte N° 5 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le III^e arrondissement, quartier Saxe Guillotière ; carte N°6 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le III^e arrondissement, quartier du Grand Trou ; carte N°7 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le IV^e arrondissement, quartier de la Croix-Rousse ; carte N°8 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le V^e arrondissement, quartier Saint-Jean ; carte N°9 Fonds localisés dans le V^e arrondissement, quartier de Vaise ; carte N°11 Encours clients du charronnage Rioux, 1898 ; carte N°12 Encours clients de la bourrellerie Revol, 1898.

¹⁵⁹³ *Salut public*, 10 mai 1886.

« Les princes de l'essieu et du ressort », pour reprendre l'expression spirituelle de Sylvestre J.-B., ont en commun une ancienneté de bon aloi¹⁵⁹⁴. Les grandes maisons de la place, les carrosseries Faurax ou Roësch ont été fondées au début du XIX^e siècle. Des générations successives de rentiers et de grands propriétaires ont commandé leurs voitures à ces enseignes dont la notoriété est rehaussée par des médailles aux grandes expositions internationales qui vivent leur âge d'or. Les données statistiques relatives à la carrosserie lyonnaises sont pratiquement inexistantes. Les enquêtes demandées par le pouvoir central contiennent pourtant des formulaires qui auraient pu renseigner très précisément sur la carrosserie et le charronnage mais ni les chambres syndicales ni la Chambre de commerce et d'industrie n'ont voulu se charger sérieusement de la collecte des données. Elles n'y ont consenti que pour la Fabrique, la métallurgie et les industries chimiques. Cette tâche représentait trop de travail et surtout trop de menaces fiscales¹⁵⁹⁵. Le formulaire daté du 8 janvier 1894 que renvoie la chambre syndicale de la carrosserie est tellement lacunaire dans ses réponses qu'il en est indécent : plus de la moitié des 13 questions posées reçoit un seul mot en réponse où domine « non » et « néant »¹⁵⁹⁶. Ces lacunes imposent le recours à d'autres sources et en particulier aux inventaires après décès qui renseignent de manière assez précise sur la réalité matérielle des entreprises mais ne comblent malheureusement pas les lacunes précitées. Il n'existe rien dans les sources disponibles qui corresponde aux informations que livre Turgan dans son étude de la carrosserie Belvalette¹⁵⁹⁷.

A – La carrosserie Faurax

À la Belle Époque, Lyon possède la plus ancienne maison de carrosserie de France, la Maison Faurax, installée 5 avenue de Noailles dans le quartier des Brotteaux, où elle possède ses magasins et sa manufacture. L'entreprise a été créée à Paris en 1808 par Pierre François Faurax. La carrosserie Faurax parvient à s'imposer comme l'une des plus inventives et des plus sollicitées : « elle construisit plusieurs voitures pour la cour de Napoléon I^{er} dont l'une est conservée au Petit Trianon de Versailles. En 1825, c'est elle qui, avec l'aide de grands artistes peintres, sculpteurs et décorateurs de l'époque, monta la fameuse voiture du sacre de Charles X, réputée le plus beau chef-d'œuvre de la carrosserie européenne, et qui est également conservée à Versailles »¹⁵⁹⁸. Ces commandes de prestige font de Pierre-François Faurax l'un des fournisseurs de plusieurs cours royales. Sous la monarchie de Juillet, la famille se déploie en province si l'on en croit une notice rédigée par le petit-fils du fondateur de la maison Faurax, en vue d'obtenir la croix d'officier de la Légion d'honneur. À la mort de Pierre-François, « son fils aîné lui succéda à Paris et le plus jeune de ses fils, père de M. Léon Faurax, fonda à Lyon une succursale qui devint bientôt le centre de fabrication de la maison en raison du centre houiller et métallurgique de la Loire. Le fils aîné étant mort prématurément, tout fut centralisé à Lyon en 1840 entre les mains de mon père auquel je succédais en 1864 »¹⁵⁹⁹. Le tableau familial campé par François Léon Faurax est lisse et plausible mais il ne cadre pas vraiment avec la réalité. En 1844, lorsque son père se marie à Lyon, son grand - père n'est pas encore décédé : il est domicilié à Saint-Juéry dans le Tarn¹⁶⁰⁰.

¹⁵⁹⁴ *Salut public*, 26 avril 1892.

¹⁵⁹⁵ Arch. dép. Rhône, 6 MP 1079. En retournant le formulaire contenant la situation industrielle de Villeurbanne, l'adjoint au maire note le 10 janvier 1889 : « Les renseignements détaillés que comporte le présent état sont toujours obtenus à grande peine, parce que les maisons apportent à nous fournir beaucoup de négligence ou de mauvais vouloir, malgré les explications données sur le véritable caractère de cette enquête ».

¹⁵⁹⁶ Arch. dép. Rhône, 6 MP 1084.

¹⁵⁹⁷ TURGAN, *Les grandes usines de France, tableau de l'industrie en France au XIX^e siècle*, Paris Michel Lévy frères, 1874, tome 10, 336 pages, pp. 49-80

¹⁵⁹⁸ *Lyon à l'exposition universelle de 1889*, Lyon, Édition Storck, 1891, 2 tomes, p.220

¹⁵⁹⁹ Arch. dép. Rhône, 1 M 250, Notice biographique sur François Léon Faurax né à Lyon le 17 janvier 1846.

¹⁶⁰⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 12487, minutes de Me Fournereau, notaire à Lyon, mariage Faurax – Agettant, 4 septembre 1844.

C'est un des hauts lieux de la sidérurgie tarnaise. La présence du père dans ce lieu stratégique où l'on produit des aciers et des outils de qualité n'a rien de surprenant pour un carrossier à la recherche des meilleurs aciers¹⁶⁰¹. C'est de la banlieue d'Albi qu'il envoie son consentement. Il n'est pas présent au mariage. Quant aux débuts de son père à Lyon, il faut les replacer dans un cadre assez étroit. Son contrat de mariage indique qu'il est employé chez un carrossier de la commune de la Guillotière, qui n'est pas encore rattachée à Lyon. Charles Louis Claude Faurax, carrossier de son état vraisemblablement brouillé avec sa famille épouse la nièce de son patron, Antoinette Aguetant. Il dispose de quelques biens, environ « quinze mille francs qu'il possède tant en espèces métalliques qu'en créances et autres bonnes valeurs incorporelles ». Il apporte en outre 5000 francs en effets mobiliers. La mariée, fille d'un cultivateur propriétaire de Brussieux dans le Rhône, présentée comme rentière, apporte 13 000 francs dont 10 000 en espèces métalliques. François Garrel, oncle de la mariée et employeur du marié en donne la moitié soit 5000 francs¹⁶⁰².

Les ateliers de l'avenue de Noailles datent de la fin des années 1850¹⁶⁰³. Ce n'est qu'en 1858 que Charles Louis Claude Faurax se porte acquéreur pour la somme de 173 000 francs de deux lots de terrain de 2162 m² que vendent les hospices civils de Lyon¹⁶⁰⁴. Il y édifie tout de suite une maison d'habitation en pierre de taille et des bâtiments destinés à former des ateliers de construction de carrosserie¹⁶⁰⁵. Avec les étages, la superficie de la manufacture est sans doute proche de 5 000 m²¹⁶⁰⁶. Ainsi, tout le rez-de-chaussée de la maison d'habitation est occupé par le hall d'exposition des véhicules, les ateliers sont surmontés d'un étage qui sert à stocker des matières premières mais aussi des voitures qui y sont installées au moyen d'un treuil.

L'installation à Lyon n'est pas liée au charbon de la Loire, elle n'est vraisemblablement que le récit en creux d'une brouille familiale qui a peut-être imposé le séjour du père à Saint-Juéry. Quant au frère aîné de son père, Louis Félix Faurax, que François Léon Faurax enterre sans état d'âme en 1840, il vit assez longtemps pour être son propre subrogé tuteur en 1864 au décès de son père et témoin dans l'acte de naissance de l'une des filles¹⁶⁰⁷. Domicilié 35, avenue des Champs-Élysées, là où fleurissent les enseignes de la carrosserie parisienne, Louis Félix Faurax semble le personnage le plus important de la famille. Enfin, François Léon Faurax ne succède pas à son père en 1864 puisqu'à cette date, il n'est pas encore majeur. Entre 1864 et 1871, la maison Faurax est menée d'une main ferme par Antoinette Aguetant.

¹⁶⁰¹ Saint-Juéry est une petite ville de 7000 habitants située aux portes d'Albi. Elle s'est développée au XIX siècle grâce au site du « Saut-de-Sabo ». C'est un resserrement de rochers sur la rivière TARN. Cette chute naturelle de près de 20 mètres a favorisé le développement d'un ensemble sidérurgique important. Le minerai de fer était fourni par la mine du Fraysse, et le coke par les mines de Carmaux.

¹⁶⁰² Arch. dép. Rhône, 3^E 12 487, Minute de Me Fournereau, notaire à Lyon, 4 septembre 1844.

¹⁶⁰³ La production de la maison Faurax est déjà importante comme en témoigne la notice qui lui est consacrée par le rapport du jury de l'exposition universelle de 1855 à Paris. Prince BONAPARTE Napoléon-Joseph-Charles-Paul, *Rapport du Jury mixte international publié sous la direction de S.A.I. le prince Napoléon, président de la commission impériale*, Imprimerie impériale, Paris 1856, 1574 pages, page 260 : « M. Faurax (N°1055), carrossier très estimé de Lyon, où il occupe depuis très longtemps un grand nombre d'ouvriers, expose un petit wurtz de promenade d'un cachet original et d'une exécution supérieure. Cette voiture a été commandée par le bey de Tunis. On peut critiquer la sculpture et quelques détails de la caisse, dont les formes sont cependant dessinées avec goût ; mais le train est parfait et toutes les parties en sont étudiées jusque dans les moindres détails. Le Jury a regretté de ne pas voir d'autre produit de ce constructeur ; il eût mis un grand intérêt à se convaincre que ce bon goût se reproduit dans ses voitures plus sérieuses ».

¹⁶⁰⁴ Arch. dép. Rhône, 3^E 12 677, minutes de Me Lecourt, notaire à Lyon, 15 septembre 1858, vente Hospices civils de Lyon consorts Faurax.

¹⁶⁰⁵ Arch. dép. Rhône, 3^E 24 591, minutes de Me Deloche, notaire à Lyon, 20 décembre 1860.

¹⁶⁰⁶ Arch. mun. Lyon, 4 S 89/1, plan de Lyon, secteur avenue de Noailles intersection avec la rue de Barême. Voir table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 1 Les ateliers de la Maison Faurax 5 avenue de Noailles, Lyon VI^e arrondissement.

¹⁶⁰⁷ Arch. mun. Lyon, État civil Lyon VI^e arrondissement, acte de naissance N°24, de Claudia Albertine Alice Faurax, 9 janvier 1880.

En 1871, lorsque la mère de François Léon Faurax rend les comptes de son administration, l'entreprise sort renforcée de cette période délicate¹⁶⁰⁸. Les données chiffrées montrent la croissance de l'entreprise¹⁶⁰⁹.

La volonté d'enraciner la présence de la maison Faurax dans le terreau lyonnais, de centrer les débuts de l'histoire familiale autour de son père, le premier lyonnais de la lignée est une manière pour François Léon de se mettre en scène. L'homme n'a rien d'un oisif. En 1870-1871, de beaux états de service comme officier de la garde mobile lui valent la croix de chevalier de la Légion d'honneur. Il est capitaine de cavalerie dans l'armée territoriale depuis sa création. En 1872, après la guerre franco-prussienne, et pour une durée de 10 ans, François Léon Faurax et son frère François Albert dirigent l'entreprise familiale dans le cadre d'une société en nom collectif sous la raison sociale Faurax frères¹⁶¹⁰. Le fonds social s'élève à 100 000 francs. L'accord reconduit en janvier 1882 prend fin deux ans plus tard le 31 décembre 1883. L'entreprise reste alors entre les mains de François Léon Faurax. Il a épousé Marie Marrel. L'homme jouit assurément d'une certaine considération et son envergure sociale ne fait aucun doute. Il n'a pas qu'un titre à faire valoir et même s'il est le principal artisan de son image de marque, il est possible de reconnaître dans son tableau les traits d'un beau notable de province :

« Fondateur, administrateur et secrétaire général de l'exposition universelle de Lyon en 1872. Adjoint à la mairie du 6^{ème} arrondissement de Lyon de janvier 1873 à fin 1878. Cet emploi fut accepté par moi sur les instances personnelles de Monsieur Thiers. Membre du bureau de bienfaisance en 1873. Membre du conseil d'arrondissement de Lyon depuis le mois d'août 1874 à ce jour. Membre de la délégation cantonale. Vice-président et Président de la Chambre syndicale des carrossiers, charrons, harnacheurs et industries de la voiture depuis sa fondation. Délégué de toutes les chambres syndicales patronales de la région pour la révision des tarifs de chemins de fer en 1885. (...) En 1872 une proposition pour le grade d'officier fut faite en sa faveur par toute l'administration de l'exposition de Lyon en 1872. En 1878, même proposition ». Il sait s'appuyer sur un réseau de relations influent. En septembre 1889, Édouard Aynard intervient personnellement pour soutenir la candidature de François Léon Faurax à la distinction d'officier de la légion d'honneur :

« Monsieur le Préfet,

Je m'adresse à votre haute bienveillance pour vous prier de vouloir bien joindre à la liste des décorations demandées pour l'industrie lyonnaise à l'occasion de l'exposition, une proposition pour la croix d'officier en faveur de M. Faurax, carrossier à Lyon.

M. Faurax est le chef d'une des plus anciennes maisons de carrosserie de France, dont l'origine remonte au-delà de ce siècle ; c'est incontestablement la maison la plus importante de la province qui ne cesse point de progresser, et qui a su développer l'exportation de ses produits, malgré la concurrence redoutable de l'Angleterre. Les distinctions ont été prodiguées à ses confrères de Paris, et M. Faurax n'en a encore reçu aucune pour ses longs services industriels. M. Faurax a été nommé chevalier de la légion d'honneur pour sa belle conduite pendant la guerre, mais je vous prie de me permettre de vous le redire, aucune récompense ne lui a été accordée pour son mérite dans l'industrie.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que, par son honorabilité et ses services publics, M. Faurax est digne à tous égards d'une nouvelle promotion. Je vous demande en conséquence, M. le Préfet,

¹⁶⁰⁸ Arch. dép. Rhône, 3^E 24 646, minutes de Me Lombard Morel, 17 juin 1872.

¹⁶⁰⁹ Table des tableaux, chapitre VIII, tableau N°1 Reddition de compte de la gestion et de l'administration en qualité de tutrice d'Antoinette Aguetant, veuve Faurax du 27 novembre 1864 au 31 décembre 1871.

¹⁶¹⁰ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/17, Traité Faurax, Société Faurax frères, 28 août 1872.

de vouloir bien le proposer pour le grade d'officier de la légion d'honneur, à l'occasion de l'exposition universelle 1889 »¹⁶¹¹.

Ces activités ne lui font pas perdre de vue son entreprise. Il lui donne un nouvel essor. Il s'intéresse à l'organisation de la production : « Ma maison – écrit-il en 1889 - est la plus ancienne de France dans son industrie. Comme importance il n'y a qu'une seule maison à Paris qui fasse un chiffre d'affaires plus élevé. Elle occupe 200 ouvriers et fabrique seule toutes les pièces qui constituent la voiture, telles qu'essieux, ressorts, etc. Mon organisation mécanique est unique en France. (...) Le chiffre de la fabrication dépasse aujourd'hui 270 voitures par an »¹⁶¹².

François Léon Faurax consolide la réputation de la maison en multipliant la présence de l'enseigne dans les principales expositions internationales et fonde de nouvelles succursales créant un véritable réseau commercial. L'exposition universelle de Paris en 1889 où la maison Faurax remporte une médaille d'or consolide sa notoriété. Fournisseur officiel de la cour du Portugal et d'Égypte, très confortablement installé à Constantinople, Léon Faurax réussit quelques très belles affaires en Amérique latine. En 1890, la ville de Montevideo lui commande un corbillard à six chevaux d'un luxe extravagant couvert de velours, de soieries et de broderies d'or dont les journaux de la ville s'émerveillent¹⁶¹³. Cheville ouvrière de l'exposition de 1894, il obtient pour son entreprise le privilège très recherché d'être placée « hors- concours », c'est-à-dire au-dessus de tout jugement. Lyonnais, il entend rester maître chez lui et présente à l'occasion de l'exposition de 1894, toute la gamme des productions de ses ateliers, 16 voitures qu'énumère un article du *Panthéon de l'industrie* :

« Un mail-coach de route, avec accessoires au complet ; un landau automatique français ; un landau bateau anglais ; un coupé à deux places ; un coupé trois quarts ; un mylord à frise ; un vis-à-vis à portes ; un omnibus de famille léger ; un break d'excursion à douze places, demi-léger ; un phaéton anglais à capote ; un phaéton français de dame ; un phaéton américain extra léger ; un petit cart cab anglais ; un boghey cab avec roues en caoutchouc ; une voiture de commerce »¹⁶¹⁴.

Faurax participe à un grand nombre d'associations parmi lesquelles figure la Chambre syndicale de la carrosserie lyonnaise qu'il préside.

Lorsqu'en 1903, proche de la soixantaine, il décide de s'associer à Joseph Marrel, un ingénieur de grande classe qui le seconde depuis longtemps :

« M. Faurax désireux de prendre du repos, de se décharger d'une partie de la direction de son commerce et aussi de reconnaître les services à lui rendu par M. Marrel, le conserve comme associé et les clauses et conditions de cette association sont déterminées par la convention suivante :

Article 1 – Formation d'une société en nom collectif ayant pour objet la fabrication de la carrosserie.

Article 2 – La raison et la signature sociales seront : Faurax & Cie.

Article 3 - Le capital social est fixé à la somme de trois cent cinquante deux mille quatre cent vingt-sept francs quatre-vingt centimes »¹⁶¹⁵.

L'apport de François Léon Faurax s'élève à 272 427, 80 francs. Depuis 1883, la valorisation de l'entreprise a été presque multipliée par trois. L'apport de Léon Faurax est en effet évalué d'après l'inventaire de son commerce le 31 décembre 1902.

Cette société est dissoute le 12 avril 1905 pour permettre la vente le jour même de l'entreprise à Joseph Marrel et à un groupe de financiers genevois¹⁶¹⁶. Ils fondent aussitôt la

¹⁶¹¹ Arch. dép. Rhône, 1 M 250, dossier de la Légion d'honneur. Lettre d'Édouard Aynard au préfet du Rhône, 14 septembre 1889.

¹⁶¹² Arch. dép. Rhône, 1 M 250, Dossier de la Légion d'honneur.

¹⁶¹³ *Salut public* 30 août 1890, voir table des textes.

¹⁶¹⁴ *Le Panthéon de l'industrie : journal hebdomadaire illustré*, Paris, 1894, année 20, N° 961.

¹⁶¹⁵ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/ 184, 21 avril 1903.

Société des Anciens Établissements Faurax & Cie¹⁶¹⁷. L'entreprise glisse progressivement vers la carrosserie automobile tout en conservant jusqu'avant la Première Guerre mondiale une production résiduelle de voitures hippomobiles.

B- La carrosserie Roesch

La carrosserie Roesch est la plus ancienne de Lyon. La maison a été fondée en 1806. Au début du XIX^e siècle, Jean-Guillaume Roesch est établi à Lyon comme charron. Il a au moins deux frères : Jean Gottlob et Léonard, bottiers de leur état. Le patronyme est sans doute originaire de l'Est. La famille est issue d'un milieu sans éclat. En décembre 1809 naît Jean-Gottlob Roesch fils de Guillaume surnommé comme son oncle qui est l'un des témoins de la déclaration de l'enfant devant l'autorité civile. Il est l'artisan de la réussite professionnelle et sociale de la famille dans les années 1880. Carrossier et non pas charron comme son père, il développe l'entreprise familiale. À travers la monarchie de juillet et le Second Empire, l'entreprise, sans rivaliser avec Faurax, devient un pôle important de la carrosserie lyonnaise. Tout en restant dans le 2^e arrondissement, l'entreprise déménage au fur et à mesure de son développement. Il épouse Marie-Louise Lacroix au début de l'année 1840. Le contrat de mariage par Me Teste du Bailler, à Vienne le 20 janvier 1840, signale que la future apporte une mise de fonds pour l'exploitation d'une carrosserie. Il a trois enfants : une fille Marie-Claudine, future épouse d'un général de division et deux fils : Guillaume et Emmanuel-Léonard. La décennie 1880 est épouvantable pour Jean-Gottlob Roesch. Il voit disparaître la majeure partie de sa famille : en 1884, il perd son fils aîné, en 1886 c'est au tour de son épouse. Enfin, la disparition le 18 septembre 1887 de son fils cadet, à l'âge de 47 ans est une véritable catastrophe car il n'existe plus de successeurs en âge de reprendre la relève. En mars 1889, il vend l'entreprise au carrossier Claude Gacon¹⁶¹⁸. Le dernier des carrossiers de la famille Roesch meurt seul, le 3 octobre 1894, à l'âge de 85 ans¹⁶¹⁹. Ces tragédies familiales et les réorganisations qu'elles imposent débouchent à la fois sur des contrats et des dispositions successorales qui permettent de cerner l'entreprise à la fin des années 1880.

En 1887, Jean-Gottlob Roesch, à près de 78 ans, décide de se retirer progressivement des affaires et de confier la gestion de l'entreprise à son fils Emmanuel Léonard. Cette décision se traduit par la création d'une nouvelle société : la Société Roesch père et fils. Le père apporte au capital social le fonds de commerce et tout ce qui en dépend soit plus de 100 000 francs et le fils 20 000 francs. La société est conclue pour une période de dix ans. Il est convenu par l'article 13 du contrat qui fonde la société que « Le survivant des deux associés aura le droit de conserver pour lui et sans indemnité le fonds de commerce en tant que clientèle, et achalandage avec tous les agencements tenant à l'immeuble loué, ainsi que les constructions qui y sont ou qui y auront été »¹⁶²⁰. Les statuts de la société sont complétés par un inventaire complet de l'entreprise au 24 septembre 1894. Le document est moins parlant qu'un inventaire après décès qui fige instantanément la vie de l'entreprise permettant de rendre compte de l'activité des ateliers et livrant la listes des créanciers et débiteurs. L'inventaire notarié a lissé les chiffres en compensant dettes et créances et en mettant entre parenthèse l'activité des ateliers.

La carrosserie Roesch se compose d'abord d'un stock de 75 voitures en magasin. Elles représentent les quatre cinquièmes de la valeur du fonds de commerce. Ces voitures ont deux origines : il y a d'une part les voitures faites dans les ateliers de la maison et d'autre part les voitures de reprises, acquises par l'entreprise. Un certain nombre de voitures commercialisées

¹⁶¹⁶ Arch. dép. Rhône, 442 Q 11, folio 85

¹⁶¹⁷ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/195

¹⁶¹⁸ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/98.

¹⁶¹⁹ Arch. mun. Lyon, 2 MI 09 1069, 1894, 2^e arrondissement, acte N°2485.

¹⁶²⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 34873, minutes de Me Berloty, 23 septembre 1884. Voir table des tableaux, chapitre VIII, tableau N°2 Création de la Société Roesch père et fils, inventaire.

par le carrossier sont vraisemblablement des voitures neuves produites par d'autres carrossiers qui se servent du magasin Roesch pour écouler une partie de leur production préalablement acquise par le carrossier de la rue Delandine. C'est le cas des voitures signées Charvet ou de David, petit constructeur rue de la Pyramide dans le faubourg de Vaise. Les voitures d'occasion désignées par leur type et le nom du constructeur ont été achetées par l'entreprise. Remises en état, ces voitures d'occasion sont assez sensiblement moins chères que des voitures neuves. Un coupé circulaire neuf coûte plus de 2000 francs d'occasion mais son prix peut descendre pour les modèles les moins chers à 300 francs. Les prix moyens des occasions vont de 700 à 1500 francs. Il existe dans le domaine de la voiture d'occasion une grande diversité de prix qui dépendent de la signature du carrossier, de l'état de la sellerie ou du type de rénovations auxquelles il a été procédé. Un coupé deux places, signé Labourdette, un bon carrossier parisien, est estimé 1000 francs. Un véhicule de même type disponible au magasin est estimé 300 francs tandis qu'un autre signé Roesch, garni de drap noir est estimé 1400 francs.

Au moins 33 véhicules de toute nature proviennent des ateliers de la maison, il s'agit de véhicules neufs qui sont pour certains d'entre eux en « blanc » c'est-à-dire sans garniture ni peinture. Les véhicules exposés sont de tous types : les plus courants sont les voitures de ville légères fermées, les coupés aux caisses de toutes formes. Ces véhicules représentent plus du tiers de la production issue des ateliers de la maison Roesch. Les véhicules exposés représentent un échantillon des modèles légers à deux roues ou des voitures familiales plus lourdes. Du panier, au dog cart en passant par le phaéton et autres wagonnettes, les voitures légères à deux et quatre roues se déclinent dans une certaine diversité¹⁶²¹. Elles jouxtent des voitures découvertes à 4 roues comme les ducs à deux et quatre places ou les milords, les voitures plus puissantes et souvent plus austères comme les landaus, les grands breaks ou les omnibus de famille qui incarnent tellement bien la carrosserie rhodanienne, « le confortable de goût sévère, la qualité (...) des créations lyonnaises »¹⁶²². Seuls manquent un ou deux mail-coach.

La carrosserie Roesch dispose d'ateliers qui donnent sur une cour accessible par la rue du Bélier. Il s'agit pour l'essentiel de hangars qui servent à la fabrication et au stockage des matières premières nécessaires à la fabrication. Le chantier à bois compte 24 m³ de bois en plateaux et une grande quantité de rais. C'est de très loin le stock de matériel le plus coûteux. L'outillage de production n'a sans doute pas la puissance de la carrosserie Faurax mais il est loin d'être négligeable : l'atelier de forge sous les ordres d'un contremaître et de premiers ouvriers compte 4 forges montées sur leur plateforme en fonte et munies chacune d'un soufflet ; les établis, les étaux de limeurs qu'il faut ajouter occupent une surface importante de l'atelier. Les ateliers donnent encore du travail à près de 50 ouvriers au début des années 1890 alors que l'entreprise sort d'une phase d'activité déclinante sous la houlette du vieux Jean-Gottlob Roesch. Le reste du matériel est conforme à celui que l'on trouve dans tous les ateliers mais il y a toujours deux machines : deux machines à cintrer, deux « refouleuses », deux machines à percer. Une partie de l'activité de charronnage est représentée par la fabrication des roues neuves pour les voitures en construction et pour le renouvellement des roues des voitures dont l'entretien est confié à la carrosserie. L'atelier dispose d'un chantier à ferrer les roues. L'atelier de menuiserie n'est pas décrit. Les autres espaces de production comme la sellerie ou l'atelier de peinture ne le sont pas davantage, mais l'importance des marchandises en stock montre qu'il s'agit d'ateliers particulièrement actifs.

¹⁶²¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 2 Break de la Maison Gacon (anciennement Roesch).

¹⁶²² Société de géographie de Lyon, Lyon et la région lyonnaise, études et documents, XV^e Congrès des sociétés françaises de géographie en 1894, A. Léger, Les industries de la région lyonnaise, imprimerie Emmanuel Vitte, Lyon 1894, 150 pages, p.58.

Enfin, la carrosserie Roesch est à l'instar d'autres carrosseries de la Presqu'île un magasin qui fournit les mille et un articles nécessaires à l'entretien des voitures de luxe et des harnais. Des brosses et peaux de chamois aux pièces d'usure innombrables : ressorts à roulettes pour glaces et autres anneaux, crochets, goujons, olives, pitons, vis et boutons en tous genres. L'inventaire des pièces qui comptent des dizaines d'articles différents appartient en majeure partie à l'horizon quotidien des divers corps de métiers qui s'activent dans la carrosserie et à celui du cocher de maître qui doit procéder aux menues réparations de la voiture qui lui est confiée.

2 – Les moyennes et les petites carrosseries¹⁶²³

Derrière les termes de petites et moyennes entreprises se cachent des évolutions qu'il faut replacer dans le temps. Certaines entreprises moyennes arrivées à un stade qui les achemine vers les grandes perdent de la vigueur parfois très rapidement et disparaissent ; d'autres au contraire, petites structures au départ, croissent lentement sur plusieurs dizaines d'années et s'installent solidement comme des entreprises moyennes. Il existe aussi des carrosseries qui restent modestes tout au long de la période 1880-1913 : elles ne font pas de réclames dans les annuaires, mais elles sont toujours là.

Lyon compte en permanence une vingtaine d'entreprises qui peuvent rentrer dans cette catégorie en acceptant une frange d'incertitude, car nombre de charrons s'occupent aussi de voitures. Les spécialités professionnelles n'ont d'ailleurs rien de stable car des charronnages selon les circonstances du moment, les goûts et les aptitudes du patron peuvent évoluer vers la carrosserie. Ainsi en 1875, le fonds de commerce Ottin-Méry, rue Juiverie dans la vieille ville, est présenté comme un charronnage et une forge puis il devient cinq ans plus tard un charronnage et une carrosserie avant de conserver cette dernière spécialité vers 1885. Évolution identique pour le fonds Bousquet rue Sainte-Hélène dans la Presqu'île qui est encore un charronnage au milieu des années 1870. Constat similaire pour le fonds Boiron rue Sala, à quelques centaines de mètres de là. Louis Boiron reste classé comme charron jusqu'en 1885. À lire attentivement les notices commerciales on enregistre des évolutions opposées : la carrosserie devient utilitaire en s'intéressant aux voitures du commerce. La formule « voitures en tous genres » montre également une évolution vers la production de véhicules qui ne sont plus exclusivement destinés aux usages privés. C'est dans ce domaine d'activité que se situe de plus en plus le point de jonction entre carrosserie et charronnage.

Les entreprises moyennes en début de période sont au nombre de six : Trichard et Guillet dans la Presqu'île, Coissieux, Roberjot, Guillemet et Depigny rive gauche. La carrosserie Roberjot est une belle affaire. En janvier 1873, Benoît Roberjot, son fils Pierre Barthélemy et le beau-père de ce dernier, tous trois carrossiers, décident de concentrer leurs moyens. Ils réunissent un capital social de 60 000 francs¹⁶²⁴. L'affaire se développe de manière satisfaisante. La notice de l'annuaire présente la société comme fournisseur breveté de S.M. le vice-roi d'Égypte. Elle est recapitalisée en 1883. En avril 1883 Roberjot père et onze autres investisseurs réunissent un capital social de 100 000 francs¹⁶²⁵. Elle est ultérieurement vendue au carrossier Pétrus Charrel. L'acquisition faite par Pétrus Charrel a-t-elle excédé ses capacités, a-t-il rencontré des difficultés de gestions ? Quoi qu'il en soit ses créanciers ne lui ont pas fait confiance et l'entreprise est mise en liquidation en 1886. Les marchandises sont estimées à plus de 80.000 francs. Cette somme représente un parc de plusieurs dizaines de voitures. Le matériel de production représente 4000 francs ce qui rapproche davantage l'entreprise des grandes carrosseries. Les locaux occupés par la fabrique Roberjot montrent

¹⁶²³ Table des tableaux, chapitre VIII, tableau N°3 Les carrosseries lyonnaises (1875-1913).

¹⁶²⁴ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/19, statuts de la société Roberjot et Cie, 15 janvier 1873

¹⁶²⁵ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/65, statuts de la société H. Roberjot et Cie, 6 avril 1883.

d'emblée l'importance de l'affaire : les constructions couvrent 1500 m² et la totalité de la superficie s'élève à plus de 1900 m².¹⁶²⁶

Les autres entreprises du quartier prennent de l'importance en cours de période. Pierre Depigny fait construire rue de Seze une très jolie usine éclairée par un toit à claire-voie. Le bâtiment qui existe toujours est d'une facture qui situe admirablement les standards et la fonctionnalité de l'époque. Sur la rue de Séze, le bâtiment très sobre comprend les magasins au rez-de-chaussée et les appartements du constructeur au premier étage. Le signe de fabrique Depigny anime la façade. À l'arrière du bâtiment, les ateliers se déploient sur le fond de la parcelle. En 1895, l'entreprise emploie 25 ouvriers. Elle se développe jusqu'à la mort de son propriétaire, en 1911 ou 1912. Sa veuve poursuit l'affaire. Contrairement à d'autres entreprises, la carrosserie Depigny ne semble pas avoir pris le chemin de la carrosserie automobile. La carrosserie Coissieux, fondée en 1837 occupe un vaste emplacement rue Vendôme N°161. Elle occupe une vingtaine d'ouvriers en 1894 puis ses effectifs déclinent. L'enquête de l'inspection du travail ne mentionne plus que 10 ouvriers quatre ans plus tard. Le décès du propriétaire en 1903 ou 1904 marque la fin de l'entreprise. Sa veuve continue à vivre sur place, mais l'entreprise ne trouve pas de repreneur.

La carrosserie Guillemet met en avant la difficulté de cerner l'importance réelle des fonds de carrosserie. L'entreprise fondée en 1857, est située rue de Marseille N° 34 et 36. Elle semble relativement peu spécialisée. Elle propose en effet une vaste gamme de productions allant du matériel ferroviaire à la production de voitures de luxe. Elle semble disposer d'installations modernes : les machines sont mues à la vapeur. Quelques médailles glanées dans des expositions secondaires mais mises en scène par le biais d'une communication très soignée permettent à l'entreprise de se doter d'une image qui n'a qu'un lointain rapport avec la réalité. L'observation attentive de l'en-tête commercial de la maison Guillemet au début des années 1890 permet assez bien de démêler le vrai du faux pour peu que l'on dispose de documents complémentaires¹⁶²⁷. Jean-Louis Libourel dans *Voitures hippomobiles*, note à partir d'une notice publicitaire de l'annuaire de l'Hérault de 1892, que le constructeur de la rue de Marseille produit près de 500 voitures par an distribuées par un réseau de succursales en France et à l'étranger¹⁶²⁸. Le chiffre est extravagant : Faurax, le plus grand constructeur lyonnais n'atteint pas les deux 3/5 de ce total. Les données notariales situent sans fards la véritable dimension de l'entreprise : au décès de Jean-Marie Guillemet, en mars 1887 à l'âge de 52 ans, le fonds de fabrication de voitures est estimé à 500 francs, la clientèle et l'achalandage à 200 francs¹⁶²⁹. Ces chiffres n'auraient pu être acceptés par l'administration de l'enregistrement, que l'on sait particulièrement tatillonne, s'il s'était agi d'une grosse enseigne. Les marchandises travaillées et non travaillées s'élèvent toutes deux à 3 000 francs soit un total modeste de 6 000 francs. Après le décès de son mari, veuve Guillemet assure quelques années la gestion du fonds familial. Elle tente de lever des capitaux et fonde une société anonyme mais les banques se désintéressent du placement des 100 000 francs actions : aucune action n'est souscrite et la société est dissoute¹⁶³⁰. Ainsi, la réalité plus prosaïque ramène la carrosserie Guillemet à une enseigne moyenne qui aurait pu prospérer mais qui n'a vraisemblablement jamais employé beaucoup plus d'une trentaine de salariés. Dans ces

¹⁶²⁶ *Salut public*, 30 janvier 1886, voir table des textes, chapitre VIII, document N° 1 Liquidation de la carrosserie Petrus Charrel.

¹⁶²⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N°3 En-tête de lettre de la carrosserie Guillemet à Lyon.

¹⁶²⁸ Jean-Louis LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, Éditions du patrimoine, Paris 2005, 411 pages, page 40.

¹⁶²⁹ Arch. dép. Rhône, 443 Q 21 folio 77, succession de Jean-Marie Guillemet.

¹⁶³⁰ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/134, 1^{er} avril 1896, dissolution de la société veuve Guillemet.

visites, l'inspecteur du travail note 33 ouvriers en 1893¹⁶³¹. Ces effectifs sont à l'échelle locale ceux d'une belle entreprise moyenne.

Dans la Presqu'île, un certain nombre d'enseignes, en place depuis fort longtemps pour quelques-unes d'entre elles, se sont maintenues sans encombre jusqu'au début du siècle et disparaissent à l'instar de la carrosserie Coissieux par manque de repreneur au décès de leur propriétaire. Deux entreprises sont dans ce cas, les carrosseries Trichard et Guillet-Vigne. Ainsi en juillet 1899, au décès d'Antoine Marcellin Trichard, vice-président de la Chambre syndicale de la carrosserie, l'entreprise de la rue de Penthièvre n'est pas reprise. L'un de ses fils carrossier comme lui ne prend pas la suite. Il ne s'agit pourtant pas d'une affaire à l'abandon : l'inventaire après décès révèle un magasin et un atelier assez bien achalandés puisque y figurent une quinzaine de voitures : une demi-douzaine d'omnibus, quelques breaks ou coupés en blanc et un milord en construction. L'ensemble représente plus de 6000 francs de marchandises. Malgré ses 69 ans, Trichard a poursuivi ses activités jusqu'à son décès. La succession compte 35 créances commerciales qui totalisent plus de 8000 francs¹⁶³². L'entreprise n'emploie que quatre ouvriers en 1899. C'est peu. Il n'est pas impossible que toute une série d'étapes productives aient été externalisées. Ainsi, l'inventaire ne signale pas d'atelier de peinture et l'inventaire après décès montre que la maison recourait aux services de menuisiers en voitures installés dans le quartier.

Quelques centaines de mètres plus loin, côté Rhône, la carrosserie Guillet-Vigne, quai de la Charité est une affaire qui en termes d'activité est supérieure à la précédente. En épousant Marie Adélaïde Guillet-Lomat, fille unique du carrossier Guillet, Louis Raisin Vigne a l'assurance de succéder à son beau-père. Les 3400 francs de stocks en magasin et le matériel de production qui représente plus de mille francs en font indiscutablement une entreprise moyenne du secteur. En 1896, elle emploie 15 ouvriers. Les voitures à l'inventaire, achevées ou en cours de construction, sont moins nombreuses que chez Trichard, mais il s'agit de véhicules produits par la maison. Les créances commerciales qui se montent à près de 20000 francs à l'automne 1902 suggèrent une activité importante¹⁶³³. La clientèle du fonds de commerce est assez variée. Sur la soixantaine de créances répertoriées, une bonne dizaine concerne la vente de véhicules neufs qui sont à la fois des voitures de livraison ou des voitures privées comme celle vendue à l'Institution des Chartreux. C'est une clientèle de quartier. Transporteurs, hôteliers ou loueurs de voitures recourent aux services de la maison. Le loueur Faillebin qui est à la tête d'une importante affaire est un gros client de la carrosserie : les deux factures dont il est redevable s'élèvent à plus de 3700 francs. Les commerçants ou industriels situés au sud des voûtes de Perrache y viennent en nombre comme les minotiers Millat. Les créances de l'entreprise permettent d'en cerner l'activité et de déterminer sa place dans la vie commerciale du quartier. La maison Guillet-Vigne est bien placée pour récupérer l'achalandage du quartier Charlemagne où des dizaines d'entreprises entretiennent de nombreux véhicules de livraison et la clientèle bourgeoise du quartier d'Ainay.

Les petits ateliers de carrosserie se retrouvent dans tous les arrondissements chevalins de la ville dans les 2^e, 3^e et 6^e arrondissements et dans le faubourg de Vaise. Certains de ces établissements sont présents presque d'un bout à l'autre de la période étudiée. Les annuaires évoquent leur existence de façon épisodique. Rue Tronchet N°53, les frères Buffin sont au cœur d'un quartier où la présence chevaline est de plus en plus marquée. Leur activité est très certainement liée à l'entretien ou aux réparations des voitures appartenant à une clientèle locale. Aucune source ne permet d'affirmer avec certitude qu'il s'agit de carrossiers

¹⁶³¹ Arch. dép. Rhône, 10 M 538, voir table des tableaux, chapitre VIII, document N° 4 Les effectifs ouvriers employés dans les entreprises de l'économie chevaline à Lyon de 1893 à 1899.

¹⁶³² Arch. dép. Rhône, 3^E 14003, minutes de Me Trévoux, 19 août 1899. Inventaire après décès Trichard.

¹⁶³³ Arch. dép. Rhône, 53 Q 174 folio 13, succession Vigne.

constructeurs. L'emplacement de l'atelier, qui existe toujours, compte quelques centaines de m² au rez-de-chaussée d'un immeuble. La superficie et la disposition des lieux n'excluent pas la fonction productive. Les Buffin sont peut-être des assembleurs mais plus sûrement encore des réparateurs capables de reconstruire des voitures endommagées ou de redonner une jeunesse à des voitures d'occasion et de les proposer à la vente. Leur atelier emploie 3 ouvriers au début des années 1890. À la veille de la Grande Guerre, il ne reste qu'un des frères qui n'est plus appelé carrossier mais contremaître carrossier. C'est peut-être le signe d'un changement de statut. Les carrosseries de ce type n'ont en général pas une grande longévité. Le quartier de Vaise dans le 5^e arrondissement compte un certain nombre de petits carrossiers constructeurs : les rues du Bourbonnais et de la Pyramide concentrent une demi-douzaine d'ateliers. Certains constructeurs comme David, dont l'existence est attestée entre 1875 et 1895, atteignent une certaine importance puisque leur production est écoulée par la carrosserie Roesch. Dans l'inventaire Roesch de septembre 1884 figurent 5 voitures achetées chez David : un coupé deux places, un break d'occasion, une charrette et deux phaétos¹⁶³⁴. De ces ateliers deux survivent : celui des frères Carriot qui fonctionnait encore au début des années 1950, et la carrosserie Sauvinet. Cette dernière est installée dans le faubourg de Vaise depuis au moins 1875. Les ateliers sont d'abord situés rue du Bourbonnais puis impasse Saint-Alban jusqu'en 1911. En 1913, Sauvinet passe à la carrosserie automobile et cette mutation professionnelle s'accompagne d'un déménagement vers le quartier de Monplaisir où bat le cœur de la nouvelle industrie automobile lyonnaise.

Certains petits ateliers entrent dans une dynamique de développement et deviennent au fil des années des entreprises moyennes. Ces carrosseries ont su anticiper comme dans les exemples précédents le passage de la carrosserie hippomobile à la carrosserie automobile. Plus qu'une question d'investissements, c'est un état d'esprit qui se cache derrière la mutation professionnelle, car tous les corps de métiers de la phase hippomobile ont leur place dans la nouvelle carrosserie : forgerons, carrossiers, menuisiers, peintres ou selliers-garnisseurs pour ne reprendre que les spécialisations les plus connues. Le travail de forge a sans doute perdu de son importance, mais il faut néanmoins fixer la carrosserie sur le châssis livré par le constructeur et même s'il est devenu secondaire, il faut toujours un spécialiste pour forger des pièces solides, des points d'attache, de renfort ou adapter des ferrures. La carrosserie Tavier rue Vendôme dans le VI^e arrondissement illustre bien cette capacité d'adaptation. L'établissement que rachète Alexandre Tavier en 1885 a été fondé quelques années plus tôt par Pierre-Marie Fayard, un carrossier venu de Saône-et-Loire. À son décès, la carrosserie est bien installée dans le tissu commercial du quartier qui est de plus en plus peuplé et industriel. Commerçants et loueurs de voitures ont besoin des services de l'entreprise. En rachetant le fonds aux héritiers de Pierre-Marie Fayard, Alexandre Tavier fait une bonne affaire : l'entreprise tourne à plein régime dans un local loué pour 1000 francs par an au rez-de-chaussée d'un immeuble. Il trouve même l'appui d'un loueur de voitures qui lui permet de reprendre le bail. Plusieurs ouvriers travaillent dans l'atelier. En 1894, lors de l'exposition universelle et coloniale de Lyon, il demande des récompenses pour deux ouvriers, là depuis la création de l'entreprise : un charron et un forgeron, « ouvriers capables, honnêtes »¹⁶³⁵. Le nouveau propriétaire produit des voitures hippomobiles mais il tire aussi des revenus d'un système de frein universel, donc adaptable à tous les véhicules, mis au point et breveté au début des années 1890¹⁶³⁶. Tavier est à l'écoute du marché dès 1907, il s'engage dans la carrosserie automobile.

¹⁶³⁴ Arch. dép. Rhône, 3^E 34873, minutes de Me Berloty, 23 septembre 1884.

¹⁶³⁵ Arch. mun. Lyon, 781 WP 33.

¹⁶³⁶ Arch. dép. Rhône, 9 M 100, Dépôt de brevet N°66, mai 1894 et enregistré le 4 juin 1894 : « Frein télosphérique système Tavier ».

La Presqu'île compte aussi son lot de petites entreprises qui se sont développées dans leur quartier en valorisant des compétences spécifiques. À l'origine, la carrosserie des frères Boiron rue Sala 29 est un charronnage. Jean-Louis et Pierre-Toussaint Boiron, Ardéchois d'Aubenas, sont des charrons. Ils sont présentés comme tels jusqu'au milieu des années 1880. La nature du quartier entraîne une spécialisation dans la carrosserie, mais la construction de la voiture particulière n'exclut pas la voiture commerciale, la voiture de livraison. La partie mécanique du métier intéresse les frères Boiron et en particulier l'aîné. Ils mettent au point un frein qu'ils brevettent. Ces artisans de la voiture font transcrire par d'autres, dans un langage scientifique normalisé, le résultat d'un savoir empirique gagné au contact matériel des problèmes à régler : « frein progressif excentrique instantané s'adaptant à toutes sortes de voitures »¹⁶³⁷. Leur rapport à l'écrit est difficile comme en témoigne ce mot griffonné le 7 novembre 1891 par Louis Boiron pour un employé de la préfecture : « je prie le ceff de bureau de remètre au porteur le papier qu'il me concerne »¹⁶³⁸. L'intelligence est dans le geste et ces charrons de formation ont compris que c'est l'addition des compétences qui crée la valeur ajoutée. En 1896 après le décès de son frère, Pierre-Toussaint s'associe avec Perrinet, un charron de la rue de Marseille¹⁶³⁹. En 1900 au décès de Pierre-Toussaint, l'affaire est reprise en totalité par son associé. L'entreprise est la première carrosserie à faire une place à l'automobile dès 1900 et l'orientation est sans doute prise une année plus tôt si l'on sait qu'il existe un temps de latence pour que l'annuaire répercute une évolution. En 1900, l'atelier est en pleine activité : c'est à la fois un atelier de construction puisqu'on y trouve tout un lot d'avant-trains en stock et un atelier d'entretien classique avec son chantier à bois, les ferrailles, la visserie et les ferrures et son volumineux lot de roues. Il n'y a pourtant pas d'immobilisation inutile de capitaux. Les marchandises en magasin n'excèdent pas 2000 francs¹⁶⁴⁰. L'inventaire note une voiture neuve et 4 voitures en mauvais état, ce qui donne des indices sur le type d'activités du fonds : la remise à neuf de voitures achetées d'occasion. Les dizaines de kilos de peintures diverses et les bouteilles de vernis montrent que l'atelier se charge de la peinture des véhicules construits ou restaurés. L'atelier emploie 12 ouvriers depuis 1899 dont deux apprentis.

La carrosserie-sellerie que Louis Bousquet acquiert au début de l'année 1888 est une vieille affaire. La maison Perrachon-Garnier a été fondée en 1858, c'est dire que pour les habitants du quartier elle a toujours existé. Dans les années 1880 ou 1890, la maison peut s'honorer d'avoir déjà successivement servi les parents et les grands-parents de ses clients. Elle emploie 8 ouvriers en 1899. C'est une carrosserie qui en importance semble assez proche de celle d'Antoine Trichard. Elle pratique comme cette dernière l'assemblage de véhicules à partir de pièces qu'elle se procure auprès de maisons spécialisées. L'atelier doté d'une forge à deux soufflets, de ses établis et étaux est très convenablement doté. Il permet d'assembler les voitures commandées par la clientèle et d'assurer l'entretien du matériel roulant. Comme dans tous les ateliers de carrosserie, il existe toujours un stock de roues prêtes et de roues en hérisson. La véritable spécialité de l'entreprise est le garnissage. Louis Bousquet est sellier de formation. Le garnissage en cuir ou en textile d'une voiture est une étape importante de la finition intérieure et extérieure de la caisse. C'est autant la qualité de l'exécution que la qualité des matériaux qui détermine la durabilité de l'ouvrage. La garniture de voiture demande un véritable savoir-faire qui ne s'acquiert qu'avec l'expérience. Les pièces sont nombreuses et les façons plus encore. Des coussins à la capote en passant par la mise en place du plancher, de la pente, des dossiers, de l'habillage du tablier, du garde-crotte ou même du gainage des brancards, chaque voiture demande des dizaines d'heures de travail. Les surfaces

¹⁶³⁷ Arch. dép. Rhône, 9 M 96, registre des procès-verbaux de dépôts de brevets d'invention, dépôt N° 332.

¹⁶³⁸ Arch. dép. Rhône, 9 M 97, registre des procès-verbaux de dépôts de brevets d'invention, dépôt N° 210.

¹⁶³⁹ Arch. dép. Rhône, 53 Q 138, folio 43.

¹⁶⁴⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 15799, minutes de Me Chaîne, notaire à Lyon, dissolution de la société Boiron-Perrinet, état de la société en date du 23 juillet 1900.

en tissu ou en cuir représentent un développement surprenant même pour de petits véhicules. L'inventaire après décès montre les stocks de tissus et de moquette : les coupes de drap, de couil, de velours côtelé se comptent par dizaines de mètres. La sellerie comme la peinture constituent des interfaces visuelles et tactiles entre la structure de la voiture qui relève du charronnage et de la menuiserie et l'acheteur. Une voiture très banale du point de vue de sa structure comme cela est souvent le cas pour des coupés ou des breaks d'assembleurs est indiscutablement rehaussée par une sellerie de qualité. En juillet 1898, les neuf voitures que Louis Bousquet expose dans son magasin de la rue Sala, qu'elles soient neuves ou d'occasion, à deux ou à quatre roues, montrent d'abord la qualité de son travail¹⁶⁴¹.

Outre la garniture de voiture, la carrosserie Bousquet est un point de vente où les acheteurs trouvent toutes les mille et une fournitures qui tournent autour de la voiture et de l'attelage. Les articles en magasin recensent les besoins les plus immédiats mais aussi ceux qui sont d'un renouvellement plus exceptionnel. Le magasin propose les produits d'entretien pour la voiture et le cheval, les brosses, une profusion de boîtes d'encaustique noir, des tondeuses. Les pièces de harnachement et la sellerie constituent le gros des articles : surdos, colliers divers mais aussi des harnais complets vernis, des selles neuves et d'occasion, des entraves, des longues chaînes, des longues-cordes, licols, bridons, gourmettes, étrivières, mors et autres filets. Le magasin offre également des cravaches, des guides, des porte-cartes de voiture, des pinces guides. Ces produits sont proposés dans des vitrines ou rangés dans des tiroirs. La comptabilité n'existe plus mais cette activité de vente a dû représenter une partie non négligeable du chiffre d'affaire de la carrosserie.

3 – Les techniques de production

La présentation de la carrosserie en distinguant d'une part les grandes entreprises et les entreprises petites ou moyennes d'autre part correspond également à deux logiques de productions très différentes. La grande carrosserie fabrique la totalité des pièces qui composent la voiture livrée au client tandis que les petites et les moyennes entreprises incorporent une part plus ou moins importante d'éléments produits à l'extérieur. La première catégorie d'entreprises peut vraiment recevoir le titre de constructeur, les secondes sont des assembleurs. Cette distinction apparaît très clairement lors de la commande du véhicule et lors de sa fabrication.

Les véhicules sont commandés après une discussion approfondie entre le constructeur et le client, le prix, les délais de livraison et les caractéristiques de la voiture sont spécifiés, y compris la nature des pièces non produites par le constructeur. Les spécifications relatives aux essieux sont fréquentes : le type et la marque sont détaillés. La finition de la peinture, le garnissage intérieur sont propres à chaque voiture. Comment la commande est-elle discutée ? Sur plans et gravures. Les grands producteurs ont toujours des voitures de différents types en exposition dans leurs magasins ou en construction dans leurs ateliers. À partir des modèles existants, il est facile d'établir une commande en l'adaptant aux goûts et aux exigences des clients. Chez Faurax, avenue de Noailles 5, les commandes sont consignées dans un registre, appelé livre de commission « sur lequel on écrit, les commandes de voitures au fur et à mesure qu'elles sont faites, avec les prix convenus ». Pour pouvoir l'individualiser, chaque commande ou chaque production est pourvue d'un numéro. C'est précisément la proximité des numéros restés présents à un moment donné dans l'atelier qui permet de se faire une idée de la production de l'entreprise. En septembre 1864, au décès du fondateur de l'entreprise à Lyon, la situation est la suivante : 4 voitures sont en construction. L'inventaire précise qu'il s'agit d'un omnibus, de deux victorias, et d'un coupé. D'autres voitures neuves ne sont pas achevées. On peut imaginer qu'elles ont été fabriquées mais laissées en blanc, la couleur du

¹⁶⁴¹ Arch. dép. Rhône, 3^E 9815, minutes de Me Deressy, notaire à Lyon, 16 juillet 1898, inventaire après décès.

train, de la caisse et la sellerie étant laissés à l'appréciation du futur acquéreur. L'ordre de commande ou la décision de mettre une voiture en chantier peut être ralenti ou différé ou programmé dans un ordre qui n'est pas celui du livre de commission : le break omnibus N°3079, le numéro d'ordre le plus récent, est achevé mais non encore livré alors que N°3055 est un break en cours de construction : 23 commandes antérieures les séparent¹⁶⁴².

En ce qui concerne la construction, le rapport du jury international de l'exposition de Paris en 1878 rappelle ce qui définit la grande entreprise de carrosserie en procédant à l'inventaire des corps de métier. « Les corps d'état employés à la confection des voitures sont :

- Les menuisiers en caisse ;
- Les charrons pour le train ;
- Les charrons pour les roues ;
- Les forgerons ;
- Les monteurs et les limeurs ;
- Les ferreurs ;
- Les sculpteurs ;
- Les selliers-garnisseurs ;
- Les selliers-bourreliers ;
- Les peintres.

La réunion de toutes ces professions dans un seul établissement et sous une même direction compose le véritable atelier de construction de voitures »¹⁶⁴³. Chez Faurax, sur les 200 ouvriers que compte la Maison, 80 sont employés à façon et 120 travaillent dans les ateliers de l'avenue de Noailles et dans quelques bâtiments situés à proximité. Ils sont intégrés dans un système hiérarchique qui se présente de la manière suivante. Au sommet du système de production, à la tête de chaque atelier spécifique, les contremaîtres occupent une position essentielle. Ils sont la conscience et la mémoire ouvrière de l'entreprise. Ils impriment l'esprit de la maison. Elle est leur univers. Ils habitent à proximité immédiate des ateliers comme Delery, contremaître de la forge, qui habite rue de Barème N°32 à quelques dizaines de mètres à peine de l'atelier¹⁶⁴⁴. Chez Faurax et Roesch, les contremaîtres ont des carrières qui se comptent en dizaines d'années. Lorsqu'il s'agit de récompenser les collaborateurs de la classe 44 (carrosserie) à l'Exposition universelle et coloniale de Lyon en 1894, les chefs d'entreprise mettent systématiquement en avant leurs plus fidèles salariés :

Carrosserie Faurax.

- 1) Convert. Contremaître entré dans nos ateliers en 1864, 30 ans de service.
- 2) Van – Cauvelaert Louis. Contremaître de la garniture entré en 1863, 31 ans de service.
- 3) Delery. Contremaître de la forge entré en 1868, 26 ans de service.
- 4) Collier Georges. Contremaître de la peinture, entré en 1874, 26 ans de service.
- 5) Venajol. Contremaître du harnachement, entré en 1884, 10 ans de service.
- 6) Dufour, forgeron entré en 1880, 14 ans de service.

¹⁶⁴² L'ancienneté de la Maison Faurax et l'importance de la production explique qu'il subsiste encore dans les musées et dans les collections particulières un certain nombre de véhicules produits par le constructeur lyonnais. Les sites ou blogs spécialisés permettent de rendre compte de l'importance et de la diversité de la production, Voir table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 4 Mail-Coatch anglais présenté par la Maison Faurax à l'exposition universelle de 1889 à Paris ; document N° 5 Mylord de la maison Faurax à Lyon ; document N° 6 Break de chasse à six places de la Maison Faurax à Lyon ; document N° 7 Coupé de la Maison Faurax ; document N° 8 Phaéton de la Maison Faurax avant restauration ; document N° 9 Phaéton de la Maison Faurax après restauration ; document N°10 Dog cart de la Maison Faurax. Certaines productions sorties des ateliers du carrossier Faurax semblent considérables : voir table des textes, chapitre VIII, document N° 2 Une production exceptionnelle de la carrosserie Faurax à Lyon.

¹⁶⁴³ Ministère de l'agriculture et du commerce, *Exposition universelle internationale de 1878 à Paris*. Rapports du jury international, groupe VI classe 62, N. BELVALETTE et M.E. QUENAY, Rapport sur la carrosserie, le charronnage, Paris 1880, Imprimerie nationale, page 19.

¹⁶⁴⁴ Arch. dép. Rhône, 3^E 34 926, minutes de Me Berloty, inventaire Derex, 13 février 1889.

Carrosserie Roesch.

1) M. Sébastien Bol, 61 ans, contremaître des forges travaillant dans la maison depuis 1854 soit 40 ans.

2) M. Auray Tony, 46 ans, contremaître des selliers travaillant à la Maison depuis 1864 soit 30 ans. Ancien apprenti absenté pendant 3 ans sans traitement.

3) M. Fontompe Louis, 47 ans contremaître des charrons travaillant à la maison depuis 1872 soit 22 ans.

4) M. Fanton Julien, 35 ans, premier forgeron travaillant à la maison depuis 1890 soit 4 ans¹⁶⁴⁵.

En 1889, François Léon Faurax rappelle dans la notice qu'il rédige sur son entreprise que « tous les contremaîtres sont intéressés ainsi que les principaux ouvriers. Ils sont donc des collaborateurs associés »¹⁶⁴⁶.

Les contremaîtres assurent la fluidité du travail en concertation avec leurs collègues des autres ateliers et ils supervisent les équipes qui exécutent des tâches pour lesquelles ils sont payés à la pièce. « Nous prenons un travail et nous le continuons jusqu'au bout » précise en janvier 1882 le président de la chambre syndicale des ouvriers menuisiers en voiture¹⁶⁴⁷. La tâche est confiée à un premier ouvrier appelé le « marchandeur » qui s'adjoint un ou deux compagnons. Le rapport du jury de l'exposition de 1878 donne une description précise de l'organisation du travail : « Le rôle de ce premier ouvrier est de conduire le travail, de tracer les assemblages, les renflements, de monter la caisse, enfin d'exécuter toute la partie qui demande le plus d'intelligence et de savoir-faire. Le compagnon débite à la scie les pièces dans les plateaux, s'occupe de corroyer les bois au riflard, de faire au bouvet et au ciseau des élégis ; de temps à autre et pour le reposer de ce travail fatigant, le marchandeur l'appelle près de lui et lui enseigne à tracer. Au bout de cinq ou six ans, suivant l'intelligence de l'homme et la bonne volonté de son chef, il devient premier ouvrier à son tour »¹⁶⁴⁸. La situation qui existe dans la menuiserie se retrouve pratiquement à l'identique dans les autres corporations qui concourent à la fabrication des voitures.

La fabrication complète du véhicule chez un carrossier exige toutes les installations nécessaires, notamment des forges assez puissantes pour produire des essieux de qualité et procéder aux forgeages les plus techniques. C'est ce point qui semble le plus décisif car pour le reste, le travail dans la carrosserie de luxe incorpore beaucoup plus de savoir-faire de haut niveau que de capital. Les unités produites ne comptent que peu de spécimens semblables et la plupart du temps il s'agit de modèles uniques. Si l'on regarde la puissance des installations, il n'y a guère plus de deux ou trois entreprises lyonnaises dans cette catégorie : Faurax, Roesch et vraisemblablement Guillemet rue de Marseille sur laquelle peu d'informations sont disponibles. Les inventaires après décès, visites méticuleuses des ateliers, soulignent le nombre des postes de travail dans les différents ateliers. Chez Faurax, ils sont équipés d'outils actionnés par une puissante machine à vapeur dont les courroies animent scies, perceuses, meuleuses et ventilateurs de forge. C'est surtout le nombre de machines et la diversité des ateliers, l'importance des chantiers à bois, les stocks de matières premières et de pièces produites qui permettent de distinguer les grandes maisons de carrosserie. En 1864, l'entreprise que laisse Charles Louis Claude Faurax à son décès est un atelier complet. La

¹⁶⁴⁵ Arch. mun. Lyon, 781 WP 33, collaborateurs de la classe 44 à l'Exposition universelle et coloniale de Lyon en 1894. Propositions des ouvriers à honorer d'une distinction.

¹⁶⁴⁶ Arch. dép. Rhône, 1 M 250, Dossier de la Légion d'honneur.

¹⁶⁴⁷ Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, Direction des Beaux-Arts, Bureau de l'enseignement, *Commission d'enquête sur la situation des ouvriers et des industries d'art*, instituée par décret en date du 24 décembre 1881, Paris, imprimerie A. Quantin, 1884, 514 pages, p. 15.

¹⁶⁴⁸ Exposition universelle internationale de 1878 à Paris, Rapports du jury international, groupe VI classe 62, N. BELVALETTE et M.E. QUENAY, Rapport sur la carrosserie, le charronnage, Paris 1880, Imprimerie nationale, Rapport du jury international, p.17.

présentation de la forge telle qu'elle apparaît dans l'inventaire après décès l'illustre assez bien :

« Dans un atelier situé derrière la maison de l'avenue de Noailles N°5 dont il est séparé par une cour, ledit atelier prenant ses jours par un ciel vitré et par des ouvertures sur la rue de Barême

255 – Une machine à vapeur de la force de 15 chevaux faite par M. Richard mécanicien avec tous ses accessoires, estimés trois mille francs.

256 – Divers arbres de coucher avec leurs poulies servant à transmettre le mouvement aux différentes machines, estimée deux cents francs.

257 – Un générateur dans son fourneau en briques et son foyer en fer et le tuyautage, estimé le tout cents francs.

258 – Deux meules en grès fonctionnant avec leurs accessoires, estimés cent francs.

259 – Deux meules non placées, estimées deux cents francs.

260 – Deux tours pour essieux avec leurs accessoires, estimés deux cent cinquante francs.

261 – Deux machines rotatives hors de service, système abandonné, estimées cent cinquante francs.

262 – Deux machines à percer le fer mues par la vapeur, estimée cent vingt francs.

263 – Une plateforme pour ferrer les roues et ses accessoires, estimée soixante francs.

265 – Une machine à cintrer les cercles, estimée quinze francs.

266 – Dix forges avec leurs accessoires composées de leur foyer en fonte, manteau en tôle et un ventilateur mu par la vapeur servant à alimenter toutes les forges au moyen d'un tuyautage en tôle, dix marteaux à frapper et deux cent outils tels que marteaux, masses, pinces, étampes, le tout estimé ensemble huit cents francs.

267 – Un baquet en fonte à tremper, estimé quinze francs.

268 – Un établi de mécanicien de vingt mètres de longueur en bois dur avec tiroirs, estimé quarante francs.

269 – Onze étaux avec leurs accessoires se composant pour chaque étau de quinze outils en fer tels que lime, burin, marteau et compas estimés ensemble deux cent soixante-quinze francs

270 – Deux gros étaux à chaud, une étampe en fonte, une bigorne, six seaux cerclés de fer, une enclume de rechange, le tout estimé cent vingt francs »¹⁶⁴⁹.

Cet atelier de forge est dimensionné pour permettre le travail simultané de plusieurs dizaines de forgerons et limeurs. La maison s'est fait une réputation grâce à l'habileté de ses forgerons¹⁶⁵⁰.

En moins puissant et sans la profusion des machines mues à la vapeur, les ateliers de la maison Roesch sont assez semblables.

Au cours des 30 dernières années du XIX^e siècle, tous les observateurs constatent une évolution importante du secteur de la carrosserie. Si en apparence la vie du secteur semble réglée sur celle des grandes enseignes parisiennes qui donnent le la en matière d'élégance et de lignes, l'évolution révèle une certaine massification de la production. Cette évolution n'est pas imputable aux véritables carrossiers mais aux assembleurs que l'on désigne parfois sous le nom de carrossiers selliers. Ils sont à la voiture ce que la haute couture est au prêt-à-porter. Les pièces les plus difficiles à fabriquer sans un outillage spécialisé et coûteux comme les

¹⁶⁴⁹ Arch. dép. Rhône, 3^E 24 614, Minutes de Me Lombard-Morel, inventaire après décès de Charles Louis Claude Faurax, décembre 1864.

¹⁶⁵⁰ Ministère de l'agriculture et du commerce, *Exposition universelle internationale de 1878 à Paris*, Rapports du Jury international, Groupe VI classe 62, rapport sur la carrosserie et le charronnage, N. Belvalette, E. Quenay rapporteurs, Imprimerie nationale, Paris 1880, 80 pages, p.30 : « Nous voyons encore de la maison Faurax frères (France) une calèche à huit ressorts, bien dessinée ; la flèche surtout, comme travail de forge, est un véritable tour de force dont nous félicitons de bon cœur l'habile ouvrier qui l'a exécutée ; mais au point de vue spécial de l'usage et de l'entretien, nous considérons ces difficultés voulues comme inutiles ; on doit néanmoins tenir compte à MM. Faurax de ces recherches ; elles témoignent de leur volonté de bien faire ».

essieux, les ressorts les pièces forgées, les boîtes ou les différents mécanismes qui composent la grosse quincaillerie courante, les lanternes, la miroiterie sont produites à l'extérieur par des entreprises spécialisées qui proposent des prix qu'une production ponctuelle, sur mesure ne parvient pas à approcher même en exerçant une pression soutenue sur les salaires. Dans le rapport du jury de l'exposition de 1878, les rédacteurs soulignent l'importance nouvelle de ces fabricants tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif :

« Bien que de date récente, la création de ces spécialités a exercé une certaine influence sur notre industrie ; en effet, les pièces de détail qu'elles produisent à des prix peu élevés sont copiées sur les types de nos premiers constructeurs, et leur propagation a largement concouru à régulariser la fabrication moyenne. Quelques-uns de ces spécialistes ont aujourd'hui d'importantes usines, abondamment alimentées par les carrossiers de l'étranger, les carrossiers de la province et par ceux de Paris qui n'ont pas d'ateliers assez grands pour fabriquer entièrement la voiture »¹⁶⁵¹.

Ainsi Bail, Pozzy et Cie, des Forges de Persan, sont placés hors-concours comme membres du Jury. Leur entreprise a en effet une longue expérience de la production de pièces. Au début des années 1860, Rémerly et Gautier, les propriétaires de l'entreprise, ont été parmi les premiers à avoir eu l'idée de « faire mécaniquement sur une grande échelle tous les articles de voiture, aussi bien les avant-trains, les ferrures, la quincaillerie et les bois cintrés que les essieux, qui jusqu'alors avaient été faits à la main, dans les ateliers des fabricants de voitures »¹⁶⁵². L'exposition de 1889 fait une place de choix à ces acteurs désormais reconnus de la carrosserie. Ils sont aussi plus nombreux : 19 fabricants de ressorts et d'essieux sont représentés à l'exposition et 8 pour les roues et les bois cintrés. Sans que les statistiques ne permettent de le dire avec certitude, les producteurs de pièces stimulent la production nationale en multipliant les entreprises artisanales et les exportations. Ces entreprises sont honorées à travers leurs dirigeants. À l'occasion de l'Exposition de 1889, M. Lemoine directeur et propriétaire de la maison du même nom reçoit la Légion d'honneur. Localement ces entreprises sont importantes. Ainsi parmi les entreprises lyonnaises, lauréates de médailles d'or à l'exposition, figurent le fabricant d'essieux Faugier & Cie, 15, chemin de Gerland qui emploie plus de 250 ouvriers à la fin du XIX^e siècle¹⁶⁵³ et l'entreprise Boyrivent frères, spécialisée dans la fabrication de passementerie et d'étoffes pour carrosserie.

La perception de cette véritable révolution dans la carrosserie diffère selon les points de vue. Les rapporteurs constatent qu'elle a un effet d'entraînement sur le secteur mais ils n'en tirent pas toutes les conclusions. Les grandes enseignes qui quant à elles sont dans une perspective de très haute qualité, ne prennent pas ombrage de cette production nouvelle de voitures. Leur clientèle n'est pas la même. Ils tirent même un certain prestige en devenant les phares que copient les producteurs de grandes séries. En revanche, les ouvriers sont inquiets. Le recours accru aux machines aux productions en série menace leur savoir-faire. Les délégués ouvriers de la carrosserie et du charronnage que la municipalité de Lyon envoie à l'exposition universelle de Paris déplorent cette évolution : « Depuis quelques années la carrosserie a été en quelque sorte transformée, des sociétés financières ont fondé des ateliers de construction de voitures, des fabriques de caisses, fabriques de roues, d'avant-trains et de toutes les pièces formant le montage de la voiture. Ces usines possédant toutes sortes de machines et d'outillages perfectionnés arrivent à fabriquer à 1/3 meilleur marché que les ateliers qui fabriquent à mains d'ouvriers. Ces fabriques portent un préjudice considérable aux

¹⁶⁵¹ Ministère de l'agriculture et du commerce, rapports de Belvalette, Quenay, Exposition universelle internationale de 1878 à Paris. Rapports du jury international, Imprimerie nationale, Paris 1880, Groupe VI classe 62, page 61.

¹⁶⁵² Ministère du commerce, de l'industrie et des colonies, Exposition universelle de 1889 à Paris, rapports du jury de l'exposition universelle publié sous la direction de M. Alfred Picard, Imprimerie nationale, Paris 1892, 790 pages, page 57.

¹⁶⁵³ Arch. dép. Rhône, 9 M 27, données relatives à la crise du charbon en 1900.

ouvriers parce qu'ils ont à lutter pour le prix de revient avec les machines et ensuite en mettant un grand nombre dans la misère en leur enlevant le travail. Jusqu'à nos jours, jamais le sort des travailleurs n'avait été aussi triste ; en effet ne les voyons-nous pas constamment être dans la crainte de se voir sans travail, n'en voyons-nous pas journellement faire leur offre de service aux patrons, et même s'ils sont poussés par le besoin, le faire à des prix au-dessous du prix de la journée ? Ce n'est pas une critique que nous formulons à ce sujet, car nous savons parfaitement que le besoin pousse à commettre des actes préjudiciables même à l'auteur »¹⁶⁵⁴.

Les inquiétudes exprimées par les ouvriers n'ont pas été confirmées dans les faits car la production de pièces a permis de répondre à une demande qui ne trouvait pas d'offre satisfaisante. La multiplication des fonds de carrossiers-selliers a eu des effets positifs sur l'emploi. Quoi qu'il en soit, l'importance des producteurs de pièces que les rapports des expositions précédentes soulignaient trouve son aboutissement dans le rapport de 1900. En quelques lignes il trace l'évolution parcourue depuis le milieu du XIX^e siècle :

« Mais ce n'est pas sur ces perfectionnements de détail qu'il faut juger le progrès qui s'est accompli depuis une cinquantaine d'années dans l'industrie de la voiture. Ce qui est très remarquable, c'est l'extension qu'elle a prise au cours de cette période. La fabrication des voitures de luxe n'est plus, en effet, l'apanage de quelques constructeurs de grande marque. Ceux-ci continuent, il est vrai, à tenir la tête de la carrosserie par les soins qu'ils apportent dans leur construction, par le choix de leurs matériaux, par l'utilisation d'une main-d'œuvre de premier ordre. Mais à côté de ces grandes maisons dont on trouve les noms dans la liste des hors concours et des médailles d'or de cette exposition, une quantité de maisons secondaires se sont élevées qui, s'inspirant des modèles créés par les premières, arrivent à donner satisfaction à une nombreuse clientèle que la modération des prix fait passer par-dessus les imperfections de détail et la moindre qualité des matériaux employés.

Cette vulgarisation de la carrosserie n'a pu se faire que grâce aux industries annexes qui se sont créées pour faciliter la construction des voitures à une quantité de petits établissements absolument incapables de se suffire à eux-mêmes. Ce furent d'abord les maisons de quincaillerie spéciale qui offrent à cette clientèle des essieux, des ressorts de toutes qualités, des ferrures de toutes formes et de tous genres, prêtes à mettre en place, et qui, par leurs agents, leurs placiers, leurs bureaux de dessin, facilitent aux fabricants la solution des problèmes souvent délicats qui peuvent se présenter dans la construction des voitures, beaucoup plus complexes qu'on ne le pense généralement. Des dessinateurs ou des publications techniques leur fournissent des plans détaillés. Enfin, des fabricants spéciaux de caisses, de roues, de trains tout préparés, des garnisseurs à façon, des peintres en équipages, viennent en aide aux petits établissements qui ne peuvent s'offrir le luxe de vastes ateliers.

La création d'écoles professionnelles où les ouvriers en voiture vont apprendre, dans des cours parfaitement organisés, la plupart gratuits, les méthodes rationnelles de construction, le débit et l'emploi des bois, le dessin des caisses et des trains avec les éléments appropriés de la géométrie descriptive, a contribué puissamment à la vulgarisation des connaissances spéciales qui ne s'apprenaient autrefois guère que dans la pratique des grands ateliers, d'où elles ne sortaient guère »¹⁶⁵⁵.

Comment cette évolution générale perceptible dans les rapports des jurys des expositions se manifeste-t-elle concrètement à Lyon? Quelques inventaires après décès permettent

¹⁶⁵⁴ Arch. mun. Lyon, 781 WP 006, Compte-rendu de l'Exposition universelle de 1889 à Paris faite par deux ouvriers carrossiers, voir table des textes, chapitre VIII, document N° 3 Envoi de délégations ouvrières à l'exposition universelle de Paris en 1889.

¹⁶⁵⁵ Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris*, rapport du jury international par MM. Forestier, Cottenet, de Chasseloup-Laubat, Bovet-Japy, Imprimerie nationale, Paris 1902 Groupe VIGénie civil, moyens de transport, Première partie, classe 30, 752 pages, pp.584-585.

d'ébaucher une réponse : la dynamique enclenchée au niveau national se retrouve à Lyon et le phénomène, sans doute très précoce, a été amplifié par la densité du tissu industriel. Les grossistes en quincaillerie qui approvisionnent la région s'appuient sur le marché lyonnais. Le textile trouve dans toutes ses applications des conditions locales d'approvisionnement satisfaisantes de la simple moquette aux reps et soieries de qualité. Quant aux essieux et autres pièces forgées, ils ont soit une origine locale soit parisienne. La réalisation de la menuiserie est souvent confiée à l'extérieur. Dans les années 1880, les carrossiers externalisent une partie de leur production, donnant par contrecoup naissance à d'autres entreprises plus spécialisées. Ce phénomène ne concerne pas seulement des entreprises de sellerie carrosserie mais aussi de véritables carrossiers.

La menuiserie de voiture peut illustrer ce phénomène. En 1889, *l'Indicateur lyonnais* signale l'existence de 7 menuisiers en voitures :

- 1) Charleux, rue de Bourgogne N°8.
- 2) Didier, rue Mazard N°5.
- 3) Dupont, rue de la Vigilance N°16.
- 4) Gassmann, rue de Castries N°10.
- 5) Lesourd, rue d'Alger N°13.
- 6) Mathelin, cours Lafayette N°74.
- 7) Pichaud, rue Duhamel.

Ils sont tous, à une exception près, installés à proximité des carrossiers. Ces menuisiers construisent les caisses de voitures qu'ils livrent aux carrossiers. Ainsi en 1902, le menuisier en voitures Jacques Camille Didier, dont l'atelier est situé rue Mazard dans le 2^e arrondissement, fournit des pièces de menuiserie à toute une série de carrossiers situés aux alentours. Cet artisan de 70 ans aidé de quelques compagnons travaille pour des carrosseries modestes comme Ottin ou Perinet, mais aussi pour des entreprises plus réputées comme les carrosseries Coissieux ou Vigne. Au décès de Didier en août 1902, ces entreprises lui doivent respectivement 551 et 450 francs¹⁶⁵⁶. Il ne s'agit vraisemblablement pas de cas isolés. Ainsi dans l'inventaire après décès du carrossier Antoine Trichard, une facture non acquittée de 461 francs en faveur de Didier confirme la place extrêmement importante que semble occuper sa menuiserie dans le quartier¹⁶⁵⁷. On retrouve dans d'autres successions des créances en faveur de Didier et notamment chez les loueurs de voitures qui ont toujours des véhicules en réparation¹⁶⁵⁸. Les étapes de production externalisées sont différentes d'une entreprise à l'autre. Chez Trichard, l'inventaire après décès qui est fait de manière méticuleuse par un commissaire-priseur secondé par François Léon Faurax ne signale pas d'atelier de peinture. Ce n'est pas un oubli mais un choix : la peinture des véhicules est confiée à un artisan. En revanche, le carrossier sellier Bousquet conserve rue Sala un véritable atelier de peinture¹⁶⁵⁹. On peut considérer que les phases de production conservées correspondent à des spécialités ou à des savoir-faire. Lorsqu'une petite ou moyenne entreprise dispose d'un atelier de peinture, la peinture peut être confiée à un peintre à façon. Il s'installe dans l'atelier et fournit lui-même les couleurs et les vernis. La tâche qui lui est commandée répond à un cahier des charges extrêmement contraignant. C'est en effet la dernière étape de production : la voiture « en blanc » est peinte par de longues et successives étapes. La qualité de la peinture, les nuances adoptées sont directement déterminées par le client au même titre que les garnitures intérieures. Qu'il s'agisse de véhicules de maître ou de véhicules commerciaux souvent artistiquement ornés, véritables réclames mobiles, la peinture est l'interface entre le producteur, le client et le reste de la société qui est amenée à poser un regard sur le véhicule.

¹⁶⁵⁶ Arch. dép. Rhône, 53 Q 175, folio 89, succession de Jacques Didier.

¹⁶⁵⁷ Arch. dép. Rhône, 3^E 14 003, minutes de Me Trévoux, 19 août 1899, succession d'Antoine Trichard.

¹⁶⁵⁸ Arch. dép. Rhône, 3^E 14634, minutes de Me Verrier, 7 août 1895, succession de Jean Thermet.

¹⁶⁵⁹ Arch. dép. Rhône, 3^E 9815, minutes de Me Deressy, 16 juillet 1898, succession de Louis Bousquet.

La peinture ou le vernis doivent résister au temps et aux agressions externes et l'on devine sans difficulté les litiges qui peuvent naître de cette ultime étape de production.

La ville de Lyon peut servir d'exemple. En 1901, Lyon acquiert 14 voitures-corbillards pour son service des inhumations. La volonté d'obtenir les prix les plus justes impose le choix d'un constructeur avignonnais au grand dam des carrossiers lyonnais et d'une partie du conseil municipal. Au bout de quelques années, la médiocrité de la peinture est dénoncée par le directeur des inhumations. Il en fait part au maire dans une lettre de 1905 : « vous n'ignorez pas que nos corbillards, lors de leur construction, n'ont reçu qu'une peinture absolument défectueuse et que sur ce point, une réfection complète s'imposera très prochainement. Préoccupé de cette situation, j'ai demandé à M. Maupeu de me faire connaître les conditions à exiger du praticien pour que cette réfection ait un effet durable, ainsi que le prix éventuel des travaux »¹⁶⁶⁰. Le prix proposé par l'expert est de 188 francs par véhicule. Se fiant une nouvelle fois au seul critère du prix, la municipalité, retient le peintre en voiture A. Tracol qui propose 185 francs par véhicule. Pour juger du sérieux du travail, la ville soumet à expertise le travail effectué. Le constat des deux experts désignés par la Chambre syndicale des carrossiers, charrons, selliers, peintres, menuisiers, bourreliers et de toutes les industries se rattachant à la voiture, montre la difficulté à obtenir un travail fait selon les règles de l'art :

« Sur les lieux, nous avons pris tout d'abord connaissance de la soumission de M. Tracol, stipulant entre autres choses que les façons qu'il a indiqués seraient faites sans aucune omission ni réduction et après avoir examiné soit ceux des corbillards récemment peints, en service soit deux parmi les 14 qui n'avaient pas encore roulé, nous avons constaté

1° qu'en général, la vieille peinture n'a pas été brûlée pour la caisse et que les trains n'ont pas été grattés ;

2° que le réchappissage à l'aluminium ne couvre pas et n'est pas recevable ;

3° que toutes les couches de vernis n'ont pas été données ;

4° que certaines parties n'ont pas été mastiquées.

Fait à Lyon, pour servir ce que de droit, le trois novembre 1905 »¹⁶⁶¹.

En 1908, lorsque la municipalité de Lyon passe la commande de deux voitures-corbillards, le carrossier charron Maupeu précise dans sa soumission les caractéristiques et les phases de la peinture alors même qu'il sous-traite cette opération. « La peinture – écrit-il - sera garantie pendant trois années et devra comporter les façons suivantes sans omission ni réduction ». La soumission comporte le détail précis de toutes les opérations¹⁶⁶².

II – Le charronnage

Le charronnage constitue de loin la corporation la plus nombreuse de l'économie chevaline. Toute l'agglomération de Lyon et ses excroissances semi-rurales sont quadrillées par un réseau serré d'ateliers de charrons. Plus de 150 fonds ont été répertoriés entre 1885 et 1895. À l'exception du 1^{er}, tous les arrondissements de Lyon comptent dans leurs quartiers respectifs un ou plusieurs charronnages. Nombre d'entre eux sont présents tout au long de la période : les propriétaires changent, mais l'affaire reste en place avec sa clientèle et sa zone de chalandise, pour peu que le successeur soit à la hauteur de son prédécesseur. L'importance des effectifs est liée à la nature des services et des productions qui constituent le cœur de l'activité des fonds de charronnage. En effet, contrairement à la carrosserie qui est marquée

¹⁶⁶⁰ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 76, lettre du directeur du service des inhumations au maire de Lyon, 13 juin 1905.

¹⁶⁶¹ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 76, rapport adressé au maire de Lyon par les experts désignés de la Chambre syndicale des carrossiers, charrons, selliers, peintre, menuisiers, bourreliers et de toutes les industries se rattachant à la voiture, 3 novembre 1905.

¹⁶⁶² Arch. mun. Lyon, 1140 WP 76, soumission du carrossier Maupeu pour la construction de deux voitures-corbillards, 8 mai 1908. Voir table des textes, chapitre VIII, document N° 4 Acceptation par la ville de Lyon de la soumission du carrossier Maupeu relative à la fourniture de deux voitures corbillard, 8 mai 1908.

par la mode ou les goûts changeants de la clientèle, le charronnage travaille sur des modèles qui évoluent peu. Chaque catégorie professionnelle utilise son ou ses types de véhicules adaptés aux exigences du travail auxquelles ils sont destinés. Cette puissante réalité est renforcée par la nature même de la production : tous ces véhicules, les voitures de commerce, charrettes, tombereaux, camions, flèches, haquets, fourgons pour ne citer que les plus communs, peuvent être indéfiniment réparés. La durabilité du matériel roulant est sans commune mesure avec les véhicules contemporains. Les voitures hippomobiles peuvent être en activité des dizaines d'années durant et la totalité ou presque des pièces a pu être changée. Cette circonstance explique l'importance de l'activité de réparation et d'entretien et partant, le grand nombre de fonds qui en vivent.

1 – Les grands charronnages

Comme la carrosserie, le charronnage compte un petit nombre de grosses entreprises. À la fin du XIX^e siècle, trois fonds de commerce peuvent être classés dans cette catégorie et leur localisation reflète assez bien la géographie des principaux lieux de production. Le plus gros atelier semble être celui de la rue du Bourbonnais N°16 dans le faubourg de Vaise¹⁶⁶³. Son importance est attestée depuis le début des années 1880 et ne se dément pas jusqu'à la Grande Guerre. Les deux autres charronnages sont exploités dans le 3^e arrondissement par Notaire père et fils, rue de Bonnel et par Joseph Bonnet-Gonnet, rue de Créqui¹⁶⁶⁴. Différents actes notariés relatifs à ces trois charronnages permettent de cerner ce qu'est un grand atelier à la fin du XIX^e siècle :

Fonds de charronnage	Inventaire Rousset-Durand. Vente Janvier 1883	Inventaire Notaire. Donation Mai 1888	Inventaire après décès Bonnet-Gonnet Mars 1892
Source	Minutes de Me Baud A.D. Rhône ^{3E} 10947	Minutes de Me Perier Chez le notaire ¹⁶⁶⁵	Minutes de Me Lavirotte A.D. Rhône 3 ^E
Adresse du fonds	Rue du Bourbonnais N°16 5 ^e arrondissement.	Rue de Bonnel N°17 3 ^e arrondissement	Rue de Créqui N°268 3 ^e arrondissement
Véhicules en location	65	170	-
Véhicules en construction	5	-	3
Véhicules en vente	-	-	7
Bois	19450	4000	9450
Outillage	6950 ¹⁶⁶⁶	2000	638
Fer	6400	1000	1289
Valeur du fonds	60 000	80 000	15 000 ¹⁶⁶⁷

¹⁶⁶³ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 11 En-tête charronnage Deschamps.

¹⁶⁶⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 12 En-tête charronnage Notaire.

¹⁶⁶⁵ SCP Jean-Édouard LAURENT, Denis SIBILLE, Emmanuelle SPENATO, Émilie LAURENT, notaires de Vaugneray, 6, place du Marché, Vaugneray 69 670, minutes de Me Perier, contrat de mariage Notaire/ Caillot, 1^{er} juin 1888.

¹⁶⁶⁶ Valeur du fonds, de l'achalandage et de l'outillage.

¹⁶⁶⁷ Valeur de l'outillage et des marchandises. L'achalandage et la valeur du fonds ne sont pas spécifiés.

Les données du tableau révèlent des écarts relativement importants qui s'expliquent en partie par la nature des activités et la gestion des différents fonds.

Si les trois ateliers ont une activité productive importante, perceptible à travers l'ampleur des chantiers à bois, la gestion de ces derniers est différente : chez Rousset et chez Bonnet-Gonnet, le processus de séchage du bois est réalisé par l'entreprise. La qualité du séchage qui en résulte a un inconvénient : elle suppose une immobilisation importante de capitaux que s'épargnent Philibert Notaire et son fils. Ils achètent à des marchands de bois des plateaux d'essences différentes séchés selon les procédés de l'art.

Les deux premiers fonds adjoignent à la fonction productive une fonction locative qui semble très développée. Ils louent aux entreprises des véhicules professionnels les services de maintenance dont les prestations sont déterminées par différents types d'abonnement. Le parc des véhicules proposés à la location est considérable. Cela explique l'importance du stock de roues qui sont directement destinées à l'entretien des véhicules loués. Si le contrat de vente Rosset- Durand fait état de soixante camions, l'inventaire annexé à la donation Notaire est plus précis. Il recense 185 véhicules de louage pour une valeur de 71 000 francs et précise les types de véhicules :

Type de véhicules hippomobiles loués	Nombre
Camions plats	108
Camions hauts (ridelles)	45
Camions relais	15
Camions flèches	7
Fourgons	6
Break	2
Tombereau	1
Charrette	1
Total	185

L'externalisation de la fonction de trait, visible dans la location des véhicules hippomobiles, est le prolongement de la location de harnais et la location des chevaux. Le charronnage Bonnet-Gonnet repris par son gendre Drioux est avant tout un atelier de production : le chantier à bois représente à lui seul 63% de la valeur de l'entreprise alors que cet élément ne représente que 32,4% de la valeur du charronnage Rosset et seulement 5% du fonds notaire. Le charron Bonnet-Gonnet utilise en 1892, année de son décès, un matériel de production qui est comparable à celui des Notaire père et fils.

L'histoire du charronnage de la rue du Bourbonnais peut être suivie chiffres en main de 1883 à 1901 à travers trois inventaires qui correspondent à deux ventes et à une succession. Les données livrées par les sources fiscales et notariales permettent de mieux saisir la matérialité des entreprises de ce type, qui conservent vraisemblablement les méthodes de gestion classique de l'atelier tout en atteignant les limites extrêmes. L'histoire du fonds est également très instructive s'agissant du financement des acquisitions.

Le fonds de charronnage que M. Rosset vend en janvier 1883 à son neveu Durand est à l'évidence une grosse affaire. Le prix proposé qui s'élève à 60 000 francs, l'importance du matériel inventorié et la disposition des lieux révèlent un établissement employant à coup sûr plusieurs dizaines d'ouvriers charrons et forgerons. En mars 1896, au cours d'une visite effectuée dans les ateliers des frères Deschamps, l'inspecteur du travail note 25 ouvriers¹⁶⁶⁸. Il ne s'agit plus d'un atelier de charronnage tels qu'ils prolifèrent en ville. Il se compose de constructions, de hangars, de maisons et de cours imbriquées donnant sur le passage Mas et sur la rue du Bourbonnais. Cet ensemble qui occupe près d'un millier de mètres carrés au

¹⁶⁶⁸ Arch. dép. Rhône, 10 M 546, mars 1896.

cœur du faubourg de Vaise, est loué par Rosset au nouveau propriétaire. Le contrat de vente énumère les différents espaces loués qui font l'objet d'un bail :

« 1° Un vaste hangar avec soupenne servant d'atelier de charronnage et dans lequel se trouve une construction servant d'habitation et prenant jour sur la rue du Bourbonnais, par deux fenêtres au rez-de-chaussée, deux fenêtres au premier étage et une au deuxième étage.

L'atelier a une porte et une fenêtre sur la rue du Bourbonnais et une fenêtre sur le passage Mas, plus une porte et une fenêtre donnant accès dans une cour close par un mur et fermée par deux portails donnant sur ledit passage. Cette cour faisant partie dudit bail est à moitié recouverte par un hangar et une construction élevée au-dessus.

2° Tout le rez-de-chaussée de la maison portant le numéro huit du passage Mas servant d'atelier de peinture.

Il est éclairé par deux portails dont un vitré, ainsi qu'une fenêtre et une petite porte donnant dans le corridor de ladite maison, ces trois dernières ouvertures sont garnies de leurs volets (...)

4° Un vaste entrepôt au rez-de-chaussée de la maison portant le N°15 du passage Mas lequel est desservi par une porte dont une sur la rue du Bourbonnais et l'autre sur le passage.

5° Un autre entrepôt servant d'atelier éclairé par une grande porte et une fenêtre garnie de ses volets, donnant sur le passage Mas.

6° Au premier étage de ladite maison trois pièces dont une sert actuellement d'atelier de sellerie et les deux autres d'entrepôts »¹⁶⁶⁹.

En 1895, après l'avoir exploité une douzaine d'années, Joseph Durand revend le charronnage à deux frères : Jean-Baptiste et Jean-Marie Durand, tous deux charbons, pour la somme de 50 000 francs. Les données chiffrées de la transaction reprennent l'inventaire détaillé de 1883 ce qui signifie que le fonds est d'importance comparable. La différence s'explique par le nombre des véhicules en location, peut-être moins important ou de moindre valeur et par l'absence de véhicules en construction. L'acquisition par les nouveaux propriétaires originaires de Savigny, petite commune des Monts du Lyonnais, permet de jeter un regard sur les financements qui permettent l'acquisition de fonds. À cet égard, le périple de la fratrie Deschamps est particulièrement instructif.

En 1886, soit 9 ans avant l'acquisition du fonds par les frères Deschamps, la famille vit à Savigny, une commune du canton de l'Arbresle. Le père, Jean-Pierre Deschamps, veuf de Marie Micollier, âgé de 62 ans, est charbon au bourg. L'affaire est assez importante pour permettre à Jean-Marie, le fils aîné, de travailler avec son père. Il est âgé de 27 ans. Son frère cadet, Jean-Baptiste âgé de 18 ans vient d'achever son apprentissage. La famille du charbon de Savigny compte 4 enfants : deux fils et deux filles. Entre 1886 et 1891, la famille se disperse : le père et le fils aîné qui s'est marié, exploitent le charronnage familial mais deux enfants ont pris le chemin de Lyon. La fille aînée, Claudine, âgée de 24 ans, employée comme cuisinière dans la domesticité d'une famille bourgeoise des Brotteaux, est domiciliée avenue de Noailles N° 44. Le fils cadet travaille comme charbon dans le quartier de Vaise, il est déjà vraisemblablement employé dans le charronnage. La fille cadette, encore mineure, vit à Savigny en compagnie de son père.

C'est la migration pourtant très classique du fils cadet qui change le destin de la famille Deschamps. Entre 1891 et 1895, il est employé à Vaise. C'est d'ailleurs l'une des portes d'entrée dans la ville pour qui vient des Monts du Lyonnais. Jean-Baptiste Deschamps fait montre d'une réelle capacité d'adaptation. À 28 ans, charbon accompli, il gagne l'estime du patron par ses qualités professionnelles et dessine jour après jour le profil d'un successeur possible. Il n'a aucun patrimoine et ne peut compter que sur le tempérament de son frère resté à Savigny dans l'atelier paternel. Les deux frères qui achètent en mai 1895 l'un des plus gros charronnages de la place de Lyon disposent d'un capital humain mais sont totalement

¹⁶⁶⁹ Arch. dép. Rhône, 3^E 10 947, minutes de Me Baud, notaire à Lyon, vente Rosset / Durand, 10 janvier 1883.

dépourvus de capital financier. Le décès de leur père le 16 juin 1895 à 70 ans, quelques jours après la signature de l'acte de vente - et qui n'y est sans doute pas étranger, le fonds paternel étant brusquement déserté par le fils aîné - confirme la médiocrité du patrimoine familial. La déclaration de mutation après décès le 11 décembre 1895 se limite à quelques biens :

« - Mobilier suivant état : 195 francs.

Maison, lieu du bourg avec jardin : 200 francs.

Fond de pré de l'Étupe, 30 ares : 20 francs.

Vignes de Saint-Pierre, 25 ares 86 : 45 francs.

Bois des Brosses : 12 ares 95 : 2 francs.

Total : 267 francs, soit au "denier 25" , 6675 francs »¹⁶⁷⁰.

Les deux frères réunissent environ 3300 francs. Il s'agit d'une évaluation purement indicative puisqu'au jour de la vente, la succession n'est pas encore ouverte. Il s'agit simplement de constater qu'il n'existe pas de patrimoine familial et qu'en tout état de cause, les frères n'ont pas pu se constituer un pécule très important¹⁶⁷¹.

Comment dans ces conditions les deux frères s'y sont-ils pris pour financer une telle acquisition ? La somme de 50 000 francs étant tout de même assez considérable eu égard à leur patrimoine. La réponse se trouve d'une part dans les mécanismes financiers informels qui jalonnent la vie du tissu artisanal. Ce soubassement peu analysé est pourtant essentiel à l'existence de cette multitude d'agents économiques qui constituent le plus clair de la matrice économique de la France de la Belle Époque. Elle se trouve d'autre part dans la capacité d'autofinancement des fonds de commerce. Le charronnage comme la carrosserie constituent des secteurs relativement profitables. Ces deux aspects peuvent être abordés en regroupant les informations que livrent les ventes successives qui scandent la vie du charronnage de la rue du Bourbonnais.

Le contrat de vente rédigé par Me Lombard-Morel répartit le prix d'acquisition en deux sous-ensembles : le fonds de commerce et son achalandage sont estimés à 22000 francs ; le matériel et les marchandises s'élèvent à 28 000 francs. Les deux frères apportent le jour de la signature du contrat de vente 10000 francs en espèces. Le paiement des 40 000 francs restants s'échelonne sur quatre ans à raison de 10 000 francs par an. Le contrat de vente apporte deux informations : en premier lieu, l'entreprise est capable de générer au minimum 10000 francs de bénéfice par an. Le vendeur connaît la situation d'insolvabilité des acquéreurs ce ne sont donc pas ceux-ci mais le fonds de charronnage qui doit être en mesure de fournir le capital de la transaction. L'échéancier est adapté aux capacités moyennes d'autofinancement du fonds vendu. Le vendeur qui a acquis 12 ans plus tôt le charronnage est mieux placé que quiconque pour évaluer le rendement de l'affaire. Il a en effet soldé son acquisition en janvier 1886 soit trois ans après la vente. La succession de Jean-Baptiste Deschamps décédé en avril 1901 permet de retrouver la chronologie du remboursement. En mai 1898, soit moins de trois ans après l'achat du fonds, Jean-Baptiste Deschamps prend une participation dans une société en nom collectif, la Société Jean Fouilloux et Cie vouée aux déménagements et au camionnage. L'importance de la participation suppose que les sommes dues pour l'acquisition du charronnage ont été soldées ou en tout cas que l'entreprise engendre des profits importants au point de permettre à l'un de ses propriétaires d'investir en parallèle dans une autre entreprise dont les actifs sont évalués à plus de 79 000 francs¹⁶⁷².

¹⁶⁷⁰ Arch. dép. Rhône, 3 Q 12/125 folio 70, déclaration de mutation par décès, Jean-Pierre Deschamps, 11 décembre 1895.

¹⁶⁷¹ Il semble même qu'ils n'aient pas eu à vendre les quelques pièces de terres léguées par le père. La déclaration de succession après décès de Jean-Baptiste Deschamps montre qu'elles sont restées dans la famille.

¹⁶⁷² Arch. dép. Rhône, 445 Q 89, folio 72, déclaration de mutation après décès de Jean-Baptiste Deschamps. Sa part dans l'entreprise est évaluée à 14 000 francs ; arch. dép. Rhône, 3^E 15 810, minutes de Me Chaîne, notaire à Lyon., 24 juillet 1901. Les actifs de la Société Jean Fouilloux et Cie sont évalués de la manière suivante :

En second lieu, le contrat de vente montre que Jean-Marie et Jean-Baptiste Deschamps ont pu trouver 10 000 francs. Cette somme est importante au regard des revenus de deux charrons, le premier compagnon chez son père et le second ouvrier dans un atelier de la ville. La somme est prêtée par un ou plusieurs particuliers qui trouvent là une opportunité à placer leur argent dans des opérations qu'ils estiment profitables. Ces opérations de prêts sont mises en œuvre par des personnes aux profils très différents. Les documents notariés et les successions montrent de manière très fréquente l'intervention des prêteurs : qu'il s'agisse de quelques centaines ou quelques dizaines de milliers de francs voire davantage, les prêts consentis par des personnes privées à des artisans ou entrepreneurs se retrouvent chez les carrossiers, les loueurs de voitures ou les maréchaux. Les banques ne sont pas conviées au financement des petites et moyennes entreprises. Les capitaux disponibles sont vraisemblablement drainés au niveau local, l'interconnaissance joue un rôle important. Les loueurs de voitures au contact d'une clientèle bourgeoise sont bien placés pour accéder à des sources intéressantes de financement. Même lorsque l'acquéreur est modeste, il peut accéder à des financements. L'exemple du fonds Deschamps est là pour en donner la preuve dans la mesure où les deux frères sont totalement démunis de capital et de biens. Il va de soi que les prêteurs s'engagent sur les capacités d'autofinancement de l'entreprise mais ils s'engagent aussi sur les compétences humaines et la valeur de l'emprunteur. Les frères Deschamps montrent chacun dans leur domaine une aptitude à s'imposer : le cadet en parvenant à s'imposer dans la sphère des acheteurs et l'aîné en abandonnant sans coup férir le charronnage familial, acceptant d'apprendre à gérer une grosse entreprise sans aucune expérience antérieure. Dans le cas des frères Deschamps, il n'est pas exclu que ce soit le vendeur qui mobilise ses propres réseaux de prêteurs. Ainsi, le contrat stipule de manière très claire que le vendeur s'engage à rester présent dans l'atelier : « M Durand s'oblige en outre pendant le délai d'un an à compter de l'entrée en jouissance à faire connaître sa clientèle aux acquéreurs, à les aider de ses conseils et à les mettre au courant de tous les détails du commerce objet de la présente vente ». On devine que l'engagement vise à rassurer non seulement les prêteurs mais aussi les fournisseurs. Les livres de compte montrent que les encours consentis aux commerçants sont souvent très importants. En restant sur place le vendeur consolide sa vente et met à l'abri l'entreprise qu'il vient de vendre. Ici comme ailleurs, charité bien ordonnée commence par soi-même.

2 - La diversité des entreprises moyennes

Les entreprises moyennes du secteur qui se retrouvent dans tous les quartiers de la ville à l'exception de la Presqu'île, où la location des espaces nécessaires est trop onéreuse, se distinguent des plus grands ateliers par un outillage moins important. Elles comptent entre une douzaine et une demi-douzaine de salariés et présentent toutes des profils assez tranchés : certaines parviennent à fonctionner dans un cadre dépourvu de spécialisation. La distinction entre charronnage et carrosserie semble accessoire. D'autres entreprises moyennes évoluent sur des stratégies productives ou sur des clientèles plus typées.

En 1890, le charronnage Petitbon situé à Vaise rue de Bourgogne, non loin de l'entreprise des frères Deschamps, est tout à fait représentatif des entreprises de cette taille¹⁶⁷³. Par comparaison avec le charronnage Notaire, l'un des trois gros charronnages de Lyon, l'outillage varie du simple au double :

Outillage / unités	Charronnage Notaire	Charronnage Petitbon
Forge	4	2

cavalerie : 15 000 francs ; achalandage : 5000 francs ; harnais : 2250 francs ; gros matériel : 29 750 francs ; petit matériel : 2 300 francs ; créances commerciales : 9 700 francs ; argent, espèces, billets : 15 000 francs.

¹⁶⁷³ Arch. dép. Rhône, 3^E 15699, minute de Me Chaîne, notaire à Lyon, inventaire après décès d'Antoine Alphonse Petitbon, 10 septembre 1890.

Enclume	5	2
Etablis	12	4
Perceuses	2	1
Ceintreuses	2	1
Refouleuse	?	1
Scie circulaire	1	-
Machine à souder	1	-
Valeur totale de l'outillage	2000 francs	721 francs

La taille des ateliers est également un bon indicateur. Le charronnage de Philibert Notaire s'étend sur une vaste parcelle de 1290 m² louée aux hospices civils de Lyon. Il y a édifié deux hangars d'une superficie de 700 m²¹⁶⁷⁴. L'atelier de Petitbon se compose d'un seul atelier de 150 m².

Le charronnage Petitbon donne du travail à une douzaine d'ouvriers. C'est chez Antoine Alphonse Petitbon que s'arrête en février 1889 Antoine Peyraud, jeune ouvrier charron dont l'itinéraire a été présenté ci-dessus. S'il trouve de l'embauche dans l'atelier de la rue de Bourgogne en cette période de l'année, c'est que l'activité y est scandée en majeure partie par le calendrier urbain. Le charronnage Petitbon participe pleinement à l'activité productive qui caractérise les grands fonds, mais il participe aussi aux activités de réparation et d'entretien qui constituent les activités phares de la grande majorité des petits fonds. L'atelier de Petitbon est éclairé par deux inventaires : en 1881, au décès de sa première femme, et dix ans plus tard en août 1890 par celui qui est consécutif à son propre décès. L'atelier d'abord situé rue Chinard a migré rue de Bourgogne, mais globalement les caractéristiques sont très semblables. En 1881, au décès de la femme du charron, l'activité de l'atelier est évaluée une première fois¹⁶⁷⁵. L'inventaire de Me Juron montre un atelier encombré de différents chantiers : des caisses de fourgons, de tombereaux ou de camions démontées sont vraisemblablement en restauration. Certaines commandes sont en cours comme cette voiture-cage pour ménagerie estimée 1500 francs. Les véhicules qui figurent à l'inventaire, pour la plupart des véhicules d'occasion, sont des véhicules utilitaires : six camions, un camion brasseur, un fourgon de messagerie. D'autres sont des voitures particulières. L'inventaire note un break en blanc, assemblé mais non peint, deux tilburys et deux victorias. L'inventaire souligne le relatif manque de spécialisation dans cette entreprise moyenne : elle n'hésite pas à se lancer dans la restauration voire dans l'assemblage de voitures qui relèvent davantage de la carrosserie. En 1890, les 22 voitures qui figurent dans l'inventaire ressortissent aux mêmes catégories. Production de véhicules neufs, vente de véhicules d'occasion restaurés et repeints dans l'atelier se combinent avec le travail classique d'entretien du parc roulant. C'est par dizaines voire par centaines que se comptent les roues de toutes dimensions, les rais de trinquetalle, de camions, de jardinières, les rais maringottes, les jantes, les moyeux tournés et des mètres cubes de brancards.

Le charronnage qu'exploitent Vincent Rioux et son fils, tous deux charrons quai de Vaise N° 38, est très semblable à celui qui vient d'être décrit. Il permet de préciser une autre caractéristique que les entreprises moyennes partagent avec les grandes : leur zone de chalandise n'est pas circonscrite au quartier. La déclaration de mutation après le décès de Vincent Rioux, survenu en décembre 1898, fournit la liste exacte de plusieurs dizaines de

¹⁶⁷⁴ Arch. mun. Lyon, 923 WP 324, Alimentation de la population civile en cas de siège. Renseignements demandés par l'administration militaire. État des écuries et remises susceptibles d'être utilisées pour le logement du bétail dans la partie urbaine de la commune de Lyon. Service de la voirie, 28 juin 1890.

¹⁶⁷⁵ Arch. dép. Rhône, 3^E 9841, minute de Me Juron, inventaire après décès de Jeanne Émilie Auderut épouse Petitbon, 11 janvier 1881.

créances¹⁶⁷⁶. La clientèle qui recourt aux services du charronnage Rioux provient de tous les quartiers de la ville et de plus de 28 professions ou états différents¹⁶⁷⁷.

En 1896, huit personnes s'activent dans les différentes dépendances du charronnage Rioux : le propriétaire et son fils secondés par 6 ouvriers charrons si l'on se réfère au décompte de l'inspecteur du travail¹⁶⁷⁸. Le charronnage est centré sur l'atelier qui occupe tout le rez-de-chaussée du quai de Vaise N°38. Il donne sur la cour de la maison. La famille Rioux occupe le premier et le deuxième étages de l'immeuble. Outre l'atelier qui est assez vaste pour contenir plus d'une vingtaine de véhicules, une partie de la superficie est occupée par le chantier à bois et par une écurie. Le cheval est à la fois utilisé pour ravitailler le charronnage et pour mouvoir un manège qui actionne des scies. Cet espace central de production est complété par d'autres entrepôts : aux N° 36 et 29 du quai de Vaise, Vincent Rioux loue des hangars situés sur la cour de ces immeubles. A-t-il eu le projet de déplacer son entreprise dans le quartier de Vaise afin de regrouper toutes les activités sur un lieu unique ? C'est possible car il loue à la ville de Lyon un terrain de 2133 m² situé rue de Bourgogne. Les données de l'enregistrement montrent qu'au décès du charron, le terrain qui est occupé en partie par une construction légère de type hangar, est loué 1800 francs par an¹⁶⁷⁹.

L'inventaire après décès de Vincent Rioux est très révélateur de la diversité des pratiques professionnelles auxquelles se prête le charronnage¹⁶⁸⁰.

En premier lieu, les activités que développe Vincent Rioux donnent l'impression de ne pas être très spécialisées. Elles semblent à l'image de ce que l'on retrouve très régulièrement dans d'autres secteurs et singulièrement dans les transports où toutes les activités connexes sont présentes. Le charron du quai de Vaise a une importante activité de charronnage, mais un volant sans doute non négligeable de son activité est lié à la carrosserie, dans la mesure où il ne s'occupe pas exclusivement de camions ou de charrettes. On devine qu'il s'est diversifié dans le domaine des véhicules utilitaires et même dans celui des voitures de maître. Le 31 janvier 1899, le jour de l'inventaire après décès, l'atelier principal recèle deux phaétons et un break estimés 800 francs. On peut penser qu'il s'agit de reprises mais aussi de restauration en vue d'une revente. Dans l'atelier, les quelques voitures de maître qui côtoient des camions et des voitures de livraison effacent les distinctions trop nettes entre spécialités professionnelles.

Pourtant, en second lieu, Vincent Rioux campe sur un créneau très particulier : il produit des véhicules relativement peu chers qui sont assemblés à partir de pièces de récupération. Sa spécialité relève surtout de la restauration et du recyclage des camions d'occasion. Il construit bien sûr des véhicules neufs comme en témoigne la visite de l'atelier. Le commissaire-priseur et Jean-Marie Deschamps le charron de Vaise qui le seconde, notent bien la construction en cours d'un tombereau, mais l'activité principale se situe ailleurs. Ses entrepôts sont remplis de véhicules définis comme étant « à démolir ». L'inventaire note « treize vieilles voitures à démolir » dans l'entrepôt situé au fond de la cour du N°38. Elles s'ajoutent aux 14 camions à démolir qui sont déjà dans l'atelier. Le prix unitaire de 130 francs par voiture et 100 francs par camion n'en font pas des épaves. Aux 27 véhicules localisés quai de Vaise N°38, il faut ajouter six vieilles voitures remisées au N°29. Ainsi, la majeure partie des véhicules qui occupent l'atelier et les dépendances est constituée de voitures et camions en attente de restauration. On constate d'ailleurs que la récupération des pièces saines est importante car le chantier à bois est assez modeste, il n'excède pas 12 m³. La faiblesse du bois brut contraste

¹⁶⁷⁶ Arch. dép. Rhône, 445 Q 72, folio 127.

¹⁶⁷⁷ Voir table des cartes et des schémas, chapitre N°VII, carte N° 12 La zone de chalandise du charronnage Rioux.

¹⁶⁷⁸ Arch. dép. Rhône, 10 M 546, 1896.

¹⁶⁷⁹ Arch. dép. Rhône, 445 Q 73, folio 123.

¹⁶⁸⁰ Minute de Me Fellot, notaire à Lyon, inventaire après décès Rioux, 31 janvier 1899, non encore versée aux archives départementales du Rhône, conservée en l'étude de Mes Ph. Granger et M. Descourmu, notaires associés, 9 rue Constantine, 69202 Lyon Cedex 01, successeurs.

dans l'inventaire avec le stock de pièces qui caractérisent les activités de restauration : une centaine de moyeux et un millier de rais. Ces véhicules restaurés et repeints sur place sont ensuite mis en vente. L'entrepôt quai de Vaise N°29 compte 25 camions et chariots restaurés ou assemblés estimés ensemble 5 000 francs soit 200 francs l'unité.

D'autres entreprises moyennes se développent en ciblant un certain type de clientèle et de services. Le charronnage Revol-Favre situé à l'angle de la rue de Bonnel et de la rue Créqui est de celles-là. Sur un espace de quelques centaines de mètres carrés, Jacques Revol-Favre a construit un ensemble de bâtiments et de hangars où il exploite le fonds de commerce que son épouse a apporté au mariage¹⁶⁸¹. Le matériel n'est pas aussi important que celui qui figure dans les inventaires précédents soit un peu plus de 2000 francs avec les marchandises qui garnissent le fonds. Il y a toutefois plus que l'essentiel : une forge à deux feux avec ses soufflets, la cintreuse et la refouleuse, des établis, un chantier à bois contenant près d'une cinquantaine de m³ d'essences usuellement mises en œuvre dans la profession. Toutefois la proportion très importante du peuplier qui représente 30 m³ renseigne sur la nature dominante de l'atelier : les réparations et l'entretien courants. Cette essence de bois très ordinaire est principalement utilisée pour les fonçures, les planchers, les côtés des tombereaux, les hausses. Ces pièces d'usure sont fréquemment changées. L'importance des activités de réparation et d'entretien est confirmée par les chantiers en cours au décès du propriétaire : 25 paires de roues sont en production, des centaines de rais sont restées en l'état : débitées et dégrossies. Ces impressions s'ajoutent à un fait très révélateur : l'inventaire de l'atelier Revol-Favre est dépourvu de la moindre construction en cours comme si l'atelier était désert. Cette impression qui tranche avec l'activité figée que l'on repère sans difficulté dans d'autres charronnages n'est qu'une impression. Il y a bien des tombereaux, des charrettes, des haquets, des camions en réparation, ils doivent encombrer l'atelier et la cours qui donne sur la rue Servient mais comme ils n'appartiennent pas au défunt, ils ne sont pas estimés.

Tous ces indices qui donnent une physionomie typée à l'atelier de Jacques Revol-Favre sont confirmés par l'étude des créances qui s'élèvent à plus de 7000 francs. La clientèle de cette charronnerie est constituée par un grand nombre d'entrepreneurs qui ont des comptes ouverts. Clients sérieux dont la santé financière autorise un crédit significatif : le quart des créances est d'un montant supérieur à 300 francs. Le noyau central de la clientèle est constitué par les constructeurs, les marchands de matériaux, de ciments, de chaux ou les marchands de charbon qui utilisent de puissants plateaux. Revol-Favre compte encore parmi ses clients des entreprises dotées de très nombreux véhicules comme l'UMDP dont les tonnes sont bien connues des Lyonnais, des voituriers comme Michel Landon, le Factage lyonnais. Les clients qui reçoivent la dénomination d'entrepreneur constituent plus du quart des créanciers. L'étude de la clientèle permet de cerner assez précisément l'activité de l'atelier : il est spécialisé dans l'entretien des gros véhicules utilitaires destinés aux lourds charrois dont les structures sont renforcées par une structure métallique. Ce n'est pas un hasard si l'inventaire met en évidence l'importance des barres de métal et des lots de fer et de ferraille

Ce type de fonds de commerce se développe lorsque la trame des industries est relativement dense. C'est un profil très similaire que présentent le charronnage Thermo, 25 rue Gilibert et l'établissement de Claude Antoine Fayot, rue Marc-Antoine Petit N° 22. Les deux établissements qui emploient respectivement 13 et 6 salariés sont immergés au cœur d'une véritable zone qui s'étend au sud des voûtes de Perrache.

Il faudrait encore pour être complet intégrer dans ce tour d'horizon les ateliers suburbains dont l'activité se déploie autant en direction de Lyon qu'en conservant de fortes relations avec le monde rural. Il faudrait pouvoir travailler systématiquement tous les inventaires après décès dans les successions impliquant l'artisan ou son épouse. L'hebdomadaire L'artisan propose

¹⁶⁸¹ Arch. dép. Rhône, 446 Q 36, folio 99 ; arch. dép. Rhône, 3^E 14 751, minute de Me Vacher, notaire à Lyon, 12 septembre 1889, inventaire après décès Revol-Favre.

quelques productions ces charronnages suburbains au début des années 1920. La présentation du charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) et ses productions sont tout à fait intéressantes¹⁶⁸².

3 – Les petites entreprises du secteur

Elles constituent à travers tous les quartiers de la ville à l'exception du 1^{er} et d'une partie du 2^e arrondissement, des pôles de structuration de l'économie chevaline. Ce sont toujours les ateliers de charronnage qui constituent l'élément structurant de ces rassemblements fonctionnels. Le charronnage, la maréchalerie et la bourrellerie se renforcent mutuellement en vivant proches les uns des autres. Les petites entreprises du secteur, celles qui emploient quelques compagnons, sont dotées d'un matériel qui leur permet de pratiquer toute l'étendue des constructions de la profession à l'exception peut-être des fardiens les plus puissants. Depuis les années 1880, la production en série des pièces les plus difficiles à produire, comme les essieux que des entreprises de la ville produisent à l'instar de Faugier, laissent toute latitude d'intervention aux petits charrons de quartier.

Les charronnages de quartier dont la clientèle régulière est de quelques centaines de clients parmi lesquels quelques dizaines de réguliers emploient jusqu'à 4 ou 5 ouvriers. Entre 1893 et 1898, plus d'une quarantaine d'entreprises visitées par les inspecteurs du travail relèvent de cette catégorie. On les trouve dans tous les arrondissements de la ville. Exemple parmi d'autre que ce petit fonds que met en valeur Pierre Brison rue de la Pyramide N°43. En 1899, au décès de sa femme, la valeur du fonds comprenant installations, matériel et marchandises est estimée un peu moins de 3600 francs. Avec la clientèle et l'achalandage évalués à 500 francs, le charronnage vaut près de 4000 francs. En 1898, un seul compagnon travaille avec Brison. Il effectue des travaux de forge. Un document de 1902 signale qu'il a comme spécialité, la fabrication de voitures à vins et qu'il vend du charbon au détail¹⁶⁸³. Dans le même quartier à Vaise, rue de Bourgogne N°20, le charronnage Malot emploie 3 salariés. On y fabrique tous types de voitures. Dans un devis envoyé à la municipalité de Lyon, la Maison J. Malot demande un délai de deux mois pour la fourniture de six tombereaux. Les délais de livraison pour les commandes publiques permettent de découvrir de tout petits professionnels qui vivent aux marges de la ville et de l'espace rural, dans cet entre-deux où s'épanouissent maraîchers et horticulteurs. En décembre 1902 trois d'entre eux domiciliés route d'Heyrieux, route de Vienne et Grande Rue de Monplaisir soumissionnent la commande de six tombereaux que la commune se propose d'acquérir. « Nous les faisons en collectivité » précisent-ils dans une correspondance adressée au maire de Lyon¹⁶⁸⁴. La formule en dit long sur l'équipement et les capacités productives de chacun. Ces charrons n'emploient vraisemblablement pas de salariés.

Les charronnages de quartier à l'instar de ceux qui ont été présentés ci-dessus, complètent leur activité de production par toute une série d'autres activités : la première est bien entendu l'entretien du matériel. Toute vente de véhicule doit avoir comme prolongement son entretien régulier. Les charronnages mêmes modestes proposent des voitures d'occasion, le charron touchant une commission à la vente du véhicule lorsque celui-ci ne lui appartient pas. Il peut aussi écouler des produits de seconde main qui ont été rafraîchis. Tous les fonds, même les plus modestes, pratiquent la location de véhicules utilitaires. Rey, un charron de la rue Ney,

¹⁶⁸² Table des textes, chapitre VIII, document N° 5 L'atelier de charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) en 1922 ; document N° 6 Charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) : voiture à quatre roues pour boucherie, 1921 ; document N° 7 Charronnage Boirivent à Craponne (Rhône) : derby à deux roues ou charrette anglaise, 1921.

¹⁶⁸³ Table des gravures et des illustrations chapitre VIII, document N°12 Divers en-têtes de charronnage.

¹⁶⁸⁴ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 02, service des transports, marché des voitures, soumission collective du 29 décembre 1902.

propose à la commune de Lyon toutes les formules possibles de location de véhicules : location classique, location de matériel neuf et faculté de rachat par la ville¹⁶⁸⁵.

Les petits fonds de charronnage ont, comme les plus grandes, des spécialités. La réparation et la production des carrioles à bras s'effectuent en général dans de petits ateliers. Ce secteur du charronnage pour être totalement confidentiel n'en est pas moins important. Le XIX^e siècle finissant, où triomphent la vapeur et les rugissements des premiers moteurs à explosion, utilise la force musculaire de l'animal et de l'homme. Les contemporains de l'Exposition coloniale de 1894 à Lyon ont beau s'exclamer devant les pousse-pousse annamites qui s'exhibent place Bellecour, des milliers de carrioleurs sillonnent quotidiennement la capitale des Gaules avec leurs déménagements à la cloche de bois et leur chargements aussi variés qu'inattendus¹⁶⁸⁶. Tout ce matériel roulant doit être entretenu. Si les fonçures de la caisse peuvent être changées par les propriétaires, les parties techniques de l'entretien comme les roues, les bandages sont l'affaire du charron. D'ailleurs les fonds de commerce spécialisés dans ce secteur louent le matériel. L'un des très rares charrons à travailler dans la Presqu'île, au Nord de la place Bellecour, est un charron loueur de carrioles à bras. Louis Alexandre Auriault exploite 1, rue du Temple à deux pas de la Place, un petit fonds de charronnage dans une arrière-cour¹⁶⁸⁷. L'atelier est équipé du strict nécessaire : une forge maçonnée avec son soufflet, une enclume, un établi et quelques outils. Le vieil homme originaire des Deux-Sèvres âgé de 82 ans, lors de son décès en juin 1897, loue avec un de ses fils une dizaine de carrioles à bras estimées 200 francs. Ce petit parc roulant est entretenu par le propriétaire du fonds. Il ne fabrique pas toutes les pièces, ainsi les moyeux sont livrés par un artisan tourneur sur bois, en revanche il fabrique lui-même les roues qu'il faut changer. D'autres fonds, sans doute plus importants, exploitent ce créneau spécifique¹⁶⁸⁸.

III- Les bourreliers, harnacheurs et selliers

Au-delà de la diversité des dénominations usuelles, bourrelier, selliers ou harnacheurs, participent tous à la production des harnais qui relie le cheval au véhicule qu'il est chargé de déplacer. Ces travailleurs du cuir sont des professionnels incontournables de l'économie chevaline mais cela ne signifie nullement – et il s'en faut de beaucoup – qu'ils soient exclusivement au service de la cavalerie.

1 – La localisation des fonds de commerce

A – Les petits et moyens ateliers familiaux

De 1885 à 1895, plus de 120 bourreliers, harnacheurs et selliers sont recensés dans la ville. En moyenne, une bonne soixantaine de fonds travaillent simultanément. Ils quadrillent la ville en suivant les plus fortes densités équinées ou, pour la sellerie, les zones de plus forte concentration d'amateurs d'équitation¹⁶⁸⁹. Les zones du cheval de labour sont toutes bien pourvues en fonds de bourreliers et de harnacheurs. L'excroissance manufacturière du quartier de Vaise où domine très largement le cheval de camion, compte plus d'une demi-douzaine de bourreliers, le troisième arrondissement, du cours Lafayette à l'avenue des Ponts

¹⁶⁸⁵ Voir table des textes, chapitre VIII, document N° 8 Devis de location de matériel et de fabrication proposé par le charronnage Rey au maire de Lyon, décembre 1902.

¹⁶⁸⁶ Voir ci-dessous chapitre III section III - IV L'attelage humain : Hommes de trait et voitures à bras.

¹⁶⁸⁷ Arch. dép. Rhône, 3^E 19364, minute de Me Rimaud, notaire à Lyon, 10 novembre 1897.

¹⁶⁸⁸ Voir table des textes, chapitre VIII, document N° 9 Inventaire après décès et succession de Mme Émilie Benoîte Gauthier épouse de M. Fleury Aimé Trouillon, maître charron.

¹⁶⁸⁹ Voir table des cartes et des schémas, chapitre VII, les cartes de localisation des fonds artisanaux de l'économie chevaline.

du Midi, compte une trentaine d'établissements¹⁶⁹⁰. Avec quelques points de concentration sur les artères qui mènent vers la périphérie : le cours Lafayette qui rejoint Villeurbanne, la Grande rue de la Guillotière qui apparaît encore comme un gros bourg du bas-Dauphiné sont du nombre. Les cartes montrent avec assez de précision les pôles fonctionnels qui structurent la rive gauche. Les quartiers qui établissent la jonction entre la ville et le monde suburbain, en direction des communes du canton de Villeurbanne, de Vaulx-en-Velin à Saint-Fons, possèdent tous des noyaux de concentration de professionnels du cheval parmi lesquels figurent des bourreliers.

Les quartiers du centre gardent sans doute des spécialisations qui remontent à fort loin. La Presqu'île de la lisière Nord de la place Bellecour jusqu'au majestueux cours du Midi bordé par la gare de Perrache, compte 18 fonds de bourrellerie, de sellerie et des détaillants d'articles de bourrellerie non producteurs. Toutes les spécialités sont présentes dans cette partie de la ville. Les selliers garnisseurs spécialisés dans la sellerie des véhicules côtoient les selliers *stricto sensu* et les bourreliers harnacheurs au service de clientèles commerciales et de particuliers. Les deux plus grandes entreprises lyonnaises du secteur sont installées dans le quartier, Martin & Prudhomme, rue Vaubecour et Geoffroy & Cie, rue des Remparts d'Ainay. C'est également dans cette partie de la ville que tiennent boutique les fournisseurs de matériel et d'articles pour les bourreliers. Le quartier des Brotteaux qui couvre la majeure partie du VI^e arrondissement compte une douzaine de fonds de bourrelleries et de sellerie parmi lesquelles il faut distinguer l'atelier de sellerie garniture du carrossier Faurax, avenue de Noailles. L'atelier de sellerie bourrellerie et garniture en fait sûrement l'une des plus grosses unités de production, si l'on excepte les chantiers de la Buire qui produisent surtout des wagons de chemin de fer. La présence des professionnels s'explique par le caractère mixte du quartier. Il allie en effet un milieu aisé resté attaché au cheval, des infrastructures hippiques favorables à sa présence comme les manèges, et les beaux parcours des lînes toutes proches du Rhône et la présence massive du cheptel de labour fort consommateurs de gros harnachements.

Le IV^e arrondissement compte un pôle de l'industrie chevaline Grande rue de la Croix-Rousse. Les artisans que l'on y trouve prennent en charge l'entretien de la petite cavalerie du plateau. La zone de chalandise de ces quelques fonds déborde vraisemblablement sur les communes limitrophes. À Caluire-et-Cuire, Grande rue de Saint-Clair, aux lisières de la ville et sur une voie de roulage qui mène au cours d'Herbouville, un autre noyau fonctionnel s'est développé. Il offre tous les services que requiert la force de traction animale¹⁶⁹¹. C'est une configuration fonctionnelle assez similaire qui semble organiser la trame des bourrelleries du V^e arrondissement. La cavalerie de la vieille ville et celle plus importante que l'on retrouve au sommet du plateau sont desservies par trois centres qui organisent ce vaste espace : le secteur de la gare Saint-Paul et le quai Pierre Scize où les fonds peuvent capter une partie du trafic qui anime la rive droite de la Saône ; un second ensemble à proximité du fort Saint-Irénée au sommet de la Montée de Choulans. Il s'agit là également d'un secteur susceptible d'attirer à la fois les clientèles du plateau et celles qui sont prises dans le mouvement journalier qui descend à Lyon ou qui en revient. Enfin, rue Tramassac, une bourrellerie participe avec quelques charronnages et maréchalleries à l'entretien de la cavalerie du vieux Lyon.

La bourrellerie sellerie, à quelques exceptions près, est un secteur de petites entreprises. Il est rare que les ateliers dépassent 3 ou 4 employés. Ces effectifs sont souvent obtenus en comptant la main-d'œuvre familiale : l'Alsacien Charles Andlauer, sellier rue de la Charité, emploie 4 ouvriers, mais parmi ceux-ci figurent sans doute ses deux fils Charles et Claudius. On compte parfois trois générations enchâssées les unes dans les autres dans un même

¹⁶⁹⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 14 Bourrellerie Jourdan, place de la Pyramide à Vaise.

¹⁶⁹¹ Table des cartes et des schémas, chapitre VII, Carte N° 7 Les fonds de l'industrie chevaline dans le quartier de la Croix Rouse (1885-1900).

logement : ainsi, Grande rue de la Guillotière N° 81, le recensement de 1886 présente un ménage qui comporte le père, Joseph Chopard, veuf âgé de 78 ans qualifié de rentier, le fils Louis, chef de ménage, bourrelier, et les petits-fils du premier, Henri et Joannès, âgés de 22 et 13 ans qui sont respectivement ouvrier et apprenti bourreliers sous le toit paternel. Le recensement ajoute encore Henri Surnin, 19 ans, ouvrier bourrelier¹⁶⁹². Dans le même quartier c'est exactement cette configuration à l'unité près que l'on retrouve en 1891 chez les Ferrouillon, bourreliers de père en fils, rue de la Madeleine N°23¹⁶⁹³. Les enquêtes de l'inspection du travail qui s'intéressent de temps à autre aux bourrelleries notent dans des cas de ce genre 1 ouvrier de 13 à 16 ans, deux ouvriers de plus de 18 ans soit trois salariés. Le nombre des fonds qui fonctionnent avec un ou deux actifs semble plus important qu'ailleurs. Le recours aux apprentis est beaucoup plus fréquent que dans les autres corps de métiers de l'industrie chevaline, La composition des ménages que livrent les recensements montre à la fois des enfants employés comme apprentis ou comme ouvriers chez leur père et de jeunes garçons logés et nourris chez leur maître d'apprentissage. Vincent Béraud, 51 ans, bourrelier Grande Rue de la Guillotière N°15 travaille avec son fils François âgé de 23 ans. Jean-Baptiste Bernel dont les enfants sont en bas âge, recourt à une main-d'œuvre non familiale. Il loge chez lui, rue des Macchabées N°28, Antonin Gerbe apprenti âgé de 15 ans. Il est assez fréquent de trouver des ouvriers logeant chez le patron. Rue Paul-Bert N°205, le recensement de 1891 montre que Jean Juvenet loge deux ouvriers chez lui, Pétrus Grosbas, 21 ans et Jean Morel, 17 ans. Dans ce cas de figure, les ouvriers sont en pension chez le patron, ils prennent les repas chez lui et l'épouse blanchit leur linge. Dès que la place ne fait pas défaut ou dès qu'il existe des solutions de logement comme les chambres dites de bonnes disponibles sous les combles dans la plupart des immeubles collectifs, l'ouvrier est à proximité de son lieu de travail. Lorsque la place manque ou qu'une distance plus grande sépare le patron des ouvriers, ceux-ci ne logent plus au domicile de l'employeur. Jean-Baptiste Pailly, sellier dans la Presqu'île, place Saint-Michel N°2 emploie en 1898 trois ouvriers qui ne vivent pas chez lui¹⁶⁹⁴. Ils ont parfois une chambre dans une soupenne de l'atelier comme Marius Mazillier en 1910 à Perrache chez Gauhier. Il était « le chien de garde de l'atelier ».

Ces quelques observations n'épuisent pas la richesse des combinaisons qui rassemblent patrons, ouvriers et apprentis sous un même toit. Les données des recensements signalent les liens de parenté immédiats. La bourrellerie Bail, rue de la Pyramide N°49, dans le faubourg de Vaise est tenue par deux frères : Jean 45 ans célibataire et Tony 35 ans marié avec un enfant¹⁶⁹⁵. Dans d'autres cas, l'apprenti logé à demeure est un neveu du patron ou de son épouse, un cousin venu du monde rural, une fois achevé l'apprentissage. Ces liens de parenté se démêlent parfois lorsque les successions ouvrent de grandes brèches dans l'intimité des familles. Le cas d'Antoine Auguste Bobillon, 26 ans, ouvrier bourrelier est assez révélateur. En 1886, le recensement signale qu'il vit chez son patron Philippe Robert¹⁶⁹⁶. Il est originaire de Saint-Quentin-Fallavier, une commune du Bas-Dauphiné. Il est apparenté à la belle-mère de son patron. Au décès de ce dernier, c'est lui qui assure la continuité des affaires et les intérêts bien compris de la famille aboutissent un peu plus tard, au mariage d'Antoine Auguste Bobillon avec la femme de son défunt patron. Le logement de l'ouvrier chez son employeur peut même générer un lien de parenté. Il arrive que l'ouvrier épouse la fille du patron.

B – Les grandes entreprises du secteur

¹⁶⁹² Arch. dép. Rhône, 6 MP 351, Lyon, recensement de 1886.

¹⁶⁹³ Ibidem, 6 MP 384, Lyon, recensement de 1891.

¹⁶⁹⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N°15 En-tête de la bourrellerie Pailly.

¹⁶⁹⁵ Lyon, recensement de 6 MP 388, Lyon, recensement de 1891.

¹⁶⁹⁶ Lyon, recensement de 1886, 6 MP 350.

La bourrellerie ne compte qu'un petit nombre d'entreprises capables de proposer de l'ouvrage à plus d'une demi-douzaine de travailleurs. On n'en recense que quatre, c'est dire le poids écrasant de l'atelier familial. Ces entreprises sont d'une création relativement tardive. La première structure qui apparaît est un peu spéciale car il s'agit d'une association coopérative ouvrière de production, *La Sellerie lyonnaise*¹⁶⁹⁷. La coopérative créée en 1894 compte une vingtaine de coopérateurs. Son capital est de 3500 francs répartis en 70 actions. Les documents ne permettent pas de savoir combien d'ouvriers travaillent à plein temps pour la coopérative, sans doute une minorité. C'est d'ailleurs ce que précise l'article 2 des statuts : « La société a pour but d'occuper ses adhérents dans la mesure du possible en exploitant l'industrie de la sellerie et de toutes les parties s'y rattachant ».¹⁶⁹⁸ Cette entreprise, sous-capitalisée au départ, s'est ensuite imposée comme une entreprise réputée du secteur. Le capital qui lui faisait défaut a été largement compensé par l'accès à une main-d'œuvre très bien formée, travaillant de manière volontaire au coup par coup selon les commandes. La structure coopérative, le recours à une main-d'œuvre souvent salariée ailleurs expliquent, dans une large mesure, la faiblesse des contraintes auxquelles elle est soumise. En 1903 lors de l'adjudication au rabais du harnachement pour les chevaux du service des pompes funèbres, La Sellerie lyonnaise s'impose, en proposant de loin le plus gros rabais de la profession. Il est de deux fois supérieures à celui des autres professionnels de la place. L'entreprise coopérative qui a été honorée par une double médaille d'argent à l'exposition universelle coloniale de Lyon en 1894, et à celle de Paris en 1900, obtient cette importante commande qui permet de fournir du travail aux coopérateurs¹⁶⁹⁹.

Deux autres entreprises de bourrellerie voient le jour en 1895 et en 1897. Elles se caractérisent par des capitalisations importantes ou pour le moins par la mobilisation de fonds significatifs. Elles débouchent sur de petites usines, sans doute relativement bien outillées en machines à coudre, clés d'une puissante productivité. La première entreprise enregistrée à Tarare en juillet 1895 et inscrite à Lyon au mois d'août, est la société en nom collectif constituée entre Jean-Pierre dit Joannès Berger et Pierre Robert tous deux négociants domiciliés à Lyon. Cette société dénommée *Berger & Robert* a pour objet « la fabrication et la vente des objets de sellerie bourrellerie et tout ce qui se rattache à ce genre d'industrie »¹⁷⁰⁰. Le capital social est formé de 40 000 francs soit plus de dix fois le capital réuni par la *Sellerie lyonnaise*. Les apports des deux associés répartissent les rôles. Berger qui apporte 35 000 francs est le bailleur de fonds, Robert qui n'apporte que 5000 francs met en contrepartie ses relations et connaissances commerciales. On peut supposer qu'il est chargé de prospecter les marchés et ramener des commandes à l'usine. En 1899, quatre ans après sa création, l'entreprise emploie 8 ouvriers dans ses ateliers du quai de la Charité¹⁷⁰¹.

La société en nom collectif *Martin & Prud'homme*, enregistrée en avril 1897, est la plus grosse entreprise de bourrellerie en activité à Lyon¹⁷⁰². Elle emploie une quinzaine d'ouvriers particulièrement bien formés. Elle est née de l'association de deux fabricants de colliers de chevaux installés à Lyon depuis longtemps, Ernest Désiré Martin et Joseph Antoine Prud'homme tous deux domiciliés rue de Castries N° 3 dans la Presqu'île. Le capital social réuni est de 4000 francs par moitié chacun. L'article 7 des statuts de la société note en outre que M Martin a fait un apport entièrement versé de 29 000 francs. L'entreprise installée rue Vaubecour N°33 a démarré avec plus de 30 000 francs d'apports. Contrairement aux entreprises précédentes, son objet est beaucoup plus spécialisé puisqu'il s'agit exclusivement

¹⁶⁹⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 16 En-tête de la coopérative Sellerie lyonnaise.

¹⁶⁹⁸ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/130.

¹⁶⁹⁹ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 77, procès-verbal d'adjudication, mairie de Lyon 5^e bureau, 8 septembre 1903.

¹⁷⁰⁰ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/130, 1^{er} août 1895.

¹⁷⁰¹ Arch. dép. Rhône, 10 M 554.

¹⁷⁰² Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/141, 13 avril 1897.

de produire des colliers pour chevaux. Chacun des employés a une spécialisation reconnue et plusieurs ateliers ayant à leur tête un premier ouvrier produisent des gros colliers de charrettes et de chars à bancs ou des colliers anglais.

Une dernière entreprise pour laquelle aucune source n'a été retrouvée est la société *Geoffray et Cie*. Son existence est attestée depuis 1895. Elle emploie comme la précédente une quinzaine de salariés. Les ateliers sont installés rue des Remparts d'Ainay.

Il en va de la bourrellerie comme de toutes les autres activités artisanales la valeur du fonds dépend de sa localisation, de l'ancienneté de l'enseigne, de l'importance de la clientèle et des capacités de l'artisan. Dans des espaces très concurrentiels, comme l'est la Presqu'île aux nombreux fonds, une adaptation trop lente peut fort bien réduire la clientèle en une peau de chagrin. L'intense concurrence que se livrent les producteurs est parfois vérifiable. Ainsi, en mars 1899, Pierre Dallaire fabricant de colliers laisse un fonds de commerce sans aucune valeur. Le rédacteur de l'enregistrement note la déclaration de la veuve : « le fonds de commerce qu'exploitait le défunt n'avait plus aucune espèce de valeur propre. En voici les raisons : depuis 3 ou 4 ans, les inventaires successifs avaient toujours accusé un passif dépassant l'actif »¹⁷⁰³. Il essaie en vain de vendre le fonds. Ses difficultés sont contemporaines de l'implantation dans le quartier de fabriques de colliers qui produisent à meilleur coût.

C – La valeur d'achat des fonds de bourrelliers, sellier et harnacheurs.

Une petite bourrellerie qui permet de vivre honorablement se négocie avec le matériel, quelques marchandises et l'achalandage entre 1000 et 1750 francs. Le premier prix correspond à l'estimation en 1890 d'une bourrellerie Grande Rue de la Croix Rousse¹⁷⁰⁴, le second à un fonds situé cours Lafayette vendu en juillet 1897¹⁷⁰⁵. Il existe des prix inférieurs comme la sellerie exploitée jusqu'en 1891 par François Burgade, avenue de Noailles N°63. La veuve du sellier déclare un fonds de commerce évalué à 644 francs¹⁷⁰⁶. Les documents disponibles montrent plus fréquemment une gamme de prix s'échelonnant de 3000 à 6000 francs par fonds de commerce. Le fonds de bourrellier-harnacheur qu'exploite Philippe Robert, quai des Brotteaux N°27, vaut 3797 francs¹⁷⁰⁷. L'inventaire après décès du 3 mars 1890 détaille cette somme :

- Clientèle, achalandage, droit au bail : 2000 francs
- Marchandises : 1413 francs
- Matériel : 384 francs
- Total : 3797 francs.

La sellerie Pailly, place Saint-Michel dans le secteur d'Ainay, un quartier cossu, est estimée de manière assez précise en 1901¹⁷⁰⁸ :

- Clientèle, achalandage et droit au bail : 3000 francs.
- Marchandises : 2932 francs
- Matériel : 619 francs
- Total : 6551 francs.

Le prix correspond à un fonds de commerce qui emploie trois ouvriers et le patron. Ce prix incorpore en outre la valeur ajoutée d'une longue exploitation. Ce type de prix est assez fréquent : en 1898, au décès de la veuve Revol, sa bourrellerie, située au cœur du quartier de

¹⁷⁰³ Arch. dép. Rhône, 53 Q 149, folio 135-136.

¹⁷⁰⁴ Arch. dép. Rhône, 445 Q 39.

¹⁷⁰⁵ Arch. dép. Rhône, 446 Q 63, folio 8.

¹⁷⁰⁶ Arch. dép. Rhône, 446 Q 42, folio 78. Le prix modique de la transaction n'en fait pas une enseigne à l'avenir incertain. Au début du XX^e siècle, son successeur est toujours en place à l'angle de l'avenue de Noailles et de la rue Tronchet, à deux pas de l'Association Lyonnaise d'équitation.

¹⁷⁰⁷ Arch. dép. Rhône, 446 Q 38.

¹⁷⁰⁸ Arch. dép. Rhône, 53 Q 161, folio 71-74.

la Guillotière, est vendue par voie d'adjudication 6050 francs. C'est une vieille affaire qui était déjà entre les mains du père de la défunte¹⁷⁰⁹. Au-delà de 6000 francs, les fonds de bourrelleries sont plus rares. En 1888, Étienne Claret vend à son gendre la bourrellerie qu'il exploite cours Lafayette N° 250, pour la somme de 6000 francs. C'est une grosse affaire puisque ce prix n'inclut que le matériel, l'achalandage et le droit au bail¹⁷¹⁰. Le contrat de vente dont les effets sont différés prend bien le soin d'évaluer à part les marchandises qui sont estimées à 4000 francs soit une transaction de l'ordre de 10 000 francs¹⁷¹¹. Le prix le plus élevé correspond à un fonds de commerce qu'exploite rue de la Charité N°51 le sellier Claude François Nesme dit Nemoz¹⁷¹². La déclaration de succession présentée à l'enregistrement au cours du 2^{ème} semestre 1895 donne l'évaluation suivante :

- Clientèle, achalandage et droit au bail : 500 francs.
- Matériel : 195 francs.
- Marchandises : 16 441 francs
- Total : 17 136 francs.

Aucune évaluation relative aux plus grosses entreprises n'a été retrouvée. Seule la capitalisation initiale permet, en l'absence de toute autre information, d'approcher leur valeur.

2 – La diversité des activités

L'exploitation de la plupart des bourrelleries s'organise autour de trois activités : la production, l'entretien et la vente de produits connexes qui ne sont pas fabriqués dans l'atelier. La production des bourrelleries est en général beaucoup plus large que la production de harnachement. Si les pièces de harnachement constituent le gros de la production des ateliers, les artisans se sont spécialisés selon leurs aptitudes dans un certain nombre de produits qui n'ont aucun rapport avec l'économie chevaline. Avant même d'être des travailleurs de l'économie chevaline, ils sont des travailleurs du cuir.

A – La production

En ce qui concerne l'habillement des chevaux, il existe deux types de productions : les pièces les plus importantes du harnachement qui sont faites sur commande et les articles standard qui sont indépendants de la taille des animaux et qui peuvent être produits à l'avance. En ce qui concerne les harnais complets ou les pièces de harnais, les inventaires après décès sont en général assez pauvres. En 1898, la bourrellerie Revol, Grande Rue de la Guillotière N°18, expose en vitrine quelques harnais :

« Dans une vitrine, il s'est trouvé un harnais anglais complet ordinaire estimé quarante-cinq francs : 45 francs.

Un harnais d'âne, cuir jaune estimé vingt francs : 20 francs.

Un harnais à la bouchère trente-cinq francs : 35 francs ».

Dans un inventaire de 1901, la sellerie Pailly ne présente pas une situation différente : trois sellettes et deux colliers sont les seules pièces consistantes exposées en vitrine. Le contraste est assez marqué avec les années 1880 et même avec le début des années 1890 où les magasins recélaient davantage de marchandises. Chez Coste en décembre 1883, on compte plus d'une trentaine de colliers de natures diverses, dossières et autres sellettes ; chez Robert en 1890, l'abondance est moindre mais tout de même les pièces de harnachements restent assez nombreuses : une demi-douzaine de colliers, 150 francs de pièces diverses de harnais, des selles à monter un harnais complet, une demi-douzaine de sellettes, etc.

¹⁷⁰⁹ Minute de Me Ravier, notaire à Lyon, 22 août 1898, conservée en l'étude de Me Jean-Luc Reyjal, Alexandre Thurel et Caroline Courtiade, successeurs, 1, rue Montebello, 69421 Lyon Cedex 03.

¹⁷¹⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 17 En-tête de la bourrellerie Claret.

¹⁷¹¹ Arch. dép. Rhône, 3^E 19 988, minute de Me Vachez, notaire à Lyon, 1^{er} février 1888.

¹⁷¹² Arch. dép. Rhône, 53 Q 135, folio 42.

Cette relative pauvreté peut être attribuée à des techniques de gestion plus efficaces, dans la mesure où les stocks représentent une immobilisation de capitaux qui ne se retrouve pas dans le travail à la commande. Quoiqu'il en soit, la réalité du travail sur commande cadre mieux avec les pratiques de la profession. Par principe, le bourrelier produit en répondant à une demande précise : les articles sont ajustés à la corpulence de l'animal. Le bourrelier habille le cheval. Le bourrelier se déplace chez le client. Il prend les mesures de l'animal exactement comme le ferait un tailleur. Avant la Grande Guerre, Marius Mazillier, ouvrier bourrelier quai Perrache, accompagnait son patron Gauthier lorsqu'il allait prendre les mesures chez les clients et c'est lui qui était chargé des livraisons une fois le travail effectué¹⁷¹³. La pièce la plus sensible à cet égard est le collier. Compte tenu de la force qui s'exerce sur les épaules du cheval, la pièce doit être exactement adaptée à la morphologie de l'animal. Un collier défectueux freine son engagement et peut se traduire par des blessures redoutées car longues à guérir.

Le bourrelier établit avec le client la qualité du harnais, les façons précises exprimées en lignes et piqûres, conformes aux pratiques courantes du métier. Selon les besoins exprimés par le client, la discussion porte sur la qualité de la matière première. Le cuir reste la principale variable dans la détermination du prix. Chaque profession a ses nécessités en fonction des charrois qu'elle pratique. Les commandes publiques donnent des indications techniques rarement disponibles sur la production des harnais lorsqu'il s'agit de commandes privées. Ainsi en décembre 1902 un appel d'offre relatif à la fourniture de gros harnais pour le service municipal des transports, a permis la conservation des devis d'un certain nombre de bourreliers de la ville. La Maison Chollet propose les prix suivants :

« Un harnais complet pour chevaux grande taille destinés à être attelés à des tombereaux, camions et charrettes fourragères. Consistant en :

- Une bride complète en 10 lignes.
- Un collier forme camion avec pattes d'attelles contournées cuivre et plaquées sur les pattes avec inscription sur chaque ville de Lyon.
- Une sellette à batine environ 0,30 d'arçon cartiers longs.
- Dossière et sous-ventrière avec dèss et sanglons doublés.
- Guide en 10 lignes.

Total : 180 francs »¹⁷¹⁴.

Pailly est à 175 francs, Bouvet cours Gambetta est à 160 francs comme la Maison Primet et Arsac. Le tarif qu'envoie la maison est annoté de manière révélatrice : le harnais de camion est à 140 francs, mais le gros trait exigé par la municipalité coûte 20 francs de plus. Bobillon, le successeur de Philippe Robert quai des Brotteaux, est à 130 francs. Certains artisans détaillent minutieusement les types de harnais proposés : il ne s'agit alors plus d'un prix synthétique fusionnant harnais de camion, tombereau et charrette. Les prix révèlent des différences significatives. La municipalité est aussi hésitante que des particuliers dans l'obligation de passer une grosse commande. Qui faut-il croire ? C'est là qu'intervient la connaissance du professionnel, sa réputation, son sérieux. Même si l'espace urbain lyonnais n'est encore qu'une juxtaposition de quartiers différents, des réputations plus larges peuvent s'en affranchir.

B – l'entretien des harnais

L'entretien du harnais constitue la première source de revenus des fonds de bourrellerie. Il est au cœur des clientèles bien constituées parce que si le harnachement est fait pour durer longtemps il doit aussi être entretenu.

¹⁷¹³ Entretien Marius Mazillier, bourrelier à Saint-Didier-sur-Chalaronne (Ain), 7 janvier 1984.

¹⁷¹⁴ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 05, service des transports, harnachements.

Avec la valeur du cheptel et du matériel roulant, le harnachement est l'une des trois composantes qui permettent d'estimer l'immobilisation du capital inhérent à l'emploi de toute cavalerie professionnelle ou privée. Le harnachement est rangé dans un local à part, la sellerie. Il est l'objet d'un soin tout particulier. Les inventaires après décès disent avec assez de constance ce qu'il vaut. En moyenne, un harnais simple de trait, de bonne qualité et bien entretenu vaut environ 60 francs à la fin du XIX^e siècle. C'est ce prix moyen que l'on retrouve en 1892, chez Boyer, un gros camionneur du cours Charlemagne, derrière les voûtes de Perrache¹⁷¹⁵. Le harnais simple vaut environ le 1/7^e du prix moyen des chevaux qu'il utilise. Un harnais simple vaut à lui seul la moitié d'un tombereau d'un m³ estimé 120 francs. C'est une proportion à peu près similaire que l'on retrouve dans l'entreprise de déménagements et de transports Jean Fouilloux et Cie : en 1901, la cavalerie est évaluée à 15 000 francs et les harnais à 2250 francs¹⁷¹⁶. Dès qu'il s'agit de produits un peu plus soignés, les prix, surtout s'il agit d'articles neufs, s'envolent et dépassent très sensiblement la barre des 100 francs.

L'intérêt de la vente d'une pièce de harnachement n'est pas dans le profit retiré de la transaction commerciale mais dans les bénéfices escomptés du service après-vente. Il constitue un volant d'activité que les artisans savent évaluer. L'entretien des harnais consiste à maintenir les propriétés physiques du cuir, sa souplesse en particulier. En novembre 1892, Boyer doit près de 600 francs à Matricon bourrelier cours Perrache qui assure l'entretien du harnachement de sa cavalerie. Avec 14 harnachements complets, il s'agit d'un volume d'activité régulière garanti. L'entretien complet est une opération relativement importante. Le livret du bourrelier-sellier-harnacheur en donne la description suivante :

« Pour bien nettoyer un harnais, il faut le démonter pièce par pièce, sortir le crin des pièces rembourrées, puis laver à grande eau avec une brosse en chiendent. En hiver, on se servira d'eau douce. Au fur et à mesure que les pièces sont lavées on les suspend à l'air pour les faire sécher ; pendant ce temps on fait les réparations. Lorsque tout est réparé, on fait le graissage de la manière suivante : on se sert d'une tôle rectangulaire avec bords relevés de 3 à 4 cm. Et de dimension assez grande pour qu'on puisse y étendre les pièces de harnais ; on graisse avec un pinceau en se servant d'huile de pied de bœuf. Comme pour le lavage, on suspend pour faire sécher afin que l'huile pénètre bien. Les pièces neuves ne doivent pas être graissées.

Quand le graissage est terminé, on nettoie les boucles cuivre ou nickel s'il y en a et on vernit dans les mêmes conditions que pour le graissage, on laisse sécher et on remonte le harnais »¹⁷¹⁷.

L'entretien courant ne requiert en règle générale que fort peu de matériel : un peu de cuir pour les réparations usuelles, du fil, de l'eau et de l'huile. C'est essentiellement du savoir-faire et du temps qui sont facturés au client. C'est cette partie de l'activité des ateliers qui rend compte de la grande quantité de créances. Avec un peu d'expérience, le temps passé aux différentes phases est d'environ une heure pour le démontage, le nettoyage et le remontage du harnais. On note d'ailleurs qu'il s'agit là, avec le cardage des crins, d'une des premières activités données aux apprentis bourreliers¹⁷¹⁸. Il n'est pas impossible que la présence des apprentis soit directement liée à l'existence de toute une série de tâches qui peuvent être immédiatement prises en charge, en partie au moins, par une main-d'œuvre en cours de formation. Ces sommes immobilisées peuvent être supportées par les artisans parce qu'elles n'incorporent que peu des matières premières¹⁷¹⁹.

¹⁷¹⁵ Arch. dép. Rhône, 3^E 15 721, minute de Me Chaîne, notaire à Lyon, 12 novembre 1892.

¹⁷¹⁶ Arch. dép. Rhône, 3^E 15810, minute de Me Chaîne, notaire à Lyon,

¹⁷¹⁷ P. LEUROT, Le livret du bourrelier sellier harnacheur, manuel pratique, Paris, Librairie de l'enseignement technique Léon Eyrolles, 1924, 190 pages.

¹⁷¹⁸ Entretien Marius Mazillier, bourrelier à Saint-Didier-sur-Chalaronne (Ain), 14 janvier 1984.

¹⁷¹⁹ Voir table des tableaux, chapitre VII, tableau N°4 Clientèle de la maréchalerie Gabier à Revel-Tourdan 1902-1907. Observation similaire pour les livres de comptes Marmonier, Finet ou Clopin.

Dès l'achat des harnais, l'artisan s'efforce d'obtenir par le biais d'un abonnement annuel l'entretien des harnais. Les transactions commerciales et les devis livrent à l'occasion des informations sur ces arrangements que l'on devine surtout convenus de manière orale entre le client et son fournisseur attiré. Ainsi à la fin d'un devis de juin 1903 relatif à la fourniture de harnais à la ville de Lyon, le bourrelier Bouvier propose un abonnement de 70 par an et par cheval. D'autres artisans sont plus précis. Chevaleyre, sellier harnacheur avenue de Noailles N° 40, prévoit un abonnement quinquennal :

« Entretien pour une période de 5 ans, harnais à 1 cheval

- Entretien pour la première année, par harnais : 35 francs.
- Entretien pour la 2^{ème} année, par harnais : 45 francs.
- Entretien pour la 3^{ème} année, par harnais : 55 francs.
- Entretien pour la 4^{ème} année, par harnais : 65 francs.
- Entretien pour la 5^{ème} année, par harnais : 75 francs.

Entretien pour une période de 5 années, harnais à 2 chevaux

- Entretien pour la première année, par paire de harnais : 60 francs.
- Entretien pour la deuxième année, par paire de harnais : 80 francs
- Entretien pour la troisième année, par paire de harnais : 100 francs.
- Entretien pour la quatrième année, par paire de harnais : 120 francs.
- Entretien pour la cinquième année, par paire de harnais : 140 francs.

Tous frais à ma charge, y compris les changements de certaines pièces de harnachement, le collier par exemple, qui seraient inévitables de par le remplacement possible de quelques chevaux.

Deux fois par an au moins, les harnais seraient réparés à fond et sur place et remis en parfait état. Toutes les pièces de harnais sans exception, pourront être marquées à un endroit convenu, depuis 1 jusqu'à... Ceci pour éviter des échanges de pièces détachées entre harnais, au cas presque certain où un cocher perdrait quelque chose, et qui voudrait le remplacer par une pièce prise chez le voisin »¹⁷²⁰.

Le tarif de l'abonnement de l'entretien est particulièrement intéressant dans la mesure où Chevaleyre propose, par ailleurs, le prix des différents articles :

Harnais simple				Harnais double		
Prix de vente		Prix de l'abonnement	% par rapport au prix de vente	Prix de vente	Prix de l'abonnement.	% par rapport au prix de vente
170 francs	1	35	20,58	350 francs	60	17,14
	2	45	26,47		80	22,85
	3	55	32,35		100	28,57
	4	65	38,23		120	34,28
	5	75	44,11		140	40

Le tarif de l'abonnement suggère quelques remarques :

1 – La durée de l'engagement constitue la limite de viabilité du harnachement. Cette période relativement courte est liée aux efforts auxquels ces articles sont destinés puisqu'il s'agit des harnais destinés au service municipal des pompes funèbres qui sont amenés à servir tous les jours.

2 – Les frais cumulés d'entretien par harnais s'élèvent à 275 francs soit plus d'une fois et demie sa valeur d'achat pour un harnais simple et un peu moins dans le cas d'un harnais double. Les chiffres disent sans ambiguïté le volant d'activité et de profit différé généré par la vente de chaque harnais.

¹⁷²⁰ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 77, devis de la maison Chevaleyre, 1903.

3 – L’entretien du harnais double est plus intéressant que celui d’un harnais simple. Il faudrait savoir s’ils sont plus résistants, ou s’il s’agit d’un geste commercial, eu égard au prix unitaire de vente.

C – La commercialisation de produits connexes

La vente des produits non fabriqués dans l’atelier concerne deux catégories de marchandises. Il s’agit en premier lieu de pièces incorporées aux productions comme le corps de collier ou les culerons qui sont faits par des spécialistes et achetés par les bourreliers chez des fournisseurs ou des fabricants spécialisés comme Martin & Prud’homme signalés ci-dessus. On peut ajouter la bouclerie qui est largement présente dans les harnais. Les différentes pièces peuvent être facturées à l’unité lorsqu’elles sont changées au cours de l’entretien. En second lieu, les inventaires signalent dans presque toutes les bourrelleries la présence d’objets manufacturés qui sont très divers. Aux produits classiques d’écurie et d’entretien comme des brosses ou des boîtes de graisse, s’ajoutent des couvertures en coton ou en laine pour cheval, des fouets. La variété des objets proposés à la vente dépend de la clientèle. Chez Pailly, place Saint-Michel, au cœur du quartier huppé d’Ainay, l’inventaire du magasin signale des mors de toute nature, des éperons, des plumeaux, des boîtes de cirage et d’onguents¹⁷²¹. Dans le même quartier, Bouvier place Carnot propose lui aussi une grande diversité d’articles¹⁷²².

Les bourreliers proposent également un harnachement d’occasion. Il existe en parallèle au marché du neuf, un circuit de l’occasion qui s’adresse à une clientèle plus modeste ou à des loueurs de chevaux qui proposent à la fois la location de l’animal et le harnachement nécessaire. Dans le cours normal des affaires, les bourreliers sont amenés, pour conclure une vente, à reprendre des harnais qu’ils restaurent en vue de la revente, qu’ils conservent pour dépanner des clients ou qu’ils louent à forfait. Les indices de toutes ces activités annexes sont peu nombreux, mais ils existent néanmoins. Dans quelques inventaires après décès de bourreliers, il est fait état de ces harnais loués. Dans celui qui est dressé en juin 1895 après le décès du bourrelier Auguste Julien qui tient boutique rue Basse-Combalot, sur les 903,60 francs de créances 179, 10 francs concernent des locations de harnais dont la valeur est déterminée : « Prix des harnais portés pour mémoire audit inventaire savoir :

- Harnais à Bouvard : 490 francs
- Harnais à Crozier : 130 francs

Total des harnais : 620 francs »¹⁷²³.

Enfin, l’activité des bourrelleries annexe des activités voisines qui apparaissent sur les entêtes de la plupart des fonds lyonnais¹⁷²⁴. Ils font état de productions comme des courroies mécaniques, « courroies cousues, rivées, collées », « des tuyaux en cuir cloué pour incendie et arrosage », des emboutis de toutes dimensions. Certains fonds ajoutent à leurs activités la garniture de voitures. Enfin, certaines spécialisations semblent bien éloignées des activités traditionnelles. En 1903, le bourrelier Bobillon fabrique, outre des corroieries en tous genres, des rouleaux lithographiques.

¹⁷²¹ Minute de Me Lombard-Morel, 20 avril 1901, inventaire après décès de Mme Jenny Stéphanie Dutel épouse Pailly, conservée en l’étude de Me Marie-Hélène Brun et Jean-Marie Brun, successeurs, 4, Boulevard Eugène Deruelle, 69427 Lyon cedex 03.

¹⁷²² Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N°18 En-tête de la sellerie Bouvier.

¹⁷²³ Arch. dép. Rhône, 446 Q 57, folio 14.

¹⁷²⁴ Table des illustrations des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N°24 : divers entêtes de bourrelleries.

Section II – Les prestataires de service

I – Les maréchaux-ferrants

Les maréchaux-ferrants constituent en apparence la part rurale de la grande ville : mêmes gestes, mêmes bruits, même agitation matinale aux abords de la forge que ceux que l'on rencontre dans les bourgs de campagne. Le maréchal est un des officiants de « la ville animale » pour reprendre la belle formule de Sabine Barles¹⁷²⁵. Des hommes du cheval, c'est le seul qui soit au contact intime de l'animal qui use jour après jour son énergie et ses fers. Il sait tout des chevaux qu'on lui amène parce que c'est déjà une manière de les soigner. La vie dans la ville industrielle au tournant des deux siècles repose en partie sur 4 lopins de fer transformés en fers à cheval : quelques centimètres carrés de métal qui font entendre un son si caractéristique et qui délivre une brassée d'informations sans même qu'un travail conscient ne s'en charge. Le maréchal-ferrant est le Vulcain méconnu de la mythologie urbaine. L'histoire de ces quelques kilos de fer qui chaussent tout cheval urbain, forgés à bout de bras, placés sous la corne parée, opération réitérée au moins 40 000 fois, tous les vingt jours à Lyon et dans sa périphérie proche, n'a jamais été faite et pourtant, sans ces opérations sans cesse répétées, la vie agglomérée des hommes aurait pris d'autres visages. Histoire infime, histoire intime de métiers qui se sont étiolés dans l'indifférence de la modernité. La mémoire de ces hommes du cheval a laissé peut-être fugitivement des traces dans quelques articles du *Progrès de Lyon* mais rien de plus. Elle ne peut plus être approchée que par bribes au détour de documents divers¹⁷²⁶. Si par extension, d'autres témoignages sur la maréchalerie en milieu urbain peuvent être utilisés, ils ne peuvent pas restituer les spécificités de la réalité lyonnaise ni les rythmes spécifiques de la ville. Le fonctionnement des organismes complexes que sont les villes est scruté de maintes manières mais jamais en partant des pieds de ces forçats du pavé ni du labeur de ceux qui les chaussent de fer. Dans cette part ensevelie du fonctionnement de Lyon, comme dans celle de toutes les autres grandes villes, le maréchal-ferrant est beaucoup plus qu'un artisan parmi d'autres.

1– Les maréchalleries dans le tissu urbain

Les maréchaux-ferrants vivent au contact immédiat des chevaux. C'est avant tout un service de proximité, les créances actives énumérées dans les inventaires après décès fixent bien les contours d'une clientèle locale. L'horizon principal est celui du quartier. La maréchalerie n'est jamais éloignée de l'écurie des clients. Du coup, la répartition des 70 maréchalleries qui en moyenne fonctionnent en ville entre 1885 et 1900 donne exactement les lieux de plus forte concentration du cheptel. Le vaste 3^e arrondissement est le mieux pourvu avec presque la moitié des fonds. Une première concentration est visible entre le cours Lafayette et l'avenue Ponts du Midi. On y trouve une quinzaine de maréchalleries dont certaines sont importantes¹⁷²⁷. Les maréchalleries sont ici englobées dans un réseau fourni d'entreprises de l'économie chevaline, constitué de charronnages très nombreux, de carrosseries, d'ateliers de peinture pour voitures et de bourrelleries qui participent à l'animation des rues populeuses du secteur Saxe-Guillotière. Ces rues, ces cours et arrière-cours chargées de hangars et de remises constituent la citadelle de tous les métiers au service de la traction hippomobile. Il n'est pas impossible que les forges des maréchalleries épaulent

¹⁷²⁵ Sabine BARLES, André GUILLERME, *La congestion urbaine en France, 1800-1970*, Paris 1978, 277 pages, rapport pour le compte du ministère de l'Équipement, Champs-sur-Marne, Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines / ARDU, Sabine BARLES "La ville animale", p. 17-137.

¹⁷²⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N°19 En-tête de la maréchalerie Luppé, cours Vitton, Lyon VI^e arrondissement.

¹⁷²⁷ Table des cartes et des schémas, chapitre VII, carte N° 3 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le III^e arrondissement, quartiers Saxe-Guillotière (1885 -1900).

les processus productifs des charronnages. Il existe sans doute de micro-complémentarités entre tous ces métiers. Ainsi, les bandages des vieilles roues que les charrons stockent méticuleusement forment la matière première des lopins bourrus que cisailent les maréchaux pour forger leurs fers. C'est par excellence le « fer maréchal », ductile et souple qui convient admirablement au forgeage. Cette présence par grappes de professionnels du cheval est certainement génératrice de valeur ajoutée¹⁷²⁸.

Le III^e arrondissement, compte tenu de son extension, est constitué de sous-ensembles qui comportent des cellules fonctionnelles d'artisans de l'économie chevaline : le quartier du Grand Trou, au sud de l'avenue Ponts du Midi compte des maréchaux, des charrons et des bourreliers. Cinq maréchaux ont en charge la cavalerie industrielle et rurale du secteur¹⁷²⁹. Même inventaire sur les franges occidentales de Villeurbanne¹⁷³⁰. Dans le secteur urbain situé à l'est de la voie de chemin de fer de Lyon à Saint-Genix d'Aoste, du quartier du Tonkin au Nord jusqu'à celui des Maisons Neuves au sud, les principales voies d'accès vers Villeurbanne et l'immédiate périphérie rurale sont bordées de maréchalleries, une douzaine, qui vivent de la confluence de plusieurs clientèles. Celle de la périphérie qui vient ferrer en profitant des temps morts des marchés urbains, celle des jardiniers et horticulteurs nombreux dans cette zone en lisière du bâti dense, faite de parcelles cultivées et de gros jardins et celle enfin des artisans et industriels dont les cavaleries peuvent être fournies. Enfin, les quartiers de Montchat et Monplaisir sont dotés d'une demi-douzaine de maréchaux-ferrants vivant de l'entretien d'une cavalerie qui ressemble fort à la précédente. La Grande Rue de Monplaisir constitue un petit centre fonctionnel où exercent un peu moins d'une dizaine de professionnels de l'industrie chevaline dont deux maréchaux¹⁷³¹. Les autres maréchalleries se situent le long de voies passantes comme la route de Vénissieux ou celle d'Heyrieux qui ouvre sur le bas pays dauphinois.

Le V^e arrondissement comporte deux zones distinctes. Un premier ensemble englobe les quartiers de Saint-Georges et de Saint-Jean, les quais du bord de Saône et se prolonge vers le quartier de Fourvière. Les sept maréchalleries que l'on y rencontre sont séparées en deux groupes par la forte dénivellation du coteau de Fourvière : au bas, les maréchalleries des quais ou de la vieille ville comme celles de la rue Tramassac ou de la rue Juiverie entretiennent les cavaleries commerciales et quelques chevaux de particuliers. Au sommet, ouvrant sur le plateau, les maréchalleries ont une clientèle sans doute plus variée, où se mêlent artisans ambulants comme les « charbons », les laitiers, les bouchers ou les boulangers, les résidents et le monde actif des voituriers et des horticulteurs, maraîchers qui vivent à proximité de la

¹⁷²⁸ Cette complémentarité est très bien décrite dans un article postérieur d'une trentaine d'années à la situation analysée, *l'Artisan, journal officiel de la fédération des artisans du Sud-Est*, N°43, mars 1923, c'est dire la permanence des complémentarités fonctionnelles entre les différents secteurs professionnels de l'industrie chevaline : « Nous l'avons déjà dit, et nous ne saurons jamais trop le répéter : il faut une entente entre les maréchaux et les charrons pour que ces derniers repassent aux maréchaux tous leurs vieux bandages utilisables. Tout le monde s'en trouvera bien en supprimant le bénéfice des marchands de ferraille.

Nous avons (la coopérative) étudié la question pour voir si dans ces tractations on pourrait faire jouer la coopération. Nous y avons renoncé pour plusieurs raisons : 1° l'encombrement ; 2° le coût des transports. Les charrons ont toujours des maréchaux à proximité de leur atelier, ou du moins dans un faible rayon. Entendez-vous ensemble et faites vos petites affaires directement vous vous en trouverez tous bien, si vous êtes assez raisonnables pour savoir partager la poire en deux. Il est bien certain que si un charron veut vendre trop cher, sous prétexte que le maréchal va faire une économie ou si le maréchal veut avoir les ferrailles pour rien, par solidarité, il n'y aura rien à faire. Nous indiquons une bonne voie nous n'y sommes en rien intéressés, tâchez d'en profiter ! ».

¹⁷²⁹ Table des cartes et des schémas, chapitre VII, carte N° 4 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le III^e arrondissement, quartier du Grand Trou (1885 – 1900).

¹⁷³⁰ Table des cartes et des schémas, chapitre VII, carte N° 6 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le III^e arrondissement / marges de Villeurbanne (1885 - 1900).

¹⁷³¹ Table des cartes et des schémas, chapitre VII, carte N° 5 Les fonds de l'industrie chevaline localisés dans le III^e arrondissement, quartiers de Montchat et de Monplaisir (1885-1900).

ville¹⁷³². Le second ensemble de l'arrondissement se concentre autour des rues les plus animées du faubourg artisanal et industriel de Vaise¹⁷³³. Sept des huit maréchalleries que l'on y rencontre sont situées à proximité de la place de la Pyramide, sur la rue du même nom, l'actuelle rue Marietton, qui mène au-delà de Tassin-la-Demi-Lune, aux communes rurales du plateau et rue de Bourgogne. Il s'agit de grosses forges qui ont en charge plusieurs centaines de chevaux exploités par les entreprises industrielles et artisanales de ce secteur actif de la ville. Zone de contact entre la campagne et la ville, la clientèle des maréchalleries a aussi une composante rurale.

Le VI^e arrondissement délimité par le Rhône au Nord et à l'Ouest, par le cours Lafayette au sud et par Villeurbanne à l'Est, est un quartier où alternent sur un quadrillage vigoureux, des voies cossues aux belles demeures et des rues bordées de maisons aux façades plates sans charme où se presse une population ouvrière. La juxtaposition des deux mondes ne se reflète pas dans la douzaine de fonds de maréchalleries qui se partagent le quartier. Entre les quais du Rhône et la rue de Créqui, une demi-douzaine de maréchaux se consacre au service d'une exigeante clientèle bourgeoise. Les maréchaux les plus habiles savent s'adapter à la clientèle. Cette adéquation au quartier est visible à travers l'évolution des ateliers. Celui de François Gerlan sis avenue de Saxe N°88 a une clientèle composite : il ferre les chevaux des attelages bourgeois du quartier mais aussi ceux d'André Audiffren, loueur de voitures. À la fin des années 1880, le fonds est repris par Pingeon. Pendant quelques années le fonds reste 88 avenue de Saxe puis au cours des années 1890, l'atelier est transféré 30, avenue de Noailles, au cœur huppé du monde hippique lyonnais. Il côtoie dans un rayon de quelques centaines de mètres des selliers, le plus grand carrossier de la ville, un marchand de chevaux de luxe, Adrien Nathan, et la toute récente et sélecte association lyonnaise d'équitation. Il est au cœur de sa clientèle. Il propose indifféremment des ferrures françaises ou anglaises. Il ajoute de surcroît les dernières techniques : en 1897, l'en-tête d'une facture annonce des ferrures caoutchoutées en tous genres¹⁷³⁴. L'atelier est assez important pour donner du travail à deux ouvriers. Les ateliers qui ne déclarent qu'un ouvrier, c'est-à-dire le teneur de pieds, sont d'ailleurs l'exception : sur 12 maréchalleries visitées par les inspecteurs du travail de 1893 à 1897, seules deux n'emploient qu'un seul ouvrier. 4 comptent deux ouvriers, 4 autres 3 ouvriers. Deux ateliers emploient respectivement 4 et 5 ouvriers. La maréchallerie d'Hippolyte Guillée, rue de Créqui N°56 donne de l'ouvrage à cinq ouvriers. Âgé de plus de 70 ans au tournant du siècle, ce maréchal-ferrant originaire de la Haute-Marne est à la tête de l'un des plus importants ateliers de la ville¹⁷³⁵.

Dernière zone de concentration équine, le II^e arrondissement qui recouvre la majeure partie de la Presqu'île se compose de deux ensembles très différents. Entre Bellecour et Perrache cinq ateliers de maréchallerie sont au service de la clientèle aisée du quartier et des loueurs de voitures qui entretiennent une cavalerie assez fournie¹⁷³⁶. C'est rue Pomme de Pin, une toute petite voie de quelques dizaines de mètres, entre la rue du Plat et la rue Sala que s'activent trois maréchaux : Gresset, Badin et Rémy-Rougeon, dont les forges, presque mitoyennes, se suivent aux numéros 1, 3 et 5. Les deux premiers sont Isérois et représentent bien le profil moyen de la profession. Ces fonds de commerce s'ouvrent à même la rue. Il n'existe ici ni

¹⁷³² Table des cartes et des schémas, chapitre VII, carte N° 8 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le 5^e arrondissement quartier de Saint-Jean (1885 - 1900).

¹⁷³³ Table des cartes et des schémas, chapitre VII, carte N° 9 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le 5^e arrondissement, quartier de Vaise (1885 -1900).

¹⁷³⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 20 En-tête maréchallerie Pingeon, 30 avenue de Noailles, Lyon VI^e arrondissement.

¹⁷³⁵ Table des tableaux, chapitre VIII, tableau N° 4 Les effectifs ouvriers employés dans les entreprises de l'économie chevaline à Lyon de 1893 à 1899.

¹⁷³⁶ Table des cartes et des schémas, chapitre VII, carte N° 1 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le II^e arrondissement, Presqu'île (1885-1900).

cours ni autres dégagements répondant aux critères de l'atelier modèle mais la rue qui dessert quelques maisons n'est pas passante et offre un calme relatif. Elle permet le stationnement de quelques voitures ou de chevaux qui sont amenés non attelés des nombreuses écuries environnantes. En 1899, 3 maréchaux-ferrants et leurs 5 ouvriers traitent plusieurs dizaines de chevaux par jour. Le travail de maréchalerie est sans doute assez varié. Ainsi la clientèle de Louis Marcel Gresset comprend à la fois des propriétaires d'attelages de luxe, des loueurs de voitures qui constituent une partie assez importante de sa clientèle et des entrepreneurs de transports. Il est en effet actionnaire d'une compagnie de déménagements, la Compagnie Jean Fouilloux et Cie dont la cavalerie est estimée à 15 000 francs en 1901 soit au moins une quinzaine de chevaux.

Le second ensemble de la Presqu'île est constitué de maréchalleries situées au Nord des voûtes de Perrache¹⁷³⁷. La clientèle des quatre ateliers de maréchalerie est presque exclusivement liée aux entreprises du quartier. Les fonds de commerce pour lesquels on ne dispose que de peu d'informations semblent assez prospères. Ainsi, la succession de Pierre Biol, maréchal-ferrant établi cours Suchet 68, met en lumière un patrimoine de plus de 60 000 francs. Les grandes quantités de fers forgés retrouvés dans son atelier qu'il exploitait avec deux ouvriers montrent une puissante activité. Sa clientèle est essentiellement centrée sur le quartier comme sa vie familiale. Une de ses filles a épousé Francisque Maisonneuve, un gros transporteur de la rue Gilibert. La cavalerie du gendre est ferrée dans l'atelier de Pierre Biol jusqu'à son décès en décembre 1895 à l'âge de 61 ans. Un autre maréchal, Jean-François Bellon installé dans ce secteur industriel de la Presqu'île, cours Bayard N°45, semble lui aussi à la tête d'une maréchalerie assez active.

2 – Les maréchalleries urbaines : l'organisation des fonds de commerce

A – La maréchalerie, unité de production

La forge est à la fois un lieu de production et un lieu de services. André Sanson comme d'autres auteurs après lui, dresse les plans de l'atelier idéal de maréchalerie :

« Dans l'état actuel des choses, un atelier de maréchalerie se compose de deux parties correspondant à chacune des opérations nécessaires pour l'exécution de la ferrure. L'une de ces parties est celle dans laquelle le maréchal prépare les fers, et que l'on appelle improprement la forge, prenant le contenant pour le contenu ; l'autre est le local où sont conduits et attachés les chevaux ou autres animaux à ferrer, et dans lequel s'exécute la ferrure proprement dite.

Cette seconde partie de l'atelier de maréchalerie est généralement fort négligée. Le plus souvent elle n'existe pas ; le devant de la boutique ou forge, faisant partie de la voie publique en tient lieu. C'est un grand défaut. Les chevaux y sont exposés aux intempéries, aux excitations des bruits et des mouvements qui se produisent dans les centres de population, et il leur arrive aussi fréquemment de détériorer leurs sabots parés pour la ferrure, en attendant sur un sol trop dur ou inégal l'application du fer.

Il est donc toujours avantageux que l'atelier soit pourvu d'un local couvert, à proximité de la forge, aussi loin que possible, et dont le sol bien égal, en terre battue, soit doux pour les pieds nus. Dans les grandes villes, on rencontre maintenant bon nombre d'établissements dirigés par les vétérinaires, où ce local est une cour vitrée, dont le sol est pavé en briques posées de champ, ou mieux en bois ; la forge s'ouvre sur cette cour vitrée ; des stalles y sont disposées pour les chevaux qui attendent leur tour afin d'éviter les accidents »¹⁷³⁸.

¹⁷³⁷ Table des cartes et des schémas, chapitre VII, carte N° 2 Fonds de l'industrie chevaline localisés dans le II^e arrondissement, quartier de Perrache. (1885-1900).

¹⁷³⁸ André SANSON, *La maréchalerie ou ferrure des animaux domestiques*, Paris Librairie agricole de la maison rustique, 1897, 168 pages, pp. 66-67.

En milieu urbain, où la taille du local influe toujours sur le prix de location, les ateliers ne correspondent pas toujours aux souhaits exprimés dans le texte précédent. Ainsi, les maréchaux qui pratiquent rue Pomme de Pin¹⁷³⁹, à proximité de la Place Bellecour, n'ont que des ateliers adossés aux murs mitoyens d'un édifice religieux, remplacé aujourd'hui par l'université catholique. Les espaces loués aux artisans ont une faible profondeur, mais ils s'étirent en longueur, amplement ouverts sur la rue. Les chevaux sont déferrés et ferrés soit d'un côté de la forge soit des deux côtés si deux maréchaux s'activent autour d'un même foyer. Le principal avantage qu'offre cette petite rue née du contournement d'un pâté de maisons est l'absence absolue de trafic. Il n'y a pas d'autres fonds de commerce que les ateliers de maréchalerie. Les chevaux et les voitures peuvent donc y stationner sans aucune gêne. La rue est l'antichambre des maréchalleries. Ailleurs, lorsque les immeubles existent encore, il est possible de cerner les lieux qui sont en général assez exigus. La forge donne soit à même la rue soit elle est située au fond d'une cour. C'est la situation la plus fréquente. Les plus gros ateliers comportent les espaces fonctionnels décrits plus hauts. L'atelier de Joseph Rabatel doté de deux forges est présenté de la manière suivante dans l'inventaire après décès :

« Dans une grande pièce au rez-de-chaussée de la maison située à Lyon rue Vaudrey N°7 prenant son entrée par deux grandes portes sur la rue Vaudrey et une porte dans l'allée et éclairée par deux croisées donnant au nord, sur la cour, servant d'atelier pour l'exercice de la profession de maréchal-ferrant, il s'est trouvé les objets ci-après décrits »¹⁷⁴⁰. Parmi ces objets, l'inventaire note « deux barres de fer scellées dans les murs ».

La description présente un local de grande taille, sans doute plusieurs dizaines de m², peut-être une grande remise aménagée en atelier dotée de 2 forges. Un des murs du local est parcouru par des barres de fers qui permettent d'attacher les chevaux confiés à la maréchalerie. La configuration des lieux n'autorise pas le stationnement des chevaux comme dans le cas précédent. La rue n'est pas le prolongement de l'atelier mais les battants de porte, largement ouverts sur la rue, ne cachent rien de l'activité de l'atelier, ni le son du marteau ni l'odeur de corne brûlée.

B - Le maréchal et le personnel des ateliers de maréchalerie

Le patron maréchal-ferrant qui crée une maréchalerie ou qui reprend un fonds existant, aidé d'un simple teneur de pieds, est attendu par une clientèle exigeante car la disponibilité pleine et entière de la force de traction que constitue la cavalerie est un gage de pérennité pour les entreprises. L'installation à son compte n'est pas très onéreuse : les fonds de maréchalerie valent quelques milliers de francs pour les plus achalandées mais c'est surtout la qualité du maréchal qui fait la valeur de l'atelier. Le rachat d'une clientèle au décès du patron est délicat si le repreneur n'y est pas déjà employé. La cession du fonds de commerce avec présentation à la clientèle du repreneur est une étape indispensable, gage de réussite car la clientèle veut pouvoir jauger le nouveau venu. En 1902, lorsque le père d'Albert Cottarel rachète le fonds de la rue de Bourgogne dans le faubourg de Vaise, il a tout le prestige et l'autorité professionnelle qui accompagnent le maréchal-ferrant militaire. Dans les premières pages de son *Traité pratique de maréchalerie*, Louis Goyau souligne l'importance que tout propriétaire de chevaux doit accorder au choix d'un bon maréchal-ferrant surtout s'il ignore tout de la ferrure :

« Celui qui n'est pas sûr de ses appréciations doit se rappeler que la routine est supérieure à la fausse science ; qu'il choisisse donc, pour ses chevaux, un maréchal ayant bonne réputation, et le laisse faire, en se contentant de lui demander des explications sur la manière dont la ferrure de ses chevaux est comprise et pratiquée, et en cherchant à se rendre compte de l'exécution du travail et des résultats obtenus. À ce sujet, il importe de se rappeler que

¹⁷³⁹ Aujourd'hui rue Tony Tollet.

¹⁷⁴⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 19278, minute de Me Poidebard, 13 août 1884.

l'habileté du maréchal est en raison inverse du nombre de chevaux boiteux qu'il a dans sa clientèle »¹⁷⁴¹.

Remarque de bon sens qu'il précise sans état d'âme :

« Sur cent chevaux boiteux quatre-vingt-dix-neuf boitent du pied. Tel est un vieil axiome de maréchalerie d'une manifeste exagération, mais qui, néanmoins, proclame une grande vérité : l'extrême fréquence des boiteries du pied. Or la mauvaise ferrure est la cause de cette malheureuse fréquence, en sorte qu'il serait plus vrai de dire : « sur cent chevaux boiteux du pied quatre-vingts boitent par la faute du maréchal »¹⁷⁴².

Le maréchal est relativement bien protégé par la loi mais les moins habiles s'éliminent d'eux-mêmes. La clientèle fait spontanément confiance au maréchal en charge de la cavalerie et cette confiance déborde à l'occasion la région du pied pour englober tout l'animal. Dans nombre de cavaleries urbaines, surtout les plus petites, le maréchal est consulté avant le vétérinaire. De fait, le maréchal-ferrant a une proximité sans pareille que souligne Albert Cottarel, le dernier maréchal-ferrant à avoir pratiqué à Lyon, dans le faubourg de Vaise :

« Si quelqu'un s'occupait de quelque chose, le vétérinaire était un peu jaloux et pourtant pour le pied du cheval hé bien... y a pas ! On travaillait continuellement dessus et puis, c'est un peu l'histoire du médecin et de son malade. Vous allez chercher un médecin, bon il vous soigne, vous le revoyez un an après... Pff ! Tandis que nous le cheval qui était abîmé, qu'on nous amenait tous les mois ou tous les quinze jours à l'atelier, on voyait les résultats, hein, que le vétérinaire lui ne voyait pas. Si on n'était pas trop bête, on l'arrangeait. Et puis le pied du cheval, moi j'estime que le vétérinaire n'y connaît rien. C'est à nous »¹⁷⁴³.

La peur d'abîmer un cheval est toujours présente. La cavalerie urbaine intensément utilisée sur le pavé urbain doit être ferrée fréquemment, en moyenne toutes les trois semaines, mais des délais plus rapprochés ne sont pas rares et ils requièrent alors une grande dextérité de la part du ferreur :

« On avait une jument à Vaise qui faisait le trajet Vaise-Limonet. Tous les huit jours, elle était à l'atelier et c'était une jument méchante. Mon père disait : « si je pouvais lui foutre l'enclume sur le pied, je n'y manquerais pas ! » Quand on voyait arriver ça, on n'était pas content ! Tous les huit jours, elle était à l'atelier. C'était râpé, ah, complètement râpé ! Ça dépend de la masse du cheval. Vous aviez des chevaux les pieds arrières tenaient comme ça en marchant, alors ça allait vite l'usure et puis il y avait le pavé et le pavé mouillé ça fait comme une meule et pour certains on leur mettait un kilo, un kilo et demi de fer par pied. Le travail était très difficile à ce moment-là parce que la corne n'avait pas le temps de pousser et alors on travaillait sur un millimètre de corne. Alors des gros fers veulent des gros clous, tout est proportionnel. Passer des gros clous dans peu de corne – le sabot se renouvelle en sept mois – alors c'était extrêmement difficile. Moi j'ai eu des chevaux qu'on ferrait un pied de derrière puis un pied de devant. C'étaient des chevaux qu'on ne pouvait pas déferrer les deux pieds de derrière en même temps parce qu'ils ne tenaient pas debout, ça leur faisait mal sans fers. La corne n'avait pas le temps de repousser. Alors voyez la difficulté du métier : si votre fer est un petit peu trop large, vos clous sont un peu trop à l'extérieur - c'est l'histoire de la planche, si vous mettez un clou au bord, elle éclate - votre sabot éclatait ; si votre fer était trop juste votre étampure rentrait trop dedans alors vous risquiez de piquer ou même d'accrocher une veine. Il y a un inconvénient parce qu'il y a tout autour du sabot la veine périplantaire et si on l'accrochait, le cheval était arrêté pour dix jours. C'est un métier extrêmement difficile.

¹⁷⁴¹ Louis GOYAU, *Traité pratique de maréchalerie*, J.-B. Baillière et fils, Paris 1890, 540 pages, p 5.

¹⁷⁴² *Ibidem*.

¹⁷⁴³ Entretien Albert Cottarel, maréchal ferrant à Vaise et Saint-Didier-au-Mont-d'Or, 7 mars 1984. Il reprend là une conviction solidement installée dans la profession : «*Messieurs [les vétérinaires], votre science à vous s'arrête à la couronne du pied; le reste m'appartient, c'est-à-dire le sabot: chacun sa partie*». Propos d'un compagnon maréchal-ferrant du tour de France cité dans *Compagnonnage* par les compagnons du Tour de France, présenté par Raoul Dautry, Paris, Plon, 1951, p.232.

Très long à apprendre. Personnellement j'ai pensé que je n'y arriverai jamais et beaucoup de gens étaient comme moi »¹⁷⁴⁴.

La corporation s'est tardivement organisée si l'on excepte une première tentative entre 1873 et 1876¹⁷⁴⁵. Un syndicat des patrons maréchaux-ferrants de Lyon et de la région est fondé en janvier 1902¹⁷⁴⁶. Il semble assez actif jusqu'à la guerre est gagne progressivement des adhérents en étendant son emprise sur la proche périphérie. Le président et le trésorier du bureau de 1904 sont des patrons de Saint-Fons. Ils sont jusqu'à la guerre des membres actifs du syndicat. Les maréchaux de Lyon et de sa périphérie semblent assez engagés dans le syndicat. En 1904, les cinq membres du bureau sont épaulés par sept administrateurs soit le quart de ses membres. Ils représentent tous les secteurs géographiques de l'agglomération. Les 9 et 10 juin 1911, la Chambre syndicale patronale des maréchaux-ferrants organise le 10^e congrès de la fédération des patrons maréchaux-ferrants et demande à cette occasion des médailles au ministère de l'agriculture. Le secrétaire général pour la police apporte à cette occasion quelques précisions sur le congrès de maréchalerie « auquel ont été conviés tous les syndicats des maréchaux-ferrants de France et qui comprendra une exposition de matériel et d'outillage de maréchalerie ». Il signale que « les membres de son conseil d'administration jouissent d'une bonne réputation et professent des opinions républicaines radicales »¹⁷⁴⁷. Le congrès est d'ailleurs présidé par le maire de Lyon qui est aussi le fondateur de l'école municipale de maréchalerie de Lyon. Deux maréchaux lyonnais semblent les chevilles ouvrières de ce congrès et des piliers des instances dirigeantes du syndicat jusqu'à la Grande Guerre : Luppé¹⁷⁴⁸ et Rébé directeur de l'école de maréchalerie. La presse républicaine publie des tribunes assez importantes sur l'événement qui coïncide avec un exposition agricole¹⁷⁴⁹.

Le patron maréchal-ferrant peut recourir aux services de trois catégories d'actifs : le teneur de pied, l'ouvrier qualifié que l'on appelle aussi le compagnon et l'apprenti.

Le teneur de pieds est l'indispensable auxiliaire du maréchal-ferrant. Il en existe au moins un par maréchalerie. Il appartient au monde urbain car à la campagne, cette tâche est dévolue à l'apprenti et aux clients. C'est l'actif le plus méconnu de l'atelier. Il n'apparaît jamais dans les sources sauf dans celle de l'inspection du travail où il est qualifié d'ouvrier. La nomenclature pourtant riche de l'enquête des TRA ne donne pas davantage d'informations. Le métier de teneur de pieds ne semble pas constitué, personne n'en revendique la fonction parce qu'elle n'est pas exercée de manière durable. C'est à l'évidence un métier passablement pénible. Les spécialistes de la maréchalerie se sont étendus sans fin sur les efforts auxquels les chevaux étaient soumis mais ils n'ont jamais évalué le poids soulevé ou tenu à bouts de bras par le teneur de pieds. C'est un travail éreintant qui est de surcroît dangereux car l'animal même connu reste toujours imprévisible. L'accident grave rôde toujours dans l'atelier et la qualité du teneur de pieds est de l'empêcher de se produire. Le teneur qui connaît tous les animaux du fonds de clientèle, qui sait les mettre en confiance, donne de la fluidité au travail du ferreur en évitant perte de temps et d'énergie. Peu payé, assurément moins payé que

¹⁷⁴⁴ *Ibidem*.

¹⁷⁴⁵ Arch. dép. Rhône, 10 M 301, dans ce maigre dossier sont consignés quelques demandes d'autorisation de réunions des maîtres maréchaux.

¹⁷⁴⁶ Arch. dép. Rhône, 10 M 311, Chambre syndicale patronale des maréchaux-ferrants.

¹⁷⁴⁷ Arch. dép. Rhône, 10 M

¹⁷⁴⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N°19 En-tête de la maréchalerie Luppé : un professionnel distingué.

¹⁷⁴⁹ Dans leurs respectives éditions des 11 et 12 juin 1911, *Le Progrès de Lyon* et le *Lyon Républicain* consacrent des articles assez fournis dans lesquels sont présentés l'exposition de maréchalerie et les modalités du concours de maréchalerie ouvert aux apprentis des écoles de maréchalerie de France, aux aides maréchaux militaires, aux brigadiers maréchaux et aux ouvriers maréchaux civils. Les questions professionnelles soulevées par les 20 fédérations sont également abordées : la responsabilité des maréchaux, l'uniformisation des méthodes d'apprentissage dans les écoles de maréchalerie ou la mise à l'index des marchands de fer et droguistes vendant à des particuliers des outils et des toxiques propres à l'exercice du maréchal ou du vétérinaire.

l'ouvrier maréchal-ferrant qui est déjà en moyenne le plus mal payé de tous les actifs de l'économie chevaline, le bon teneur de pieds est une cheville ouvrière de l'atelier. Dans son ouvrage de maréchalerie André Sanson lui consacre une très belle page où il relève les deux qualités rarement réunies du teneur de pieds : « Ces qualités sont la vigueur des bras et la douceur du caractère »¹⁷⁵⁰.

L'ouvrier maréchal-ferrant est en général issu du monde rural : l'Isère et la Saône-et-Loire fournissent les effectifs les plus nombreux¹⁷⁵¹. Un certain nombre vient de plus loin, pris dans cette vaste pérégrination professionnelle qu'est le tour de France. Les ateliers urbains de Lyon comme ceux d'autres grandes villes, sont en partie alimentés par les compagnons qui viennent poser leur baluchon dans la cayenne. Les maréchaux et vétérinaires qui décrivent l'activité professionnelle de l'ouvrier maréchal-ferrant en dressent un portrait peu avenant. La profession réunit de fait deux activités perçues par certains auteurs comme antithétiques : celle toute en puissance du forgeron et celle toute en nuance du ferreur. La première expression de force pure n'est pas considérée comme digne de la seconde. André Sanson présente cette étrange combinaison sans aucune nuance tant l'évidence lui paraît indiscutable :

« L'exercice du métier exige avant tout une qualité qui ne paraît pas ordinairement compatible avec la culture intellectuelle, qui fait le véritable artiste. Je veux parler de la force physique, dont une dépense considérable est nécessaire pour forger un fer qu'il s'agit ensuite d'adapter à la configuration du contour plantaire du pied.

Il y a là, véritablement, deux fonctions distinctes, qui seraient avantageusement séparées, et qui le sont d'ailleurs dans certains pays, et même chez nous dans certains ateliers des grandes villes. Les ouvriers y sont distingués en forgerons et en ferreurs »¹⁷⁵².

Dans l'édition de 1919, Lavalard dresse le même constat sur la dichotomie des tâches du métier :

« Tout le monde a vu des maréchaux soudant et forgeant des fers représentant souvent un poids de 2 kilogrammes et même plus. L'état de surexcitation et de fatigue que ce travail amène leur donne un tremblement tel qu'il leur est matériellement impossible d'écrire ou de faire quoi que ce soit qui demande un peu de soin. Et certes on peut se demander comment, après avoir forgé un certain nombre de fers, ils peuvent se livrer à cette tâche si délicate de ferrer un cheval, c'est-à-dire d'implanter des clous dans la paroi qui n'a que quelques millimètres d'épaisseur »¹⁷⁵³.

Plus de 20 ans séparent les deux éditions et les auteurs formulent le même espoir que les fers mécaniques permettent un jour au maréchal d'être délivré du travail de force que constitue le forgeage qui épuise de manière précoce le maréchal-ferrant. Cet avènement est également le fil conducteur des rapports des expositions internationales qui se succèdent de 1878 à 1900¹⁷⁵⁴.

¹⁷⁵⁰ André SANSON, *La maréchalerie ou ferrure des animaux domestiques*, Paris librairie de la maison rustique, 1897, 163 pages, p. 96.

¹⁷⁵¹ En août 1898, la liste des lauréats du Concours de maréchalerie organisé à Lyon par la Société d'agriculture, Sciences, Arts et Industrie de Lyon ne mentionne aucun ouvrier maréchal-ferrant né à Lyon parmi les 11 qui figurent au palmarès. Même constat pour les maréchaux-ferrants propriétaires de leur fonds. Voir table des textes, chapitre VIII, document N° 10 Concours de maréchalerie du 28 août 1898 organisé à Lyon par la Société d'agriculture, Sciences, Arts et Industrie de Lyon.

¹⁷⁵² André SANSON, *La maréchalerie ou ferrure des animaux domestiques*, Paris librairie de la maison rustique, 1897, 163 pages, pp. 2-3

¹⁷⁵³ E. LAVALARD, *La maréchalerie*, Paris, Librairie agricole de la maison rustique, 1919, 159 pages, page 74.

¹⁷⁵⁴ Ministère du commerce, de l'industrie et des colonies, Exposition internationale de 1889 à Paris, Rapports du jury international, Groupe VIII Agriculture, viticulture et pisciculture, Paris imprimerie nationale, 1892, 762 pages, p.573 : « aujourd'hui il n'est plus nécessaire de démontrer que le fer mécanique est un progrès sur le fer à la main, et que le soulagement qu'on a ainsi donné à l'ouvrier maréchal lui permet d'apporter plus de soin et de fini à l'opération si délicate qui consiste dans la ferrure, c'est-à-dire dans l'application du fer sur une surface qui n'a que quelques millimètres d'épaisseur ».

L'importance d'un atelier ne peut être établie que par l'importance des stocks que l'on y trouve ou par le nombre des ouvriers qui y sont employés. Les maréchaux-ferrants ne connaissent presque jamais les succès éclatants réservés aux carrossiers, aux charrons et même aux bourreliers. La croissance d'un fonds de maréchalerie est lente et son extension n'est jamais considérable. Dans cette profession qui ne vend pratiquement que du service, l'accumulation du capital ne peut procéder que d'un accroissement des postes de travail par atelier. Cela est d'autant plus vrai que le maréchal-ferrant est le seul artisan qui ne puisse travailler seul : il ne peut se passer du teneur de pieds. Même les plus modestes maréchaux-ferrants ont toujours au moins un employé. Seul un artisan pratiquant le ferrage à l'anglaise et n'ayant à s'occuper que de chevaux de selle pourrait se passer d'aide. Le patron d'un atelier de maréchalerie ne peut prélever qu'un gain modeste par ouvrier car le prix des façons ordinaires n'est pas très élevé¹⁷⁵⁵. Un travailleur employé sans temps mort paie un peu plus que son salaire. La valeur ajoutée dégagée par l'atelier passe par la productivité de l'ouvrier. Elle passe aussi forcément par des activités annexes, difficiles à préciser, qui entrent en concurrence avec les activités du forgeron. La maréchalerie urbaine est sans doute contrainte de se concentrer majoritairement sur le ferrage, à l'opposé des ateliers ruraux qui ont une activité plus diversifiée. Les opportunités de gain à plus forte valeur ajoutée sont plus rares en milieu urbain. Une maréchalerie qui grossit est celle qui parvient à augmenter sa main-d'œuvre sans diminuer la qualité des prestations. L'atelier de maréchalerie fonctionne comme un salon de coiffure, c'est le nombre de coiffeurs qui permet d'augmenter le chiffre d'affaires. Comme la coupe de cheveux, la ferrure a ses exigences. La cadence est portée à un niveau élevé mais qui n'est pas extensible, comme le rappelle Auguste Cottarel un maréchal de la rue de Bourgogne, l'une des plus animées du faubourg industriel de Vaise : « en principe on met une heure pour faire un cheval. Le rendement d'un ouvrier était considéré comme ça : un cheval à l'heure. Attention ! Un cheval à l'heure, il ne s'agit pas de ferrer un cheval en une heure, il s'agit de ferrer huit chevaux en huit heures, ce qui n'est pas du tout la même chose. Parce qu'il y a des chevaux que vous ferriez en 3/4 heure et d'autres en une heure et quart. Et puis alors il y a le fait de l'amener, c'est-à-dire de le mettre à sa place, d'enlever celui que vous venez de ferrer, de le mettre ailleurs, bavarder avec le client ou le voiturier »¹⁷⁵⁶.

Ce gain est en moyenne modeste car il n'existe pas de possibilité de stocker du travail comme dans les autres professions. À l'exception du forgeage des fers, qui constitue le seul moyen de transformer du temps salarié en produits manufacturés, le salarié ne procure un gain certain qu'à la seule condition de ferrer des chevaux ou de tenir des pieds. Or, cette condition n'a rien de systématique et l'activité d'une forge ne peut être déterminée à l'avance de manière infaillible. Un ouvrier insuffisamment employé devient très vite une charge difficile à supporter car il faut également payer l'incontournable teneur de pieds. Pour qu'un artisan soit capable d'employer plusieurs ouvriers, il a dû se constituer une clientèle grossie progressivement en travaillant à la limite de ses capacités physiques : le parage et la ferrure étant alternativement menés par le patron et par l'ouvrier. Le travail combiné du teneur de pieds, de l'ouvrier et du patron permettant de diminuer sensiblement le temps moyen nécessaire au ferrage d'un cheval. Ce gain doit être assez important pour permettre le salaire des deux employés et accroître la part que se réserve le patron. Elle doit être supérieure au bénéfice qu'il réalisait aidé du seul teneur de pieds. Le passage d'un à deux puis à trois salariés n'est possible qu'après une phase de consolidation du volume de la clientèle. Le choix de l'ouvrier maréchal prend toute son importance lorsqu'un second teneur de pieds est embauché car l'ouvrier est désormais responsable du ferrage de 8 ou 9 chevaux. La qualité du

¹⁷⁵⁵ L'hebdomadaire de la corporation des artisans de la trilogie du cheval à Lyon et dans la périphérie, *L'Artisan*, propose une série d'articles très intéressants sur l'établissement des prix en maréchalerie : table des documents, chapitre VI, document N° 7 Le prix de la ferrure à Lyon en 1920 ; document N°8 Le prix de revient en maréchalerie, 1922 ; document N° 9 Le prix de revient d'une ferrure, 1923.

¹⁷⁵⁶ Entretien Albert Cottarel, maréchal ferrant à Vaise et Saint-Didier-au-Mont-d'Or, 7 mars 1984.

travail engage la notoriété de l'atelier. Toutes ces contingences expliquent, qu'hormis l'OTL qui emploie des dizaines d'ouvriers maréchaux-ferrants, l'atelier de maréchalerie reste de taille modeste.

Enfin, l'apprenti, figure classique de l'atelier de campagne, est presque absent des maréchalleries urbaines. Rien en ville ne prédispose au développement de l'apprentissage du métier. Il suppose en effet du temps et du calme. En milieu rural, parer un pied ne pose pas de redoutables problèmes techniques. Entre deux passages trop éloignés à l'atelier, la corne a eu le temps de pousser. L'apprenti peut s'exercer sans crainte et parer le sabot, river les clous dans des parois solides. Il peut apprendre son métier en quelques années et se confronter graduellement aux difficultés du métier, à l'univers de la ferrure et aux tours de main qu'il glane d'un atelier à l'autre. En ville, il est hors de question de laisser un cheval aux mains peu expertes d'un apprenti, le risque est trop gros, l'investissement en temps hasardeux. Un ouvrier maladroit ruine le crédit d'un atelier. Dans les ateliers familiaux, le moment de confier le cheval au fils est retardé. Auguste Cottarel se souvient du premier cheval qu'il ferre au lendemain de la Grande Guerre : « pour confier un cheval à quelqu'un, pour un patron il y a un moment où il faut lui donner et pourtant il hésite ! L'apprenti menuisier, on lui file un morceau de bois, il loupe son affaire, il y a une perte sèche c'est entendu, vous recommencez, mais le cheval, vous ne pouvez pas le foutre en l'air ! Je me rappelle toujours la première fois que mon père m'a dit : "tiens tu vas ferrer celle-la", c'était une jument blanche de la Maison Auroux, juste en face de chez moi, Ouh ! ». Le recours aux apprentis que l'on devine dans les métiers du cuir où le métier peut être appris dans de bonnes conditions, n'a pas cours en ville sauf exception. Les propos d'Albert Cottarel sont confirmés par les sources de l'inspection du travail et par les recensements qui permettent de cerner les ménages de maréchaux-ferrants : l'apprenti est presque toujours le fils du patron. Ainsi, exemple parmi d'autres, en 1891 dans la grosse maréchalerie d'Antoine Vibert, Grande rue de la Guillotière N°101, dans le III^e arrondissement, la composition du ménage est la suivante :

Nom	Prénom	Age	Profession	Qualité
Vibert	Antoine	47 ans	Maréchal-ferrant	Chef de famille
Monin	Madeleine	47 ans	Sans profession	Épouse
Vibert	Barthélemy	17 ans	Apprenti	Enfant
Vibert	Louis	9 ans	Sans profession	Enfant
Vibert	Francisque	4 ans	Sans profession	Enfant
Romantier	Louis	27 ans	Ouvrier maréchal-ferrant	
Fournet	Francisque	19 ans	Ouvrier maréchal-ferrant ¹⁷⁵⁷	

3 – Les modalités d'exercice de la profession

Les successions et les inventaires après décès montrent que le métier de maréchal peut se décliner de différentes manières de même qu'il peut être appréhendé à différentes étapes de la vie professionnelle. Les sources notariales présentent tous les types de situations, mais elles se montrent avares en réussites vraiment spectaculaires. Le maréchal-ferrant travaillant à son compte peut vivre de la maréchalerie, il peut aussi, dès que les circonstances le permettent, ajouter d'autres activités connexes et il peut enfin exercer le métier à façon.

Le cas dominant est celui d'un maréchal propriétaire d'un fonds de maréchalerie dont la vocation essentielle est le ferrage des chevaux. Il est parfaitement possible d'envisager une activité annexe de forge. La vie de quartier procure des opportunités : réparer ou recharger des outils de maçon, souder un ustensile de cuisine, réaliser un travail spécifique de forge. Le

¹⁷⁵⁷ Arch. dép. Rhône, 6 MP, recensement de 1891, Lyon, Grande Rue de la Guillotière.

métier nourrit convenablement l'artisan propriétaire de son fonds pour peu qu'il fasse preuve des qualités attendues. Pierre Biole, âgé de 61 ans, propriétaire d'une maréchalerie cours Suchet laisse à sa mort en décembre 1895 un patrimoine de 63 000 francs. La quasi-totalité de sa valeur est fournie par la valeur d'une maison au revenu annuel de 3000. Il apparaît à la lueur des informations disponibles comme un artisan prospère bien établi dans son quartier. Son patrimoine est le fruit d'une longue accumulation. D'autres exemples de maréchaux-ferrants montrent que les premières années de vie professionnelle, l'établissement à son compte ne procure pas une grande aisance. Le cas de deux jeunes maréchaux-ferrants, prématurément veufs peut illustrer le propos.

Philiberte Tardy épouse du maréchal-ferrant Joseph Régis Meunier meurt le 1^{er} octobre 1888 dans son domicile 79 rue Molière, deux jours après avoir accouché d'un petit garçon. Le drame familial frappe de plein fouet un jeune maréchal dans la force de l'âge. Marié quatre ans plus tôt, Joseph Régis Meunier jouit d'une bonne réputation : « bon patriote électeur et tenant une bonne conduite »¹⁷⁵⁸. Les renseignements que l'administration collecte sur son compte sont favorables et rien ne s'oppose à sa nomination à la commission de mobilisation des chevaux. Sa nomination à la 68^e commission de réquisition confirme sa valeur professionnelle. L'inventaire après décès auquel donne lieu la succession de sa femme montre le cadre matériel d'une vie quotidienne assez spartiate¹⁷⁵⁹. Le couple Meunier-Tardy occupe rue Molière N°79 un logement de deux pièces : une chambre et une cuisine dotées d'un mobilier de 186 francs. Le mobilier est sans doute beaucoup plus diversifié que dans un logement ouvrier mais les éléments qui le composent sont relativement peu nombreux. La pièce principale du mobilier est le lit conjugal, estimé 70 francs, composé d'un sommier et d'un matelas, un traversin, deux draps et une couverture représentant près de 40% de la valeur totale des objets prisés. Quelques éléments dénotent une petite aisance comme un fauteuil voltaire acajou recouvert en velours rouge estimé 12 francs, une commode quatre tiroirs estimée 22 francs et une glace cadre doré estimé 15 francs. La gêne dans la vie quotidienne réapparaît avec la prisée du trousseau de la défunte : « trois chemises, quatre paires de bas, deux camisoles, deux flanelles, douze mouchoirs de poche, quatre pièces vêtements, une paire de chaussures et un chapeau en mauvais état, le tout estimé 30 francs ».

Cette gêne est celle des premières années de la vie active, celle de la clientèle qui est à faire.

Le second cas est saisi au décès de Reine Assadas épouse d'Antoine Blanc, maréchal-ferrant, le 25 août 1899. La défunte, mère de deux jeunes enfants, a épousé Antoine Blanc six ans plus tôt le 23 août 1893 à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or. La maréchalerie qui est exploitée rue des Chevaucheurs N°2 tourne avec une petite clientèle. Le couple est propriétaire d'une maison construite sur une parcelle de 43 m², au rez-de-chaussée fonctionne l'atelier et à l'étage deux pièces servent de logement à la famille. Le fisc évalue la valeur locative annuelle de l'immeuble à 180 francs soit « au denier 20 » un capital de 3600 francs¹⁷⁶⁰. Cet immeuble a été vraisemblablement acquis grâce à la dot de la future. Si l'immeuble donne plus de poids à cette succession qu'à la précédente, la gêne semble marquer la vie quotidienne du couple : le mobilier et le trousseau de la défunte totalisent 227 francs soit à peine quelques dizaines de francs de plus que la valeur du mobilier Meunier. Antoine Blanc travaille avec un employé, un teneur de pieds. Il ne fait pas ou peu crédit, les créances professionnelles s'élèvent à 32 francs ce qui signifie qu'il n'a pas une clientèle dotée de cavalerie importante. La valeur globale de l'atelier est estimée à 171 francs dont 20 francs pour la clientèle. Ici encore la valeur du fonds est un peu supérieure, mais globalement, il s'agit de petites affaires dont le

¹⁷⁵⁸ Arch. mun. Lyon, 1214 WP 5, 28 juin 1887.

¹⁷⁵⁹ Minutes de Me Philippe Druard, 1^{er} octobre 1888, conservées en l'étude de Jean-François, Nicolas Falcoz.

¹⁷⁶⁰ Arch. dép. Rhône, 445 Q 77 folio 103, déclaration de mutation par décès de Reine Assadas épouse Blanc, le 25 août 1899.

développement ne se consolide que dans le temps à condition de pouvoir compter sur une clientèle potentielle suffisante.

François Thollon, maréchal-ferrant chemin d'Alaï, quartier le Point du Jour dans le Ve arrondissement de Lyon, est marié depuis plus de quinze ans au décès de sa femme le 9 août 1895. Le patrimoine mis en lumière par l'inventaire après décès fixe les contours d'une situation professionnelle solidement établie. François Thollon exerce dans un quartier situé à la périphérie du territoire communal où s'achève la nébuleuse des exploitations agricoles étroitement liées au milieu urbain. Tout un monde de régisseurs, car le quartier compte quelques belles propriétés, d'artisans du plateau, de maraîchers, d'horticulteurs et de ruraux venant de plus loin constituent la clientèle de François Thollon. Cet Isérois de 39 ans, père de trois enfants, dont la présence est attestée chemin d'Alaï N°46 depuis 1885, a su développer une activité professionnelle complète. Il combine à la fois la présence d'une clientèle urbaine ou péri-urbaine qui vient à l'atelier pour le ferrage des chevaux et d'une clientèle typiquement rurale qui vient autant pour la maréchalerie que pour les travaux de forge, l'une des activités essentielles des maréchalleries de campagne. L'atelier de maréchalerie, contrôlé par les inspecteurs du travail, donne de l'emploi à deux salariés en 1896 et à un troisième une année plus tard¹⁷⁶¹. François Thollon emploie, outre le teneur de pieds, au moins un ouvrier maréchal-ferrant. C'est là le signe d'une activité qui a dépassé de manière régulière les capacités d'un seul poseur de fers. L'inventaire est d'ailleurs assez caractéristique : si une seule forge suffit, il y a cependant deux enclumes. Les stocks de l'atelier comptent 500 fers neufs et la matière première ne manque pas¹⁷⁶² : 300 kg de ferraille pour les lopins bourrus et 400 kg de fer neuf pour confectionner des lopins en barre¹⁷⁶³. Cet approvisionnement est assez proche de celui des plus grosses maréchalleries urbaines. Il suffit d'ailleurs de comparer les stocks pour prendre l'exacte mesure de l'atelier Thollon : tandis que Thollon compte 700 kg de matière première et sans doute autant en fers forgés, Joseph Régis Meunier n'a que deux cents fers neufs et cinquante kilos de ferrailles.

Le fonds du chemin d'Alaï ajoute trois activités à la maréchalerie. En premier lieu, François Thollon vend des outils agricoles dans un magasin situé à côté de l'atelier. Il en fabrique vraisemblablement une bonne partie. L'inventaire du magasin fait état de plus d'une vingtaine d'articles différents : marteaux, bêches, pioches, piochons, bigots, faux, fourches, pelles, haches, broyeurs pour maçons et autres outils. À cette activité classique, il ajoute la vente d'autres produits qui ressortissent davantage à un fonds de quincaillerie comme des sacs de plomb, des clous, des boulons, des vis et du fil de fer mais aussi des objets en bois comme des houlettes, des fourches ou des mètres en bois. Thollon s'aventure même à vendre des boîtes de graisse à voiture, des brosses et des étrilles. En second lieu, il est à peu près évident que cette activité de vente d'outils et de fabrication, au moins pour une partie des articles,

¹⁷⁶¹ Arch. dép. Rhône, 10 M 546 et 10 M 549.

¹⁷⁶² Arch. dép. Rhône, 3^E 26 833, minutes de Me Renoux, notaire à Lyon, 28 octobre 1895, table des textes, chapitre N°3, document N°

¹⁷⁶³ E. LAVALARD, *La maréchalerie*, Paris, Librairie agricole de la maison rustique, 1919, 159 pages, pp 56 - 57 : « Le fer peut se trouver sous deux formes, soit en barres plus ou moins longues que l'on découpe pour former ce que l'on appelle le lopin en barre, soit en vieux fers qu'on assemble pour former le lopin bourru qui doit être soudé en forgeant le fer.

Les lopins bourrus sont composés d'un vieux fer à cheval ployé sur plat, dans la région de la pince, et emprisonnant entre ses deux branches rapprochées des fragments d'autres vieux fers ou des morceaux de ferraille. En chauffant au degré voisin de la fusion, ces lopins se soudent par le battage et s'étirent en une masse homogène, lorsqu'ils ont été bien corroyés.

La qualité des déferres est garantie par l'usage même auquel elles ont servi. Il n'en est pas de même des autres ferrailles. On doit rejeter tous les morceaux de fer aigus et cassants, tous les fers laminés et les tôles qui s'oxydent facilement dans le foyer, et qui mettent obstacle par là même à la soudure du lopin. La première qualité du fer, dit maréchal, est d'être ductile, c'est-à-dire doux et nerveux, expressions techniques qui signifient qu'il peut être ployé à froid ou à chaud sans se briser ou se rompre dans sa continuité ».

donne lieu à un service après-vente. À intervalles réguliers, les acheteurs viennent faire recharger ou retremper les outils. Enfin, une troisième activité, grand classique des maréchalleries de campagne est la serrurerie. L'inventaire du magasin note des pièces de serrurerie pour une valeur de 150 francs. L'inventaire après décès permet de découvrir la nature exacte du commerce de François Thollon là où les annuaires et les autres sources administratives ne voient qu'une maréchallerie. Situé aux lisières de l'espace urbain, le fonds apparaît un peu comme un centre multi-services : la maréchallerie est couplée au forgeage et à la vente d'outils. De là, les réparations des outils peuvent éventuellement déborder sur d'autres services comme le graissage des véhicules effectué en même temps que le ferrage. En ajoutant les activités de serrurerie, apparaissent les contours d'un pôle de métiers qui supposent tous, à des degrés divers, la maîtrise des techniques de forge.

Une autre pratique du métier apparaît à travers les données notariales relatives à la succession de Jean-Louis Brut. L'état-civil et la déclaration de mutation par décès le présentent comme un simple ouvrier maréchal-ferrant¹⁷⁶⁴. La déclaration fait état d'une situation peu conforme au profil moyen d'une succession ouvrière : en premier lieu la valeur du mobilier du ménage le situe davantage dans la petite aisance d'un artisan. Il occupe avec sa femme et sa fille, à peine âgée d'un mois, un logement de deux pièces au premier étage d'une maison située avenue de Saxe N°142. En second lieu, un série de créances s'élevant à plus de 1300 francs, le rapprochent à nouveau d'une succession d'artisan. La succession donne assez d'informations pour qu'il soit possible de confirmer en tous points la relative aisance dans laquelle vivait le défunt¹⁷⁶⁵.

Les 23 créances recensées sont toutes le fait de commerçants du quartier qui ont des cavaleries. Jean-Louis Brut, ouvrier maréchal-ferrant à façon, semble bien intégré dans le quartier. Ses compétences professionnelles lui donnent accès à une série de cavaleries qui lui permettent de vivre de manière relativement satisfaisante. Les artisans ou commerçants dont il ferre les chevaux disposent tous d'une forge et d'une enclume qui constituent la base minimale indispensable à la pratique du métier. Il ferre sur place aux heures qui conviennent aux clients. C'est certainement, avec le prix, le principal avantage du système. Ses charges sont en effet relativement faibles, il n'a pas de loyer à payer pour la location d'un atelier ni de charbon pour la forge. Il possède vraisemblablement les quelques outils qui constituent la trousse du maréchal-ferrant. Les créances passives de la succession montrent que Jean-Louis Brut ne travaille pas seul : la succession doit 80 francs « à des ouvriers pour gages ». Il s'agit là des émoluments du teneur de pieds.

II – Les transporteurs.

Les entreprises de transport public qui relèvent de l'économie chevaline appartiennent à des catégories où les très petites entreprises en côtoient d'autres qui ont largement dépassé le stade de l'artisanat. Les deux secteurs dont elles relèvent sont d'une part le monde des propriétaires de fiacres, les « petits maîtres », et d'autre part celui plus sélect des loueurs de voitures de grande remise. Ces deux secteurs représentent ensemble une communauté d'un millier d'actifs qui vivent directement du cheval et de sa présence dans l'espace urbain.

1 – Les Petits maîtres

À Lyon, la situation de l'industrie fiacrière est assez particulière. En 1881, la seconde ville du pays ne compte que 150 fiacres. La Compagnie Générale des Omnibus, qui en possède le monopole, s'est désintéressée de ce service jugé trop peu rémunérateur. À la disparition du monopole en mai 1881, le secteur, resté trop longtemps en friche, connaît une vigoureuse

¹⁷⁶⁴ Arch. dép. Rhône, 443 Q 16, folio 42.

¹⁷⁶⁵ Arch. dép. Rhône, 3^E 15 297, minutes de Me Boudot, 24 mai 1884.

croissance qui culmine au cours des années 1890. Elle traduit à sa manière les besoins accrus en moyens de transport d'une ville en expansion, qui épuise progressivement les potentialités de la *walking city*. La forte croissance du nombre des voitures de place s'inscrit dans la logique du développement des quartiers périphériques et des infrastructures ferroviaires souvent éloignées les unes des autres. Or, ce phénomène est concomitant à la construction d'un vaste réseau de tramways hippomobiles par la compagnie OTL (Omnibus et Tramways de Lyon). Les voitures de place trouvent une clientèle spécifique au moment même où l'offre de transport connaît une croissance sans précédent.

Entre 1881 et 1913, l'évolution du nombre des voitures mises en circulation décrit une courbe de Gauss dont le point culminant est 1894, l'année de la foire internationale de Lyon. La montée en puissance de cet artisanat de transport est vigoureuse : entre 1881 et 1894, le nombre des voitures de place est multiplié par quatre, passant de 148 à 628 unités. Le cheptel suit cette ascension : 348 existences en 1881 ; 1440 en 1894 soit une croissance supérieure à 300%. A partir du sommet exceptionnel de 1894, les effectifs déclinent par paliers assez réguliers : 446 voitures en 1898, 355 en 1902, 272 en 1907 et 224 en 1913¹⁷⁶⁶. Le dynamisme de cet artisanat jusqu'au milieu des années 90 doit être mis en parallèle avec deux autres évolutions. En premier lieu, la création simultanée d'un réseau complet de tramways hippomobiles n'a pas perturbé le développement du secteur. Tout semble indiquer qu'il s'est développé de manière autonome : les voyageurs toujours plus nombreux qui empruntent les tramways ne sont pas ceux des voitures de place ; en second lieu, l'accroissement du nombre des «sapins» qui sillonnent les artères de la ville est concomitant au déclin des équipages de luxe. Cette évolution n'est sans doute pas fortuite. Elle révèle que le service des voitures de place convient à la clientèle aisée qui fuit la lenteur et la rigidité des tramways. Le fiacre est d'abord et avant tout au service des classes aisées.

Il est plus difficile d'approcher l'évolution numérique des actifs de la profession. Entre 1898 et 1911, 1520 permis de conduire ont été attribués. Ces effectifs concernent les cochers des voitures de place mais aussi ceux des voitures de grande remise. Par ailleurs, ils n'ont sans doute pas tous été en activité de manière simultanée. Il faut donc prendre ce chiffre comme un ordre de grandeur lui-même représentatif d'une période de déclin. Entre novembre 1911 et novembre 1914, l'administration a délivré 630 permis de conduire hippomobile. Les effectifs moyens comparés au nombre de voitures en circulation montrent qu'il existe un peu moins de deux actifs par voiture mise en service. Globalement, il est ainsi possible de cerner approximativement les effectifs de la profession. En 1894, avec 628 voitures, les cochers de fiacres, patrons et employés peuvent être évalués à environ 1200. Les effectifs et le profil des premiers sont un peu mieux connus. Quelques documents permettent d'en cerner les traits caractéristiques. L'état nominatif des fiacriers dressé en 1901 apporte d'utiles précisions¹⁷⁶⁷. Plus des 4/5 des 253 fiacriers lyonnais exploitent des attelages d'un ou de deux chevaux. 1/5 ne dispose que du strict nécessaire : un cheval et un «sapin». Il existe une mince frange un peu plus aisée de 50 entrepreneurs possédant trois chevaux et plus. 45 d'entre eux exploitent entre 3 et 6 chevaux soit globalement 178 chevaux et 122 voitures. Au sommet de la profession, un groupe de 5 entrepreneurs exploitent sept chevaux et plus. Deux patrons possèdent sept chevaux et cinq voitures chacun, un troisième, huit chevaux et cinq voitures. Au début du siècle, les deux plus grosses affaires de la profession sont tenues par des femmes. La veuve Dousseau, 2, rue Saint Jérôme, exploite 17 voitures de place attelées à 19 chevaux tandis que la veuve Guillermoz, au 22 de l'avenue Félix Faure, aligne 16 véhicules et 24 chevaux. La profession livre donc l'image d'un petit artisanat urbain dont les conditions de vie sont assez précaires.

¹⁷⁶⁶ Documents relatifs au budget de la ville de Lyon, années 1881-1913. Voir table des tableaux, chapitre VIII, tableau N°5 Loueurs de grande et petite remise à Lyon de 1885 à 1900 d'après l'annuaire Fournier.

¹⁷⁶⁷ Arch. Mun. Lyon, Fonds non classé, dossier N°43 des Taxes municipales.

Les cochers employés chez les patrons sont essentiellement connus par le fichier des permis de conduire. Le fichier de 1911 et les fiches réutilisées de celui de 1898, ont livré 305 noms de cochers en activité entre 1898 et 1914¹⁷⁶⁸. A quelques exceptions près, les fiches conservées ne concernent que des employés. Ils sont originaires de 28 départements différents, de Suisse et d'Alsace. Avec 31.8% des effectifs, le Rhône est le département le mieux représenté. Un quart des cochers sont nés à Lyon. L'aire de recrutement est néanmoins régionale, elle couvre pour l'essentiel le quart Sud-Est du pays. Les départements limitrophes du Rhône fournissent les contingents les plus nombreux : l'Isère où sont bien représentées les communes rurales des Terres Froides constitue le premier département d'origine (11.47 %) ; suivent la Loire (9.5%) ; les départements savoyards (8.85 %) et l'Ain (8.5%). Au-delà de ce premier ensemble, d'autres départements comme l'Ardèche, le Puy-de-Dôme, la Haute-Loire, la Saône-et-Loire et la Drôme, fournissent des contingents encore significatifs. Les lieux de naissance marquent l'aire d'influence de la métropole rhodanienne. Les 152 cochers pour lesquels on a des informations précises sont entrés dans la profession à l'âge moyen de 28,3 ans. La médiane se situe à 27 ans et par conséquent, plus de la moitié des cochers a moins de 28 ans. Il existe cependant une assez grande dispersion. Si les effectifs les plus nombreux entrent dans la profession entre 23 et 27 ans, le mouvement reste assez soutenu jusqu'à l'âge de 32 ans. Plus de 68 % des cochers commencent à exercer entre l'âge de 23 ans et 32 ans. Il subsiste un flux d'intégration plus tardif encore, jusque vers l'âge de 46 ans. On devine de la sorte que pour les uns l'activité est considérée comme un premier métier, alors que pour d'autres, il est une nouvelle activité. C'est sans doute le cas pour Marien Faldonis Lafon de Ribeyrolles, natif de Clermont-Ferrand. Il obtient un permis de conduire en juillet 1912 à l'âge de 38 ans. Le métier qui ne requiert pas de force particulière peut être exercé par des hommes physiquement diminués. En 1906, le maire de Magnieu (Ain) recommande l'un de ses administrés au service des voitures publiques. Il est, écrit-il, «atteint de rhumatismes chroniques»¹⁷⁶⁹. Même constat lorsque Charles Besson demande sa réintégration comme cocher, la seule activité qu'il puisse envisager «étant depuis longtemps estropié d'une hernie double, je ne puis faire un métier pénible»¹⁷⁷⁰. Un seul cocher commence à exercer à l'âge de 58 ans. Il s'agit de Baudille Gay né à Saint-Baudille-de-la-Tour (Isère) le 13 mai 1852. Il réussit son permis de conduire en février 1910. Peut-être a-t-il exercé bien auparavant mais aucun numéro de permis ne lui a été distribué.

La profession apparaît assez divisée. La division classique entre salariés et employeurs est doublée par d'autres lignes de partage. La Chambre syndicale des patrons de voitures publiques de la ville de Lyon et de sa région représente les Petits Maîtres. Elle est l'interlocuteur privilégié de la municipalité. Elle formule et envoie requêtes et pétitions au maire de Lyon. En 1888, lors de l'adoption du règlement régissant les voitures de place, la chambre syndicale émet par exemple de fortes réserves. Ses délégués écrivent au maire qu'ils «se trouvent dans la nécessité absolue non seulement de protester mais de (...) déclarer formellement que la mise en pratique de cet arrêté ne peut être acceptée»¹⁷⁷¹. Ses délégués semblent assez régulièrement reçus par l'adjoint au maire chargé des questions de transport urbain. Pour autant qu'il soit possible d'en juger, la correspondance entretenue avec la mairie montre l'existence d'une vie assez démocratique. Les décisions sont prises à l'issue d'assemblées générales assez fréquentées. Les requêtes envoyées à la mairie précisent toujours qu'il s'agit de décisions prises à l'unanimité ou par une majorité. En janvier 1904, demandant un réaménagement des droits de stationnement, la lettre précise «que la proposition a été votée par 150 voix»¹⁷⁷². La profession recherche en priorité la médiation des

¹⁷⁶⁸ Arch. mun. Lyon, 983 WP 1 à 18.

¹⁷⁶⁹ Arch. mun. Lyon, 531 WP 14, dossier François-Xavier Laurencin.

¹⁷⁷⁰ Arch. mun. Lyon, 531 WP 9, dossier Charles Besson, pièce N°5, lettre du 12 décembre 1907.

¹⁷⁷¹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 63, Lettre de la Chambre syndicale, 4 octobre 1888.

¹⁷⁷² *Ibidem*, lettre de la Chambre syndicale, 5 janvier 1904.

édiles municipaux en contournant l'administration. Elle fait valoir une solidarité politique entre les petits patrons qu'elle représente et la municipalité radicale. Les formules de politesse qui concluent certaines lettres sont sans ambiguïté : « agréez Monsieur notre sincère attachement à la République ainsi que notre profond respect envers vous »¹⁷⁷³. Encore plus explicite : « dans l'attente Monsieur le maire d'une réponse favorable et d'où dépendra un peu notre sort (...) vos électeurs qui vous sont tous attachés ainsi que pour le parti que vous représenté à la Chambre »¹⁷⁷⁴. De fait, la Chambre syndicale obtient parfois satisfaction malgré l'opposition ferme du service des voitures¹⁷⁷⁵. Cette unité peut être remise en cause par la grande diversité des situations. En 1896, un arrêté du maire impose un tarif plus élevé pour les voitures à deux places munies d'un strapontin¹⁷⁷⁶. La mesure divise la profession qui présente des pétitions pour et contre le maintien de l'arrêté : d'un côté, 118 entrepreneurs contestent l'augmentation tandis que de l'autre, 46 demandent son maintien. Enfin, d'autres structures existent mais les documents font défaut. Ainsi, au début des années 80, des sociétés s'organisent. Dans son rapport d'octobre 1883, Chanfroz, le chef de service écrit : « *les sociétés dites l'Union et les Favorites qui ont été organisées par quelques Petits-Maîtres se distinguent des autres entrepreneurs par le bon entretien, la propreté de leurs voitures et par leurs chevaux qui laissent peu à désirer.* »¹⁷⁷⁷ La volonté manifeste qu'éprouvent certains cochers de se démarquer du reste de la profession est sans doute une manière de capter une part de la clientèle sensible au standard proposé par les fiacres de la Compagnie Générale des Voitures et ceux de la Compagnie des Travaux et Transports. Cet aménagement interne s'échelonne sur plusieurs années. Le rapport de 1884 signale que « *des sociétés de Petits-Maîtres se sont organisées et s'organisent encore* »¹⁷⁷⁸. L'année suivante, le rapport ajoute cette précision : « *Beaucoup de Petits-Maîtres se sont organisés en société, ce qui est une garantie morale et matérielle dont le public et l'administration ne peuvent que profiter* »¹⁷⁷⁹. Par la suite, il n'est plus fait mention de ces sociétés et la correspondance administrative conservée ne les évoque pas davantage. Se sont-elles délitées, ont-elles été progressivement rendues inutiles par le contrôle de l'administration ? Aucune source ne permet de répondre à ces questions.

Les salariés sont divisés par des lignes de partage plus tardives. Les formes institutionnelles d'organisation ne datent que de l'extrême fin du XIX^e siècle¹⁷⁸⁰. La Chambre syndicale des employés cochers des voitures de place a été fondée le 25 mai 1900. Son siège social est situé

¹⁷⁷³ *Ibidem*.

¹⁷⁷⁴ *Ibidem*, lettre de la Chambre syndicale, 1 décembre 1904.

¹⁷⁷⁵ *Ibidem*, dans une lettre du 18 mars 1903, la Chambre syndicale demande au maire de bien vouloir supprimer les mises à pied qui seraient remplacées par des amendes de 5 francs : « *vous serez d'accord avec nous, Monsieur le maire, que ces mises à pied n'ont rien de bien humain vu qu'elles privent bien souvent un père de famille de sa trop modeste journée et avec cela que nos frais sont toujours les mêmes* ». Consulté pour avis, le directeur de l'inspection des voitures affiche clairement sa position : « *le service de l'inspection n'est pas partisan du remplacement des mises à pied par des amendes(...) les cochers ne sont pas suffisamment disciplinés pour que l'administration abandonne une arme qui est certainement très efficace* ». Le 10 juin 1903, dans une note adressée au directeur de l'Inspection, le maire tranche en faveur de la Chambre syndicale : « *J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'après examen de la demande présentée par la Chambre syndicale des entrepreneurs de voitures publiques j'ai décidé d'accorder aux cochers qui auront été l'objet d'une mise à pied, la faculté de substituer à cette punition le paiement d'une amende.* »

¹⁷⁷⁶ Arrêté du 10 septembre 1896. Tarifs des voitures à trois places dont l'emploi n'est pas tarifé.

¹⁷⁷⁷ *Ibidem*, Rapport du directeur de l'inspection des voitures, 30 octobre 1883.

¹⁷⁷⁸ Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon, année 1884, p.265

¹⁷⁷⁹ *Ibidem*, année 1885, p.273.

¹⁷⁸⁰ Jules BARBERET, *Le travail en France*, monographies professionnelles, Berger-Levrault et C^{ie}, Paris, 1887, Tome III, 470 pages, Cochers et loueurs de voitures pp.199-324. Il signale page 319, l'existence dès 1854 de deux syndicats : le syndicat des cochers et valets de chambre des maisons bourgeoises et le syndicat des cochers ce dernier fort de 47 participants actifs. En 1908, ce syndicat n'existe plus, à moins qu'il n'ait succédé sous une autre appellation à la Chambre syndicale des employés cochers des voitures de place.

22, rue Bellecordière au cœur de la presqu'île. Les quelques documents administratifs conservés précisent parfois qu'il s'agit d'une caisse syndicale et de secours des employés cochers de place¹⁷⁸¹. On devine derrière les mots et les réflexes d'écriture qu'elle s'inscrit davantage dans la lignée des sociétés de secours mutuel que dans celle d'un syndicalisme de contestation. Cette forme première de prise de conscience, relativement tardive, s'explique vraisemblablement par l'hétérogénéité d'un milieu où dominant des ruraux aux origines et aux destins divers. A partir de 1908, le syndicat est investi d'une mission officielle : le règlement de la commission de discipline chargée de juger les cochers prévoit la présence de délégués syndicaux. Cette situation nouvelle suscite dès 1910 l'affirmation d'un nouveau syndicat : le syndicat mixte des cochers de la ville de Lyon et de sa banlieue. Son siège social est situé au café Lac, rue des Emeraudes, derrière la gare des Brotteaux dont la construction vient de s'achever. D'abord appelé syndicat indépendant, il est ensuite rebaptisé syndicat mixte en s'ouvrant aux chauffeurs salariés des voitures de place automobiles. Son logo – deux mains serrées – symbolise cette union. Ce nouveau syndicat, beaucoup plus dynamique, demande des délégués dans l'instance disciplinaire. Il exige d'emblée des modifications du règlement sur un certain nombre de points. Il conteste en outre le mode de nomination des délégués syndicaux à la commission et cherche à évincer l'autre syndicat de la profession. Ses assemblées générales semblent bien suivies¹⁷⁸². En 1913, un article du *Septième Jour* affirme qu'il s'agit du syndicat «le plus nombreux et le plus puissant»¹⁷⁸³. Il édite un organe le *Réveil des cochers*.

Ce petit artisanat de transport vit modestement et de manière sans doute assez précaire. Cela est vrai du patron et *a fortiori* de l'employé. Les dossiers nominatifs montrent cette gêne permanente de manière indirecte. On y lit l'impossibilité pour certains cochers de payer les réparations de leur voiture ou de changer un cheval devenu trop poussif. Les difficultés qu'éprouvent les petits maîtres à payer le droit de stationnement dû à la ville ou tout simplement à se procurer une tenue réglementaire décente sont autant d'indices que l'on peut retenir. Dans les rapports qu'il adresse au maire, le chef de l'inspection des voitures évoque régulièrement le dénuement d'une partie de la profession. Ainsi, en mars 1903, la proposition du maire de remplacer la mise à pied par une amende de trois francs par jour ne lui paraît pas réaliste : «*il suffit de connaître un peu les cochers pour savoir qu'un très petit nombre d'entre eux serait à même de verser immédiatement une amende même minime.*»¹⁷⁸⁴ Dans une lettre du 5 janvier 1904, la Chambre syndicale des entrepreneurs de voitures publiques expose un budget type : «*A l'heure actuelle, nos recettes journalières sont en moyenne de 7 à 8 francs par jour et vous devez comprendre qu'avec les charges qui nous incombent il nous est très difficile de vivre et d'élever nos enfants. Nous vous faisons un petit exposé de nos dépenses annuelles au regard de nos recettes :*

Voici pour un petit patron

<i>Location</i>	500
<i>Patente</i>	60
<i>Régie</i>	70
<i>Taxe de remplacement de l'octroi</i>	70
<i>Nourriture du cheval</i>	700
<i>Peinture des deux voitures</i>	120
<i>Charron</i>	120

¹⁷⁸¹ Arch. mun. Lyon, 1172 WP 1, lettre de juin 1910 dans laquelle la chambre syndicale présente ses délégués au Conseil de discipline.

¹⁷⁸² *Ibidem*, dans une lettre du 7 décembre 1910 adressée au chef du service des voitures publiques, le conseil d'administration du syndicat rappelle que son assemblée du 1 juillet 1910 a réuni environ 200 membres.

¹⁷⁸³ Le *Septième Jour*, 2^e année, N^o 26, 29 juin 1913 : *Si nous ne marchons plus comment serons-nous roulés ?*

¹⁷⁸⁴ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 063, lettre du 1 avril 1903

<i>Vétérinaire, bourrelier, maréchal</i>	100
<i>Assurance accident, incendie</i>	<u>60</u>
<i>Total</i>	1800

Vous voyez donc Monsieur le maire qu'avec 1800 francs par an sur une recette de 2900 francs il ne nous reste pour notre intérieur ainsi que pour l'usure du cheval que 1100 f.

*En prenant en considération notre demande vous rendrez Monsieur le Maire justice à une corporation d'honnêtes travailleurs».*¹⁷⁸⁵

Le document accentue sans doute la faiblesse des revenus et majore probablement un peu les frais. Ainsi les étrennes ne sont pas comprises dans les recettes quotidiennes. Variables d'un client à l'autre, elles n'en existent pas moins et représentent sûrement plusieurs centaines de francs par an. Toutefois, la réalité n'est probablement pas très éloignée des chiffres évoqués. Les tarifs donnent des indications générales qui peuvent être exploitées au regard des efforts forcément limités que peut fournir le cheval. Ainsi, une course simple est payée 1.50 fr. et une course à l'heure 2. fr. La course simple, effectuée dans la Presqu'île, est inférieure à deux kilomètres mais de Perrache à Vaise, elle représente une distance supérieure à cinq kilomètres¹⁷⁸⁶. Dans le cas classique d'un parcours touristique, la distance effectuée pendant une course à l'heure peut être proche de huit kilomètres¹⁷⁸⁷. Cette distance, parcourue pour une seule course, soit pour la somme de 2fr., ne peut pas être répétée plusieurs fois dans la journée sans user le cheval. Si l'on met en parallèle la force musculaire du cheval effectivement disponible et les tarifs en vigueur, la recette moyenne journalière ne peut vraisemblablement pas excéder onze ou douze francs. Les dossiers nominatifs permettent de préciser davantage cet ordre de grandeur. Un procès-verbal dressé dans la nuit du 17 au 18 juin 1903 apporte d'utiles précisions. Verbalisé par un agent de police pour abandon de véhicule sur la voie publique, le cocher Charles Besson lui répond : *«que c'était son affaire, qu'il avait versé 6.50 fr. en [le] prenant et qu'il était libre d'en disposer selon son plaisir»*¹⁷⁸⁸. Le document permet d'approcher le coût journalier réel d'un attelage, amortissement et gain du loueur compris. Dans ce cas précis, une recette de onze francs correspond à un revenu net de 4.50 F. C'est un peu mieux qu'un salaire ouvrier.

Ce procès-verbal est aussi l'un des rares documents qui permette de saisir partiellement le mode de rémunération des cochers. Les 6 fr. 50 payés par Besson correspondent à une location payée d'avance. Cela signifie que la recette reste entre les mains du cocher. Cette solution n'est vraisemblablement pas majoritaire. En général, la recette attendue est négociée de gré à gré entre le patron et l'employé. Ce système s'apparente un peu à celui en vigueur à Londres. Son montant varie en fonction du service, diurne ou nocturne, du jour de la semaine, le dimanche étant par définition la journée la plus chargée. La structure artisanale de la profession incite à penser que des accords ponctuels sont passés entre le patron et ses salariés. Toutefois, une lettre non datée, signée de tous les représentants des entrepreneurs de voitures de place, que l'on peut situer à la fin des années 80, fait observer que *«le tarif actuel est fait de telle manière que le cocher peut impunément exploiter le voyageur au détriment de l'entrepreneur»*¹⁷⁸⁹. Cela signifie que le cocher peut occulter une partie de la recette. La

¹⁷⁸⁵ *Ibidem*,

¹⁷⁸⁶ *Ibidem*, dans une lettre non datée mais que l'on peut situer avant l'adoption du règlement de 1888, toutes les forces vives de la profession, Petits-Maîtres et grandes entreprises (C^{ie} des Travaux & Transports, C^{ie} G^{ie} des Voitures de Lyon) estiment qu'à Lyon *«la moyenne des courses est de 3 kilom. 700»*.

¹⁷⁸⁷ *Ibidem*, lettre de la Chambre syndicale des entrepreneurs de voitures publiques, 18 mars 1903 : *«Il arrive tous les jours qu'un voyageur nous prend pour visiter la ville ou pour aller au Parc, nous fait faire 10 à 12 Km pour 2 francs»*.

¹⁷⁸⁸ Arch. mun. Lyon, 531 WP 09, dossier Charles Besson, pièce N°2, procès-verbal dressé par le sous-brigadier Bouillot, 18 juin 1903.

¹⁷⁸⁹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 63, lettre des représentants des entrepreneurs de voitures de place au maire de Lyon.

remarque suggère le système dit de «la feuille» pour lequel le cocher verse l'intégralité de la recette moins les étrennes. Le système de «la moyenne» pratiqué à Paris¹⁷⁹⁰, a peut-être été utilisé pour les deux grandes compagnie lyonnaises de voitures de place, la Compagnie Générale des Voitures et la Compagnie des Travaux et Transports qui ont toutes deux, suivant les périodes, employé plusieurs dizaines de cochers. Le salaire du cocher est en partie déterminé par la recette moyenne des cochers d'un dépôt, la fraction de la recette qui la dépasse est laissée au cocher. À l'inverse, la recette inférieure à la moyenne oblige le cocher à verser la différence.

2 – Les loueurs de voitures de grande remise

Les loueurs de voitures de grande remise sont au centre d'un ensemble de documents de nature diverse. Les archives municipales recèlent des données statistiques collationnées pour les documents municipaux qui fournissent la qualité et les effectifs de la cavalerie au service des « remisiers » et quelques inspections diligentées par le service des voitures publiques. Les informations les plus précises émanent des déclarations de succession de la série Q et surtout des minutes de la sous-série 3^E qui donnent les informations les plus précieuses. Le portrait de la corporation a été tracé en s'appuyant sur une dizaine d'entreprises en activité entre 1885 et 1900.

Propriétaire	Adresse	Arrdt	Année	Cheptel	Voitures	Source principale
Chevallier	Rue Sala	2	1879			
Kern	Rue Victor Hugo		1883	21	10	3 ^E 13 803
Audiffrin	Rue Tronchet	6 ^e	1885	19	30	3 ^E 28 613
Place &Faillebin	Rue Tronchet	6 ^e	1885			
Chevallier	Rue Tronchet	6 ^e	1885	13	6	
Place	Rue Tronchet		1891			3 ^E 28 823
Ramassot	Rue Perrod	4 ^e	1892	5	6	3 ^E 17 346
Kern	Rue Victor Hugo		1894	15	14	3 ^E 13 803
Thermet	Rue Rabelais		1895	11	14	3 ^E 14 634
Guibert	Rue Saint-Dominique	2 ^e	1898	39	55	3 ^E 13 993
Bellon	Rue Malesherbes	6 ^e	1898	13	17	3 ^E 13 992
Chevallier	Rue Tronchet	6 ^e	1899	15	12	
Gabert	Rue des Trois-Passages	2 ^e	1899	20	30	3 ^E 14 663

Les loueurs de voitures de grande remise, les remisiers, forment l'une des corporations les mieux connues de l'industrie chevaline. Le terme de grande remise doit être précisé. Le dictionnaire universel du XIX^e siècle donne la définition suivante en 1875 : « On distingue sous ce nom des voitures à quatre places et même six places et qui sont généralement pour mariages ou promenades. Ces voitures se louent de gré à gré à la journée ou même à la demi-journée. Elles ne peuvent prendre des voyageurs ni à l'heure ni à la course. Les tarifs varient avec les maisons. Enfin, on désigne quelquefois sous le nom de voitures de grande remise, celles qui sont louées au mois et même à l'année. Ces voitures sont généralement aussi belles que les voitures de maîtres et se louent depuis 1000 francs jusqu'à 2000 francs »¹⁷⁹¹. Les voitures de grande remise se distinguent des voitures dites de petite remise qui travaillent,

¹⁷⁹⁰ J. Barberet, Op. cit., tome III, Cochers et loueurs de voitures, pp.199-324.

¹⁷⁹¹ Pierre LAROUSSE, *Dictionnaire universel du XIX^e siècle*, Paris, Larousse, 1875, 16 volumes

comme les voitures de place, à l'heure ou à la course mais à partir de stationnements privés. Certaines entreprises de grande remise peuvent utiliser une partie des véhicules en petite remise, voire comme voitures de place dès lors qu'elles sont déclarées comme telles et numérotées. Quoi qu'il en soit, ces professionnels qui louent des voitures au jour, au mois ou à l'année, occupent une place particulière dans le secteur des transports. Ils mettent en œuvre des attelages irréprochables : au confort et à la propreté des voitures s'ajoutent la qualité du cheptel, la bonne mise et la politesse du cocher. Ce service est relativement coûteux mais c'est le prix qu'acceptent de payer les classes aisées pour bénéficier d'un service exclusif. Entre 1881 et la Grande Guerre, la cavalerie mise en œuvre par ces professionnels s'est accrue dans des proportions importantes et culmine dans les premières années du XX^e siècle, avant que les véhicules automobiles ne viennent concurrencer les chevaux chez ces mêmes professionnels.

Le métier s'est organisé assez tardivement pour mieux défendre ses intérêts. La chambre syndicale a été créée en 1888. Jusqu'en janvier 1894, la chambre syndicale compte 17 membres et l'association patronale fonctionne régulièrement¹⁷⁹². L'année suivante des dissensions éclatent. Les réunions n'ont plus lieu et les cotisations cessent d'être payées. Les enquêtes administratives soulignent que les « dissensions existant entre les différents membres de cette chambre syndicale proviennent de ce que quelques-uns n'observent pas les statuts relatifs à l'uniformité des tarifs »¹⁷⁹³. De fait la question des prix pratiqués par la corporation est sans doute la raison d'être de la chambre syndicale. Toutes les grandes maisons sont représentées dans les différentes instances du syndicat. Les dernières années du XIX^e siècle voient la disparition d'un certain nombre de professionnels à la tête des entreprises les plus en vue de la profession. Les successeurs reprennent leur place à la Chambre syndicale surtout lorsqu'ils viennent d'autres secteurs comme Claude Faillebin qui a fait fortune comme loueur de voitures de petite remise. Comme successeur de la Maison Guibert, enseigne la plus importante de la profession, le passage par la présidence de la Chambre syndicale est une manière de s'installer dans la corporation. Même démarche pour les frères Lucain après leur rachat du fonds Gabert.

Cette profession connaît une belle croissance des années 1880 à la veille de la Grande Guerre. Les données chiffrées en témoignent. Entre 1881 et 1904, les effectifs comptabilisés par le service municipal des voitures publiques sont passés de 155 à 378 chevaux¹⁷⁹⁴. Les hommes qui animent cette corporation, comme toutes celles de l'industrie chevaline, sont originaires de la périphérie. Les prestations sur mesure qu'ils proposent à leur riche clientèle les inscrivent dans les quartiers les plus aisés de la ville. Cette corporation ne forme toutefois pas un bloc monolithique car il existe des différences marquées entre les différentes enseignes tant par la qualité des attelages proposés que par la diversité des activités : les frontières entre location de grande et petite remise sont mouvantes.

La majeure partie des loueurs de voitures de grande remise est originaire de la périphérie où domine la composante régionale. Ces hommes qui accumulent au fil des années un capital parfois important réussissent là où d'autres poursuivent une existence modeste de cocher ou de camionneur, peu importe, puisque la seule compétence exigée au départ est celle de savoir conduire un attelage. Ni les avoirs initiaux cumulés grâce au mariage ou à l'épargne ni même l'instruction ne donnent d'explication *a priori* de la réussite des uns et de la médiocrité qui borne l'horizon quotidien des autres. En effet, de belles situations ne doivent rien à l'instruction : les signatures malingres où l'on sent toute la souffrance d'écrire montrent assez

¹⁷⁹² Table des tableaux, chapitre VIII, tableau N° 6 Chambre syndicale des loueurs de voitures de grande remise de la ville de Lyon.

¹⁷⁹³ Arch. dép. Rhône, 10 M 306, Chambre syndicale des loueurs de voitures de grande remise, rapports annuels (1888-1911).

¹⁷⁹⁴ Voir Table des tableaux, chapitre VIII, tableau N° 7 Effectifs de la cavalerie des loueurs de voitures de grande remise à Lyon de 1881 à 1911.

que l'instruction se limite à l'art de calculer sa part ou l'art de ne pas l'oublier pour ceux qui ne tiennent pas de comptabilité. Il est intéressant de constater que si tous les futurs loueurs de voitures de grande remise sont encore cochers au moment de leur mariage, ils se distinguent des autres par une connaissance toute particulière de leurs futurs clients. Ils sont en effet au service de familles aisées, parfois dans leur domesticité. Les us et coutumes des classes possédantes, la distance qu'il sied d'établir avec elles, la discrétion, la mise irréprochable qui est attendue constituent entre mille détails les fondements d'une approche de leur clientèle. C'est parce qu'ils connaissent les classes aisées, leur univers mental et les phobies de classe qui les oppressent, qu'ils peuvent proposer un service sur mesure. Il n'est nul besoin de les instruire sur l'art d'anticiper les désirs de leur riche clientèle, leur intelligence sociale est bonifiée par cette capacité qu'ils ont à décrypter le monde et les attentes de leurs clients.

Les frères Chevalier que l'on retrouve à la tête de 2 entreprises de louage au début du XX^e siècle semblent assez représentatifs de ce secteur artisanal. Leur histoire est celle d'une ascension sociale. Jean-Baptiste et Elie Henri Antoine sont tous deux nés à Châteaudouble dans le département de la Drôme, canton de Chabeuil. Fils de Jean-Baptiste Chevalier et de Jeanne-Émilie Moricand propriétaires cultivateurs dans la commune. L'aîné, Jean-Baptiste est né le 17 février 1840 ; Élie Henri Antoine, le cadet, le 13 octobre 1841. Châteaudouble « au cœur de la Drôme, les pieds en vallée du Rhône et la tête dans le Vercors », est en effet au contact de la montagne et de la plaine. La population de la commune est engagée sur une longue pente déclinante depuis le début du XIX^e siècle : 728 habitants en 1820 ; 557 en 1876. Terre d'émigration. Comme d'autres Drômois avant et après eux, les deux frères ont tenté l'aventure lyonnaise. En arrivant dans la métropole du sud-est, ils exercent sans doute le métier de cocher comme salariés pour un petit maître avant de trouver une place dans une grande maison bourgeoise¹⁷⁹⁵. Leurs débuts lyonnais restent dans l'ombre. Les premières mentions administratives qui font état de leur présence à Lyon remontent au début des années 1870. Le commissaire de police du quartier de Bellecour signale dans un rapport d'octobre 1879 qu'Élie Henri est domicilié depuis huit ans dans le quartier de Saint-Pothin. Il s'agit d'hommes dans la force de l'âge ayant dépassé le cap de la trentaine. Les quelques documents disponibles restent muets sur le tremplin qui permet à l'aîné d'entrer au service d'un industriel. Jean-Baptiste Chevalier est employé depuis fin 1873 ou début 1874 chez un industriel de la tannerie, Simon Ullmo, dont les usines sont situées à la Mulatière¹⁷⁹⁶. En 1875, les deux frères qui vivent 53 avenue de Noailles, au domicile de Simon Ullmo, sont intégrés dans la domesticité de l'industriel. L'aîné est le cocher de la maison ; en revanche la fonction du cadet n'est pas connue. En décembre 1876, Jean-Baptiste cède sa place au cadet et poursuit sa carrière de cocher au service d'un autre propriétaire, Charles Guérin, lui aussi domicilié dans le quartier, 9 rue Tronchet. En octobre 1879, les frères Chevalier quittent enfin le quartier des Brotteaux pour s'installer rue Sainte-Hélène où ils se portent acquéreurs d'un fonds de louage de voitures de remise.

L'insertion sociale et professionnelle des Chevalier se lit dans les enquêtes de voisinage que mène la police et dans les actes d'état civil¹⁷⁹⁷. En 1879, au moment où ils parviennent à s'établir à leur compte les deux frères apparaissent comme des travailleurs bien intégrés dans le quartier des Brotteaux, sobres et travailleurs. Témoignages croisés du voisinage et des employeurs. Cette intégration dans le quartier apparaît en filigrane dans l'acte de mariage d'Élie Henri Antoine. Il épouse le 3 juillet 1875 Marie-Françoise Jambon ouvrière dévideuse âgée de 23 ans. Un acte notarié passé chez maître Garin scelle la réunion de ces deux

¹⁷⁹⁵ Jean-Pierre AGUERRE, « À la course bourgeois ? » Cochers et bourgeois lyonnais de la Belle Époque, *Cahiers d'histoire* 2001 N°1, 1^{er} trimestre tome 46, pp. 83-123,

¹⁷⁹⁶ *Salut public*, 22 septembre 1886. Les tanneries Simon Ullmo sont une S.A. au capital de 6 000 000 de francs.

¹⁷⁹⁷ Arch. Mun. Lyon, 2 MI 09-692, acte de mariage Elie Henri Antoine Chevallier / Marie Françoise Jambon, 3 juillet 1875.

mondes : le rural drômois et la citadine lyonnaise, l'agriculture et la fabrique et, dans la marqueterie de la topographie sociale de Lyon, le quartier populaire du 1^{er} arrondissement des pentes de la Croix Rousse et les horizons plans et rectilignes du 6^e arrondissement. Le lien entre les époux se devine dans le choix des témoins : Antoine Prosper Ornière, témoin du marié et cousin de la mariée est tisseur rue Masséna 49. Il est domicilié dans cette partie populaire et active du 6^e arrondissement. Il gravite dans l'espace vécu des frères Chevallier et assure la jonction entre les deux rives du Rhône. Le choix des témoins révèle bien les frontières du fleuve : ils se partagent à égalité entre le 1^{er} et le 6^e arrondissement. L'acte de mariage révèle la solidité des liens familiaux. Le choix des témoins est pour trois d'entre eux effectué dans la sphère familiale : Jean-Baptiste Chevalier demeuré célibataire est témoin de son frère tout comme Jean-Marie Jambon l'est de sa sœur. Les familles sont présentes et consentent à la noce. Les parents du marié ont fait le déplacement, ce qui prouve que l'aventure lyonnaise n'a pas distendu les liens. Cette solidité n'est pas démentie au fil des ans : le 3 août 1899, c'est Jean-Marie Jambon qui est chargé de déclarer le décès de son beau-frère survenu la veille.

Le passage des deux frères au service de familles bourgeoises des Brotteaux est une caractéristique qu'ils partagent avec d'autres loueurs de chevaux. Il semble bien que ce soit la voie royale pour fonder une entreprise dont la clientèle essentielle appartient à cette catégorie sociale. Vivant dans la proximité de leur future clientèle et parfois même à demeure, ils en connaissent les exigences qui mêlent ponctualité, sobriété, discrétion et tenue irréprochable.

En octobre 1879, Jean-Baptiste et Élie Chevalier se portent acquéreurs d'un fonds de louage de voitures de remise, 14 rue Sainte-Hélène. C'est un choix fait en toute connaissance de cause. L'entreprise que leur vend Antoine Juré est bien située : une clientèle nombreuse, à haut pouvoir d'achat se presse dans ce périmètre proche de la place Bellecour. En s'associant les frères Chevalier gagnent en efficacité. L'acquisition de leur outil de travail est le fruit de trois épargnes cumulée. L'aîné passe pour avoir 8 000 francs, le cadet qui peut compter sur son salaire et celui de sa femme est crédité d'un capital de 12 à 15 000 francs. C'est plus qu'il n'en faut pour acheter au comptant une bonne affaire dans le secteur bien achalandé de la ville, sur lequel ils jettent leur dévolu.

Les deux Drômois s'installent à demeure dans le logement attenant à leur lieu de remisage. On peut deviner, à en juger par la densité du bâti dans cette partie de la ville, qu'il s'agit d'une vaste arrière-cour avec écurie et lieu de remisage pour les voitures. Ils occupent sans doute le logement prévu pour les cochers. Le fonds dont on ne connaît pas le prix de vente permet de les faire vivre. Le matériel cédé et la cavalerie permettent de conclure à l'existence d'une affaire saine. La composition de la cavalerie est particulièrement éclairante. Elle se compose de 8 chevaux que le vétérinaire qualifie de bons : cinq hongres et trois juments. Si deux chevaux sont « hors d'âge », chevaux dont la dentition ne permet plus de déterminer l'âge sans erreur, le reste de la cavalerie est jeune : deux de 10 ans, deux de 7 ans et deux de 6 ans. La répartition par âge montre que les investissements sont faits régulièrement. La moitié de la cavalerie se compose de jeunes animaux qui entament leur cycle d'exploitation. L'achat par paire, le choix des robes et la taille au garrot indiquent qu'il s'agit de chevaux appareillés. La robe dominante est baie dans ses nuances les plus soutenues. On peut noter deux chevaux noirs qui permettent de configurer des attelages de deuil. Le matériel roulant se compose de six voitures : deux à deux places et 4 à quatre places. Elles sont « construites solidement et de manière à présenter toutes les conditions de sûreté, de commodité et de propreté convenables ».

En 1885, six ans après la reprise du fonds d'Antoine Juré, le cadet est en mesure d'acheter un fonds de louage de voitures de grande remise, rue Tronchet, dans le quartier des Brotteaux

qu'il a quitté six ans auparavant¹⁷⁹⁸. Il connaît la clientèle et le choix de cette acquisition ne doit sans doute rien au hasard. Le fonds qu'Élie Henri Antoine Chevalier rachète au sieur Pral pour la somme de 18 000 francs, payés au comptant, est une affaire assez importante : 6 voitures et 13 bons chevaux. Le matériel roulant comporte 5 voitures de grande remise : 2 coupés, deux landaus et une victoria ; une voiture de place N°549 qu'il exploite jusqu'en avril 1886. Entre octobre 1885 et février 1899, date à laquelle il décède, Élie Henri Antoine Chevalier développe son entreprise de louage. En mars 1900, les autorisations d'exploitation conférées à sa veuve font état de 15 chevaux et 12 voitures. La diversification du matériel roulant est intéressante :

- 1 omnibus à huit places ;
- 4 landaus à quatre places ;
- 1 berline à 4 places ;
- 3 3/4 à trois places ;
- 3 victorias à deux places.

Voitures fermées et voitures ouvertes, exploitées lors de la saison estivale, l'omnibus qui peut être loué en maintes occasions, des plus tristes aux plus joyeuses, forment un aperçu des services qu'il peut proposer à sa clientèle.

L'insertion des frères Chevalier dans le métier, leur apprentissage des us et coutumes de la bourgeoisie, leur ascension professionnelle est le reflet moyen des biographies qui peuvent être dressées. Avant eux comme Audiffren ou Pral, après eux comme les frères Lucain ou Faillebin le récit professionnel commence presque toujours par le métier de cocher, le contrat de mariage, l'intégration dans la domesticité des dominants. Au-delà, le succès plus ou moins affirmé renvoie à la diversité des individus et à leur intelligence des milieux dans lesquels ils évoluent.

Les entreprises de grande remise sont assez stables : du milieu des années 1880 aux premières années du XXe siècle leur nombre ne dépasse pas une vingtaine d'enseignes. Pour des raisons évidentes, leur localisation épouse assez fidèlement la géographie sociale de la ville. Les zones de concentration maximale se retrouvent dans certains secteurs du 2^e arrondissement. C'est autour de la place Bellecour que bat vraiment le cœur de la profession. Dans les rues qui bordent la place, dans un réseau de cours ou d'arrière-cours garnies d'écuries et de remises parfois de taille considérable, prospèrent les loueurs. Les clients y ont leurs habitudes et le transport des classes aisées en marge des moyens publics de transport, abandonnés à la multitude, mobilise chaque jour plus d'une centaine de chevaux. L'achalandage du quartier est l'affaire de quelques grosses entreprises. Elles ont une connaissance approfondie de la clientèle. Chaque loueur du quartier sait que les exigences de propreté, de correction de mise du cocher, de soins portés à l'attelage (chevaux et voiture) constituent le fondement de la profession. Les cinq ou six Maisons qui répondent à la demande du quartier n'alignent guère plus de 70 chevaux pour une clientèle potentielle de plusieurs milliers de clients.

La plus ancienne et la plus prestigieuse de toutes est la Maison Louis qui remise 12, rue Saint-Dominique. L'entreprise qui est réputée pour ne proposer que des voitures de luxe est exploitée jusqu'en 1889 par Auguste Cauquil, date à laquelle il la vend à son neveu Guibert pour la somme de 40 000 francs. Guibert épouse cette même année Marthe Kern fille d'un loueur de grande remise installé depuis quelques années rue Victor Hugo. La fusion des deux entreprises est réalisée en 1894, lorsque les consorts Guibert-Kern reprennent le fonds laissé par feu Conrad Kern. L'entreprise est la plus importante du quartier : elle est capable d'aligner près d'une quarantaine de chevaux et plus de 50 voitures. La valeur de ce fonds de commerce est importante. Entre la place Bellecour et le cours du Midi, un certain nombre

¹⁷⁹⁸ *Courrier du commerce*, journal des halles et marchés, 8 octobre 1885. Élie Chevalier fait savoir qu'il a vendu à J.-B. Chevallier la moitié de son matériel de chevaux, rue Sainte-Hélène 14.

d'enseignes sont au service de la clientèle aisée du quartier. À quelques pas de la place Bellecour, Michel Gabert, loueur rue des Trois Passages, exploite jusqu'en 1899 une cavalerie d'une vingtaine de chevaux et 30 voitures de divers types. D'autres enseignes comparables comme Dumont, Massacrier ou Jean-Baptiste Chevallier 14, rue Sainte-Hélène ou Moncel 45 rue Franklin complètent l'offre du quartier. Ce dernier propose des voitures de luxe et s'est spécialisé dans la fourniture de voitures pour mariage. Toutes ces entreprises trouvent acquéreur jusqu'au début du XX^e siècle. Ainsi, les fonds Gabert et Guibert, mis en vente en 1898 et 1899 trouvent des repreneurs. Le passage de la traction animale vers la traction automobile s'effectue progressivement. Il est d'ailleurs tout à fait révélateur que la Société lyonnaise de transport, la première à exploiter les taxis automobiles, les hirondelles, conserve plusieurs dizaines de chevaux pour un certain nombre de ses services comme le service d'omnibus PLM ou le service de voitures qu'un certain nombre d'hôtels lui ont confié. Cette entreprise du quartier dont les entrepôts sont situés rue Bichat, derrière les voûtes de Perrache, éprouve même une certaine satisfaction à présenter, dans un petit fascicule de réclame, les deux formes de traction¹⁷⁹⁹.

Le quartier des Brotteaux est par ordre d'importance la deuxième zone de concentration des entreprises de louage de grande remise. Les fonds s'installent à proximité des plus fortes concentrations de clientèle. Il existe dans cet arrondissement des secteurs pourvus d'une clientèle qui ne marque aucun empressement à louer les fiacres à la course. Les voitures de place, utilisées faute de mieux, sont disponibles sur les côtés nord et sud de la place Morand et place Saint-Pothin. Comme dans la Presqu'île, les classes aisées qui peuplent les beaux immeubles du cours Morand, de l'avenue de Noailles, des boulevards du Nord et du Parc, pour ne citer que quelques voies cossues, s'en remettent aux loueurs de grande remise. Jusqu'en 1885, Louis Audiffren, installé de longue date dans le quartier, à une époque où l'arrondissement n'était encore qu'une excroissance semi-urbaine de la commune de la Guillotière, a monté une belle enseigne rue Tronchet, qui fournit une partie des voitures de louage au quartier. À quelques mètres du portail d'Audiffren, dans des bâtiments qui appartiennent d'ailleurs à ce dernier, Félicien Pral exploite également un fonds de louage de voitures de grande remise.

Les autres quartiers de la ville possèdent bien quelques fonds de loueurs de voitures de grande remise mais ils sont loin d'atteindre l'importance de ceux que l'on compte dans la Presqu'île et dans le quartier des Brotteaux. Le faubourg de Vaise a un loueur ; la Croix-Rousse a quelques petites enseignes qui répondent à la demande du plateau. François Ramassot est tout à fait représentatif de ces petits entrepreneurs. Marié à la Croix-Rousse au début de l'année 1867, il parvient en cumulant son épargne et celle de sa femme à fonder une petite entreprise de marchand de vin et de louage de voitures. Installé 8, rue Perrot, l'homme est vraisemblablement avisé et travailleur car en 1872, il se porte acquéreur d'un terrain et d'une maison 8, rue Perrod pour la somme de 9000 francs qui devient son logement et le centre de son entreprise. L'acquisition immobilière est payée 1000 francs comptants et les remboursements se font ensuite sur une très longue période : en octobre 1892 au moment de son décès, François Ramassot doit encore, 20 après son achat, une somme de 5000 francs. Son fonds de louage compte une cavalerie de 5 chevaux et 7 voitures. Deux coupés pour les clients les plus réguliers, 2 berlines pour les occasions plus relevées et un break à 6 places constituent le socle de son matériel roulant. Ces données ne préjugent en rien de l'activité du loueur qui

¹⁷⁹⁹ Arch. mun. Lyon, 1C 303 795, Société Lyonnaise de Transports. Sans date, p. 41 : « C'est rue Bichat 1, 3 et 5, en face de l'Arsenal, que se trouvent réunis nos écuries, notre atelier de réparation et le nid des "Hirondelles". Si vous voulez, nous ferons fi de l'inscription "défense d'entrer" et y ferons ensemble un tour. Sur une large cour s'ouvrent les portes d'une écurie où s'ébrouent, piaffent et hennissent une moitié environ de la quarantaine de chevaux affectés à notre service d'omnibus PLM, de voitures de livraison et d'hôtels. Au fond de la cour, surélevée du sol, à côté du bureau du piqueur, s'ouvre la remise des voitures qui contient la sellerie et le lavage ».

poursuit manifestement d'autres activités de transport. La cavalerie permanente correspond aux besoins minimaux de l'entreprise. Dès que l'activité s'accroît, les chevaux sont loués pour la journée ou la demi-journée. L'inventaire après décès répertorie des harnais de charrette et les sommes qu'il doit à son gendre, harnacheur Grande rue de la Croix Rousse, ne s'expliquent que par des locations de harnais qui accèdent le recours sans doute assez important à la location de chevaux.

La situation du très vaste III^e arrondissement apparaît d'une manière un peu différente. Il s'étire vers les quartiers de Montchat et de Monplaisir, touche les communes de la périphérie de Villeurbanne à Saint-Fons. Aux lisières de l'espace urbain et de Villeurbanne, une clientèle potentielle, celle des Charpennes, des Maisons-Neuves permet l'existence de quelques loueurs de grande remise. En réalité, les quartiers de l'arrondissement, à commencer par la Guillotière son noyau le plus dense, se caractérisent surtout par l'artisanat des voitures de petite remise. La Grande rue de la Guillotière compte un certain nombre de loueurs qui peuvent être pris à la course. Il n'est nul besoin, dans cette partie de la ville, d'établir des stationnements de fiacres. Chacun sait où trouver une voiture en cas de nécessité. D'une manière générale, toutes les rues de l'arrondissement, en particulier celles qui structurent des quartiers comme la Grande rue de Monplaisir ou la rue Paul-Bert, comptent en permanence des voitures qui peuvent être prises à la course. Ailleurs, lorsque la densité du bâti décline ou lorsque l'animation commerciale n'est plus assez soutenue, le quadrillage de l'offre élargit ses mailles mais ne disparaît pas. Les quartiers populaires comme les quartiers bourgeois disposent d'un service de transport qui s'adapte aux besoins et aux capacités des clientèles desservies. Dans les quartiers populaires, les voitures sous remises sont de très loin le mode d'exploitation le plus fréquent. Elles n'empêchent pas la présence ponctuelle de loueurs de grande remise. Dans les quartiers plus aisés, les voitures de grande remise constituent le noyau dur des fonds de louage. Quelques voitures de petites remises viennent compléter l'offre.

Quelques milliers d'usagers potentiels sont en permanence certains de trouver un véhicule à disposition dans l'une des enseignes ou des succursales installées dans le quartier. Les techniques de gestion de la cavalerie, perceptibles dans le passif et l'actif des entreprises de louage, montrent le balancement des effectifs selon l'offre et la demande. Toute demande de chevaux ou de voitures peut être satisfaite sur-le-champ par un système de prêts entre professionnels. En mars 1894, l'inventaire après décès du loueur Conrad Kern permet d'observer l'étendue du système¹⁸⁰⁰.

Déclarations passives. Il devait au jour de son décès les sommes suivantes pour location de chevaux et/ou voitures :

A) Loueurs du quartier :

Husson :	200 francs
Gabert :	47 francs
Guibert :	142 francs
Dumont :	30 francs
Massacrier :	24 francs
Place :	90 francs.

B) Autres loueurs :

Bordet :	15 francs
Dousseau :	8 francs
Total :	556 francs

Déclarations actives. Il était dû à Conrad Kern les sommes suivantes pour fourniture de chevaux et/ou voitures :

A) Loueurs du quartier :

Husson :	297 francs
----------	------------

¹⁸⁰⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 13 938, minute de Me Trévoux, 7 avril 1894.

Place :	72 francs
Dumont :	45 francs
Gabert :	75 francs
B) Autres loueurs	
Thiverrat :	211 francs
Bordet :	3 francs
Moncel :	12 francs
Total :	715 francs

Le système permet ainsi de n'entretenir que le nombre de voitures et de chevaux strictement nécessaires. La rentabilité engendrée par cette mutualisation des moyens disponibles est élevée. Elle permet de répondre à pratiquement toutes les demandes. La diversité des prestations n'a d'égal que la diversité des usages que la société fait des voitures. Les entrepreneurs peuvent fournir un nombre non négligeable de voitures lorsqu'il s'agit de deuils ou de mariages ou de voitures spécifiques pour les courses, les sorties de chasse ou les excursions, pour ne prendre que les exemples les plus communs. Certaines de ces prestations requièrent des moyens non négligeables : affréter un mail coach pour les monts du Lyonnais nécessite un attelage appareillé de 6 chevaux et un cocher expérimenté.

Les loueurs de voitures de grande remise proposent trois grands types de prestations : les abonnements au mois ou à l'année, service destiné à la frange la plus aisée de la clientèle, les locations à la journée ou à la mi-journée et enfin des services de transports ponctuels aux exigences très variées.

Les abonnements constituent une activité extrêmement lucrative pour les loueurs de grande remise. L'abonnement est un contrat de fourniture qui comprend à la fois le cocher et le ou les attelages. Le matériel loué à un particulier au mois ou à l'année est à son service entier et exclusif. En 1885, lorsque Joseph Place et Jean-Claude Faillebin reprennent le fonds d'André Audiffren, les abonnements relevés dans les documents notariés mobilisent une partie non négligeable de la cavalerie¹⁸⁰¹ :

Nom du client	Nombre de chevaux fournis	Nombre de voitures	
M. Lilienthal	2 chevaux noirs	Un clarence, un milord, un landau	1709 francs
M. Ferbert	2 chevaux noirs	Un clarence, un milord, un landau	-
M. Roë	2 chevaux noirs	Un landau, un clarence	1009 francs
M. Saint-Olive	2 juments	Un coupé, un milord	
M. Jobert	2 chevaux noirs	Un landau, un clarence, un milord.	-
Mme Bougniols	1 jument	-	525 francs

Il ne s'agit que d'une partie des abonnements puisque d'autres gros débiteurs comme le soyeux Maurel ou M. Tresca figurent respectivement avec des sommes de 2550 et 1023 francs. Chez les consorts Guibert-Kern, les plus beaux éléments de la cavalerie et du parc roulant sont consacrés aux abonnements. Une dizaine de chevaux sont au service des abonnés¹⁸⁰². Les chevaux et les voitures ont fait l'objet d'un contrat de gré à gré. L'estimation du prix des voitures à l'abonnement est assez élevée. Les voitures louées au préfet du Rhône sont les plus chères que possède la Maison Guibert. Les deux victoria, le landau et le coupé que loue la préfecture valent 6000 francs soit une moyenne de 1500 francs par véhicule qui

¹⁸⁰¹ Arch. dép. Rhône, 3^E 14 742, minute de Me Garnot, 18 décembre 1885, contrat de vente d'un fonds de loueur de voitures à Lyon.

¹⁸⁰² Arch. dép. Rhône, 3^E 13993, minute de Me Trévoux, notaire à Lyon, 7 octobre 1898.

dépasse très largement la valeur moyenne des voitures en abonnement. Les voitures de la préfecture montrent que les loueurs s'adaptent aux exigences de leur clientèle : les attelages fournis aux clients sont toujours le reflet fidèle de ce qu'ils sont disposés à payer.

Le client est assuré d'avoir en permanence et sans aucune interruption possible l'usage du moyen de transport mis à son service. Ni l'immobilisation des chevaux, ni la maladie du cocher ou les avaries du matériel roulant ne lui sont opposables. L'entretien des chevaux, de la voiture et des harnais est effectué de manière permanente. Les engagements du loueur de grande remise sont importants mais en échange, le système de l'abonnement permet d'amortir le cheptel et le matériel roulant dans de bonnes conditions et constitue un revenu fixe. C'est une activité lucrative malgré le paiement à terme échu, qui impose au loueur l'avance d'une importante mise de fonds qui doit couvrir le salaire du cocher, l'entretien du cheptel et du matériel roulant.

La prestation minimale de la voiture de grande remise est la location à la journée voire à la mi-journée. Le loueur de grande remise n'est pas autorisé à prendre des clients ni à l'heure ni à la course, pourtant tout laisse à penser que les formules de location très souples effacent de facto toute différence avec les voitures dites de petite remise qui stationnent dans des lieux privés et qui sont accessibles à tous les usagers à l'heure et à la course. Les loueurs déclarent en effet quelques voitures de petite remise dont l'usage est beaucoup plus souple. D'ailleurs en fonction des circonstances certaines de ces voitures peuvent même être déclarées comme des voitures de place. Il n'est pas rare qu'un loueur ait simultanément des voitures de place et des voitures de petite et de grande remise¹⁸⁰³. S'il existe ainsi un marché pour des locations à la journée ou à la demi-journée, c'est en raison des exigences de la clientèle bourgeoise. La bonne société, dans sa phobie de la proximité sociale, sa répugnance au contact physique avec les autres classes, établit avec les nuances des strates qui la parcourent, un code relatif du déplacement sur la voie publique. Pour les plus fortunés, la possession d'une voiture ou la location d'un très bel attelage à l'année constitue une prestation incontournable. D'autres se contentent de louer une voiture soit en se rendant directement chez le remisier soit en commandant sa course à l'avance. Ces usagers de la voiture de remise estiment qu'il est tout à fait impensable d'utiliser le tramway même en première classe, et peu recommandé d'utiliser les fiacres qui stationnent en ville car les cochers n'ont pas bonne réputation et les tarifs font souvent l'objet de marchandages mal vus. Si d'aventure un de ces usagers délicats est dans l'obligation d'emprunter le tramway ou le « sapin », il en conçoit toujours une certaine amertume. Ces entreprises constituent le sommet de la hiérarchie des moyens publics de transport. C'est sur un segment relativement étroit qui compte à peine quelques milliers de clients potentiels que se développent à partir des années 1880 ces fonds de loueurs de voiture de grande remise. Leur existence et leur prospérité n'est possible que par la connaissance approfondie de la clientèle. Chaque loueur du quartier sait que les exigences de propreté, de correction de mise du cocher, de soins portés à l'attelage (chevaux et voiture) constituent le fondement de la profession. Les cinq ou six entreprises qui répondent à la demande du quartier n'alignent guère plus de 70 chevaux pour une clientèle potentielle de plusieurs milliers de clients.

Toute une série de services particuliers qui mobilisent voitures et chevaux assurent une part de l'activité des loueurs de grande remise. Les mariages et les deuils sont des circonstances pour lesquelles les clients passent commande d'un certain nombre de voitures dans le cadre d'une prestation plus ou moins complexe. Selon l'importance de l'événement, le loueur qui accepte le contrat s'engage à fournir des attelages dont la qualité spécifiée a été

¹⁸⁰³ Arch. dép. Rhône, 3^E 14 663, minute de Me Verrier, notaire à Lyon, 3 mars 1899. La maison Gabert, exemple parmi d'autres, exploite 2 voitures de place portant respectivement les N° 180 et 181. Il s'agit de deux coupés estimés ensemble 800 francs.

clairement déterminée. La mobilisation d'un nombre parfois important de voitures est rendue possible par la mutualisation du cheptel et des voitures. Certaines maisons se spécialisent dans la fourniture de voitures pour les mariages. C'est le cas de la Maison Fontaine, avenue de Saxe N°76 ou Marcellin Tastet 10 rue Malesherbes¹⁸⁰⁴. Bellon, un autre loueur du 6^e arrondissement, ajoute aux voitures de noces les locations pour les soirées. Certaines grandes soirées de la sociabilité bourgeoise comme le bal des étudiants¹⁸⁰⁵ ou les bals donnés à la préfecture¹⁸⁰⁶ sont susceptibles de mobiliser toutes les voitures disponibles dans l'agglomération, elles constituent avec les journées de course des rendez-vous commerciaux particulièrement importants pour la profession¹⁸⁰⁷. Une excursion, l'installation dans la maison de campagne sont d'autres opportunités pour lesquelles les clients recourent aux services des loueurs de grande remise. Traditionnellement les plus grands hôtels entretiennent un ou deux chevaux et un omnibus servant à transporter passagers et bagages de la gare à l'hôtel et vice versa. Le parvis de la gare de Perrache est toujours encombré des omnibus d'hôtels¹⁸⁰⁸ et à chaque arrivée de train, l'agitation des rabatteurs et cochers qu'Emmanuel Vingtrinier a bien su décrire, constitue un véritable comité de réception¹⁸⁰⁹. Pourtant, au cours des années 1890, le processus général d'externalisation de la fonction de trait se répercute sur ce type de service¹⁸¹⁰. Les loueurs proposent moyennant abonnement la mise à disposition permanente d'un certain nombre de chevaux et voitures. L'inventaire Guibert précise que six des quinze chevaux logés dans les écuries de la rue Saint-Dominique sont au service de l'Hôtel Collet que cite précisément Vingtrinier. Il s'agit de quatre chevaux et deux juments destinés à la traction d'un coupé et de deux victorias¹⁸¹¹. Le loueur de grande remise peut même prendre en charge le transport des grands magasins. Joseph Place assure le service du transport des bagages du Grand Bazar. Les colis trop volumineux pour être emportés par les clients ou les clientes sont livrés à domicile par un attelage de la Maison Place. C'est le loueur qui est propriétaire du fourgon à quatre roues monté sur ressorts. Le service comprend le cocher et le cheval. En 1891, le Grand Bazar doit 525 francs à Joseph Place au titre du service de livraison¹⁸¹².

Il va de soit que toutes les prestations dépendent du loueur. Leur qualité peut d'ailleurs varier à l'intérieur même d'une entreprise en fonction du type de service demandé et du tarif négocié entre le prestataire de service et le client. Il existe néanmoins des différences perceptibles entre les différents loueurs. Le niveau moyen de qualité attendu chez un loueur du III^e arrondissement n'est pas comparable à celui d'un loueur des beaux quartiers. Cette

¹⁸⁰⁴ Voir table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 21 Marcellin Tastet, facture quittancée du 30 octobre 1897. Collection privée.

¹⁸⁰⁵ *Tout Lyon*, 8 –14 mars 1896, le bal des étudiants, place de la Comédie montre la file ininterrompue des voitures.

¹⁸⁰⁶ La Publicité commerciale, 18 février 1882.

¹⁸⁰⁷ Voir ci-dessus les courses du Grand-Camp, une page de sociologie urbaine : voir et être vu.

¹⁸⁰⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 22 Les omnibus d'hôtel sur le parvis de Perrache.

¹⁸⁰⁹ Emmanuel VINGTRINIER, *Lyon de nos pères*, Lyon, Mougins-Russand-Waltener et Cie successeurs, 1899, page 51. L'auteur a su bien décrire cette animation : « À l'arrivée des trains rapides en gare de Perrache, on voit s'ouvrir les portières des sleepings et paraître des couples d'insulaires bizarrement accoutrés de l'ulster et de chapeaux mous, pendant qu'à la sortie les larbins des grands hôtels, correctement rangés sous la marquise, clament de leur voix la plus solennelle « Grand Hôtel de Lyon, au centre de la ville ! – Grand hôtel Bellecour, premier ordre ! – Grand Hôtel des Négociants, au centre des affaires ! Grand Hôtel Collet !...de l'Europe...d'Angleterre !...de Russie !

Tout le concert européen... et quelle cacophonie ! Remise des bulletins, des bagages, reconnaissance des colis, chargement – et, un à un, les lourds omnibus s'ébranlent avec un fracas de vitres ».

¹⁸¹⁰ Les effectifs passent d'une quarantaine en moyenne dans les années 1880 à une vingtaine au début du XX^e siècle.

¹⁸¹¹ Arch. dép. Rhône, 3^E 13 993, minute de Me Trévoux notaire à Lyon, 7 octobre 1898.

¹⁸¹² Arch. dép. Rhône, 3^E 28 823, minute de Me Lavirotte, notaire à Lyon, 23 décembre 1889.

distinction n'est même pas suffisante pour comparer des maisons offrant un service très convenable et celles qui sont résolument installées dans les prestations haut de gamme. Les documents disponibles permettent de comparer les attelages que proposent deux entreprises de louage : la Maison Bellon dans le VI^e arrondissement et la Maison Gabert dans la Presqu'île à deux pas de la Place Bellecour. La comparaison peut être établie sans difficulté, car les estimations sont presque contemporaines, les prises sont réalisées par des commissaires-priseurs assistés de spécialistes et les entreprises sont de taille comparable. Les données essentielles ont été portées sur le tableau :

Loueur de voitures de grande remise.	Jules Antoine Oswaldavin Bellon ¹⁸¹³	Sabin Auguste Gabert ¹⁸¹⁴
Adresse	Rue Malesherbes N° 24	Rue des Trois Passages N°3
Arrondissement	6 ^e arrondissement, Brotteaux	2 ^e arrondissement, Presqu'île
Valeur du fonds	37 300 francs.	20 000 francs.
Date de l'estimation	14 septembre 1898	27 mars 1899
Effectifs de la cavalerie	13	15
Juments	5	6
Hongres	8	9
Prix moyen	1038 francs	616 francs
Animal le moins coté	Jument noire Follette : 600 f.	Cheval bai 8 ans : 200 francs
Animal le plus coté	Cheval alezan Camaro : 1500 f	Jument alezane : 1600 f.
Nombre de voitures	17 voitures	9 voitures
Prix moyen	1273	810
Voiture la plus chère	2500	1400
Voiture la moins chère	300	350

Section III – La gestion des entreprises

Les archives notariales permettent de tracer les grands axes de la gestion des entreprises de l'économie chevaline. Un décès imprévu qui fige la vie de l'entreprise, un contrat de vente avec inventaire, une gestion sous tutelle pendant la liquidation d'une succession sont autant d'opportunités pour découvrir les emprunts contractés, les fournisseurs, les stocks, les clientèles, les bonnes et les mauvaises créances, la géographie commerciale. D'autres sources existent. Ainsi, la recherche de la notoriété passe par la promotion de l'entreprise révélée par les dépôts de brevets, la participation aux expositions universelles qui enivrent les grandes métropoles de l'Ancien et du Nouveau monde.

¹⁸¹³ Arch. dép. Rhône, 3^E 13 992, minute de Me Trévoux, notaire à Lyon, 14 septembre 1898.

¹⁸¹⁴ Arch. dép. Rhône, 3^E 14 663, minute de Me Verrier, notaire à Lyon, 3 mars 1899.

I - La gestion comptable

La gestion comptable des entreprises de l'économie chevaline est en partie transcrite dans l'analyse des papiers de successions. Les différents registres de commerce utilisés sont nommés, datés et décrits. Leur nombre et leur complexité dépendent de la taille de l'entreprise. Brouillards et autres mains courantes sont le lot de pratiquement toutes les entreprises. Comptes débiteurs et créditeurs sont portés sur les grands livres. Les informations manquent parfois de précision car, d'un commun accord, les parties peuvent décider de ne pas détailler la description des registres. Ils se contentent de fournir au notaire les données nécessaires : « Au décès de Mme Grangeneuve il était dû, ainsi que cela résulte d'un registre dont ils ont fait eux-mêmes l'analyse, par les clients du commerce de Mme Grangeneuve pour le transport d'objets mobiliers les sommes suivantes ». Il arrive, exceptionnellement il est vrai, que les livres fassent défaut parce que n'ayant jamais été tenus¹⁸¹⁵.

Dans certaines circonstances, lorsque les vacations des notaires peuvent s'enchaîner sans contraintes et lorsque la succession est importante, les inventaires exceptionnellement précis permettent d'entrer dans l'intimité du *de cuius* – du décédé –, d'approcher son univers. La succession d'André Audiffren, veuf et sans enfants, donne lieu à une série d'inventaires très minutieux. Au-delà de leur apparente sécheresse, ils dépeignent presque le décor intime de son espace de travail : la chambre à coucher et ses accessoires, le secrétaire vraisemblablement poussé vers la fenêtre qui donne sur le calme de l'arrière-cour. Dans les tiroirs du secrétaire, encombrés de livres et de papiers, apparaît la géographie de son monde écrit : les lettres rangées, les registres de couleurs, les carnets, les titres de propriété, les baux, les reçus, les loyers et quelques espèces. André Audiffren, qui signe de manière malhabile et qui ne possède pas de livres hormis une collection des *Jardins pittoresques*, tient ses registres de commerce avec sérieux. Maître Garnot en fait la description suivante :

« Les deux premières pièces sont des agendas pour les années mil huit cent quatre-vingt-quatre et mil huit cent quatre-vingt-cinq de format long, tous deux cartonnés avec couverture verte, sur lesquels M. Audiffren inscrivait ou faisait inscrire les opérations de son commerce. Le premier est entièrement employé et le second est arrêté à la date du 20 novembre 1885.

La troisième pièce est un registre, même format cartonné avec dos en cuir et couverture papier, sur lequel le défunt portait le compte de ses employés (...).

La quatrième pièce est un petit registre cartonné avec couverture en papier contenant plus particulièrement les comptes de location des constructions appartenant à M. Audiffren (...).

La cinquième pièce est un registre relié avec couverture en carton et dos en cuir format long intitulé grand livre contenant cent quatre-vingt-onze feuillets et sur lequel le défunt établissait le compte de ses clients (...).

La sixième pièce est un petit livre avec couverture en feuille carton, contenant vingt feuillets écrits en partie et servant de répertoire ou table alphabétique correspondant au grand livre dont il vient d'être parlé.

Et les quatre dernières pièces sont deux petits cahiers avec couverture en papier de couleur et deux petits calepins carnets de poche ne présentant aucun intérêt en ce qui concerne l'actif et le passif de la succession »¹⁸¹⁶.

Les écritures au jour le jour sont portées dans le premier livre de commerce. Ce brouillard est tenu jusqu'au 20 novembre 1885, soit la veille du décès d'André Audiffren. Les écritures ont été confiées à un employé durant la maladie d'Audiffren, d'où l'observation du notaire sur la nature des opérations qu'inscrivait le défunt ou qu'il faisait inscrire. L'inventaire dressé par

¹⁸¹⁵ Arch. dép. Rhône, 3^E 13 803, minute de Me Trévoux notaire à Lyon, succession de Mme Kern, 2 février 1883. Lors de l'examen des papiers de la succession, le loueur de voitures Conrad Kern déclare aux notaires chargés de l'inventaire après décès : « qu'il ne tenait aucune comptabilité régulière, que le passif de son commerce était payé au fur et à mesure et à présentation des factures par les fournisseurs, que son actif résultait des abonnements à l'année, au mois et au trimestre, et qu'il ne tenait aucun relevé régulier de ces abonnements ».

¹⁸¹⁶ Arch. dép. Rhône, 3^E 14 742, minute de Me Garnot, notaire à Lyon, décembre 1885.

le notaire met à jour une comptabilité tout à fait classique qui a permis d'établir sans difficulté l'actif et le passif du fonds de commerce. Les quatre dernières pièces qui n'ont malheureusement pas été détaillées portaient peut-être sur l'état des voitures, des chevaux, sur le comportement des employés. Cette lacune montre les limites des inventaires dont la fonction est exclusivement d'évaluer les différentes facettes du patrimoine.

En fonction des types d'activités, il existe une certaine variété de registres. Le carrossier Faurax utilise par exemple un registre où sont annotées les commandes et les conditions auxquelles elles sont exécutées. Louis Tisseur, marchand de fourrages rue Roquette dans le 5^e arrondissement, utilise une riche panoplie de livres de commerce. Outre le classique brouillard et le grand livre, il tient un registre « menus débiteurs », un autre intitulé « ventes au comptant », un livre de caisse, un livre de traites et remises, un livre d'octroi, un livre d'entrée, un livre de pesage et un livre de comptes généraux fermant à clef.

D'autres documents internes aux entreprises, en tout cas pour les plus importantes d'entre elles, ont certainement existé, mais aucune trace n'en subsiste : bilan détaillé annuel pour les sociétés avec inventaires annexés, répartition du travail entre les équipes, salaires des ouvriers et des contremaîtres, etc. Les grandes entreprises ont un teneur de livres à demeure, pour les autres le patron tient les comptes. Les brouillards que les notaires confient à l'expertise des teneurs de livres sont les pièces que l'on retrouve presque systématiquement dans l'analyse des papiers de succession. Leur recours est une nécessité lorsqu'il s'agit de noter des travaux payés à terme. Une partie considérable des transactions commerciales donne lieu à des paiements différés.

II – clientèles et fournisseurs

1 – Les clientèles

L'analyse des livres de commerce permet de reconstituer les clientèles. Elles dépendent de la nature du fonds de commerce, de son chiffre d'affaires. La personnalité de l'artisan joue un rôle essentiel dans la constitution de l'« encours client ». L'analyse des créances, leur qualité, leur nombre, l'importance des encours, permettent de dégager quelques lignes de force. Pour illustrer le propos, le tableau N°8 Les encours-clients de cinq professionnels de l'industrie chevaline, montre les caractéristiques de l'encours client de quelques entreprises de l'économie chevaline : deux bourrelleries, une carrosserie et deux fonds de marchands de fourrages¹⁸¹⁷.

En premier lieu, l'encours client est déterminé par la nature de l'activité. Les prestataires de services ou les producteurs ont des clientèles très différentes les unes des autres. Le prestataire de services comme le maréchal-ferrant qui facture surtout du temps et du savoir-faire peut s'autoriser un encours client important, surtout s'il travaille seul - ce qui est rare - ou s'il est simplement secondé par un aide. Eu égard à leur chiffre d'affaires, les maréchaux-ferrants fonctionnent avec des encours significatifs. Dans les successions, les sommes dues pour travaux de maréchalerie sont souvent importants. Ainsi, les travaux de maréchalerie sont notés au fur et à mesure et donnent toujours lieu à des comptes importants soldés tous les deux ou trois mois. Le déménageur Michel Mestrallet doit en août 1884 plus de 400 francs à Joseph Rabatel maréchal-ferrant rue des Passants 4¹⁸¹⁸. Ce sont des sommes semblables que doivent André Audiffren loueur de voitures aux Brotteaux et le camionneur Pierre Boyer aux maréchaux-ferrants en charge de leur cavalerie. Le premier doit en novembre 1885 540 francs à François Gerlan, maréchal-ferrant avenue de Saxe, le second 424 francs à Jean-François Bellon même profession, 45 cours Bayard en novembre 1892.

¹⁸¹⁷ Table des tableaux, chapitre VIII, tableau N° 8 les encours-clients de cinq professionnels de l'industrie chevaline d'après la répartition des créances dans les inventaires après décès.

¹⁸¹⁸ Arch. dép. Rhône, minute de Me Coste, mars - avril 1887.

Les producteurs ont des contraintes supérieures. Les productions réalisées dans l'atelier incorporent des matières premières qu'il faut acheter et qui, sous forme de stocks, correspondent déjà en eux-mêmes à une immobilisation de capitaux. Le crédit consenti aux clients incorpore le prix des matières premières ou semi-ouvrées et le prix de la façon. Lorsqu'il s'agit de productions élaborées, comme c'est le cas dans la carrosserie, la valeur des intrants peut être élevée. La valeur des intrants est relativement modeste dans la bourrellerie mais elle est forte dans le charronnage et la carrosserie. La part de la matière première peut être prédominante : les marchands de grains et de fourrages ne vendent que des produits primaires bruts. Ils doivent maintenir un équilibre tendu entre les fournisseurs chez qui ils s'approvisionnent et les clients qu'ils livrent. Ils agissent comme des intermédiaires qui mettent en relation l'offre et la demande. Ils vivent des marges qu'ils prélèvent sur les ventes. La part du travail qu'ils incorporent, si l'on excepte la manutention des fourrages en ville, est faible. Les frais qu'ils engagent sont toujours élevés. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne le transport. De ce fait, les pertes qu'ils peuvent enregistrer sont considérables.

Pour illustrer le propos, le tableau N° montre les caractéristiques de l'encours client de quelques entreprises de l'économie chevaline : deux bourrelleries, une carrosserie et deux fonds de marchands de fourrages. Trois observations s'imposent :

- 1) L'encours des gros clients est toujours dominant tant en nombre de créances qu'en volume de crédit. Chez Latour marchand de fourrages, les créances supérieures à 120 francs représentent plus de 92% du total du crédit consenti.
- 2) L'encours des petits clients est nettement plus élevé pour les fonds les moins importants. Les grandes entreprises peuvent faire l'impasse sur les petits clients mais ce n'est pas le cas des structures plus restreintes qui ne peuvent augmenter leur chiffre d'affaires qu'en pratiquant du crédit pour de relativement petites sommes. Installées sur des zones de chalandise plus restreintes, elles doivent mobiliser toute la clientèle potentielle. Cela étant, les toutes petites sommes, inférieures à 10 francs restent marginales dans tous les cas de figure.
- 3) La nature des produits vendus joue un rôle dans la constitution de l'encours client. Plus les produits sont coûteux et plus les créances sont importantes. Les plus grosses créances en faveur du carrossier Vigne correspondent à l'achat de voitures dont le prix neuf est toujours supérieur à plusieurs centaines de francs. Lorsque les produits ne sont pas coûteux en eux-mêmes, comme les fourrages, c'est la quantité minimale achetée qui détermine les créances. Le vendeur qui ne fait sa marge que sur les quantités offre des remises en fonction des quantités achetées.

En second lieu, les clientèles semblent fonctionner dans un cadre local. L'activité dominante se réalise principalement dans le quartier. La très dense occupation de l'espace explique la présence d'un certain nombre d'enseignes comparables dans chaque quartier. Une bonne maréchalerie peut drainer une clientèle considérable sur un périmètre relativement étroit. La proximité d'un marché peut accroître la valeur commerciale d'un fonds en greffant une clientèle rurale sur une zone de chalandise apparemment urbaine. Un patron connaissant bien les pathologies du cheval de camion en milieu urbain, capable de proposer des fers de qualité et secondé par quelques compagnons expérimentés, ne reste jamais sans travail. Cours Suchet, derrière les voûtes de Perrache, Pierre Biol et ses ouvriers ferment les chevaux des nombreuses entreprises qui s'y trouvent. Ses clients sont tous, à quelques exceptions près, des entrepreneurs du quartier Charlemagne. Il compte aussi une clientèle de particuliers. L'interconnaissance est un élément central dans la constitution des clientèles. Le maréchal voit les chevaux évoluer tous les jours, il sait quels sont les trajets auxquels sont soumis les chevaux de camion. L'usure des fers est rapide sur les pavés de la ville et la proximité entre deux ferrages fait que le maréchal connaît presque chaque pied de chaque cheval. Les maréchaux connaissent mieux que quiconque la cavalerie locale, et c'est pourquoi ils sont souvent présents comme membres civils des commissions de réquisition des chevaux. Marcel

Gresset, rue Pomme de Pin N°2, est à la tête d'une puissante maréchalerie. Il prend en charge la cavalerie des particuliers et celle du commerce. Les cavaleries des loueurs sont bien représentées dans cette portion de la ville. Le loueur Kern lui confie sa quinzaine de chevaux¹⁸¹⁹. L'activité du fonds de commerce qui dépasse les capacités du quartier est démultipliée par d'astucieuses associations dans d'autres entreprises¹⁸²⁰.

On retrouve cette composante locale dans les clientèles des bourrelleries. Philippe Robert, harnacheur 27, quai des Brotteaux ne fait pas crédit de bonne grâce mais la quinzaine de créances actives qui apparaissent dans les papiers de sa succession en mars 1890 soulignent la forte présence locale¹⁸²¹. La bourrellerie Pailly, une belle affaire 2, place Saint-Michel, compte une importante clientèle qui, contrairement à la précédente, dépasse le quartier mais reste néanmoins cantonnée pour l'essentiel dans les limites de la ville. Sur les 129 créances recensées en avril 1901 pour un total de plus de 15 000 francs, 11 émanent de clients situés hors de la ville. La Côte-Saint-André (Isère), Bourg-Argental (Loire), Saint-Forgeux (Rhône) constituent les plus lointaines périphéries commerciales de la maison¹⁸²².

Cette vie d'activité locale faite d'une multitude de micro-transactions est observable dans l'entreprise de déménagements et de camionnage de Pierre Plaisant domiciliée Place du Petit Change. La source est particulièrement intéressante car après le décès de son propriétaire, l'entreprise est mise aux enchères et jusqu'à l'adjudication, les comptes de l'entreprise sont transcrits dans les actes notariés. C'est donc le brouillard de l'entreprise récapitulant toutes les opérations au jour le jour qui est accessible durant cinq mois et demi, du 15 avril au 2 octobre 1901. Le gendre de Pierre Plaisant reprend l'affaire et l'administre au cours de cette période. Le fonds de commerce ne paie pas de mine : trois chevaux et 13 voitures de tous types : 7 wagons de déménagement, 2 camions, 2 charrettes et 2 tombereaux. Son activité combine à la fois une clientèle très locale et un volant d'activité plus large au niveau régional ou qui l'associe à des déménageurs allemands. En 108 jours d'activités et 207 transactions commerciales, l'entreprise a généré un chiffre d'affaires de 7807 francs soit un peu plus de 72 francs par jour.

La zone de chalandise de l'entreprise de feu Pierre Plaisant combine plusieurs espaces. Il existe un premier rayon local. L'entreprise est en effet très bien enracinée dans le vieux Lyon et irradie de part et d'autre de la rue Saint-Jean et prolonge son activité vers la gare Saint-Paul. Sa zone d'achalandage longe les quais et dessert le quartier de Vaise, autre zone essentielle de son activité¹⁸²³. Plus au nord, Pierre Plaisant compte nombre de clients dans les communes des Monts d'Or. Les attelages de Pierre Plaisant traversent la Saône : ils desservent le 1^{er} arrondissement, les rues actives autour de la place des Terreaux où des maisons de soieries leurs confient des colis. De là, le reste de la Presqu'île est desservi jusqu'à la place Bellecour. Les voitures de l'entreprise sont également présentes dans le quartier des Brotteaux. Dans la diversité des trajets qui sont effectués, les gares jouent un grand rôle : gare de Vaise au premier chef mais aussi gare de Saint-Paul ou gare de la Guillotière. L'entreprise, active dans la liaison Vaise/quartier de Saint-Jean, relie aussi les communes de l'immédiate périphérie. Quelques destinations plus lointaines et bien payées, voient des attelages rejoindre

¹⁸¹⁹ Arch. dép. Rhône, 3^E 13938, minute de Me Trévoux notaire à Lyon, Inventaire Kern, 7 avril 1894.

¹⁸²⁰ Arch. dép. Rhône, 3^E 15810, minute de Me Chaîne notaire à Lyon, 24 juillet 1901. Marcel Gresset possède une participation dans la société en nom collectif Jean Fouilloux & Cie, entreprise de déménagements et de camionnage qui possède en 1901 une cavalerie estimée à 15 000 francs. On peut penser que le ferrage des chevaux est assuré par la maréchalerie de la rue Pomme de Pin tout comme l'entretien du matériel roulant est confié à Deschamps, un autre sociétaire patron d'une des plus gros charronnages de la ville.

¹⁸²¹ Arch. dép. Rhône, 446 Q 38.

¹⁸²² Arch. dép. Rhône, 53 Q 161, folios 71-74.

¹⁸²³ Table des gravures et des illustrations, chapitre VIII, document N° 23 Publicité murale de l'entreprise Plaisant, rue de Bourgogne, quartier de Vaise.

Vienne (Isère), Saint-Chamond (Loire), Privas (Ardèche), Aix-les-Bains (Savoie), Pont-de-Chérury (Isère) Genève ou Châteauvillain près de Chaumont (Haute-Marne).

Le tableau N°9 présente les trajets effectués par l'entreprise pour le compte de ses clients. L'importance des petites transactions est particulièrement nette. Celles qui sont facturées moins de 30 francs représentent toujours plus de 45% du total mensuel et elle atteignent 50,2% en moyenne sur toute la période de référence. Nombreuses, elles ne représentent cependant guère plus que le quart du chiffre d'affaires. Ainsi, un peu moins de la moitié des transactions génère les 3/4 du chiffre d'affaires. Les transactions comprises entre 30 et 89 francs fournissent 50,8% du C.A. Les courses inférieures à 30 francs sont réalisées essentiellement pour des particuliers. La nature des prestations et des produits transportés est difficile à déterminer. Il y a sans doute beaucoup de déménagements : le 23 juin, la veuve Berger fait appel à la société pour un trajet qui ne quitte pas la rue de la Pyramide. La prestation lui est facturée 15 francs. Ces trajets qui totalisent au plus quelques centaines de mètres sont nombreux, à l'instar du transport effectué pour le client Teillon le 29 mai du quai de Bondy à la rue de Tunisie. Les marchandises prises en charge sont parfois spécifiées : le 8 mai, un tricycle est réceptionné gare de Saint-Paul et conduit rue de l'Abondance où fonctionne une usine de pneus pour vélocipèdes. À l'occasion, le nom et l'adresse du client permettent de cerner les marchandises transportées et font apparaître des artisans et des fonds de commerce. Les prix facturés sont plus importants : le client Milliat quai de Vaise 28-29 est un gros épicier, Piard, 7, place des Terreaux négociant en pièces détachées pour bicyclettes et motocycles, Bedel et Cie est un fonds qui vend de la broserie, des éponges et des cordages. Le 26 avril, l'entreprise commande l'expédition de deux grands cadres¹⁸²⁴ pris rue Masséna et acheminés gare de Vaise pour la somme de 100 francs. Le lendemain d'autres voitures sont acheminées vers la gare de Vaise, transaction facturée 90 francs.

En marge de ces activités quotidiennes, l'entreprise Plaisant peut compter sur un autre volant d'activité représenté par les réceptions et les correspondances effectuées pour le compte d'entreprises de déménagement nationales ou étrangères. Sans être fréquentes, ces activités sont bien rémunérées et confortent les résultats mensuels. Le 1^{er} mai, l'entreprise réceptionne en gare de Vaise un wagon de Baudoin et Pigeat transporteurs à Bourges et le conduit rue Fénelon. Plaisant travaille avec des entreprises allemandes. Ainsi le 17 mai Maurice Isaac le charge de réceptionner un wagon du déménageur Adrian de Wiesbaden ; autre exemple : le 25 juin, la société charge en gare de Perrache un wagon pour le compte de Ludwig Alter de Darmstadt et une autre « grande voiture (...) sur un wagon PLM ».

Toutes les clientèles ne peuvent être constituées sur une base locale. Les plus grands carrossiers s'appuient sur des aires de chalandise bien plus étendues. Leur production trouve un débouché tant au niveau régional qu'au niveau national. La notoriété de l'entreprise Faurax lui assure des exportations vers l'étranger grâce à son réseau de succursales. Les entreprises plus petites de sellerie garniture comme celle de Jacques Bousquet rue Sala 19 peuvent compter aussi en fonction de leur notoriété sur un volant d'activité régionale. Parmi la douzaine de créances retrouvées dans la succession de ce dernier, trois proviennent de clients situés à l'extérieur de Lyon :

- 1) 300 francs dus par M. Berthelet à Tarare.
- 2) 600 francs dus par M. Jourdan demeurant au château de Marcillolle (Isère).
- 3) 1200 francs dus par M. du Villard demeurant au château de Pralong (Loire).

Ces 3 créances représentent plus de 60% du total de celles qui sont dues au sellier carrossier de la rue Sala en 1898¹⁸²⁵.

¹⁸²⁴ Les cadres que manipulent les déménageurs et les transporteurs sont de grandes caisses dont les dimensions permettent à la fois l'acheminement sur des voitures hippomobiles et le transport par le biais de wagons ferroviaires.

¹⁸²⁵ Arch. dép. Rhône, 53 Q 144.

En troisième lieu, les clientèles peuvent être spécialisées selon les activités exercées : Le camionneur Michel Landon, camionneur aux Brotteaux s'est constitué une clientèle dans le bâtiment. Il met à la disposition des maçons, des peintres plâtriers et autres professionnels des attelages. Il les propose à la course ou à la journée. En avril 1900, au décès de son épouse, les papiers de la succession montrent bien cette spécialisation :

- « 1) Solier, plâtrier à Lyon : 50 francs.
- 2) Mottet, marbrier à Lyon : 18 francs.
- 3) Verguin, fumiste à Lyon : 105 francs.
- 4) Pettavit, entrepreneur à Lyon : 12 francs.
- 5) Chatigne, peintre plâtrier à Lyon : 47,50 francs.
- 6) Bastien, peintre plâtrier à Lyon : 28 francs.
- 7) Phélippi, peintre plâtrier : 10 francs.
- 8) Bertrand, mécanicien à Lyon : 14 francs.
- 9) Petit, cimentier à Lyon : 31 francs.
- 10) Martinetti, peintre plâtrier : 25 francs.
- 11) Garin, architecte à Lyon : 41 francs.
- 12) Dominique, peintre plâtrier : 7,50 francs.
- 13) Vestadier, maçon à Lyon : 150 francs »¹⁸²⁶.

Outre leur spécialisation, les 539 francs de créances actives sont intéressantes car ils illustrent bien l'externalisation de la fonction de trait chez les petits artisans de la construction.

2 – Les fournisseurs

Le nombre des fournisseurs varie en fonction de la nature de l'activité professionnelle. Les maréchaux-ferrants n'achètent que du fer, du charbon et des clous mécaniques. La dépense principale du bourrelier est l'achat du cuir. Cette situation peut connaître d'importantes inflexions si les professionnels vendent des produits connexes, des outils ou des onguents pour les maréchaux, des fouets ou d'autres articles plus spécifiques pour les bourreliers. En revanche pour d'autres producteurs comme les charrons, les carrossiers ou les prestataires de services comme les loueurs de voitures, la liste des fournisseurs est bien plus longue. La profession la plus dépendante des autres corporations de l'économie chevaline est celle des loueurs de voitures : leur activité professionnelle met en mouvement l'ensemble de ce qui a été appelé l'économie chevaline.

Les fournitures figurent au passif des inventaires après décès. Elles s'inscrivent dans les pratiques commerciales des professionnels et sont une des facettes de leurs méthodes de gestion. La diversité est de mise : pour des activités identiques ou similaires et s'agissant de fonds de commerce de même importance, les dettes commerciales peuvent selon les cas représenter des sommes importantes ou des sommes marginales. Il y a derrière les choix qui se lisent dans les archives notariales des calculs et des tempéraments ou des transactions antérieures qui restent souvent dans l'ombre. Ainsi, en 1885 dans le quartier des Brotteaux, le loueur de voiture André Audiffren doit près de 10 000 francs au carrossier Alexandre Tavier. Les papiers de la succession d'Audiffren montrent qu'il ne s'agit que d'une sûreté : ayant permis l'installation du carrossier moyennant une avance de plus de 8 000 francs, le loueur s'est constitué de réparation en réparation une dette équivalente¹⁸²⁷. Tandis que certains professionnels paient leurs factures rubis sur l'ongle, peut-être par horreur des écritures,

¹⁸²⁶ Arch. dép. Rhône, 446 Q 87, folio 109.

¹⁸²⁷ Arch. dép. Rhône, 128 Q 8, actes sous signature privée, André Audiffren cautionne le bail souscrit par Tavier auprès des hospices civils pour la somme de 8 177 francs ; arch. dép. Rhône, 3^E 14742, minute de Me Garnot notaire à Lyon, décembre 1885. L'inventaire fait apparaître une dette de 8936 due au carrossier Tavier.

d'autres doivent des sommes importantes. Quoi qu'il en soit, les données disponibles semblent indiquer quelques grandes régularités.

En premier lieu, les fournisseurs sont - sauf spécialisation - choisis à proximité. Cette présence forte du quartier est un des aspects d'une société qui reste contrainte par les questions énergétiques. La vie de quartier, c'est l'assurance de trouver à proximité de chez soi l'essentiel des commerçants et artisans nécessaires : limiter les déplacements non-productifs en privilégiant le périmètre proche est une solution de bon sens. Elle contribue à fragmenter la ville en unités dotées chacune d'une forte personnalité. La proximité des fournisseurs semble par ailleurs un gage de bonne intégration. Cette proximité est nourrie par la connaissance réciproque des professionnels et par les échanges quotidiens qui s'établissent entre eux. Il est possible de considérer que le crédit commercial d'un professionnel est étroitement lié à la proximité spatiale de ses fournisseurs. Plus l'entreprise est petite et plus le phénomène est marqué. Cette régularité est perceptible dans toutes les activités de l'économie chevaline. Les fournisseurs de Pierre Clément Blanchet, petit entrepreneur de camionnage à Vaise, sont tous à proximité de l'écurie et de la remise situées 16 rue de Bourgogne : le charronnage Malot est juste à côté au N°20, Jourdan le sellier tient boutique et atelier place de la Pyramide N°22, à quelques dizaines de mètres tout comme le maréchal-ferrant, rue de la Pyramide N°55¹⁸²⁸.

En second lieu, la diversité des fournisseurs – hors spécialisation - est la règle. La tendance se renforce au fur et à mesure que s'accroît l'activité de l'entreprise. Il existe toujours pour un même type d'achat ou de prestations des fournisseurs principaux et des fournisseurs annexes. Ce choix relève de diverses raisons. Ainsi, les fournisseurs de bois de charronnage sont certainement spécialisés et le recours à différents marchands s'explique aisément. Chaque marchand de bois commercialise des produits sur lesquels il est meilleur que ses concurrents. Une autre raison évidente est la volonté de maintenir une capacité de négociation. On devine cette attitude chez un grand nombre de professionnels : le recours à plusieurs marchands de charbon relève de la volonté de jouer la concurrence, d'obtenir des propositions de prix intéressants, des conditions de paiement, volonté de fournir du travail pour maintenir sur place un réseau de fournisseurs plus réactifs parce que plus proches. Ainsi Alphonse Petitbon, charron à Vaise, a-t-il quatre fournisseurs de charbon, trois de fer, deux quincailliers. Les loueurs de services qui sont contraints en permanence d'entretenir leurs voitures pour répondre aux exigences de la clientèle et de l'inspection du service des voitures publiques, jouent sur une pluralité d'intervenants. François Ramassot modeste loueur à la Croix Rousse, quelques chevaux et quelques voitures, recourt aux services d'un carrossier, d'un bourrelier garnisseur, d'un menuisier et d'un peintre en voiture. Le loueur Jean Conrad Kern multiplie les fournisseurs proches de la rue Victor Hugo, où sont remisées ses voitures et logés ses chevaux. Il possède en mars 1894, un certain nombre de comptes¹⁸²⁹ :

Prestataire de service	Secteur d'activité	Adresse	Arrdt	Encours chez le fournisseur
Entretien des véhicules				
Trichard	Carrossier	Rue de Penthièvre	2 ^e	97 francs
Boirond	Carrossier	Rue Sainte Hélène	2 ^e	850 francs
Faurax	Carrossier	Avenue de Noailles N°5	6 ^e	234
Bousquet	Carrossier	Rue Sala N° 19 et 26	2 ^e	723
Didier	Menuisier en voiture	Rue Mazard N°5	2 ^e	300
Buraud	Peintre en voitures	Rue de Penthièvre N°6	2 ^e	115

¹⁸²⁸ Arch. dép. Rhône, 3^E 15 765, minute de Me Chaîne, 3 avril 1897, inventaire après décès de Pierre Clément Blanchet.

¹⁸²⁹ Arch. dép. Rhône, 3^E 13 938, minute de Me Trévoux, notaire à Lyon, 21 avril 1894, inventaire Kern.

Baslée	Lanternier	Pl. Grolier N°4	2 ^e	11
Savignon	Lanternier	St. Joseph N°4	2 ^e	82
Boyriven	Tissus pour voitures		2 ^e	485
Decurtyl	Harnachement, sellerie			240
Andlauer Miolland	et Harnachement, sellerie	Rue de la Charité N°30	2 ^e	208
Fichet	Harnachement, sellerie	Rue du Plat N°26	2 ^e	50
Entretien de la cavalerie				
Hayd	Vétérinaire			60
Molard	Vétérinaire	Cours Vitton N°72	6 ^e	25
Médicaments				15
Gresset	Maréchalerie	Rue pomme de Pin	2 ^e	79
Bouvard	Avoine			1057
Brunet	Fourrages	Rue Chaponnay N°50	6 ^e	26
Maisonhaute	Fourrages	Montrond (Loire)		777
?	Fourrages	?		1631
Ferrouillat	Fourrages			69
Janin	Fourrages			52
?	fourrages	?		52

Enfin, les modalités de paiement présentent un grand nombre de cas de figures. L'absence de créances passives dans les inventaires suggère que les factures sont payées au comptant. Par définition ces transactions ne laissent pas de traces accessibles. Les factures émises par les fournisseurs sont en général payables à terme. Les mentions relatives aux dates des factures sont très peu fréquentes. Ainsi, le 6 décembre 1898, le charron Vincent Rioux devait à son fournisseur de charbon deux factures totalisant 775 francs. La première facture date de novembre et la seconde du 5 décembre, la veille du décès de l'artisan. L'importance des factures et l'absence de toute facture pour les mois antérieurs à novembre suggère un règlement assez rapproché alors même que Vincent est solidement installé dans la profession¹⁸³⁰.

En ce qui concerne les fournitures spécifiques à chaque corporation de l'économie chevaline, l'état des créances passives, leur importance et le vocabulaire utilisé montrent que les professionnels disposent de comptes chez les fournisseurs des matières premières ou de produits semi-ouvrés. Chaque inventaire après décès permet de découvrir les relations privilégiées qu'entretiennent les professionnels du cheval avec leurs fournisseurs. Chez les bourreliers et les selliers, les fournisseurs de toile et de cuir occupent les premiers rangs, les charrons et les carrossiers disposent de comptes chez les marchands de fer, de bois, de quincaillerie ou de peinture. Les comptes ouverts sont apurés au trimestre, au semestre ou dès qu'ils atteignent une certaine somme, si le crédit du débiteur ne semble pas suffisant. Parmi les fournitures donnant lieu aux plus fortes dettes figurent les marchands de fourrages et de grains, car les livraisons sont réalisées sur des quantités toujours importantes.

Les fournisseurs spécialisés comme l'entreprise Boyrivent frères puis Boyrivent et Cie, fabricants d'étoffes pour carrosserie, laissent les comptes prendre une certaine importance. Boyrivent et le carrossier Jean-Gottlob Roesch se connaissent de longue date. Roesch leur a prêté des sommes considérables, de ce fait, jusqu'à la vente de la carrosserie de la rue Delandine, les relations sont particulières. Les carrossiers et de, plus en plus les charrons qui se mettent à la restauration des voitures de maître, ont un compte chez Boyrivent. Parmi eux

¹⁸³⁰ Minute de Me Fellot, notaire à Lyon, 31 janvier 1899, inventaire Rioux. Fonds non encore versé aux archives départementales du Rhône et conservé en l'étude de P. Granger et M. Descournut, notaires associés, 9 rue Constantine, Lyon 69001.

le charron Petitbon de Vaise. Les loueurs de voitures comme Gabert, Guibert ou Kern forment avec les garnisseurs selliers une clientèle importante, leurs comptes sont toujours débiteurs de plusieurs centaines de francs¹⁸³¹.

La pratique du crédit s'explique par la multiplicité des commandes et le suivi des relations commerciales dans un esprit de confiance réciproque. Pour certaines fournitures, comme le cuir, les quantités commandées ne sont jamais considérables parce qu'avec la « sèche », le cuir ne conserve pas son poids primitif en attendant sa transformation. Elles s'expliquent surtout par le temps de latence entre la fourniture du produit, sa transformation en produit manufacturé et sa vente. Sans la pratique de l'escompte et des facilités de paiement qui supposent des circuits de paiement différés, l'activité artisanale serait plus difficile. Cela étant, la diversité des fournisseurs, observée ci-dessus, est recherchée pour ne pas tomber dans la dépendance exclusive de l'un d'entre eux¹⁸³².

On devine le lien presque mécanique qui existe entre les créances passives et les créances actives reportées d'une manière ou d'une autre sur le consommateur final. Les comptes disent assez l'équilibre que conservent les crédits aux clients et les encours chez les fournisseurs. Ainsi le sellier garnisseur Pierre Bousquet doit 3247 francs à divers fournisseurs dont deux Parisiens qui représentent à eux seuls 2200 francs. Ses clients où dominent des châtelains de la région lui doivent la somme de 3518 francs¹⁸³³. Chez le bourrelier Coste même équilibre entre le compte clients fort de 2874 francs et le compte fournisseur qui s'élève à 2764 francs¹⁸³⁴. Ces données ne sont pas dues au hasard, elles signifient clairement la tenue de livres de commerce.

III - Les stocks

Les entreprises de l'économie chevaline fonctionnent presque toutes avec des stocks soit de matières premières soit de produits manufacturés qui correspondent à une immobilisation de capital qui peut prendre une ampleur considérable suivant les secteurs d'activité.

1 - Les matières premières et semi-ouvrées

Les stocks de matières premières ou semi-ouvrées concernent autant les producteurs que les prestataires de service.

Carrosseries et charronnages utilisent deux matières premières. Le charbon qui alimente les forges et les machines à vapeur est toujours présent en quantités plus ou moins importantes dans les ateliers. Les maréchalleries en utilisent aussi pour des raisons évidentes. Dans ces trois secteurs d'activité, l'énergie thermique est indispensable puisqu'ils travaillent tous à des titres divers le fer. C'est le composant unique de la production manufacturée du maréchal-ferrant. C'est un élément essentiel pour les deux autres activités. Les inventaires précisent tous avec soin les forges, leurs accessoires et soufflets qui permettent d'augmenter la puissance thermique des foyers.

¹⁸³¹ Arch. dép. Rhône, 3^E 13993, minute de Me Trévoux, inventaire Guibert, octobre 1898. Timothée Guibert doit 821 francs.

¹⁸³² Pierre LEUROT, *Le livret du bourrelier-sellier harnacheur, manuel pratique*, Paris, Librairie de l'enseignement technique Léon Erolles éditeur, 1924, 190 pages, p. 156 : « Il arrive que des fournisseurs complaisants font de longs crédits : méfiez-vous de cette manière d'opérer, car tant que vous ne serez pas libérés de ce fournisseur, vos achats se limiteront à ce qu'il vous offrira. N'a-t-il pas intérêt à créer des maisons nouvelles qui lui écouleront sa marchandise et qui seront forcément attachées à lui ? Ne vous mettez jamais sous la tutelle d'un ou de plusieurs fournisseurs : agissez par vos propres moyens, faites petit, mais que ce que vous fassiez soit bien à vous ! »

¹⁸³³ Arch. dép. Rhône, 3^E 9 815, minute de Me Deressy, notaire à Lyon, 16 juillet 1898, inventaire Bousquet.

¹⁸³⁴ Arch. dép. Rhône, 3^E 27680, minute de Me Chardenet, notaire à Lyon, 3 décembre 1883, inventaire Coste.

Le bois de charronnage constitue toujours un élément significatif de la valeur d'un fonds de commerce. Le chantier à bois est situé dans un espace aéré et en général protégé de la pluie. Le bois est stocké. La qualité du bois dépend de la qualité de la grume, du moment de l'abattage et du séchage. Le séchage effectué selon les normes est une condition impérative pour permettre la production de pièces stables, car il faut plusieurs années pour que le bois perde de son humidité. Il suffit de regarder l'assemblage complexe des pièces de bois qui forment une caisse de voiture et même de camion pour comprendre que la cohérence de l'ensemble ne peut être obtenue que par des bois définitivement stabilisés par un long séchage¹⁸³⁵. En milieu urbain, le charron ou le carrossier n'a pas la maîtrise et la connaissance totales du bois d'œuvre utilisé comme en milieu rural, où l'artisan le choisit sur pied et en détermine l'exact calendrier d'abattage. Le conditionnement du bois est dévolu au marchand de bois qui vend du bois en plateaux, certifié séché selon les usages des métiers auxquels ils sont destinés. Le sérieux des vendeurs de bois dépend directement de leur capacité à proposer les bons produits au meilleur prix. C'est pourquoi charrons et carrossiers n'ont pas un fournisseur attitré mais plusieurs.

Les stocks de bois peuvent pour les plus grandes entreprises se compter en milliers de francs. Le charronnage Deschamps frères, 19, rue de la Pyramide, compte en juin 1901 les stocks de bois suivants¹⁸³⁶ :

Quantité en m ³	Nature du bois stocké dans le chantier à bois	Valeur en francs
20	Frêne en plateaux	2600
10	Hêtre en plateaux	1000
30	Frêne refendu	3000
10	Accacia	1200
5	Sapin en planches	500
5	Peuplier en planches	600
Total : 80		7700

Les charrons de la rue de la Pyramide sont certes de gros fabricants de camions mais ils sont loin d'avoir les stocks les plus importants comme le montre bien l'entreprise d'Émile Joseph Bonnet-Gonnet. En entrant dans le vaste terrain occupé par le fonds de charronnage Bonnet-Gonnet, 268 rue Créqui, il n'existe pas un chantier à bois mais des lots de volume divers placés sous les hangars qui encombrent la parcelle. Dès le portail d'entrée, par sa présence massive, le bois s'impose d'emblée comme la principale matière première. L'inventaire dressé de manière contradictoire après le décès en mars 1892 d'Émile Bonnet-Gonnet recense 173 mètres cubes de bois pour la somme de 8820 francs. La prisée peut être

¹⁸³⁵ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 76, lettre de l'inspecteur principal des inhumations à Monsieur le maire de Lyon, 5 mars 1908. Pour les acheteurs avisés, la qualité du bois utilisé et la période de construction ne sont pas laissées au hasard. Il existe ainsi de très sérieux impératifs qui conditionnent la phase d'assemblage de la caisse. Ces aspects techniques que les amateurs de belles voitures abordent avec le carrossier ne sont qu'exceptionnellement disponibles, notamment dans la correspondance administrative. En 1908, lors de la construction de deux voitures corbillards pour la ville de Lyon, le directeur du service des inhumations presse le maire en faisant valoir l'importance de la belle saison : « pour permettre au carrossier qui sera chargé de la construction de ces voitures, d'exécuter son travail pendant la belle saison, ce qui est une condition essentielle pour l'assemblage des bois, il serait indispensable de convoquer au plus tôt la commission qui aura à s'occuper de cette fourniture ». Le 23 octobre 1908, les deux voitures corbillards ayant été assemblées, l'inspecteur principal des inhumations demande au Maire la désignation d'un spécialiste : « Le montage des deux corbillards dont la construction a été confiée à M. Maupeu, carrossier, Grande rue de Monplaisir 91, est terminé.

Avant de confier ces voitures au peintre il y a lieu, conformément au cahier des charges de faire constater par un expert la qualité et la siccité des bois employés ».

¹⁸³⁶ SCP de Me Bernard Trambouze, Joël Menon, Stéphane Zinopoulos et Jacques Maligeay, minute de Me Girin notaire à Sain Bel (Rhône), 19 juin 1901.

considérée comme particulièrement fiable, puisqu'elle a été réalisée de manière contradictoire d'après l'indication d'hommes de l'art :

« Dans un hangar situé au sud-est de la cour :

Un lot de planches de peuplier d'environ 13 mètres cubes : 390 francs.

Un lot de bois de rebut, environ deux mètres cubes : 40 francs.

Un lot de bois de service et de rebut : 30 francs.

Abrité sous des planches, près du portail à l'Est de la cour : un lot d'orme et frêne d'environ 22 mètres cubes : 1000 francs

Sous un petit hangar au nord :

Un lot d'orme pour moyeux d'environ 7 m³ : 315 francs

Sous le hangar au nord :

Un lot frêne et ormeau environ trente-trois mètres cubes : 1815 francs.

Un lot de frêne et orme, diverses dimensions, environ trente-deux mètres cubes : 1600 francs

Un lot de rondins de frêne, sciés en deux, de dix mètres cubes : 525 francs.

(...) Sous le grand hangar au couchant, servant d'atelier :

Un lot de plateaux en bois refendu en deux, orme et frêne, environ 22 mètres cubes : 1100

Un lot de pareille nature environ 22 mètres cubes : 1080

Un lot de bois divers : 150 francs

(...) Un lot de bois pour brancards : ensemble 12 mètres cube : 960

Cent têtes pour moyeux : 120 francs »¹⁸³⁷.

Chez les charrons, les carrossiers et les maréchaux-ferrants, le fer est présent dans les stocks. Chez les premiers, le fer est en barres. Chez Faurax, l'inventaire livre les informations suivantes : « Trois cents kilogrammes d'acier en lame pour ressort, quatre cents kilogrammes de fers divers ; cinq cents kilogrammes de vieux fers »¹⁸³⁸. Soit 1,2 tonne de métaux en stock. Ce n'est pas considérable. Dans les magasins du carrossier Roesch, 60 barres de fer à roues de 28 (mm) pèsent à elles seules 1850 kg¹⁸³⁹. Chez les charrons déjà évoqués ci-dessus, les stocks sont les suivants : chez Deschamps l'inventaire note 5000 kilos de fer en barre¹⁸⁴⁰. Près de 3 tonnes, dont la moitié en fer neuf pour le charronnage Bonnet-Gonnet. Les maréchaux quant à eux travaillent à partir de lopins de fer qui servent à forger les fers en « deux chaudes ». Chez Biol derrière la gare de Perrache, l'atelier recèle plus d'une tonne de fer en barre et en « lopins bourrus ». Dans une autre grosse maréchalerie, celle de Joseph Éloi Rabatel, rue des Passants, la matière première ne fait pas défaut : près de 900 kilogrammes de vieux fer ou de fer neuf¹⁸⁴¹.

2 - Les produits manufacturés

Les produits manufacturés visibles dans les ateliers et magasins des entreprises de l'économie chevaline peuvent avoir, selon les activités, une double origine : il s'agit d'une part des produits fabriqués sur place, et d'autre part de marchandises produites ailleurs mais commercialisées par les artisans.

Les voitures et les camions de toutes sortes issus des ateliers des carrossiers et des charrons représentent l'essentiel de l'actif des fonds de commerce. Les magasins des grands carrossiers et des charrons se comptent par dizaines voir par centaines pour les plus grosses enseignes et la valeur par dizaines de milliers de francs. L'inventaire Faurax de 1864 s'élève à près de 50 000 francs et celui de Jean Gottlob Roesch, le carrossier de la rue Delandine un quart de

¹⁸³⁷ Arch. dép. Rhône, 3^E 28826, minute de Me Laviotte, notaire à Lyon, 12 mars 1892.

¹⁸³⁸ Arch. dép. Rhône, 3^E 24 614, minute de Me Lambert Morel notaire à Lyon, 5 décembre 1864.

¹⁸³⁹ Arch. dép. Rhône, 3^E 34 873, minute de Me Berloty, notaire à Lyon, 23 septembre 1884.

¹⁸⁴⁰ SCP de Me Bernard Trambouze, Joël Menon, Stéphane Zinopoulos et Jacques Maligeay, minute de Me Girin notaire à Sain Bel (Rhône), 19 juin 1901.

¹⁸⁴¹ Arch. dép. Lyon, 3^E 19278, minute de Me Poidebart, notaire à Lyon, 13 août 1884.

siècle plus tard, à 85 000 francs. Même si toutes les voitures de maître ne sont pas produites directement par les carrossiers qui les vendent, elles sont revues de fond en comble et réparées dans les ateliers avant d'être proposées au public. C'est une situation très voisine que l'on retrouve chez les charrons mais l'immobilisation de capital est moins forte car la valeur unitaire des produits commercialisés est, sauf production spécifique, moins élevée. Le charronnage Deschamps frères de Vaise a en stock en juin 1901 la bagatelle de 60 camions roulants neufs pour la somme de 12 000 francs. L'importance des productions manufacturées dans l'actif des entreprises du secteur est toujours significative quelle que soit leur taille. Le carrossier Trichard a 15 véhicules en magasin ou dans son atelier pour une valeur de 6610 francs. Le sellier-carrossier Bousquet 9 pour un total de 4350 francs.

À ces productions, il faut ajouter des pièces d'usure produite par les charrons et carrossiers. Tous les fonds de commerce produisent, réparent et entretiennent les véhicules acquis par leurs clients. Tous les fonds de commerce disposent pour les besoins de la production ou de l'entretien de stocks de roues. L'inventaire des stocks du charronnage Bonnet-Gonnet peut encore une fois servir d'illustration : près d'une centaine de roues petites et grandes en hérisson¹⁸⁴², une quarantaine de roues grandes et petites finies mais sans leur bandage, 12 roues complètes, une cinquantaine de jantes et un lot de 400 raies. Petitbon compte une centaine de roues dans son atelier et un millier de raies. Les frères Deschamps en possèdent 6000 dans leurs ateliers de Vaise.

Comme les carrossiers ou les charrons, chacune des autres corporations de l'économie chevaline produit des objets finis, cœurs de son métier. Les bourreliers produisent les nombreuses pièces qui composent les harnais, les maréchaux-ferrants forgent des fers de divers poids. Chaque maréchalerie a son stock de fers. Dans les grosses maréchaleries, les fers sont forgés à trois en cadence en deux chaudes, une par pince. Spectacle fascinant des lopins martelés qui prennent forme sous la puissance rythmée des masses. Chaque maréchalerie possède au moins deux « marteaux à frapper devant » qui sont la preuve la plus manifeste de la production des fers dans l'atelier. Pierre Biol cours Suchet, quartier de Perrache, a 2500 fers de toutes dimensions dans ses stocks. À 25 centimes pièce, ils valent plus de 600 francs. Joseph Éloi Rabatel, maréchal-ferrant rue des Passants a lui aussi plusieurs centaines de fers d'avance. Seuls les clous ne sont pas produits. C'est une fourniture qui est acquise auprès de quincailliers ou de revendeurs spécialisés. Rabatel a 32 kilos de clous en boîtes en août 1884. Il récupère soigneusement les vieux clous. L'inventaire après décès note « cinq balles et huit sacs remplis de vieux clous contenant environ 250 kg »¹⁸⁴³.

À l'exception des maréchaux-ferrants, les professionnels du secteur intègrent dans leurs productions des produits qu'ils ne fabriquent pas ou font le négoce de produits achetés à des économies annexes. Les charronnages et les carrosseries dont les productions finales intègrent le plus grand nombre de pièces non produites dans l'atelier sont en général dépendants d'autres producteurs pour des pièces de nature très diverse : les grosses pièces comme les essieux, les avant-trains, les ressorts de nature diverse, les boulons, visserie technique aux pièces très nombreuses, les vitres, les lanternes. Tous les inventaires recèlent des pièces essentielles : le très gros atelier Deschamps a en stock 2000 kg de ressorts de voiture, 300 kg de brides d'essieu ; Bonnet-Gonnet dispose aussi d'un grand assortiment de pièces produites ailleurs : des lots de boulons par centaines de kilos, des menottes et brides d'essieux comme dans l'exemple précédent, des ressorts, des fusées d'essieu avec boîte bouchée au bronze. Les carrossiers possèdent quant à eux, outre les grosses pièces, essieux, ressorts et avant-trains, des marchandises diverses qui servent à la fois à la construction et à l'entretien des voitures comme les tissus ou les lanternes qui représentent souvent des sommes considérables. Les

¹⁸⁴² Roue en hérisson, roue sans jantes dont seules les raies ont été emmanchées dans le moyeu.

¹⁸⁴³ Arch. dép. Rhône, 3^E 19278, minute de Me Poidebard, notaire à Lyon, 13 août 1884.

magasins du carrossier Roesch donnent un bon aperçu de la variété des marchandises¹⁸⁴⁴. Ces marchandises se retrouvent en partie dans les bourrelleries. Celles de veuve Revol, Grande rue de la Guillotière, de Robert quai des Brotteaux ou d'Eugène Coste avenue de Saxe proposent quantités de pièces comme celles qui relèvent de la bouclerie, qu'il faut changer de temps à autre, de produits d'entretien à la fois pour le cuir (onguent, vernis, cirage, brosses) ou pour les chevaux (couteaux à chaleur, éponges, étrilles, brûloirs, couvertures d'écurie). On peut encore ajouter à cette liste non exhaustive les fouets, les manches de fouets et les cravaches.

IV - Les outils de production.

En ce qui concerne les outils de production, il existe une différence fondamentale entre entreprises de production et entreprises de services. Pour les premières, l'immobilisation de capital est relativement faible et l'usure des biens est lente tandis que pour les secondes, le capital mis en œuvre peut être important et soumis de surcroît à une usure rapide.

1 – Les entreprises de productions : les machines.

Les seuls professionnels de l'industrie chevaline qui utilisent des machines spécifiques sont les charrons et les carrossiers. Les inventaires après décès montrent la relative homogénéité du matériel utilisé dans les fonds de carrosserie et de charronnage, seule varie la quantité des machines en fonction de l'importance de l'atelier. On distingue deux espaces nettement différenciés : en premier lieu, la forge avec les soufflets et les accessoires, la ou les enclumes, les machines à travailler les métaux : la cintreuse, la refouleuse. Aucun atelier de charronnage ou de carrosserie ne peut se passer de ces deux machines sans lesquels il est impossible de fabriquer les bandages qui cerclent les roues. En second lieu, l'atelier de menuiserie est organisé autour d'établis et de tréteaux où l'on trace à l'aide de gabarits les pièces qui sont ensuite découpées dans des plateaux de bois ou dans des planches voire dans des troncs pour les moyeux ; l'assemblage se fait au moyen de serre-joints, de chaînes. Les pièces les plus lourdes sont levées par des crics ou des chèvres qui sont présents dans tous les ateliers. On est d'emblée frappé par l'importance des outils de base. Cela est vrai pour la forge comme pour la menuiserie : les inventaires ne détaillent malheureusement pas les outils de forge ou peu comme dans cet inventaire d'un important atelier de charronnage rue de Créqui, dans le 3^e arrondissement : « divers outils comprenant l'outillage des forges, tels que tenailles, étampes et marteaux, environ 150 pièces »¹⁸⁴⁵. Les outils à bois, peut-être mieux connus, apparaissent dans toute leur diversité : gouges de toute nature, ciseaux, scies, varlopes, herminettes, haches, tarières, vilebrequins, rabots et autres bouvets. Entre la forge et la menuiserie, une machine à percer est parfois inventoriée.

Les ateliers capables de donner de l'ouvrage à plusieurs ouvriers ne dépassent jamais 1000 francs de matériel. Les inventaires de référence sont ceux qui ont été dressés de manière contradictoire par un commissaire-priseur auquel sont adjoints des professionnels, le matériel prisé dans ces conditions présente la garantie de ne pas être surestimé ou sous-estimé. Il ne coûte pas cher. Avec quelques centaines de francs, il est tout à fait possible d'équiper un atelier complet. Une forge à deux foyers avec soufflets et tuyères, les outils de forge et l'enclume coûte entre 80 et 300 francs selon son état. Une cintreuse, une machine à refouler les métaux et une perceuse, coûtent ensemble guère plus de 150 francs. En y ajoutant les outils de charronnage, les appareils de levage (chèvre, crics) et de pesage pour un prix de 150 francs, l'investissement n'excède pas 600 francs pour un atelier capable d'employer plusieurs ouvriers. Pour une maréchalerie, l'investissement est encore moins onéreux même lorsqu'il s'agit d'un fonds bien achalandé. La maréchalerie Biol, cours Suchet, derrière les voûtes de

¹⁸⁴⁴ Voir table des tableaux, chapitre VIII, tableau N° 2 Création de la Société Roesch père et Fils.

¹⁸⁴⁵ Arch. dép. Rhône, 3^E 28 826, minutes de Me Lavirotte, notaire à Lyon, 12 mars 1892.

Perrache, belle affaire que le patron exploite avec deux ouvriers et sans doute autant d'apprentis, organise le cœur de son activité autour d'une forge prisee 280 francs : « un bâti de forge, deux soufflets, deux enclumes sur plots, deux seaux, trois marteaux à frapper, deux marteaux à main, dix autres dit serre-pieds, 27 tenailles et cinq tranches »¹⁸⁴⁶. Quant à la bourrellerie, elle produit exclusivement avec des outils manuels et n'utilise que l'énergie musculaire.

2 – Les entreprises de service : cheptel vif et matériel roulant

Les loueurs de voitures, les déménageurs ou les camionneurs, prestataires de services sont confrontés à des situations très différentes puisque les prestations qu'ils proposent, leur raison d'être, sont générées par la force musculaire du cheval et par les véhicules qui transportent les personnes ou les marchandises. Leurs activités sont astreintes à une immobilisation de capital qui varie en fonction de la taille de l'entreprise et de la qualité des prestations. Les différences peuvent être considérables d'un secteur à l'autre. Quelques exemples peuvent utilement situer les ordres de grandeur. En novembre 1892, André Boyer exploite une entreprise de camionnage cours Charlemagne dans le quartier de Perrache¹⁸⁴⁷. Il dispose d'une trentaine de véhicules dont la moitié est composée de gros tombereaux. Ce parc roulant est évalué à 6250 francs soit en moyenne un peu plus de 208 francs par véhicule. Le camionneur entretient une cavalerie de 10 chevaux estimés 4950 francs soit en tout 11200 francs. Boyer réalise des transports de pondéreux, graviers, sable, charbon et achemine de grosses pièces comme des chaudières. Son parc roulant et son cheptel, qui est d'ailleurs régulièrement renouvelé, n'ont aucun besoin d'afficher une apparence de qualité. L'apparence est en revanche un critère pris en compte par Michel Mestrallet transporteur et entrepreneur en déménagements dans le 3^e arrondissement. Ainsi en février 1887, peu de temps avant sa mort, il exploite 58 véhicules dont 24 de déménagements estimés 13840 francs et aligne une cavalerie de 16 chevaux estimée 11200 francs soit 25 040 francs¹⁸⁴⁸. Les 24 voitures de déménagements valent en moyenne 433 francs et le cheptel 700 francs par existence. La palme des plus fortes immobilisations de capital revient aux loueurs de voitures. En 1898, le remisier Jules Antoine Oswaldavin Bellon gère dans son établissement de la rue Malesherbe 17 voitures de remise d'un montant de 21 650 francs et 13 chevaux prisés 12 500 francs¹⁸⁴⁹. La valeur moyenne des voitures est de 1273 francs et de 961 francs par cheval. Bellon met en circulation des véhicules qui sont en moyenne six fois plus chers que ceux de Boyer et si ce rapport n'est pas aussi important pour la cavalerie, il n'est pas négligeable puisque la valeur moyenne du cheptel double presque par existence.

Les actifs des prestataires de service sont non seulement plus élevés mais ils sont de surcroît sujets à une certaine fragilité. La cavalerie est un capital qui perd chaque jour de sa valeur par le seul usage qui en est fait. Il peut être en outre sujet à des accidents de la circulation ou à des épizooties. L'entreprise est extrêmement dépendante de ce capital qui est renouvelé en permanence. Son amortissement doit être rapide. Il n'y a aucune commune mesure entre l'amortissement d'une machine par le nouveau propriétaire d'un fonds de commerce et celui d'un simple cheval de camion. Le premier n'est même pas pris en compte tandis que le second représente un élément essentiel de l'actif de l'entreprise. Il y a d'ailleurs dans les ordres de grandeur des données assez claires : la valeur de l'outillage complet d'un fond de carrosserie ou de charronnage et a fortiori d'une maréchalerie, est sensiblement égale au prix d'acquisition d'un seul cheval de qualité standard.

¹⁸⁴⁶ Arch. dép. Rhône, 3^E 15 361, minutes de Me Chachuat, notaire à Lyon, novembre, décembre 1895, succession Biol.

¹⁸⁴⁷ Arch. dép. Rhône, 3^E 15721, Minutes de Me Chaîne, notaire à Lyon, 12 novembre 1892, succession Boyer.

¹⁸⁴⁸ Arch. dép. Rhône, 3^E 23 335, Minutes de Me Coste, notaire à Lyon, mars-avril 1887, succession Mestrallet.

¹⁸⁴⁹ Arch. dép. Rhône, 3^E 13992, Minutes de Me Trévoux, notaire à Lyon, 14 septembre 1898, succession Bellon.

Conclusion : la matrice rurale des ateliers et des hommes du cheval à Lyon

Les hommes du cheval, deuxième composante de cette analyse mènent vers les mêmes dynamiques et, au fond, vers les mêmes logiques que celles qui organisent l'existence des cheptels. Les hommes de la trilogie du cheval sont pris dans la force centrifuge de la métropole régionale qui constitue un fort appel d'air. Lyon est le centre d'une sorte de vaste dépression autour de laquelle convergent et s'enroulent par une puissante aspiration les effectifs surnuméraires que secrète en permanence un monde rural encore en surcharge démographique. Dans ce processus de translation les points de départ, les réservoirs de ressources de la grande ville et les points d'arrivée au cœur du tissu urbain constituent les deux postes d'observation privilégiés. Ils forment la structure de cette deuxième partie et leur analyse met en évidence un certain nombre d'aspects.

Au point de départ, dans l'épaisseur des 618 communes de la ceinture chevaline, la recherche à partir des dénombrements de populations permet deux observations.

1) La première est la puissance de la matrice rurale qui alimente en permanence la périphérie de Lyon et l'économie chevaline de la métropole. Cette trame qui ordonne les fonds ruraux de la trilogie des hommes du cheval, est mise en évidence par l'analyse du recensement de population de 1896 et complétée par ceux de 1891 et de 1901 qui l'encadrent. Ils dégagent plus de 2100 fonds. Ainsi les 618 communes de la ceinture chevaline de Lyon disposent d'un réseau dense de fonds artisanaux que l'approche cartographique s'est efforcée de mettre en relief. Ce treillage serré ne constitue pas une réalité statique parce qu'il évolue en permanence : si les transmissions permettent de fixer des fonds parfois sur de très longues périodes, ce monde de l'artisanat est également fait de créations, de faillites et d'abandons qui le renouvelle.

L'origine de cet artisanat de la trilogie du cheval prend d'abord racine dans les services spécifiques que requiert l'agriculture mais c'est aussi un exutoire des campagnes face à l'émiettement successoral qu'impose le droit civil : l'éviction des cadets, par l'apprentissage est une réponse qui semble largement répandue. L'artisanat sourd en permanence de la société paysanne. Ce lien générique entre artisanat rural et exploitation agricole explique la présence résiduelle, mais organiquement vitale de la propriété foncière entre les mains des artisans. Elle résulte du double apport du conjoint qui est issu dans la grande majorité des cas du monde agricole et de l'artisan, puîné d'une phratrie, qui n'est jamais totalement exclus du partage des terres. Cette présence de bienfonds résume une réalité essentielle : pour vivre, le fond artisanal doit s'appuyer sur une production agricole permettant de couvrir l'essentiel des besoins alimentaires des ménages. Le maréchal, le charron, sans doute un peu moins le bourrelier, conservent un pied dans l'agriculture. L'artisan, fils d'agriculteur voué à l'artisanat sort de son milieu originel, mais cet arrachement n'est pas toujours définitif. Le cas le plus fréquent est la mort prématurée de l'aîné qui neutralise la logique successorale ou le mariage avantageux qui autorise à terme un retour à la terre comme le suggère un certain nombre de cas abordés au cours de cette approche.

2) Le long travail de collecte effectué à partir des recensements de population permet d'analyser la composition des ménages d'artisans. Sans même recourir à la sous-série 3^E, il est possible de comprendre les stratégies de survie qui autorisent le pullulement généralisé des fonds. Il est en effet lié à l'imbrication dans un même ménage de diverses activités qui renvoient à l'industrie aux champs. Les Monts du Lyonnais comme le Bas-Dauphiné fournissent aux épouses ou aux filles d'artisans des emplois sur place. Cette imbrication permet de garantir une continuité des revenus, en cas de contraction économique ou lors des étages saisonniers de l'activité. Un même toit, une pluralité de revenus, quelques terres, une vache, une basse-cour, font vivre ces familles presque aux marges de l'autarcie quand la conjoncture se gâte.

Cet emboîtement des actifs et des emplois dans nombre de ménages d'artisans pose un certain nombre de questions sur l'organisation et la nature des très nombreux fonds qui

quadrillent la ceinture chevaline. Quelle est au juste la nature de leurs activités ? Les enquêtes de terrain menées entre 1983 et 2001 auprès des artisans de la trilogie du cheval ont permis de dégager quelques grandes lignes de fonctionnement. Cette première approche de terrain complétée par l'analyse des livres de compte collectés en Isère permet d'étayer le résultat des entretiens, d'observer les différentes facettes et réalités qui ordonnent le travail des artisans du cheval. Pour être connus de manière générale, ils laissent apparaître le rythme saisonnier et la diversité du travail artisanal qui se partage entre production et entretien. L'inscription des faits et gestes du travail quotidien, des commandes, des productions et des livraisons offre une approche relativement fine de la logique comptable des fonds. Il en va ainsi des systèmes de financement qui font peser la charge du crédit sur les épaules du seul artisan. Les livres de compte révèlent de la même manière cette part de l'économie non monétaire, le troc, qui compense le manque de numéraire.

Le second poste d'observation inclut le temps du départ, l'errance professionnelle, la recherche des opportunités que nouent des alliances en ville ou en milieu rural et l'installation des compagnons comme patrons. Cette dynamique faite de migrations professionnelles permet elle aussi quelques observations.

1) L'artisanat de la trilogie du cheval est confronté aux mêmes problèmes successoraux que ceux qui guettent l'exploitation agricole : le puîné ne peut rester sur place, sauf si l'importance du fond l'autorise. Il doit trouver sa place ailleurs. Après un apprentissage effectué dans l'atelier paternel, cet ailleurs est fait d'une phase de mobilité. Son étude met en évidence deux stratégies : la première est de la recherche d'une opportunité dans l'espace rural et mieux encore au pays. Cette phase d'itinérance d'un fonds artisanal à l'autre permet d'élargir la pratique professionnelle à d'autres manières de faire et consolide la maîtrise du métier. La seconde stratégie mène souvent, après des parcours assez long à une installation en ville. L'installation demande des moyens qui sont fournis par la connaissance du milieu, puisque souvent l'ouvrier, le compagnon, est employé dans le fonds qu'il rachète ou qu'il connaît par ouï-dire. Ces moyens se sont encore l'épargne et les stratégies matrimoniales qui souvent prennent appui dans les campagnes : l'acquisition d'un fonds urbain résulte d'une double stratégie de vie qui associe un compagnon et une active originaire du monde rural dont elle est surnuméraire comme son futur conjoint. Le monde de la domesticité, des cuisines ou de l'industrie textile concentre en ville ces candidates au mariage.

Le réseau des fonds qui naissent de ces actifs des champs qui acceptent l'aventure humaine est d'un abord assez aisé par les contrats de mariage et les successions. Dans la masse des documents disponibles, il a fallu ordonner un

2) Cette dynamique enchâssée de la terre vers l'atelier et de l'atelier rural vers l'atelier urbain suggère un dernier trait caractéristique de cette économie chevaline : elle semble en l'état actuel de nos connaissances essentiellement mise en œuvre par les hommes des champs. Les ouvriers formés, c'est à dire les compagnons possesseurs d'un bagage professionnel complet, en sont originaires. En l'absence d'écoles de formation urbaines dans les trois branches professionnelles de la trilogie, c'est dans l'atelier rural que se forme la main-d'œuvre professionnelle qui garni les ateliers urbains. La ville ne fournit que marginalement des ouvriers qualifiés. Dans tous les domaines explorés, les actifs de ces milieux ou ceux des secteurs connexes, comme les cochers de fiacre, pour ne donner qu'un exemple de travail pourtant peu qualifié, viennent du monde rural. Cette permanence est en partie induite par la précarité de ces vies laborieuses : dès qu'arrive le temps de l'installation et des premières années d'activité à la tête des fonds, la mort vient faire son ample moisson, poussant veuves et orphelins vers d'autres destins et traçant par là même de vastes allées aux arrivants du monde rural.

3^{ÈME} PARTIE : LES USAGES DU CHEVAL À LYON ET DANS LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Dans le prolongement de la partie précédente qui a tenté de cerner l'économie chevaline à travers les flux de main-d'œuvre que les campagnes forment en surnombre au profit des entreprises urbaines la 3^e partie propose un autre regard. Il s'agit d'observer comment s'ordonne l'activité qui découlent de la présence des chevaux dans le sillage des activités urbaines et rurales.

En milieu urbain, la fonction de trait présente des visages variés : le transport des personnes combine une diversité de modalités tout comme le trait artisanal ou commercial des biens qu'ils soient bruts ou manufacturés. Le parallélisme de destin entre les hommes et les chevaux permet de découvrir qu'il existe aussi des hommes qui gagnent leur existence entre des brancards (chapitre IX). Ainsi, alors que s'affirme l'expansion de l'automobile, l'espace urbain propose une exceptionnelle diversité de solutions énergétiques qui s'adaptent aux besoins du trait et à l'échelle des déplacements. Avec un siècle d'avance la société expérimente la combinaison des forces de traction que le XXI^e siècle redécouvre. La multitude des types de transports, la diversité des flux qui organisent les échanges entre le centre et la périphérie peuvent se réduire à quelques données chiffrées et rester des entités abstraites. Pour éviter ce travers, il nous a semblé intéressant de montrer comment la ville exporte ses excréments grâce à des attelages venus des campagnes de la ceinture chevaline ou des franges périurbaines. Nécessité absolue, l'évacuation des matières alvines et des ordures urbaines constitue une nécessité absolue et parallèlement un degré d'intégration, une synergie remarquable : les déchets des villes deviennent l'or des champs (Chapitre X). La présence du cheval en ville impose un partage de l'espace qui n'a rien d'un aspect secondaire : partage de la trame viaire dans des trafics très différenciés qui génèrent des tensions et des incidents ; partage de l'espace bâti puisqu'il faut bien remiser des milliers de chevaux et de voitures après les journées de travail. La ville collectionne ainsi des centaines de fenils et d'écuries de toutes tailles qui introduisent des nuances agricoles au cœur des villes : la ville est sillonnée de charrettes lourdement chargées de foin (Chapitre XI)

Enfin les espaces ruraux connaissent des transformations intéressantes qu'il convient de replacer dans une chronologie moins caricaturale que celle qui est généralement mise en œuvre : les campagnes jusque dans les années 1930 ont massivement recouru à la force de traction du cheptel équin. Cette montée en puissance se manifeste par un nombre accru de véhicules hippomobiles : dans les zones où le cheptel équin était employés aux labours, il conserve cette fonction et en gagne de nouvelles attelé à des chariots ou à des machines agricoles de plus en plus nombreuses. Jamais le cheval n'a été aussi présent. Si à la fin des années 1930 le cheval urbain n'est plus que l'ombre de lui même, il n'en va pas de même pour le cheptel équin dans les campagnes de la périphérie lyonnaise. Il est le moteur à tout faire et qui fait tout : transportant les agriculteurs dans le périmètre de leur mobilité quotidienne, tirant les voitures des artisans et commerçants du monde rural ou actionnant les barres de coupes des faucheuses sans cesse plus nombreuses (Chapitre XII).

CHAPITRE IX - L'EXPLOITATION DU CHEPTEL EN MILIEU URBAIN : LA DIVERSITÉ DU TRAIT URBAIN

De nombreuses professions et corps de métiers gravitent directement ou indirectement autour de l'exploitation du cheptel en milieu urbain. Les activités qui découlent de la fonction de trait du cheptel équin ressortissent au domaine privé qu'il s'agisse des entreprises ou des artisans. Ce fait induit deux conséquences : les sources sont à la fois indigentes et très dispersées lorsqu'elles existent encore. Les archives de ces entreprises n'ont pas été conservées, surtout lorsqu'elles n'avaient plus aucune raison pratique de l'être. Ainsi, la correspondance, la comptabilité ou les différents dossiers relatifs à la cavalerie ont été passés au "pilon". Sans même parler des nombreuses entreprises qui ont disparu corps et biens, celles qui subsistent ont été rachetées, fusionnées et de ce fait, la "mémoire d'entreprise" y a généralement disparu. Le souvenir même de la traction hippomobile semble relever d'un autre siècle pourtant vieux d'à peine soixante ans...une éternité! La recherche est encore plus aléatoire s'agissant de métiers dont la présence en ville n'a plus de réalité tangible. Malgré ces réserves, les archives fiscales, la presse, les photographies, les cartes postales en particulier, les sources cinématographiques et les témoignages, qui existent à défaut d'être nombreux, permettent de retracer les contours des métiers et des activités liés à la présence du cheval en milieu urbain.

L'exploitation qui est faite du cheptel équin en milieu urbain permet une approche qui cerne à la fois la fonction de l'animal et la relation qu'il établit avec la société qui l'utilise. En d'autres termes, l'exploitation du cheval et sa substitution progressive, ne se réduisent pas à une simple description fonctionnelle. Le travail du cheptel sert de révélateur à la fois aux mutations d'un système économique et d'une société. Ces deux approches aux significations différentes jaillissent des mêmes données documentaires, c'est pourquoi il est sans doute plus pertinent de les montrer dans leur proximité.

En elles-mêmes, les fonctions de trait montrent l'omniprésence du cheval dans le fonctionnement des entreprises et, en un mot, dans les aspects multiformes de la vie économique d'une grande agglomération. Toute entreprise ou tout particulier nécessitant une force de trait recourent directement ou indirectement à la force musculaire du cheval. Peu de secteurs s'exonèrent de ce moteur vivant : les registres fiscaux ou ceux de mobilisation répertorient des dizaines d'activités professionnelles où le cheval a sa place. Toutefois, ces fonctions de trait s'inscrivent dans une logique d'effacement progressif. Ce mouvement bien réel n'a pourtant rien de linéaire. L'histoire de l'éviction du milieu urbain ne peut se satisfaire d'une reconstruction *a posteriori* où l'émergence des moyens de substitution imprime un ordre réglé d'avance. Les 60 ans de la période de référence montrent de toute évidence qu'il n'y a pas un seul et unique rythme mais une diversité des processus de substitution. L'observation du transport des hommes et des marchandises en ville et en périphérie est là pour le montrer.

Par ailleurs, dans sa relation quotidienne avec le cheptel urbain, la société révèle des comportements et des attitudes qui évoluent au rythme des changements qui modifient ou réduisent la place de l'animal en ville. Elle s'imprègne en outre d'habitudes nouvelles qui changent son rapport à l'espace et au temps. Ainsi le tramway électrique discipline l'usager, qui n'a plus loisir de monter ou de descendre là où il l'entend, mais du coup, ce nouveau cours change aussi sa perception de la rue et sa relation aux autres. La vitesse altère la sociabilité que nouait le rythme lent de l'omnibus. La société dans ces habitudes sait aussi résister : les funérailles avaient-elles besoin d'une vitesse accrue ? Tout compte fait, le corbillard hippomobile n'était-il pas plus digne que le corbillard automobile ?

Section I Le transport des personnes

Le transport des personnes relève soit de la possession privée d'un ou de plusieurs attelages dont c'est l'unique fonction, soit de solutions mixtes d'attelages professionnels qui peuvent servir à un usage privé. La dissociation du moteur et de la voiture hippomobile permet le passage en souplesse d'une situation à l'autre.

I – Le transport privé des personnes : les chevaux de maître

Au-delà de 1900, les attelages de maître et l'élégance déjà passée de mode des calèches et landaus cèdent la place à des voitures suspendues plus légères à deux roues comme les cabriolets, les tilburys ou les tonneaux attelés à un cheval. Les belles voitures de famille dont on hésite à se séparer deviennent ainsi les témoins des moments solennels que sont les mariages et les enterrements. Les voitures les plus imposantes ne sont plus guère sorties de leur remise, souvent campagnarde, que deux ou trois fois par an. Ainsi, la belle voiture, le mail coach, sur lequel la famille juchée se donne en spectacle, prend avantageusement sa place dans le défilé qui ouvre et ponctue les journées de courses du Grand Camp. Le déclin des équipages est précipité par la nouveauté que représentent les voitures automobiles. Il suffit pour s'en convaincre de jeter un regard sur les rôles supplémentaires de la contribution sur les chevaux et les automobiles. Au cours de l'année 1900, la perception de Perrache enregistre 4 nouveaux chevaux et 8 voitures automobiles. Celle de l'Hôtel Dieu, au cœur de la Presqu'île inscrit 7 automobiles et pas un seul cheval. En 1899, Lyon compte encore 445 chevaux de maître. Nous n'avons pas les chiffres complets de 1900 mais dans les quelques perceptions du centre ville les informations disponibles montrent des replis très sensibles. À Perrache et à l'Hôtel Dieu, le cheptel équin perd le cinquième de ses effectifs. Il n'y a probablement guère plus de 400 chevaux de pleine taxe à Lyon en cette dernière année du XIX^e siècle.

En cette fin de XIX^e siècle, l'ère du cheval à domicile s'achève sans que l'on s'en rende vraiment compte. Les voitures de maître sillonnent toujours la ville. Sans doute ne sont-elles pas aussi nombreuses qu'à Paris mais cela tient davantage aux dimensions raisonnables de la *walking city* et la densification des moyens de transport collectifs. Personne ne songe à la disparition rapide de ce mode de locomotion. Jusqu'au tournant du siècle, le cheval vit parmi les hommes et c'est davantage dans une gestion modernisée du cheptel qu'il faut rechercher le déclin des voitures de maître. Par ailleurs, les rôles nominatifs de la taxe sur les chevaux nous permettent de découvrir de nombreuses propriétés lyonnaises de la périphérie où le cheptel équin a trouvé une zone de repli et où son emploi reste incontournable.

À la fin du XIX^e siècle, le cheval reste omniprésent dans l'espace urbain : au transport privé des personnes répond la montée en puissance des transports en commun grâce à la force musculaire du cheval puis à l'utilisation de l'énergie électrique. Les services publics et les entreprises emploient de manière rationnelle une importante cavalerie qui permet à l'organisme urbain de fonctionner. Dans cet assemblage énergétique qui s'enrichit des promesses du moteur à explosion, et qui dans sa diversité offre une réponse à tous les besoins, il ne faut pas oublier l'homme, dont la force musculaire est particulièrement sollicitée.

1 – Les contours d'une élite de province

Les possesseurs lyonnais de chevaux de pleine taxe forment en 1900 un groupe assez restreint qui ne compte guère plus de deux cents contribuables.

Les sources disponibles pour cerner ce groupe sont principalement les rôles nominatifs de la taxe sur les voitures des contributions directes. Pour l'année 1900, il subsiste les rôles primitifs et supplémentaires des différentes perceptions du centre ville : Perrache, l'Hôtel Dieu, la Bourse, le Jardin des Plantes et Saint-Clair, soit 80 contribuables déclarant 110 chevaux de pleine taxe. En revanche, les perceptions de la rive gauche du Rhône n'ont livré

aucun rôle. Cela est gênant pour le quartier des Brotteaux qui en 1899 concentre, d'après l'état du montant des rôles, un cheptel de 147 existences soit la plus forte cavalerie de la ville. Nous avons toutefois pu combler partiellement cette lacune en utilisant les rôles nominatifs de la même taxe pour les communes de l'arrondissement de Lyon. En effet, une rubrique signale pour chaque contribuable l'existence de chevaux et de voitures déclarés dans d'autres communes. Ce chemin détourné a permis de retrouver une dizaine de contribuables et une vingtaine de chevaux. Ajoutés à d'autres sources (chroniques mondaines, entretiens et ouvrages sur le monde du cheval) on atteint une quinzaine de contribuables et près de 30 chevaux soit environ 20% des chevaux du quartier.¹⁸⁵⁰

Si l'on retient le nombre global de deux cents possesseurs de chevaux de pleine taxe, le recouplement des différentes sources permet de mettre un nom à la moitié d'entre eux. La composition d'ensemble du groupe est certes déformée par la surreprésentation des quartiers socialement très typés, néanmoins il nous semble possible d'en tracer les contours. L'ensemble qui émerge des documents présente les traits d'une élite locale dont les composantes forment ce que l'on appelle communément les classes dirigeantes. Les publications du *Tout Lyon* (annuaires et hebdomadaires), de *La Vie française* ou du *Septième Jour* retracent fidèlement et par le menu leurs faits et gestes. Une bonne part des contribuables couchés sur les registres de la taxe sur les chevaux tient les premiers rôles de la vie mondaine de la capitale rhodanienne. À la base, on retrouve toujours de solides fortunes qu'un seul mot suffit à définir de façon un peu énigmatique : rentier. Ce mot qui s'emploie aussi souvent au féminin qu'au masculin constitue la signature sociale du groupe, même si une activité professionnelle lui est adjointe. Banquiers, soyeux, tullistes, assureurs ou agents de change, tous ou presque sont d'abord des rentiers.

On distingue aux premiers rangs un groupe d'amateurs éclairés pour qui les questions hippiques représentent tout à la fois une passion, une manière d'être et un certain art de vivre. Membres souvent fondateurs des différentes associations hippiques de la ville et toujours membres actifs de celles-ci, ils possèdent à eux seuls au moins 10% de la cavalerie de luxe. Le groupe de Bellecour qu'il faut étendre jusqu'au cours du Midi se compose des comtes Henri de Chabanne et Louis de Leusse qui règlent de leur science la grande messe du concours hippique. On peut leur adjoindre les *sportsmen* accomplis comme Alphonse Damour, Charles M'Roë ou Antoine Rave. Ce groupe se prolonge sur la rive gauche du Rhône dans le quartier des Brotteaux avec le comte Paul Palluat de Besset et Georges Dambmann, transfuge de Perrache, qui vient de s'installer avenue de Noailles. Quelques centaines de mètres les séparent de Louis Tresca ou d'Edmond Chevillard. Tous ces contribuables sont un reflet assez fidèle du cercle restreint des possesseurs de chevaux : soyeux, tullistes banquiers ou aristocrates vivant de leurs rentes. À des degrés divers, aucun quartier n'est privé d'une petite cavalerie de pleine taxe.

Au-delà du cercle des amateurs attitrés, ceux-là mêmes que met en scène une luxueuse publication, *Lyon à cheval*¹⁸⁵¹, les possesseurs d'attelages sont non moins brillants : faut-il présenter Edmond Aymard qui incarne si bien les nouvelles forces sociales de la Belle Époque? Tout à la fois banquier d'envergure internationale, président de la Chambre de commerce et député. Ce que l'on pourrait appeler la haute administration n'est pas absente. Ainsi Hermann Sabran, président du Conseil d'administration des Hospices civils de Lyon. Les soyeux sont aussi là : les Flandrin, Permezel ou Lafute. Les gros tullistes comme Maurice Jarosson s'ajoutent aux Tesca et Baboin précédemment cités. Les industriels ne sont pas absents. Edouard Prénat le maître de forges, directeur associé des Fonderies et Hauts Fourneaux de Givors, figure en bonne place parmi les possesseurs d'attelage de maître. On peut également citer des détenteurs de grosses fortunes foncières qui investissent dans les

¹⁸⁵⁰ Table des tableaux, chapitre IX, tableau N° 1 Les chevaux de pleine taxe à Lyon en 1900.

¹⁸⁵¹ Khalif, de Volney, *Lyon à cheval*, édité par *La Vie française*.

secteurs d'avenir. Ainsi le baron Edmond Alphonse du Marais, directeur de la Société des Forces Motrices de Grenoble. Ajoutons encore à cette liste déjà significative des assureurs, les Brun père et fils, directeurs de la Compagnie d'Assurance Phénix, des médecins connus comme Marius Antoine Horand ou Léopold Ollier. Des avocats, des aristocrates encore accrochés au quartier de Perrache comme le comte Ribet de Monthieu dont les réceptions sont courues ou bien le comte Baguenault de Puchesse qui vit dans une belle demeure en lisière du parc de la Tête d'Or complètent le tableau. La liste des noms connus, de Barrin, Sauzet, Canat de Chizy, de Zurich, Billoud, pour n'en citer que quelques-uns, forme le monde des rentiers auquel on pourrait encore adjoindre quelques rentières connues comme la veuve Gailleton.

Comment les équipages sont-ils constitués en 1900 ?¹⁸⁵² En s'appuyant sur les perceptions du centre ville, on obtient une moyenne de 1.5 cheval et 1.8 véhicule par contribuable. Pour environ le tiers des contribuables, l'équipage est à peu près invariable puisqu'ils ne possèdent qu'un véhicule, généralement à 4 roues. On peut selon les circonstances y atteler 1 ou 2 chevaux. Les deux tiers restants possèdent au moins deux voitures et 17% trois voitures et plus ce qui permet de varier les configurations et d'adapter l'équipage aux différents types de sortie. Il existe une véritable passion de la belle voiture hippomobile qui est en même temps un marqueur social. Les contemporains fortunés se font photographier dans leurs voitures. Les Schultz se sont fait photographier devant le perron de leur villa de l'île-Barbe¹⁸⁵³. Ces clichés de la collection Borgé dont on trouve des exemples comparables dans la production d'autres photographes comme E.Poix montrent le rôle que joue la belle voiture que l'on exhibe. Dans les configurations permises, la place des voitures à deux roues se développe, elle souligne un nouveau rapport à l'attelage et au menage qui est davantage sportif et lié aux loisirs¹⁸⁵⁴.

Les grands équipages qui peuvent être recenser à Lyon ne sont plus très nombreux : quelques mail coachs, ceux de Georges Dambmann, de Chabaud, de Roux et l'omnibus du comte de Chabannes sortent les jours de courses mais aussi pour quelques pique-niques champêtres les belles journées de printemps ou d'automne¹⁸⁵⁵. Ils transportent les maîtres vers les résidences de la périphérie et amènent la famille au grand complet à l'occasion des mariages. Ces grosses voitures qui requièrent 3 ou 4 chevaux appareillés imposent aux yeux de tous l'opulence de leurs propriétaires. À cette poignée de passionnés de beaux équipages on peut adjoindre quelques grosses situations : Léonce Baboin, Jean Sauzet, Léon Permezel qui attellent tous au minimum trois chevaux pour les grands moments de la vie sociale. C'est aussi à n'en pas douter le cas du comte Joseph Léon Laval de Lacroix ou du baron Du Marais. Au-delà, c'est l'exception d'un Sabran qui compte 4 chevaux dans ses écuries de la place Morand, d'un Girodon-Chancel qui accumule dans sa résidence du quai Saint-Clair 4 chevaux et trois voitures. Ajoutons encore le luxe un peu tapageur de Charles Auguste Lapaire, le propriétaire du Grand Hôtel de Bordeaux. Certains beaux équipages des années 1890 comme ceux d'Edouard Aynard qui a possédé jusqu'à cinq chevaux, ou de Louis Isaac ont disparu. Le premier ne conserve plus que deux chevaux en ville tandis que le second s'essaie à la vogue nouvelle de l'automobile. Il subsiste néanmoins de beaux restes. Un cliché sur plaque de verre d'E. Poix du début du siècle montre un magnifique mail coach place Le Viste lors de la dissolution du défilé. Conduit four-in-hand, l'attelage des chevaux blancs ne manque pas d'élégance¹⁸⁵⁶.

2 – Le cheptel urbain de la périphérie

¹⁸⁵² Table des tableaux, chapitre IX, Tableau N° 2 Véhicules de pleine taxe à quatre et à deux roues à Lyon en 1900.

¹⁸⁵³ Table des figures et des illustrations, chapitre N° 9, Famille Schultz, document N°1 et 2.

¹⁸⁵⁴ Table des figures et des illustrations, chapitre N° 9, document N°3 Dog car (I), document N°4 Dog car (II).

¹⁸⁵⁵ Table des figures et des illustrations, chapitre N° 9, document N° 5 Break-coach Roux.

¹⁸⁵⁶ Table des figures et des illustrations, chapitre N°9, document N°6 Mail coach place le Viste

Le nombre de chevaux de pleine taxe stagne à Lyon depuis le milieu des années 90. Il semble même en repli assez net entre 1899 et 1900 et le phénomène s'est amplifié jusqu'à la Grande Guerre. Toutefois, cette dynamique d'ensemble doit être nuancée car de nombreux propriétaires lyonnais conservent des chevaux de pleine taxe dans leurs propriétés de la périphérie¹⁸⁵⁷. La périphérie lyonnaise compte en effet un grand nombre de propriétés appartenant à des contribuables lyonnais. Ces villégiatures campagnardes qui sont aussi souvent des exploitations agricoles recèlent de nombreuses voitures et une cavalerie non négligeable. Les documents fiscaux qui manquent pour l'Ain et l'Isère ne permettent pas d'en dresser l'inventaire exact, mais on imagine bien volontiers qu'elles ne sont absentes ni de la Dombes ni du Bas-Dauphiné. La remarque vaut encore davantage pour l'arrondissement de Villefranche dont les documents fiscaux n'ont pas été conservés. En nous appuyant sur l'analyse de 125 communes de l'arrondissement de Lyon pour lesquelles subsistent les rôles nominatifs de la contribution sur les chevaux et les voitures, il a été possible de repérer plus de 200 propriétés dans 58 communes.

Les rôles de 1900 comptabilisent 221 véhicules de pleine taxe dont 189 à 4 roues et 79 chevaux de luxe. Il s'agit de chevaux attelés à des voitures suspendues destinées exclusivement au service des propriétaires lors de leurs séjours à la campagne. Contrairement à l'espace urbain, où la densification des moyens de transport permet de s'affranchir en partie du cheval, celui-ci reste d'une absolue nécessité à la campagne. Possédé à demeure ou loué le temps du séjour, il n'existe pas d'autres moyens que le cheval pour relier le bourg voisin, aller à la messe ou rendre visite aux propriétaires des environs¹⁸⁵⁸. Il n'est pas question d'emprunter les petites diligences ou pataches rurales qui relient les principaux marchés de la région. Le cheval correctement attelé reste un équipement incontournable. Les rôles nominatifs répertorient également 154 voitures de demi-taxe dont 93 à 4 roues. Le cheptel de labour, exploité dans le cadre de l'activité agricole et attelé à des voitures suspendues, compte 107 existences. Cette vue fragmentaire d'un ensemble sans doute beaucoup plus large laisse entrevoir le rôle certain des élites locales urbaines dans la modernisation des campagnes et en particulier dans leur mécanisation. Ce fait est confirmé par le grand nombre d'agriculteurs qui se servent de chevaux de demi-taxe pour mettre en valeur des exploitations appartenant à des citadins. Un nombre restreint d'une vingtaine de contribuables déclarent simultanément des chevaux à Lyon et dans les communes de la périphérie.

Les contribuables recensés s'inscrivent dans la géographie sociale de la ville : les quartiers de la Presqu'île, de l'Opéra au cours du Midi, sont les mieux représentés. On note également un fort contingent domicilié dans les belles artères du VI^e arrondissement comme par exemple l'avenue de Noailles ou le cours Morand. Propriétaires et rentiers se partagent les premières places dans cet ensemble de contribuables. Nombre de personnalités connues, celles qui sont célébrées dans le *Tout Lyon* ou lors des rassemblements mondains y figurent en bonne place. Ainsi, dans les campagnes de la périphérie, les chevaux de pleine taxe appartiennent à de riches Lyonnais. Ils côtoient d'autres propriétaires fonciers souvent à particule nobiliaire qui déclarent des chevaux soit à Paris soit sur la Côte d'Azur à Nice ou à Cannes. Quelques notabilités locales, médecins ou notaires, achèvent de camper un portrait socialement très marqué des possesseurs de chevaux en milieu rural.

¹⁸⁵⁷ Table des cartes et des schémas, chapitre IX, carte N°1 Cheptel de pleine taxe déclaré par les contribuables lyonnais dans les communes de la périphérie en 1900.

¹⁸⁵⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre N°9, document N° 7 voiture de pleine taxe utilisée lors des séjours dans la résidence de campagne. Plaine de Lyon fin XIX^e, début XX^e siècle.

II - Le transport public des voyageurs

En 1880, Lyon, pourtant la deuxième agglomération française, ne dispose pas d'un véritable réseau de transport. La situation est d'autant plus paradoxale que la ville offre une exceptionnelle diversité de moyens de transport. C'est en grande partie la nature même du site qui explique cette profusion. La ville, comme toutes les autres grandes villes du pays, est sertie d'une couronne de gares qui s'arrêtent parfois, à la faveur d'un tunnel, au cœur de la ville. Outre l'axe PLM et les grandes voies ferrées régionales, Lyon est desservie par tout un réseau de lignes d'intérêt local qui l'unissent à l'espace suburbain. L'espace urbain proprement dit est parcouru par des omnibus hippomobiles tandis que les «ficelles», ces funiculaires à puissantes crémaillères, permettent de gravir le dénivelé des pentes de la Croix-Rousse et de Fourvière. Cette panoplie est complétée par un dense trafic fluvial sur le Rhône et la Saône. Des dizaines de milliers de passagers empruntent chaque jour les «bateaux-mouches».

Diversité donc mais absence totale de cohésion. Les lignes d'omnibus de l'intérieur, trop rares et trop chères, desservent sans cohérence d'ensemble des portions de l'espace urbain. Cette atonie des transports en commun s'explique en grande partie par le monopole consenti en 1855 à la Compagnie Lyonnaise des Omnibus (CLO). La société concessionnaire refusait d'investir, estimant que le cadre juridique des accords passés avec la municipalité ne garantissait pas ses investissements. Elle se cantonne à une exploitation minimale de son monopole. Ainsi le service des voitures de place, dont elle a l'exclusivité, est laissé en friche. En 1880, la ville n'en compte qu'un nombre dérisoire : à peine 150 fiacres. De la même manière, elle sous-traite les lignes de banlieue dont la rémunération ne lui semble pas assez avantageuse. La concurrence ne s'exerce qu'aux marges de ce monopole pesant. Les «mouches» et les «ficelles» apportent des solutions mais elles restent insuffisantes et se heurtent à l'hostilité de la société concessionnaire. Par la force des choses, Lyon reste une ville où l'on marche sans doute plus qu'ailleurs.

Lorsqu'en 1879 un accord est enfin trouvé, il faut moins de deux ans pour que les conditions de circulation se métamorphosent. Le réseau qui voit le jour permet un spectaculaire accroissement du trafic des voyageurs. La demande longtemps contrainte par une offre insuffisante se manifeste de manière exubérante. Cette intensification, rendue possible par l'adoption tardive du tramway, est réalisée par la force musculaire du cheval dont le rendement énergétique est démultiplié par le rail. Il est l'élément inchangé mais indispensable de la double rupture qui s'enclenche dans la vie des citoyens : baisse des prix du transport en commun et augmentation du nombre des places proposées. Derrière la modernité des voitures à impériale, subsiste donc jusqu'au milieu des années 1890, le recours au cheval, héros méconnu de la ville de l'âge industriel. Le cheval constitue également l'élément moteur de tout un artisanat de transport qui profite de la fin du monopole en s'installant entre les mailles du nouveau réseau : les omnibus, de banlieue le plus souvent, répondent à une demande non satisfaite par les tramways ; les voitures de place quant à elles, prolifèrent sous le regard attentif de l'inspection des voitures publiques.

1 – L'inspection des voitures publiques

A – Le cadre administratif général

L'inspection des voitures publiques auparavant rattachée au service de la police générale a été intégrée en 1881, lors du rétablissement de la Mairie centrale, au service de la police communale. La fin du monopole dont jouissait la Compagnie Générale des Omnibus de Lyon et la multiplication des entreprises qu'elle génère, impose en juin 1882 une réorganisation du service. Dans son rapport annuel de 1884, Chanfroz, le chef de l'inspection et du contrôle des voitures publiques, présente son administration :

«il a été affecté à ce service : 1 directeur, 1 sous-directeur, 8 inspecteurs, dont 4 de 1^{re} classe, et 1 vétérinaire.

Les agents sont assermentés et assimilés aux gardes-champêtres¹⁸⁵⁹.

Ce personnel a été reconnu nécessaire pour la surveillance efficace et pour l'inspection : 1° des voitures de place qui stationnent sur les divers points de la ville ; 2° des voitures de banlieue ; 3° des voitures d'hôtels ; 4° des voitures de grande remise ; 5° des services des théâtres et des cirques ; 6° des dix lignes de tramways, tant à leurs points de départ que sur tout leurs parcours.»¹⁸⁶⁰

En décembre 1884, le service fonctionne avec une partie seulement de son personnel :

MM Chanfrau, directeur.	MM. Bérard, inspecteur de 2 ^{me} classe.
Dubois, inspecteur de 1 ^o classe.	Roberjot, carrossier-expert.
Mathieu, inspecteur de 2 ^{me} classe.	Lagarrigue, vétérinaire.
Masse, id. id.	Goudier, garçon de bureau.
Chanel id. id.	

Sur quels critères les agents du service sont-ils recrutés ? Aucune information n'est disponible avant le début du XX^e siècle. On leur demande probablement un certain niveau de formation puisqu'ils sont amenés à rédiger de très nombreux rapports. La lecture des rapports permet d'observer une amélioration très nette du niveau de l'orthographe entre 1880 et le début du XX^e siècle. Dans les années 1890, Senocq, le chef de service, écrit de manière très phonétique et soigne fort peu l'orthographe dans les rapports qu'il envoie au maire ; en 1903, Vallat son successeur, rédige dans un style concis des rapports exempts de fautes d'orthographe. En novembre 1906, Edouard Herriot propose au conseil municipal de recruter par un examen professionnel les contrôleurs des voitures publiques. Vallat, l'inspecteur-chef rédige un projet d'examen qui se décompose de la manière suivante :

un examen écrit : rédaction d'un rapport rendant compte d'une tournée d'inspection sur les lieux de stationnement; composition d'arithmétique (application des 4 règles);

un examen oral portant sur la topographie de la ville de Lyon; connaissance de l'arrêté du 13 septembre 1888 ;

- un examen pratique : les notions d'extérieur du cheval (signalement, membres), diverses notions de carrosserie et d'harnachement, connaissance des diverses pièces composant une voiture ou un harnais.¹⁸⁶¹

Le rôle des inspecteurs et du chef de service est détaillé dans le rapport de 1885 :

«Les attributions des inspecteurs consistent à faire observer, tant par le public que par les entrepreneurs de voitures et par les employés de la compagnie des tramways, les règlements et les arrêtés de police relatifs à toute exploitation. Ils s'assurent si les cochers sont dûment autorisés ; ils inspectent tous les points de stationnement ; ils surveillent en outre la stricte exécution, par la Compagnie des tramways, des conditions de son cahier des charges au point de vue du matériel et l'application des tarifs dûment approuvés.

Les attributions du directeur, à part la responsabilité qui lui incombe et la direction générale du service, consistent à recevoir quotidiennement les rapports des inspecteurs , et à donner à ces rapports la suite nécessaire. Il doit entendre les réclamations du public et y faire

¹⁸⁵⁹ En 1881, le rapport de l'inspection des voitures publiques précise : «Les inspecteurs du service sont nommés par le Préfet, sur la présentation du Maire. La police des tramways appartenant aux préfets, en vertu de la législation actuelle qui assimile les lignes de tramways aux voies ferrées, l'investiture préfectorale était nécessaire pour donner aux agents qualité de verbaliser sur les contraventions et délits qui ressortissent à l'exploitation » ; Arch. Mun. Lyon, 1064 WP 8, ces dispositions sont confirmées par un arrêté préfectoral du 11 février 1882.

¹⁸⁶⁰ Arch. mun. Lyon, 400065, documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon, année 1884.

¹⁸⁶¹ Arch. mun. Lyon, 1064 WP 8, lettre de l'inspecteur chef de service au maire de Lyon, 22 novembre 1906.

droit après enquête ; recevoir et rendre les objets trouvés dans les voitures ; tenir le contrôle journalier des voitures et des chevaux soumis aux droits de stationnement ; établir la redevance de ces droits et les faire percevoir ; délivrer les permis de circulation et de cocher, etc., etc.»

Les inspecteurs représentent la cheville ouvrière du système de surveillance mis en place par l'administration. Hormis l'inspection du matériel et de la cavalerie de l'OTL, il ne semble pas exister de documents relatifs à la surveillance des tramways. En revanche, l'activité de contrôle des voitures de place a livré une abondante documentation qui autorise une présentation générale. Les inspecteurs exercent à tour de rôle leur surveillance dans les différents quartiers de la ville, de jour comme de nuit. Les rapports qui contiennent les dossiers nominatifs des cochers montrent qu'ils connaissent parfaitement le milieu qu'il leur incombe de surveiller. Leurs tâches recouvrent deux grandes orientations.

En premier lieu, ils exercent un contrôle dans la rue, au contact direct des cochers. Ils s'assurent de la conformité des lieux de stationnement et verbalisent la maraude, c'est à dire le racolage des clients. Leur rôle consiste également à s'assurer de la bonne tenue des petits maîtres et de leurs employés. Le terme recouvre à la fois leur tenue vestimentaire et leur propreté corporelle, l'état de l'attelage proposé à la clientèle, l'attitude des cochers vis-à-vis de la clientèle. Leurs interventions portent aussi sur les relations souvent conflictuelles qu'entretiennent les cochers entre eux. Les inspecteurs jouent un véritable rôle de socialisation qui s'inscrit dans la philosophie générale de l'administration. Cette proximité de tous les instants explique en partie les tensions qui s'expriment par la violence verbale. Le samedi 14 octobre 1899 à quatre heures du soir, l'inspecteur Blanc interpelle le cocher Carrier Auguste conduisant la voiture N°182. Il lui reproche d'une part le port d'un chapeau de paille en lieu et place du chapeau d'ordonnance et d'autre part, de martyriser sa jument, suscitant l'indignation des passants :

« Je lui ai dit en l'abordant : si vous frappez encore votre cheval je vous dresserai contravention par application de la loi de Grammont, alors il est descendu vivement de son siège, et approchant sa bouche près de ma figure, il m'a dit à voix basse : «je vous emmerde». J'ai répété à haute voix : «Vous dites que vous m'emmerdez », mais Carrier qui avait agi avec dessein dans la crainte d'être entendu du cocher Brazier qui aurait pu servir de témoin, à répondu à haute voix : «Non, je dis que je vous écoute», il s'est ensuite approché de moi et toujours à voix basse il a ajouté : «Vous êtes un fumier», puis il est monté sur son siège, il a donné un vigoureux coup de fouet à son cheval qui est parti au galop». L'inspecteur Blanc conclut son rapport du 16 octobre 1899 de la manière suivante : «Mr. Le Directeur, j'appelle votre attention sur la conduite à mon égard, pour que vous y donniez les suites que comporte».¹⁸⁶²

La violence verbale traduit parfois le mépris que le cocher professe à l'encontre du personnel de l'inspection des voitures. Même en mission et accompagnés du chef de service, ils subissent les sarcasmes de la part de certains cochers. Ainsi le 26 avril 1894, à 5 H ³/₄ du soir, boulevard du Nord, l'inspecteur Chanel sur ordre de son chef de service, Jules Senocq, dresse un procès-verbal à Antoine Archier pour diverses infractions au règlement¹⁸⁶³. Ce dernier lui répond sur un ton grossier : «De quoi vous mêlez-vous, est-ce que ça vous regarde quand monsieur Senocq est là ?» L'inspecteur ayant été traité de «sale canut», le chef de service dans une lettre adressée au maire de Lyon, lui demande «de sévir vigoureusement contre ce cocher qui semble vouloir narguer tout le service.» Le 9 août 1894, Archier écope d'une mise à pied de 60 jours. D'autres exemples montrent qu'il ne s'agit pas d'un cas isolé. Le 4 décembre 1905, l'entrepreneur de voitures Joseph François Michel que le chef de service

¹⁸⁶² Arch. mun. Lyon, 531 WP 11, dossier Carrier Joseph, rapport du 14 au 16 octobre 1899 de l'inspecteur Blanc.

¹⁸⁶³ Arch. mun. Lyon, 531 WP 09, dossier Archier Antoine.

décrit en des termes peu flatteurs¹⁸⁶⁴, insulte l'inspecteur Margaron qui vient de lui dresser un procès-verbal. L'arrêté du maire qui le suspend pour trente jours à compter du 16 décembre précise qu'il a «prononcé des paroles grossières et pris une attitude menaçante à l'égard d'un inspecteur du service des voitures»¹⁸⁶⁵.

En second lieu, les inspecteurs se livrent aussi à des enquêtes de moralité sollicitant le commissariat de quartier et le voisinage. Ces enquêtes sont diligentées soit pour le compte de la mairie soit pour les besoins du service. La profession sait qu'elle est l'objet d'une surveillance rapprochée. À preuve, la surprenante demande d'un cocher, Victor Seignol, mobilisé lors de la Grande Guerre. Dans une lettre du 31 mai 1918, il demande au directeur chef du service de bien vouloir mener une enquête sur la vie dissolue de sa femme :

«Elle porte des bijoux, des robes pires qu'une femme de vie, elle se farde autant qu'une p... Et moi pauvre combattant je n'et aucune consolation et rien d'elle.[...] et maintenant j'aurais voulu que vous me donniez tous les renseignements pour demander mon divorce et la suppression de l'allocation.

Victor Seignol.

Hôpital N°19, baraque D – salle 4.

Châlons-sur-Marne.

*Voici l'adresse de ma femme Mad. Seignol 257 Grande Rue de la Guillotière.»*¹⁸⁶⁶

Le chef de service centralise les informations. Il traite les rapports que lui transmettent les inspecteurs. Il n'hésite pas le cas échéant à se déplacer et constater de visu les manquements les plus graves au règlement. Une part importante de son activité consiste à traiter les réclamations du public. Il s'efforce de qualifier les infractions au règlement de 1888. Il reçoit les plaignants et convoque les cochers incriminés, demande des éclaircissements aux inspecteurs et organise des confrontations entre usagers et cochers. Son rôle est celui d'un véritable magistrat instructeur. Ses convictions sont confortées grâce aux archives du service qu'il consulte en permanence. Il dispose depuis 1898 d'un fichier photographique fournissant l'état-civil et la position administrative de chaque cocher¹⁸⁶⁷. Toute affaire survenant entre un cocher et un usager donne lieu à l'ouverture d'un dossier nominatif qui centralise l'ensemble des affaires. Certains dossiers comptent plusieurs dizaines de pièces : enquêtes de moralité, lettres de plaignants, rapports d'inspecteurs, procès-verbaux dressés par les gardiens de la paix. Cet ensemble de données permet au directeur du service de proposer des sanctions : avertissements, blâmes, mises à pied et retrait du permis de conduire. La décision est prise au nom du maire par l'adjoint chargé des transports. On constate d'ailleurs que les propositions de sanctions disciplinaires ne sont pas toujours acceptées¹⁸⁶⁸. Il en va de même pour les dispositions générales relatives au service. Les syndicats l'ont d'ailleurs bien compris et ne se privent pas de contourner l'opposition du service en s'adressant directement aux autorités municipales. L'observation attentive des dossiers montre une gestion assez souple des

¹⁸⁶⁴ Arch. mun. Lyon 531 WP 14, dossier Michel François-Joseph, rapport du chef de service au maire de Lyon, 9 décembre 1905 : «d'une moralité douteuse, grossier, batailleur, il est redouté de ses collègues et ne mérite pas l'estime des honnêtes gens»

¹⁸⁶⁵ Arch. mun. Lyon, Extrait du registre des arrêtés du maire.

¹⁸⁶⁶ Arch. mun. Lyon, 531 WP 16, dossier Victor Seignol.

¹⁸⁶⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre N°9, document N° 8 Permis de conduire délivré par le service des voitures de Lyon.

¹⁸⁶⁸ Arch. mun. Lyon, 531 WP 11, dossier Benoît Charpenet. Le dossier fournit un exemple caractéristique. Dans une lettre du 16 juin 1892, l'adjoint chargé des transports écrit au chef de service :

«Par lettre du 7 juin courant, vous me faites connaître que le sieur Charpenet, entrepreneur, emploie pour la traction de ses voitures un cheval qui doit toujours être pourvu d'une muselière.

Vous me proposez d'infliger au sieur Charpenet, qui ne s'est pas conformé à cet ordre, une mise à pied de quinze jours, en même temps que vous m'informez de la mise en réforme du cheval dont il s'agit.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne crois pas devoir infliger une punition au sieur Charpenet, la mise en réforme du cheval me paraissant une mesure administrative suffisante.»

conflits. Le chef de service omet parfois de signaler des charges qu'il pourrait utiliser à l'encontre de certains cochers. On devine, en dehors de toute trace écrite, les tractations entre le directeur de l'inspection des voitures publiques et certains cochers sans doute sensibles à ces marques d'égards.

Le chef de service tient à jour l'état des voitures soumises aux droits de stationnement et fixe le montant des droits à percevoir. Il doit s'efforcer de concilier l'état précaire de bon nombre d'entrepreneurs et les intérêts de la ville. En certaines circonstances, le service sait faire preuve d'une réelle capacité d'inertie. Ainsi, en 1896, 1897 et 1898, les entrepreneurs d'omnibus de banlieue refusent de payer leurs droits de stationnement. Le flou des textes permet à l'administration de se retrancher derrière cette incertitude pour différer toute action jusqu'à la parution d'un décret qui impose le recouvrement des créances. Rappelé à l'ordre par la Cour des comptes qui s'interroge sur la brutale diminution des droits de stationnement, Vallat, le nouveau chef de service, dans une lettre adressée en février 1901 au Receveur municipal, constate simplement que «les entrepreneurs ne furent pas poursuivis». Il ajoute : «je ne trouve rien dans les archives du service de l'inspection qui puisse permettre de fournir les renseignements demandés». C'est vers lui que convergent les demandes d'exonérations partielles ou totales que formulent certains entrepreneurs. Ainsi en décembre 1898, Joseph Buisson qui faisait le transport des voyageurs de Lyon à Francheville est incapable de payer les droits auxquels il est astreint : «Etemps dans une situation assée dans le besoin ils nous est impossible de payer ayent vendu cheval et voiture. Nous somme absolument sans resourse»¹⁸⁶⁹. Les renseignements sont demandés au maire de Francheville qui confirme la grande précarité du requérant¹⁸⁷⁰. Parfois de sa propre initiative, le chef de service intervient auprès du maire pour obtenir l'exonération des droits de stationnement. En mars 1913, le chef de service, constatant le dénuement du cocher Joseph Heller, âgé de 62 ans, demande l'exonération des droits :

«Il est rentré récemment comme pensionnaire dans la maison des petites sœurs des pauvres à la Croix-Rousse. Le sieur Heller qui est resté très longtemps entrepreneur est un très brave homme.

Je vous serais très reconnaissant, monsieur le maire de vouloir bien exonérer le sieur Heller du paiement des droits de stationnement dus pour le premier trimestre, et faire opérer d'office son désistement.

L'inspecteur chef.

*Vallat»*¹⁸⁷¹

La mairie fait appel à l'expertise du chef de service lorsqu'il s'agit de présenter l'état du secteur et l'évolution de la profession. Il rédige un rapport annuel dont la version abrégée, principalement composée de tableaux, montre l'évolution quantitative du secteur. Il est publié dans les documents administratifs de la ville de Lyon. D'une manière générale il est tenu informé des requêtes que les syndicats présentent directement à la mairie. Elles lui sont adressées pour avis. Il formule pour la circonstance des observations qui permettent à la mairie de statuer en connaissance de cause.

Le service de l'inspection des voitures publiques recourt aux services d'un expert carrossier et d'un vétérinaire. Le premier exerce un contrôle périodique sur l'état du matériel affecté aux transports des passagers. L'inspection a lieu chaque semestre voire chaque trimestre selon les époques. Elles portent sur tous les types de véhicules : tramways, omnibus de l'intérieur, d'hôtel ou de banlieue, voitures de place et voitures de grande remise. En 1882 le parc représente 573 véhicules, 690 en 1896, sans compter les tramways qui ne semblent plus relever du service. L'inspection se déroule probablement sur plusieurs jours et par

¹⁸⁶⁹ Arch. mun. Lyon, 1172 WP 8, lettre de Joseph Buisson au maire de Lyon, 8 décembre 1898.

¹⁸⁷⁰ *Ibidem*, lettre de l'adjoint au maire de Francheville au maire de Lyon, 21 décembre 1898.

¹⁸⁷¹ Arch. mun. Lyon, 531 WP 13, dossier Joseph Heller.

catégories de véhicules. Ainsi en septembre 1896, le chef de service informe le maire que «la revue trimestrielle des voitures commencera le 5 octobre prochain à 8 h. du matin, boulevard des Brotteaux»¹⁸⁷². Le seul rapport détaillé qui subsiste, celui de 1883, précise les modalités de l'inspection. Les voitures de grande remise «sont en bon état et entretenues». En ce qui concerne les omnibus de la banlieue «sur les 80 voitures qui composent l'effectif de ce service, 34 ont été désignées comme devant subir des réparations qui se bornent en général à changer les garnitures intérieures. L'inspection des voitures de place ne donne malheureusement lieu qu'à une remarque lapidaire : «un délai suffisant et proportionné aux réparations du matériel a été fixé aux entrepreneurs.»¹⁸⁷³. L'efficacité du système de contrôle permet d'éliminer les véhicules les plus délabrés. En décembre 1904, le chef de service dans une lettre au maire affirme «qu'il est bien rare qu'une voiture reçue à l'inspection semestrielle ne fasse pas la saison»¹⁸⁷⁴. La presse rapporte néanmoins des accidents où la vétusté semble la cause principale :

*«À deux heures trois quarts, les passants qui se trouvaient, rue de la République regardaient avec étonnement un cheval lancé au galop, qui traînait derrière lui l'avant-train et le siège d'un fiacre. Qu'étaient devenus le cocher et l'arrière train du véhicule ? Sans doute ils avaient été laissés en route»*¹⁸⁷⁵

B – La philosophie du service

Réorganisé au début des années 1880, le service des voitures publiques est chargé d'assurer la police des omnibus de l'intérieur et des voitures de place. Il doit faire respecter les règlements en vigueur. Son action s'exerce à la fois sur la qualité du matériel roulant et sur celle des chevaux ainsi que sur le comportement général des cochers. L'administration s'efforce d'établir une adéquation entre les professionnels du transport qu'elle administre et les exigences auxquelles aspire le public. Le service, dans la représentation qu'il se fait du cocher modèle, est amené à créer un homme sur mesure, à la fois fort civil, d'une grande correction, sobre dans tous les sens du terme et de surcroît capable d'interpréter, toujours à son détriment, les incohérences du règlement. On devine qu'à vouloir façonner cet archétype, l'administration sorte de ses compétences *stricto sensu*, pour aborder l'immensité d'une tâche éducative. Elle est conduite à modeler des centaines d'hommes, souvent citadins de fraîche date, préoccupés avant tout de leur survie matérielle, et de ce fait indifférents aux objectifs qu'elle leur assigne. L'ampleur de ce chantier apparaît en compulsant les centaines de rapports que les inspecteurs du service rédigent jour après jour. Qu'il s'agisse de la tenue vestimentaire, de l'attitude du corps (ne pas uriner partout, ne pas dormir dans la voiture) ou de la bienséance : éviter de brutaliser les chevaux, réprimer les disputes entre les cochers et les violences qui en découlent, éviter que les cochers ne désertent leur voitures pour aller boire ou jouer aux cartes, qu'ils respectent les autres usagers de la voie publique. Cette liste n'est pas exhaustive. Le public qui n'est pas forcément paré de toutes les vertus, complique cette tâche éducative.

À la différence des usagers pour qui les cochers sont des individus foncièrement malhonnêtes contre lesquels il faut sévir, l'administration les considère plutôt comme des mineurs qu'il faut guider. Les cochers doivent être éduqués, civilisés et, d'une certaine manière, protégés d'eux-mêmes. Cette pédagogie de la persuasion qui sait aussi être coercitive, passe par un travail de proximité. Les inspecteurs sont astreints à une surveillance de jour et de nuit, parcourant la ville d'une station à l'autre. Ils connaissent personnellement tous les cochers de la place qu'ils notent en permanence, formulant remarques, observations et

¹⁸⁷² Ibidem, 1124 WP 63.

¹⁸⁷³ Ibidem.

¹⁸⁷⁴ Ibidem.

¹⁸⁷⁵ *Salut Public*, 23 décembre 1890.

établissant selon les cas, des procès-verbaux. Les délibérations du Conseil de discipline montrent que tous les cochers sont notés et évalués en permanence. En détaillant les rapports du service, il est possible d'établir le programme éducatif explicite et implicite de l'administration. On peut à cet égard retenir deux grands objectifs. En premier lieu, le service des voitures publiques s'efforce d'amender la tenue physique et morale des cochers. En second lieu, elle cherche à encourager leur honnêteté par le respect de la norme qui ne peut s'accomplir que dans et par le règlement.

Dans une lettre du juillet 1902, le docteur Courmont, président de la commission des logements insalubres, se plaint des cochers :

«Je m'excuse de venir encore vous déposer des plaintes contre des cochers, mais, prenant 4 ou 5 voitures par jour et sachant la façon d'agir, je suis naturellement à même de vous renseigner plus qu'un autre. Il faudrait absolument réformer complètement ce personnel, saleté, grossièreté, etc. tout y est»¹⁸⁷⁶.

Le règlement insiste pourtant sur ces deux aspects :

«Art. 24. – Les cochers sont tenus d'avoir les plus grands égards pour le public ainsi que pour les agents de l'autorité dont ils devront toujours exécuter les ordres.

Art. 25. – Les cochers devront toujours avoir une tenue convenable et propre. Ils porteront en toutes saisons, comme signe distinctif, le chapeau haut de forme en cuir bouilli.

Toutefois, lorsque l'administration le jugera utile, ils pourront être autorisés à porter, pendant les gros froids : une casquette en fourrure ; pendant les fortes chaleurs : un chapeau de paille noire. »¹⁸⁷⁷

Ces dispositions vont de soi s'agissant d'hommes au service du public. On ne les imagine pas rédigées d'une autre manière. Elles restent néanmoins ouvertes à toutes les interprétations. Celle qu'en donne l'administration semble épouser les représentations hygiénistes des classes dirigeantes. En relation étroite avec une clientèle essentiellement bourgeoise, l'administration devait réduire l'écart entre l'hygiène du cocher et celle supposée de la clientèle. Le cocher n'est d'ailleurs en l'espèce qu'un maillon d'un ensemble touchant tout l'équipage : chevaux et voitures sont méticuleusement inspectés plusieurs fois dans l'année. Déjà en 1883, dans son rapport annuel, Chanfroz, le chef de service constatait que la tenue d'une partie des cochers laissait à désirer : «quelques-uns sont sans ressources personnelles, et le produit de leur travail ne leur permet pas, disent-ils, de se pourvoir d'une tenue régulière et convenable. Le nombre en est restreint»¹⁸⁷⁸. En 1905, Vallat, l'un de ses successeurs, propose au maire d'exclure d'un seul coup une vingtaine de cochers. Les motifs invoqués montrent une évolution sensible de l'administration :

«J'ai l'honneur de vous donner ci-dessous, une liste des cochers, qui, à des titres divers, représentent les plus mauvais de la place : Les uns, sont des ivrognes invétérés et ont une tenue déplorable ; d'autres sont d'une malpropreté repoussante ; enfin quelques-uns ont une mauvaise conduite notoire.

Tous ces gens-là, malgré des avertissements répétés depuis longtemps, et la menace de se voir retirer le permis de conduire n'ayant apporté aucun changement, soit dans leur tenue, soit dans leur conduite, j'en conclus, qu'il n'y a rien à attendre d'eux, et qu'il importe de débarrasser la place, d'un seul coup, de ces mauvais cochers, qui sont la principale cause de la triste réputation dont jouit, à Lyon, la corporation des cochers de fiacre ; corporation qui compte cependant, une majorité de gens honnêtes et propres. »¹⁸⁷⁹

¹⁸⁷⁶ Arch. mun. Lyon, 531 WP 09, dossier Archier, pièce N°10.

¹⁸⁷⁷ Arrêté réglementant le service des voitures de place hippomobiles de la ville de Lyon, 11 avril 1911, Imprimerie Nouvelle Lyonnaise, 3, r. Sainte Catherine.

¹⁸⁷⁸ , Arch. mun. Lyon 1124 WP 63, Inspection générale des voitures publiques desservant la ville de Lyon et sa Banlieue, octobre 1883, rapport.

¹⁸⁷⁹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 63, L'inspecteur chef du service des voitures publiques à Monsieur le Maire de Lyon, 17 mars 1905, rapport.

Les insuffisances constatées une vingtaine d'années plus tôt n'ont pas été éradiquées et l'image de la corporation n'en est pas sortie grandie. Par ailleurs le vocabulaire évolue. Le manque d'hygiène est désormais explicitement distingué de la mauvaise tenue ou de la mauvaise conduite. Dans la liste soumise au maire, sept cochers sont qualifiés de «*très malpropres*» :

N° de permis	Nom et prénoms	Age	Motifs de la proposition de retrait de permis
591	Blanc Adrien	36	Très malpropre
898	Clavel Cl Eugène	28	«
455	Bailly Aug. Alfred	49	«
1143	Joly Joseph	52	«
509	Rey-Grange Maxime	58	«
420	Burnichon Cl. Marie	62	«
543	Charpenet Benoît	67	«
248	Richard Jean-Louis	71	«

Le grief est jugé suffisant pour entraîner l'exclusion de la profession. La moyenne d'âge est sans doute élevée mais toutes les tranches d'âge sont représentées. Le chef de service évoque l'âge mais ne le prend pas en considération : «*Les six derniers : Bailly, Joly, Rey-Grange, Burnichon, Charpenet et Richard, sont certainement dignes d'intérêt, surtout les plus âgés, mais j'ai cru devoir les comprendre sur cette liste, à cause de leur excessive malpropreté, qui résiste à toutes les observations.* »¹⁸⁸⁰

Contrôler la tenue, la conduite des cochers, en un mot leur moralité, constitue avec l'hygiène l'autre préoccupation essentielle de l'administration. La surveillance exercée sur les petits maîtres et leur personnel s'appuie sur un réseau d'information très serré : enquêtes de voisinage, rapports de police, témoignages des employeurs, dépositions de collègues, tournées d'inspections diurnes et nocturnes, et mêmes lettres anonymes. Par cette intense activité d'investigation, le service des voitures publiques s'immisce dans la vie privée des cochers ou des candidats à cette fonction. Elle le fait au nom de l'ordre public. La rigueur de la surveillance n'exclut pas une certaine souplesse. Au vrai, les sanctions sont rarement définitives, et la rhétorique en apparence abrupte cache bien des compromis¹⁸⁸¹. La pratique rigoureuse de l'enquête sur le terrain permet de relativiser les plaintes des usagers mécontents. L'administration est ainsi amenée à défendre les cochers et conforter par là même sa position arbitrale. Il n'en demeure pas moins que le flou des représentations, l'obsession de l'asocial qu'il faut démasquer, expliquent parfois de surprenantes dérives.

Le service ambitionne de déterminer le profil de tout demandeur de permis de conduire. Le droit de présenter l'examen du permis de conduire, est subordonné à l'autorisation préalable de l'administration. Elle rend son avis après une enquête de moralité. À quelques exceptions près, ce pan de l'activité administrative n'a pas été conservé. Le cas Laurencin constitue une

¹⁸⁸⁰ Ibidem.

¹⁸⁸¹ Ibidem, 531 WP 14, dossier Joseph François Michel, pièce 12. Le 2 février 1906, par arrêté du maire, le cocher François Joseph Michel, propriétaire des voitures N° 48, 224 et 333 est privé de son permis de conduire. La mesure fait suite à une longue série d'infractions. Le 8 février, la mairie communique au service des voitures publiques une lettre de Michel demandant que son permis de conduire lui soit restitué. Le 10 février 1906, la réponse du service est la suivante : « étant donné que dans la lettre ci-jointe Michel reconnaît ses torts et promet de se soumettre aux prescriptions des règlements ; il ne s'oppose pas à ce que l'administration prenne à son égard une mesure de clémence.»

exception. En août 1902, François Xavier Laurencin dépose une demande en mairie. L'enquête diligentée par le service des voitures est défavorable : « *les renseignements recueillis sur le compte du sieur Laurencin lui sont absolument défavorables ; il s'adonne à la boisson et lorsqu'il a bu il devient insolent et brutal. Dernièrement il conduisait une voiture étant dans un tel état d'ivresse, que les agents ont dû mettre l'équipage en fourrière.* » L'enquête est précise puisque l'inspecteur ajoute : « Le soussigné lui-même a eu l'occasion de voir le sieur Laurencin, dans un état qui ne laisse aucun doute sur ses habitudes d'intempérance. » La demande du postulant est rejetée le 30 octobre 1902. Loin de se décourager, Laurencin renouvelle par deux fois ses demandes. En juillet 1903, une nouvelle enquête montre une évolution du service. Le commissaire de police questionné répond simplement : « on lui reproche de boire quelquefois outre raison ». Le rapport considérant que « *les renseignements recueillis sur le sieur Laurencin étant passables, le service de l'inspection estime qu'il y a lieu de l'admettre à subir les épreuves du prochain examen des cochers* ». La mairie refuse pourtant d'y consentir. Les demandes de l'intéressé reprennent. Il reçoit l'appui du maire de sa commune d'origine en janvier 1904¹⁸⁸². L'administration se décide alors à lui délivrer un permis de conduire provisoire qui « *lui sera retiré immédiatement s'il se met en état d'ivresse* ». Repéré en état d'ivresse sur la voie publique, le 2 juin 1904, son permis lui est retiré dès le lendemain¹⁸⁸³.

L'administration qui s'efforce à tout prix de moraliser la profession s'enferme dans des stéréotypes peu rigoureux qui reflètent surtout ses représentations de l'ordre social et ses normes morales. En cumulant des faits ponctuels peu représentatifs, elle fabrique des dossiers chargés de griefs souvent futiles, qui mis bout à bout, créent des délinquants imaginaires. Le dossier Charles-Antoine Besson est révélateur des dérives policières de l'administration. Charles-Antoine Besson est né à Lyon le 1^{er} octobre 1882 dans le III^e arrondissement. C'est un citadin « *qui a toujours été dans la conduite des chevaux* »¹⁸⁸⁴. Il obtient un permis de conduire le 1^{er} avril 1901 à l'âge de 18 ans. Il lui est retiré deux ans plus tard, en juin 1903, par arrêté du maire. Le motif invoqué est une mauvaise conduite notoire. Il semble travailler de nuit et loue un équipage à cet effet. Un procès verbal dressé dans la nuit du 17 au 18 juin 1903, par les agents du poste de la mairie du I^{er} arrondissement, montre des relations douteuses. Il fréquente en effet le débit de boissons que tient la veuve Comberousse, rue de la Vieille. Le rapport précise que [Charles-Antoine Besson] « *était en relation amoureuse et consommait avec la fille de cette dernière qui est connue comme étant de mœurs légères* »¹⁸⁸⁵. De fait, l'administration redoute que des proxénètes ne se servent de la profession comme d'une couverture pratique¹⁸⁸⁶. Quelques jours plus tard, le chef de service demande au maire

¹⁸⁸² Dans une lettre datée du 6 janvier 1904, le maire de Magnieu (Ain) écrit à propos de Laurencin : « Il est atteint de rhumatismes chroniques qui lui rendent la marche impossible. Le métier de voiturier est donc un des seuls où il soit à même de gagner sa vie et celle de sa mère âgée et sans ressources »

¹⁸⁸³ Le rapport est rédigé de la manière suivante : « A cinq heures du soir, j'ai trouvé à la station du cours du Midi, le sieur Laurencin en état d'ivresse manifeste, il était couché sur un banc, les deux jambes attachées avec une corde, sans doute une farce de ses collègues). En dormant il a dû tomber car il était plein de poussière, ses poches pleines de crottins, enfin dans un état dégoûtant. »

¹⁸⁸⁴ Arch. mun. Lyon, 531 WP 9 Dossier Besson, pièce N°13, lettre du 30 juin 1913.

¹⁸⁸⁵ Ibidem, pièce N° 2, rapport du brigadier Bouillot, nuit du 17 au 18 juin 1903.

¹⁸⁸⁶ On retrouve cette crainte diffuse dans un certain nombre de dossiers. Arch. mun. Lyon, dossier Michel, 531 WP 14, pièce N°1, rapport du 8 octobre 1892 : « Le sieur Michel est un cocher peu sérieux qui a pour principale clientèle des femmes de mœurs légères, il est grossier et peu recommandable » ; dossier André-Louis Dolce, 531 WP 12 : En janvier 1899, l'entrepreneur de voitures publiques Guillermoz se plaint au service des voitures des agissements du cocher Dolce. Il l'accuse d'avoir abandonné son véhicule « pour aller passer la nuit avec une femme », le confiant « à un individu sans aveu » qui s'est « promené toute la nuit en compagnie de deux femmes a qui il a fait mener la voiture ». Après enquête, le chef de service précise dans son rapport au maire que « le sieur Dolce est un mauvais garnement, qui fait le métier de souteneur, et n'a demandé un permis de conduire que pour paraître exercer un métier ». Arch. mun. Lyon, 1124 WP 63. En 1905, dans son rapport annuel, le chef de service

le retrait du permis : «*depuis qu'il a obtenu un permis de conduire, le jeune Besson s'est fait remarquer pour sa mauvaise conduite. Les divers patrons qui l'ont occupé ont tous eu sérieusement à se plaindre de lui*». L'inspecteur-chef ajoute encore : «*grossier, sans aucune moralité, d'une mauvaise conduite notoire, ce jeune homme est le type du rôdeur et constitue certainement un danger pour les voyageurs*»¹⁸⁸⁷.

En 1907, Besson redemande un permis¹⁸⁸⁸. Les enquêtes de moralité reprennent leur cours. L'administration ne se contente pas d'un extrait du casier judiciaire. Elle veut se forger sa propre opinion. L'enquête menée auprès des employeurs et voisins s'avère défavorable : «*M. Paradis, entrepreneur de déménagements qui l'a occupé pendant quelque temps a dû le congédier pour ivrognerie et indécatesse*». Le rapport s'achève sur un constat catégorique : «*ce jeune homme ne semble pas être devenu plus intéressant (...) il ferait certainement, si sa demande était favorablement accueillie, un très mauvais cocher de plus*»¹⁸⁸⁹. En 1911, une nouvelle demande de Charles-Antoine Besson suscite une nouvelle enquête. Diligentée par l'inspecteur Monon, elle est aussi négative que la précédente. L'inspecteur recueille les avis du voisinage : «*une voisine m'a dit qu'il est chez un marchand de chevaux, Verron, rentre tard et quelque fois ivre comme c'est le métier qui le veut*». On apprend «*qu'il n'habite plus chez sa légitime*». L'enquêteur met à contribution le voisinage des domiciles successifs de Besson : «*je suis allé prendre des renseignements rue Inkerman 9 où il a habité plus d'un an, une de ses voisines, la concierge et un commerçant du rez-de-chaussée, disent qu'il était très souvent saoul et faisait beaucoup de bruit, en somme les renseignements lui sont très défavorables*»¹⁸⁹⁰. La demande est rejetée. En juin 1913, la mère de Besson écrit une lettre au maire. Elle fait valoir qu'elle est à la charge de ses enfants. L'enquête de l'inspecteur Margaron fait état de renseignements peu favorables : «*Il est connu comme peu courageux et s'il ne s'enivre pas, c'est parce qu'il n'a pas d'argent*»¹⁸⁹¹. En septembre 1913, plus de dix ans après le retrait de son permis, Besson dépose une nouvelle demande. La machine administrative, imperturbable, remet en route une procédure d'enquête. Besson habite désormais avec sa mère et sa sœur, 35, rue Germain. Le voisinage est moins hostile, les solidarités de rue ou de proximité jouent : «*d'après les voisins, commerçants, la concierge du N°35 et notamment M. Buron, rue Notre Dame N°13 qui voient souvent Besson, m'ont déclaré n'avoir rien remarqué de défavorable sur sa conduite depuis quelques mois*»¹⁸⁹². La demande est encore une fois rejetée le 31 octobre 1913 mais «*s'il continue à mieux se conduire, son permis pourrait peut-être lui être rendu d'ici quelques mois*»¹⁸⁹³. En août 1914, Besson obtient un permis de conduire. Il fournit à cette occasion un casier judiciaire absolument vierge.

L'enquête permet de pondérer les plaintes de la clientèle et d'en relativiser la gravité. A cet égard, l'affaire Loubat est exemplaire¹⁸⁹⁴. À Perrache, le 24 août 1915, M. Loubat, procureur général à Lyon, ne parvient pas à se faire conduire malgré la présence de onze voitures sur les rampes de Perrache. C'est l'heure où les cochers déjeunent. Les voitures sont pour la plupart désertées. Le procureur relève méthodiquement tous les numéros tandis que les cochers qui arrivent en station n'ont pas encore mangé et s'appêtent à le faire. Ils refusent la prestation en répondant comme le cocher Thorat : «*Ni moi ni mon cheval n'avons mangé*». L'enquête passe

demande le retrait du permis pour deux cochers : Barruel Henri, 28 ans et Hugues Alphonse, 33 ans. Le motif est formulé pour chacun d'entre eux de la manière suivante : «très mauvaise conduite, souteneur».

¹⁸⁸⁷ *Ibidem*, dossier Besson, pièce N°3, lettre de l'inspecteur chef du service des voitures publiques, 20 juin 1903.

¹⁸⁸⁸ dossier Charles-Antoine Besson, pièce N°5, lettre adressée au maire le 12 décembre 1907.

¹⁸⁸⁹ *Ibidem*, pièce N°6, rapport de A. Vallat, chef de service, 26 décembre 1907.

¹⁸⁹⁰ *Ibidem*, pièce N°8, rapport de l'inspecteur Monon, 20 novembre 1911.

¹⁸⁹¹ *Ibidem*, pièce N°14, rapport de l'inspecteur Margaron, 16 juillet 1913

¹⁸⁹² *Ibidem*, pièce N°17, rapport de l'inspecteur Monon, 26 septembre 1913.

¹⁸⁹³ *Ibidem*, pièce N°18, rapport du contrôleur Anselme, 31 octobre 1913.

¹⁸⁹⁴ Arch. mun. Lyon, 531 WP 14, Dossier Joseph Maudurat.

en revue les dépositions des cochers et surtout leur degré de crédibilité : «*M. François est un très ancien cocher qui n'a jamais été puni*», tel autre «*a été l'objet de graves punitions remontant à quinze ans. Depuis, il s'est amendé au point de ne donner lieu à aucune observation.* » L'enquête montre que tous les cochers sont parfaitement connus du service. Le procureur remonte et descend en vain les deux rampes de Perrache, «*il s'impatiente, s'énerve, et, de plus s'irrite à la vue de deux cochers qui causent entre eux, lui produisant l'effet de le narguer*». L'un d'eux, Maudurat, vient d'arriver :

«*Maudurat, apercevant M. Loubat revenir de la rampe sud, prendre son numéro, lui dit :*

«*Qu'est-ce que vous faites là ?*

«*C'est vous le cocher ? Vous êtes libre ?*

«*Oui monsieur,*

«*Vous pouvez me conduire à l'heure ?*

«*Oui Monsieur.* »

L'enquêteur poursuit son exposé :

«*M. Loubat s'approche et monte dans la voiture (à cet instant même, il faut reconnaître que voyageur et cocher n'étaient plus très, très calmes). A ce moment le cocher Maudurat prit à parti M. Loubat en lui faisant une scène déplacée pour la prise de son numéro : «- Vous avez pris mon numéro sans rien me dire. Si je n'avais pas été là j'aurai pu avoir une contravention à faux, etc.»*

«*M. Loubat ne désirant nullement continuer la conversation provoquée sur un ton plutôt élevé, quitta simplement la voiture et descendant les escaliers se dirigea vers le tramway.* »

Les huit pages de l'enquête sont justifiées par la qualité du plaignant. Il fallait un coupable. L'administration sanctionne Maudurat et met hors de cause les dix autres cochers.

C –La gestion des conflits

La représentation commune peu flatteuse du cocher, au mieux considéré comme un malchanceux¹⁸⁹⁵ et au pire comme un délinquant potentiel, contraste singulièrement avec la réalité que l'on peut discerner à travers les statistiques du service des voitures. L'usage des chiffres est d'ailleurs étonnant car leur publication, destinée tout autant à rassurer le public et qu'à légitimer l'existence du service, est loin d'offrir l'image d'un combat acharné. Entre 1881 et 1913, soit un tiers de siècle, le service a dressé 5098 procès-verbaux, en moyenne 154 par an¹⁸⁹⁶. Rapporté au nombre des véhicules en circulation, les infractions relevées sont dérisoires. L'administration semble procéder par spasmes répressifs dans une logique cyclique qui alterne phases d'activité et d'assoupissement. Si l'on prend les 20 dernières années du XIX^e siècle, qui correspondent à l'apogée de cette activité de transport, on constate l'intensité du phénomène : En 1887, le service comptabilise 41 contraventions puis son activité va crescendo, atteignant un sommet de 464 en 1891. Les sanctions significatives, donc réellement dissuasives pour les cochers, restent modestes tout au long de la période. Le service n'a procédé qu'à 708 mises à pied entre 1881 et 1913. En excluant l'année 1881 et son chiffre énorme de 131 mises à pied, la moyenne annuelle est ramenée à 18 sanctions. Quant aux retraits de permis qui signifient l'interdiction d'exercer, l'administration n'en a pas prononcé plus de 150. Les statistiques ne renseignent pas sur la totalité des infractions. On imagine sans peine le nombre incalculable des discussions aigres sur le prix des courses, qui ne débouchent sur aucune plainte. Contrariétés et agacements, pour gênants qu'ils soient, ne

¹⁸⁹⁵ *Le Septième Jour*, 2^e année, N°26, 29 juin 1913. «- Le cocher lyonnais, nous a dit quelqu'un qui le connaît bien, relève des origines les plus variées. C'est, en général un vaincu de la vie, un «pas de veine», qui d'une splendeur disparue, a tout juste conservé le pécule nécessaire à l'acquisition d'une voiture et d'un cheval».

¹⁸⁹⁶ *Documents administratifs de la ville de Lyon*, 1881-1913, publication annuelle.

justifient pas une correspondance au bureau du service et encore moins, la mise en marche d'une procédure d'enquête.

Le renforcement du contrôle perceptible dès 1908 illustre de manière encore plus patente le décalage entre la réalité et le discours sécuritaire du service. La création en mai 1908 d'un conseil de discipline pour les cochers et conducteurs survient après une phase de forte activité de contrôle du service. En mars 1908, interrogé sur l'opportunité de sa création, le chef de service écrit : *«la création d'un Conseil de discipline (...) faciliterait singulièrement la tâche souvent très délicate de l'administration»*¹⁸⁹⁷. Entre octobre 1908 et juillet 1914, une centaine de cochers sont déférés devant l'instance disciplinaire. A quelques exceptions près, on ne voit pas ce que peut être la tâche délicate de l'administration. Les procès-verbaux des décisions prises par le conseil de discipline montrent surtout des hommes ordinaires et sans histoire. Le chef du service qui instruit les dossiers des cochers incriminés les présente souvent sous un jour favorable. Ainsi lors de la séance du 12 février 1909, l'administration présente le cocher Joseph Rosier comme *«un excellent cocher»*¹⁸⁹⁸. Le 16 juillet 1909, le cocher Louis Pierre Challéat est condamné à une mise à pied de deux jours pour refus de conduire. Le conseil ajoute : *« Pour la proposition de cette peine, le conseil a tenu compte de la bonne tenue et des excellents services du cocher Challéat»*¹⁸⁹⁹. Au cours de la même séance, Jean Bergeron à qui le conseil inflige une mise à pied de six jours pour un motif similaire, est dépeint de manière favorable par le chef de service : *«depuis dix ans Bergeron n'a fait l'objet d'aucune remarque défavorable et n'a pas été puni»*. Seul le tiers des prévenus déférés devant le conseil le sont au motif de l'insulte ou de l'incorrection vis à vis de la clientèle, soit une trentaine d'affaires en six ans.

De fait, l'administration recherche en permanence, par une attitude ambivalente, un équilibre satisfaisant pour tous. Face aux usagers, elle accrédite l'idée d'un contrôle soutenu des cochers. Toute infraction peut être signalée au bureau de l'inspection des voitures publiques. La publication des statistiques des peines prononcées tout comme celle des objets trouvés tendent à montrer que l'administration contrôle la profession. Face à la corporation, elle s'efforce de désamorcer les situations conflictuelles en pratiquant une gestion apaisée des litiges. Les billets d'excuse en constituent une très remarquable illustration. Lorsqu'un litige débouche sur le dépôt d'une plainte, le service des voitures tente de régler le différend à l'amiable. Le cocher incriminé est convoqué au bureau du service et confronté au plaignant. Cette pratique répond d'ailleurs au souhait des plaignants qui demandent la plupart du temps à être tenus informés des suites de leur plainte. En l'espèce, l'administration leur offre davantage puisqu'ils concourent ainsi directement à l'éducation des «classes laborieuses». Le 24 juillet 1909, le cocher Challéat est convoqué au bureau du service. Le rapport précise : *«Challéat ayant fait des excuses à monsieur Pithioux [il] lui a délivré la carte (ci-jointe) en priant l'administration d'annuler la plainte portée contre lui»*.¹⁹⁰⁰

Il existe d'autres procédures qui sont d'ailleurs assez variées. Le cocher peut s'excuser directement auprès du plaignant : *«Je viens de recevoir la visite du cocher 84 – Massicot – sur lequel je m'étais permis de vous adresser une plainte. Ce dernier m'a fait toutes ses excuses et m'ayant instamment supplié de retirer ma déposition, j'ai l'honneur de considérer cet incident comme clos»*.¹⁹⁰¹ Les lettres constituent une autre modalité de gestion des conflits, elles sont fréquentes. Elles sont adressées soit à l'administration soit au plaignant. En décembre 1915, le cocher Forest écrit une lettre au service des voitures et s'excuse auprès de l'administration et du client lésé :

¹⁸⁹⁷ Arch. mun. Lyon, 1172 WP 1. Rapport de M. Valla, inspecteur en chef de l'inspection des voitures, 19 mars 1908.

¹⁸⁹⁸ *Ibidem*, Conseil de discipline, séance du 12 février 1909.

¹⁸⁹⁹ *Ibidem*, séance du 16 juillet 1909.

¹⁹⁰⁰ Arch. mun. Lyon, 531 WP 11, dossier Challéat.

¹⁹⁰¹ Arch. mun. Lyon, 531 WP 14, dossier Massicot, lettre de Laurent Gariel, 30 août 1907.

«J'ai l'honneur de vous adresser cette lettre pour vous présenter mes excuses ainsi qu'à ce monsieur qui a porté contre moi une juste plainte. Tout ce que je peux dire c'est que ce jour là, j'étais malade comme je le suis souvent ayant une gastrite chronique. Quand ce Monsieur m'a demandé pour le conduire à Monplaisir mon intention était de faire une petite course et d'aller remiser ensuite et je crois que c'est pour cela que je lui ai demandé quatre francs. Je demande excuse pour cette faute et j'accepterai la juste punition que j'ai méritée, je tâcherai de ne pas recommencer. Agréez monsieur le Directeur mes sincères et respectueuses salutations.

*G. Forest.»*¹⁹⁰²

Il est parfois permis de douter de la sincérité de la démarche ou pour le moins de sa spontanéité. La lettre directement rédigée au bureau du service n'est pas rare, le cocher fautif se contentant de parapher la lettre d'une écriture malhabile :

«Lyon le 10 août 1904

*Je soussigné Teste Henri cocher et propriétaire de la voiture de place N°229 reconnais avoir demandé à M. Bernard 0f.50 de plus qu'il m'était dû pour une course faite de la gare de Perrache à la Place de la Boucle et lui avoir dit qu'il n'était probablement pas électeur. Je demande excuse à Monsieur Bernard et je le remercie de ne pas donner suite à sa réclamation »*¹⁹⁰³

La lettre que rédige et envoie le 16 novembre 1895 le cocher Debise semble moins contrainte et la formulation nettement moins soumise :

«Monsieur

Je suis le cocher qui conduisait la voiture 779 il y a déjà un certain temps. Ayant appris que vous avez porté une plainte contre moi, je vous prie d'agréer mes excuses si j'ai eu tort.

*Votre serviteur Debise»*¹⁹⁰⁴

Le service suit avec un intérêt tout particulier des affaires beaucoup plus graves et qui paradoxalement se traitent à l'amiable. L'évocation de l'affaire Chiron offre à la fois une plongée dans les aléas de la vie quotidienne à la Belle Epoque et une morale acceptable pour tous¹⁹⁰⁵. L'inspecteur Anselme chargé de suivre l'affaire l'évoque minutieusement en lui donnant la dimension d'une véritable petite nouvelle. Le 27 août 1902 à 4h. ½ du matin, M. Mathieu demeurant 22, rue Tronchet, prend à la station de la place Morand une voiture pour l'amener à la gare de Perrache. En cours de route, il laisse tomber trois billet de banque de 100f. et *«ne s'aperçut de cette perte que lorsqu'il fut arrivé à la Ruchère, son lieu de destination»*. Il télégraphie un message à son fils et le prie de retrouver le cocher et la voiture. L'inspecteur Anselme informé mène une rapide enquête : *«[Elle] me permit de désigner le cocher Chiron, comme étant, selon toutes probabilités, le conducteur de la voiture signalée»*. L'inspecteur, le fils de M. Mathieu, son épouse et M. Mathieu lui-même se rendent successivement au domicile du cocher Chiron mais ne parviennent pas à le joindre. Le surlendemain Chiron est convoqué au cabinet de M. Briottet, chef de la Sûreté : *«Je ne sais ce qu'il résulta de l'entrevue car sur ma demande de renseignements, à ce sujet, le service de la Sûreté me répondit que l'affaire n'aurait pas de suite »*. Convoqué au bureau de l'inspection, l'inspecteur Anselme interroge à son tour le cocher :

«[Il] m'a déclaré être rentré chez lui après la course faite à Perrache, et avoir trouvé les trois billets de 100 f. en nettoyant la voiture. Il les remit à sa femme en lui disant : «tiens ! Voilà ce que je viens de trouver dans ma voiture, mets cet argent dans l'armoire et demain j'irai le déposer au bureau»

¹⁹⁰² *Ibidem*, 531 WP 12, dossier Guillaume Forest, lettre du 19 décembre 1915.

¹⁹⁰³ *Ibidem*, 531 WP 16, dossier Henri Teste.

¹⁹⁰⁴ *Ididem*, 531 WP 12, dossier Jean-Marie Debise

¹⁹⁰⁵ *Ibidem*, 531 WP 11, dossier Louis Chiron.

Le lendemain le cocher Chiron étant sur la place, son marchand de fourrages lui amena à domicile une voiture de foin ; la femme en son absence prit 80 f. sur les 300 f. trouvés pour solder la fourniture, ayant l'intention de les remplacer par un emprunt qu'elle se proposait de faire auprès d'une de ces amies demeurant rue Franklin ; mais s'étant rendue chez celle-ci, et ne l'ayant pas trouvée, elle n'osa dire à M. Mathieu lorsqu'il se présenta chez elle, que son mari avait trouvé les trois billets, ne pouvant les rendre intégralement.

Chiron m'a déclaré que le 28 août, avant midi, en rentrant chez lui, il a demandé à sa femme les 300 f. pour les déposer ; celle-ci l'ayant informé du prélèvement de 80 f. fait sur cette somme il aurait dit : «tu as fait un joli coup tu veux donc me faire passer pour un voleur».

Il m'a également déclaré que lorsqu'il fut interrogé par M. Briottet, il nia tout d'abord la trouvaille faite, craignant d'être poursuivi pour avoir dépensé une partie de la somme ; il n'avoua que lorsqu'il lui fut dit : « si vous avez dépensé quelque chose, cela ne fait rien, rendez ce que vous avez et pour le reste, nous vous accorderons un délai.»

Chiron a déclaré avoir pris l'engagement de rembourser les 80 francs en 4 versements mensuels de 20 f.»

L'administration a-t-elle cru à cette belle histoire ? Le cocher ne semble pas avoir été inquiet. Le service préfère sans doute de beaucoup les affaires plus simples, auxquelles elle peut donner toute la publicité souhaitée :

«On nous signale un acte de probité de la part du cocher Bussy, conduisant la voiture N° 75, qui, hier, reçut d'un voyageur une pièce de 10 francs pour une pièce de 50 centimes. Le voyageur s'en allait sans prendre garde à son erreur, quand le cocher courut à lui pour lui apporter la pièce d'or qui lui avait été remise par mégarde»¹⁹⁰⁶.

2 - Les voitures de place¹⁹⁰⁷

Entre 1881 et 1913, l'évolution du nombre des voitures mises en circulation décrit une courbe de Gausse dont le point culminant est 1894, l'année de la foire internationale de Lyon. La montée en puissance de cet artisanat de transport est vigoureuse : entre 1881 et 1894, le nombre des voitures de place est multiplié par quatre, passant de 148 à 628 unités. Le cheptel suit cette ascension : 348 existences en 1881 ; 1440 en 1894 soit une croissance supérieure à 300%. A partir du sommet exceptionnel de 1894, les effectifs déclinent par paliers assez réguliers : 446 voitures en 1898, 355 en 1902, 272 en 1907 et 224 en 1913¹⁹⁰⁸. Le dynamisme de cet artisanat jusqu'au milieu des années 90 doit être mis en parallèle avec deux autres évolutions. En premier lieu, la création simultanée d'un réseau complet de tramways hippomobiles n'a pas perturbé le développement du secteur. Tout semble indiquer qu'il s'est développé de manière autonome : les voyageurs toujours plus nombreux qui empruntent les tramways ne sont pas ceux des voitures de place ; en second lieu, l'accroissement du nombre des «sapins» qui sillonnent les artères de la ville est concomitant au déclin des équipages de luxe. Cette évolution n'est sans doute pas fortuite. Elle révèle que le service des voitures de place convient à la clientèle aisée qui fuit la lenteur et la rigidité des tramways. Le fiacre est d'abord et avant tout au service des classes aisées. Plusieurs dizaines de stationnements de voitures de place essentiellement situées dans les II^e et VI^e arrondissements urbains reflètent la spécificité sociale de ce mode de transport¹⁹⁰⁹.

¹⁹⁰⁶ *Salut Public*, 14 février 1881.

¹⁹⁰⁷ Lamy, op. cit., pp. 152-153. Voir table des textes, chapitre IX, document N°1 L'industrie fiacrière vue par l'hebdomadaire le 7^e Jour.

¹⁹⁰⁸ Documents relatifs au budget de la ville de Lyon, années 1881-1913.

¹⁹⁰⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre N° 9, document N° 9 Stationnement de fiacres en face de l'église Saint-Bonaventure, fin XIX^e - début XX^e siècle ; document N°10 Stationnement de fiacres place des Terreaux, fin XIX^e - début XX^e siècle.

Il est plus difficile d'approcher l'évolution numérique des actifs de la profession. Entre 1898 et 1911, 1520 permis de conduire ont été attribués. Ces effectifs concernent les cochers des voitures de place, mais aussi ceux des voitures de grande remise. Par ailleurs, ils n'ont sans doute pas tous été en activité de manière simultanée. Il faut donc prendre ce chiffre comme un ordre de grandeur lui-même représentatif d'une période de déclin. Entre novembre 1911 et novembre 1914, l'administration a délivré 630 permis de conduire hippomobile. Les effectifs moyens comparés au nombre de voitures en circulation montrent qu'il existe un peu moins de deux actifs par voiture mise en service. Globalement, il est ainsi possible de cerner approximativement les effectifs de la profession. Ainsi en 1894, avec 628 voitures les cochers de fiacres, patrons et employés, peuvent être évalués à environ 1200. Les effectifs et le profil des premiers sont un peu mieux connus. Quelques documents permettent d'en cerner les traits caractéristiques. L'état nominatif des fiacriers dressé en 1901 apporte d'utiles précisions¹⁹¹⁰. Plus des 4/5 des 253 fiacriers lyonnais exploitent des attelages d'un ou de deux chevaux. 1/5 ne dispose que du strict nécessaire : un cheval et un «sapin». Il existe une mince frange un peu plus aisée de 50 entrepreneurs possédant trois chevaux et plus. 45 d'entre eux exploitent entre 3 et 6 chevaux soit globalement 178 chevaux et 122 voitures. Au sommet de la profession, un groupe de 5 entrepreneurs exploitent sept chevaux et plus. Deux patrons possèdent sept chevaux et cinq voitures chacun, un troisième, huit chevaux et cinq voitures. Au début du siècle, les deux plus grosses affaires de la profession sont tenues par des femmes. La veuve Dousseau, 2, rue Saint Jérôme, exploite 17 voitures de place attelées à 19 chevaux tandis que la veuve Guillermoz, au 22 de l'avenue Félix Faure, aligne 16 véhicules et 24 chevaux. La profession livre donc l'image d'un petit artisanat urbain dont les conditions de vie sont assez précaires.

Les cochers employés chez les patrons sont essentiellement connus par le fichier des permis de conduire. Le fichier de 1911 et les fiches réutilisées de celui de 1898 ont livré 305 noms de cochers en activité entre 1898 et 1914¹⁹¹¹. À quelques exceptions près, les fiches conservées ne concernent que des employés. Ils sont originaires de 28 départements différents, de Suisse et d'Alsace¹⁹¹². Avec 31,8% des effectifs, le Rhône est le département le mieux représenté. Un quart des cochers sont nés à Lyon. L'aire de recrutement est néanmoins régionale, elle couvre pour l'essentiel le quart Sud-Est du pays. Les départements limitrophes du Rhône fournissent les contingents les plus nombreux : l'Isère où sont bien représentées les communes rurales des Terres Froides constitue le premier département d'origine (11.47 %) ; La Loire (9.5%) ; les Savoie (8.85 %) ; l'Ain (8.5%). Au-delà de ce premier ensemble, d'autres départements comme l'Ardèche, le Puy-de-Dôme, la Haute-Loire, la Saône-et-Loire, la Drôme, fournissent des contingents encore significatifs. Les lieux de naissance marquent l'aire d'influence de la métropole rhodanienne. Les 152 cochers pour lesquels on a des informations précises sont entrés dans la profession à l'âge moyen de 28,3 ans. La médiane se situe à 27 ans et par conséquent, plus de la moitié des cochers a moins de 28 ans. Il existe cependant une assez grande dispersion. Si les effectifs les plus nombreux entrent dans la profession entre 23 et 27 ans, le mouvement reste assez soutenu jusqu'à l'âge de 32 ans. Plus de 68 % des cochers commencent à exercer entre l'âge de 23 ans et 32 ans. Il subsiste un flux d'intégration plus tardif encore, jusque vers l'âge de 46 ans. On devine de la sorte que pour les uns l'activité est considérée comme un premier métier alors que pour d'autres il est une nouvelle activité. C'est sans doute le cas pour Marien Faldonis Lafon de Ribeyrolles, natif de Clermont-Ferrand. Il obtient un permis de conduire en juillet 1912 à l'âge de 38 ans. Le métier qui ne requiert pas de force particulière peut être exercé par des hommes physiquement

¹⁹¹⁰ Arch. mun. Lyon, 8 WP 55.

¹⁹¹¹ Arch. mun. Lyon, 983 WP 1 à 18.

¹⁹¹² Table des cartes et des schémas, chapitre IX, carte N° 2 Départements d'origine des cochers lyonnais d'après les fichiers des permis de conduire de 1898 et 1911.

diminués. Ainsi lorsque Charles Besson obtient sa réintégration comme cocher, la seule activité qu'il puisse envisager «étant depuis longtemps estropié d'une hernie double, je ne puis faire un métier pénible¹⁹¹⁴. Un seul cocher commence à exercer à l'âge de 58 ans. Il s'agit de Baudille Gay né à Saint-Baudille-de-la-Tour (Isère) le 13 mai 1852. Il réussit son permis de conduire en février 1910. Peut-être a-t-il exercé bien auparavant mais aucun numéro de permis ne lui a été attribué.

La profession apparaît assez divisée. La division classique entre salariés et employeurs est doublée par d'autres lignes de partage. La Chambre syndicale des patrons de voitures publiques de la ville de Lyon et de sa région représente les Petits Maîtres. Elle est l'interlocuteur privilégié de la municipalité. Elle formule et envoie requêtes et pétitions au maire de Lyon. En 1888, lors de l'adoption du règlement régissant les voitures de place, la chambre syndicale émet par exemple de fortes réserves. Ses délégués écrivent au maire qu'ils «se trouvent dans la nécessité absolue non seulement de protester mais de (...) déclarer formellement que la mise en pratique de cet arrêté ne peut être acceptée»¹⁹¹⁵. Ses délégués semblent assez régulièrement reçus par l'adjoint au maire chargé des questions du transport urbain. Pour autant qu'il soit possible d'en juger, la correspondance entretenue avec la mairie montre l'existence d'une vie assez démocratique. Les décisions sont prises à l'issue d'assemblées générales assez fréquentées. Les requêtes envoyées à la mairie précisent toujours qu'il s'agit de décisions prises à l'unanimité ou par une majorité. En janvier 1904, demandant un réaménagement des droits de stationnement, la lettre précise «que la proposition a été votée par 150 voix»¹⁹¹⁶. La profession recherche en priorité la médiation des édiles municipaux en contournant l'administration. Elle fait valoir une solidarité politique entre les petits patrons qu'elle représente et la municipalité radicale. Les formules de politesse qui concluent certaines lettres sont sans ambiguïté : «agréez Monsieur notre sincère attachement à la République ainsi que notre profond respect envers vous»¹⁹¹⁷. Encore plus explicite : « dans l'attente Monsieur le maire d'une réponse favorable et d'où dépendra un peu notre sort (...) vos électeurs qui vous sont tous attachés ainsi que pour le parti que vous représenté à la Chambre»¹⁹¹⁸. De fait, la Chambre syndicale obtient parfois satisfaction malgré l'opposition ferme du service des voitures¹⁹¹⁹. Cette unité peut être remise en cause par la grande diversité des situations. En 1896, un arrêté du maire impose un tarif plus élevé pour les voitures à deux places munies d'un strapontin¹⁹²⁰. La mesure divise la profession qui présente des pétitions pour et contre le maintien de l'arrêté : d'un côté 118 entrepreneurs contestent l'augmentation tandis que de l'autre 46 demandent son maintien. Enfin, d'autres structures existent mais les documents font défaut. Ainsi, au début des années 80, des sociétés s'organisent. Dans son rapport d'octobre 1883, Chanfroz, le chef de service écrit : «les sociétés dites l'Union et les Favorites qui ont été organisées par quelques Petits-Maîtres se

¹⁹¹⁴ *Ibidem*, 531 WP 9, dossier Charles Besson, pièce N°5, lettre du 12 décembre 1907.

¹⁹¹⁵ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 63, Lettre de la Chambre syndicale, 4 octobre 1888.

¹⁹¹⁶ *Ibidem*, lettre de la Chambre syndicale, 5 janvier 1904.

¹⁹¹⁷ *Ibidem*.

¹⁹¹⁸ *Ibidem*, lettre de la Chambre syndicale, 1 décembre 1904.

¹⁹¹⁹ *Ibidem*, dans une lettre du 18 mars 1903, la Chambre syndicale demande de bien vouloir supprimer les mises à pied qui seraient remplacées par des amendes qui seraient de 5 francs (...) vous serez d'accord avec nous, Monsieur le maire, que ces mises à pied n'ont rien de bien humain vu qu'elles privent bien souvent un père de famille de sa trop modeste journée et avec cela que nos frais sont toujours les mêmes». Consulté pour avis, le directeur de l'inspection des voitures affiche clairement sa position : «le service de l'inspection n'est pas partisan du remplacement des mises à pied par des amendes (...) les cochers ne sont pas suffisamment disciplinés pour que l'administration abandonne une arme qui est certainement très efficace». Le 10 juin 1903, dans une note adressée au directeur de l'Inspection, le maire tranche en faveur de la Chambre syndicale : «J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'après examen de la demande présentée par la Chambre syndicale des entrepreneurs de voitures publiques j'ai décidé d'accorder aux cochers qui auront été l'objet d'une mise à pied, la faculté de substituer à cette punition le paiement d'une amende.»

¹⁹²⁰ Arrêté du 10 septembre 1896. Tarifs des voitures à trois places dont l'emploi n'est pas tarifé.

*distinguent des autres entrepreneurs par le bon entretien, la propreté de leurs voitures et par leurs chevaux qui laissent peu à désirer.»*¹⁹²¹ La volonté manifeste qu'éprouvent certains cochers à se démarquer du reste de la profession est sans doute une manière de capter une part de la clientèle sensible au standard proposé par les fiacres de la Compagnie Générale des Voitures et ceux de la Compagnie des Travaux et Transports. Ce aménagement interne s'échelonne sur plusieurs années. Le rapport de 1884 signale que «*des sociétés de Petits-Maîtres se sont organisées et s'organisent encore*»¹⁹²². L'année suivante, le rapport ajoute encore cette précision : «*Beaucoup de Petits-Maîtres se sont organisés en société, ce qui est une garantie morale et matérielle dont le public et l'administration ne peuvent que profiter*»¹⁹²³. Par la suite, il n'est plus fait mention de ces sociétés et la correspondance administrative conservée ne les évoque pas davantage. Se sont-elles délitées, ont-elles été progressivement rendues inutile par le contrôle de l'administration ? Aucune source ne permet de répondre à ces questions.

Les salariés sont divisés par des lignes de partage plus tardives. Les formes institutionnelles d'organisation ne datent que de l'extrême fin du XIX^e siècle¹⁹²⁴. La Chambre syndicale des employés cochers des voitures de place a été fondée le 25 mai 1900. Son siège social est situé 22, rue Bellecordière au cœur de la presqu'île. Les quelques documents administratifs conservés précisent parfois qu'il s'agit d'une caisse syndicale et de secours des employés cochers de place¹⁹²⁵. On devine derrière les mots et les réflexes d'écriture qu'elle s'inscrit davantage dans la lignée des sociétés de secours mutuel que dans celle d'un syndicalisme de contestation. Cette forme première de prise de conscience, relativement tardive, s'explique vraisemblablement par l'hétérogénéité d'un milieu où dominant des ruraux aux origines et aux destins divers. À partir de 1908, le syndicat est investi d'une mission officielle : le règlement de la commission de discipline chargée de juger les cochers prévoit la présence de délégués syndicaux. Cette situation nouvelle suscite dès 1910 l'affirmation d'un nouveau syndicat : le syndicat mixte des cochers de la ville de Lyon et de sa banlieue. Son siège social est situé au café Lac, rue des Emeraudes, derrière la gare des Brotteaux dont la construction vient de s'achever. D'abord appelé syndicat indépendant, il est ensuite rebaptisé syndicat mixte en s'ouvrant aux chauffeurs salariés des voitures de place automobiles. Son logo – deux mains serrées – symbolise cette union. Ce nouveau syndicat, beaucoup plus dynamique, demande des délégués dans l'instance disciplinaire. Il exige en outre des modifications du règlement sur un certain nombre de points. Il conteste en outre le mode de nomination des délégués syndicaux à la commission et cherche à évincer l'autre syndicat de la profession. Ses assemblées générales semblent bien suivies¹⁹²⁶. En 1913, un article du *Septième Jour* affirme qu'il s'agit du syndicat «le plus nombreux et le plus puissant»¹⁹²⁷. Il édite un organe le *Réveil des cochers*.

Ce petit artisanat de transport vit modestement et de manière sans doute assez précaire. Cela est vrai du patron et *a fortiori* de l'employé. Les dossiers nominatifs montrent cette gêne

¹⁹²¹ Ibidem, Rapport du directeur de l'inspection des voitures, 30 octobre 1883.

¹⁹²² Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon, année 1884, p.265

¹⁹²³ Ibidem, année 1885, p.273.

¹⁹²⁴ J. Barberet *Le travail en France*, monographies professionnelles, Berger-Levrault et C^{ie}, Paris 1887, Tome III, 470 pages. Cochers et loueurs de voitures pp.199-324. Il signale page 319, l'existence dès 1854 de deux syndicats : le syndicat des cochers et valets de chambre des maisons bourgeoises et le syndicat des cochers ce dernier fort de 47 participants actifs. En 1908, ce syndicat n'existe plus à moins qu'il n'ait succédé sous une autre appellation, à la Chambre syndicale des employés cochers des voitures de place.

¹⁹²⁵ Arch. Mun. Lyon, 1172 WP 1, lettre de juin 1910 dans laquelle la chambre syndicale présente ses délégués au Conseil de discipline.

¹⁹²⁶ Ibidem, dans une lettre du 7 décembre 1910 adressée au chef du service des voitures publiques, le conseil d'administration du syndicat rappelle que son assemblée du 1 juillet 1910 a réuni environ 200 membres.

¹⁹²⁷ Le *Septième Jour*, 2^o année, N^o 26, 29 juin 1913 : « Si nous ne marchons plus, comment serons-nous roulés ? »

permanente de manière indirecte. On y lit l'impossibilité pour certains cochers de payer les réparations de leur voiture ou de changer un cheval devenu trop poussif. Les difficultés qu'éprouvent les petits maîtres à payer le droit de stationnement qu'ils doivent à la ville ou tout simplement à se procurer une tenue réglementaire décente sont autant d'indices que l'on peut retenir. Dans les rapports qu'il adresse au maire, le chef de l'inspection des voitures évoque régulièrement le dénuement d'une partie de la profession. Ainsi, en mars 1903, la proposition du maire de remplacer la mise à pied par une amende de trois francs par jour ne lui paraît pas réaliste : «*il suffit de connaître un peu les cochers pour savoir qu'un très petit nombre d'entre eux serait à même de verser immédiatement une amende même minime.*»¹⁹²⁸ Dans une lettre du 5 janvier 1904, la Chambre syndicale des entrepreneurs de voitures publiques expose un budget type : «*A l'heure actuelle, nos recettes journalières sont en moyenne de 7 à 8 francs par jour et vous devez comprendre qu'avec les charges qui nous incombent il nous est très difficile de vivre et d'élever nos enfants. Nous vous faisons un petit exposé de nos dépenses annuelles au regard de nos recettes :*

Voici pour un petit patron

<i>Location</i>	500
<i>Patente</i>	60
<i>Régie</i>	70
<i>Taxe de remplacement de l'octroi</i>	70
<i>Nourriture du cheval</i>	700
<i>Peinture des deux voitures</i>	120
<i>Charron</i>	120
<i>Vétérinaire, bourrelier, maréchal</i>	100
<i>Assurance accident, incendie</i>	<u>60</u>
<i>Total</i>	1800

Vous voyez donc Monsieur le maire qu'avec 1800 francs par an sur une recette de 2900 francs il ne nous reste pour notre intérieur ainsi que pour l'usure du cheval que 1100 f.

*En prenant en considération notre demande vous rendrez Monsieur le Maire justice à une corporation d'honnêtes travailleurs».*¹⁹²⁹

Le document accentue sans doute la faiblesse des revenus et majore probablement un peu les frais. Ainsi les étrennes ne sont pas comprises dans les recettes quotidiennes. Variables d'un client à l'autre elles n'en existent pas moins et représentent sûrement plusieurs centaines de francs par an. Toutefois, la réalité n'est probablement pas très éloignée des chiffres évoqués. Les tarifs donnent des indications générales qui peuvent être exploitées en les associant aux possibilités musculaires du cheval, l'animal ne pouvant fournir qu'un effort limité. Ainsi, une course simple est payée 1.50 fr. et une course à l'heure 2. fr. La course simple effectuée dans la Presqu'île est inférieure à deux kilomètres mais de Perrache à Vaise, elle représente une distance supérieure à cinq kilomètres¹⁹³⁰. Dans le cas classique d'un parcours touristique, la distance effectuée pendant une course à l'heure peut être proche de huit kilomètres¹⁹³¹. Cette distance, parcourue pour une seule course, soit pour la somme de 2fr., ne peut pas être répétée plusieurs fois dans la journée sans user le cheval. Si l'on met en parallèle la force musculaire du cheval effectivement disponible et les tarifs en vigueur, la

¹⁹²⁸ Arch. Mun. Lyon, 1124 WP 063, lettre du 1 avril 1903.

¹⁹²⁹ Ibidem,

¹⁹³⁰ Ibidem, dans une lettre non datée mais que l'on peut situer avant l'adoption du règlement de 1888, toutes les forces vives de la profession, Petits-Maîtres et grandes entreprises (C^{ie} des Travaux & Transports, C^{ie} G^{ie} des Voitures de Lyon) estiment qu'à Lyon «la moyenne des courses est de 3 kilom. 700.»

¹⁹³¹ Ibidem, lettre de la Chambre syndicale des entrepreneurs de voitures publiques, 18 mars 1903 : «Il arrive tous les jours qu'un voyageur nous prend pour visiter la ville ou pour aller au Parc et nous fait faire 10 à 12 Km pour 2 francs».

recette moyenne journalière ne peut vraisemblablement pas excéder onze ou douze francs. Les dossiers nominatifs permettent de préciser davantage cet ordre de grandeur. Un procès-verbal dressé dans la nuit du 17 au 18 juin 1903 apporte d'utiles précisions. Verbalisé par un agent de police pour abandon de véhicule sur la voie publique, le cocher Charles Besson lui répond : «*que c'était son affaire, qu'il avait versé 6.50 fr. en [le] prenant et qu'il était libre d'en disposer selon son plaisir*»¹⁹³². Le document permet d'approcher le coût journalier réel d'un attelage, amortissement et gain du loueur compris. Dans ce cas précis, une recette de onze francs correspond à un revenu net de 4.50 F. C'est mieux qu'un salaire ouvrier.

Ce procès-verbal est aussi l'un des rares documents qui permette de saisir partiellement le mode de rémunération des cochers. Les 6 fr. 50 payés par Besson correspondent à une location payée d'avance. Cela signifie que la recette reste entre les mains du cocher ; la recette attendue étant négociée de gré à gré entre le patron et l'employé. Ce système s'apparente un peu à celui en vigueur à Londres. Son montant varie en fonction du service, diurne ou nocturne, du jour de la semaine, le dimanche étant par définition la journée la plus chargée. La structure artisanale de la profession incite à penser que des accords ponctuels devaient être passés entre le patron et ses salariés. Toutefois, une lettre non datée, signée de tous les représentants des entrepreneurs de voitures de place, que l'on peut situer à la fin des années 80, fait observer que «le tarif actuel est fait de telle manière que le cocher peut impunément exploiter le voyageur au détriment de l'entrepreneur»¹⁹³³. Cela signifie que le cocher peut occulter une partie de la recette. La remarque suggère le système dit de «la feuille» pour lequel, le cocher verse l'intégralité de la recette moins les étrennes. Le système de «la moyenne» pratiqué à Paris¹⁹³⁴, a peut-être été utilisé pour les deux grandes compagnies lyonnaises de voitures de place, la Compagnie Générale des Voitures et la Compagnies des Travaux et Transports qui ont toutes deux, suivant les périodes, employé plusieurs dizaines de cochers. Le salaire du cocher est en partie déterminé par la recette moyenne des cochers d'un dépôt, la fraction de la recette qui la dépasse est laissée au cocher. À l'inverse, la recette inférieure à la moyenne oblige le cocher à verser la différence.

III - Omnibus et tramways hippomobiles¹⁹³⁵

Jusqu'à la fin des années 1870, Lyon est mal pourvue en transports en commun. Les tentatives pour doter la ville d'un réseau de transport efficace n'ont pourtant pas fait défaut. En 1855, la Compagnie Lyonnaise des Omnibus (CLO) obtient par concession le monopole de l'exploitation des transports de voyageurs par voitures. Cette concession trentenaire d'un rayon de quinze kilomètres, mesuré à partir de la place des Cordeliers, est renouvelée en 1857. La compagnie prévoyait l'installation de lignes de tramways hippomobiles. Pourtant, les autorités de tutelle estimant que la municipalité faisait la part trop belle à la CLO, refusent d'étendre les clauses de la concession aux installations sur la voie publique. C'était condamner toute modernisation, les investissements les plus lourds relevant d'une simple permission de voirie, par nature révocable¹⁹³⁶. Renonçant à ses projets les plus ambitieux, la

¹⁹³² Arch. mun. Lyon, 531 WP 09, dossier Charles Besson, pièce N°2, procès verbal dressé par le sous-brigadier Bouillot, 18 juin 1903.

¹⁹³³ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 63, lettre des représentants des entrepreneurs de voitures de place au maire de Lyon.

¹⁹³⁴ J. Barberet, Op. cit., tome III, Cochers et loueurs de voitures pp.199-324.

¹⁹³⁵ Jean Robert, *Histoire des transports dans les villes de France*, préface de M. Pierre Girardet, Directeur général de la Régie Autonome des Transports Parisiens, ouvrage distribué par l'auteur, 32 avenue du Roule, 92200 Neuilly-sur-Seine, 529 pages + annexes ; Jean Arrivetz, *Histoire des transports à Lyon*, Imprimerie Ger, Lyon 1961 ; E. de Rolland, D. Clouzet, Monographie de la ville de Lyon au début du XX^e siècle, Lyon, Stork 1904 ; Charles Guillermain, *Lyon et les transports en commun*, Album du crocodile pp. 10-27 .

¹⁹³⁶ Arch. mun. Lyon, 925 WP 008, *Historique de la question des transports à Lyon*, notice manuscrite rédigée par l'ingénieur directeur de la voirie le 14 janvier 1875

Compagnie Lyonnaise d'Omnibus se replie sur l'exploitation des lignes d'omnibus, en ville et en banlieue, dans les limites de son monopole. À cette activité dominante, elle adjoint les voitures de place qui relèvent aussi de sa compétence. De fait, elle se désintéresse des lignes les moins rémunératrices, qu'elle sous-traite à de petits entrepreneurs, et n'investit que fort peu dans le service des voitures de place. Cette gestion peu dynamique centrée pour l'essentiel sur quelques lignes jugées rentables, suscite l'émergence de nouveaux moyens de transports qui échappent à son monopole. En 1862, le funiculaire de la rue Terme à la Croix-Rousse et surtout un an plus tard, la création sur la Saône d'une ligne d'omnibus par eau.

Il faut attendre le début des années 1870 pour que la situation évolue. À l'évidence, Lyon n'était pas desservie de manière satisfaisante. Elle accusait un retard sans cesse croissant par rapport à d'autres villes d'importance comparable. Au vrai, le vide lyonnais apparaît comme une véritable opportunité à saisir. Des industriels de plus en plus nombreux sollicitent la concession d'un réseau de tramways. Depuis 1869, il n'y a pratiquement pas d'année sans qu'un projet ne soit proposé à la ville. En 1873, l'administration reçoit cinq projets différents. La jurisprudence de la concession des tramways, explicitée en 1873 et 1874 par le Conseil d'Etat, révèle les tensions de plus en plus sourdes entre la municipalité et la Compagnie des Transports et travaux, qui s'est substituée à la CLO. L'Etat accorde en effet aux villes elles-mêmes la concession des tramways, qu'elles sont libres de rétrocéder, si elles le jugent utile, à des compagnies. La CTT ne pouvait se raccrocher à un monopole dépassé par le progrès technique et refuser d'investir dans la création d'un véritable réseau. De son côté, la municipalité, après avoir tenté d'évincer la CTT en 1877, est obligée de composer lorsque la Compagnie menace d'engager une longue procédure¹⁹³⁷. En mars 1879, la ville de Lyon et la CTT concluent un accord. La ville rétrocède la concession à une compagnie créée pour la circonstance, la compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, l'OTL. La nouvelle compagnie renonce au monopole de 1857. Elle obtient en échange le réseau complet des tramways dont l'architecture est connue depuis 1874¹⁹³⁸. L'OTL, société anonyme au capital de quatre millions de francs, entame dès juillet 1880 la construction des dix lignes et des deux annexes concédées. La ville toute entière suit l'avancement des travaux¹⁹³⁹ :

«Avant quelques mois, Lyon va voir se transformer un de ses services qui laissait le plus à désirer, nous voulons parler du transport des personnes. Les tramways succèdent peu à peu aux omnibus. Leur installation ne va pas vite, on doit le reconnaître, mais enfin avec un peu de patience, nous arriverons peut-être bien à les voir fonctionner»¹⁹⁴⁰

Les travaux sont achevés en août 1881.

Jusqu'en 1881, l'armature des transports en commun est constituée par les omnibus de la CLO dont le monopole s'étend à un rayon de 15 km autour de Lyon.

«Le développement de ces lignes était de 164 km : 60 voitures pouvant transporter, en 939 voyages, 22150 voyageurs effectuaient un parcours total journalier de 4682 km»¹⁹⁴¹. En

¹⁹³⁷ *Ibidem*, pièce N°60, *Mémoire pour MM Bordet et Besson rétrocessionnaires désignés par le Conseil Municipal pour l'exploitation des tramways de Lyon en réponse à l'exposé et à la consultation publiés par la Compagnie Lyonnaise des Omnibus*, Typographie et lithographie J.Gallet, Lyon, 1877, 71 pages. Le document présente l'épreuve de force entre la municipalité et la CLO.

¹⁹³⁸ *Ibidem*, pièce non numérotée, *Projet d'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Lyon et sa banlieue*, dressé par l'ingénieur des Ponts et chaussées, directeur du service municipal, 1 juin 1874.

¹⁹³⁹ Arch. mun. Lyon, 925 WP 008, pièce N°11, *Propositions concernant l'ordre de priorité dans lequel devraient être représentés les projets définitifs des lignes de tramways*, dressé par l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées, directeur de la voirie, 2 mars 1880. L'ordre prioritaire des premières lignes livrées à la construction reflète les urgences. Les lignes N° 9, 5, 6 sont reconnues prioritaires parce qu'elles «assurent les communications de la presqu'île avec Vaise, communications très imparfaitement assurées par les omnibus aussi bien que par les bateaux». Le 5 mars 1880, un arrêté préfectoral entérine les recommandations du directeur de la voirie.

¹⁹⁴⁰ *Salut Public*, 31 mars 1881.

¹⁹⁴¹ *Lyon en 1906*, p. 590. Chiffres de 1877 fournis à l'auteur par la compagnie OTL.

quelques mois, les voies ferrées du tramway remplacent pour l'essentiel les lourdes voitures omnibus. Pourtant, si les tramways occupent le devant de la scène, ils ne suppriment pas en totalité le système antérieur, dont l'utilité subsiste notamment en centre ville. D'ailleurs, les dernières voitures hippomobiles qui circulent en ville au début du XX^e siècle sont des omnibus légers, les cars-Ripert, remplacés par des véhicules automobiles.

1 - Deux systèmes complémentaires

À Lyon, le tramway hippomobile est la grande nouveauté des années 80. Les nouvelles voitures de l'OTL sont présentées au public lyonnais, place Bellecour en décembre 1880. Nouveauté sans exclusivité puisque le tramway ne se substitue pas aux omnibus sur la totalité du réseau. Les deux moyens de transport restent complémentaires. Cette complémentarité apparaît de manière évidente lorsqu'on passe en revue leurs avantages et inconvénients respectifs. Les avantages du tramway apparaissent de manière manifeste à la simple lecture de la définition qu'en donnent les dictionnaires : «chemin de fer urbain, établi au moyen de rails posés sans saillie¹⁹⁴² sur le profil de la route ou de la rue»¹⁹⁴³. «Chemin de fer à rails plats» précise le Petit Robert. La nouveauté sans risque que se propose d'établir l'OTL, puisque le système est déjà exploité dans d'autres villes, ne fait pas l'unanimité. Néanmoins, les améliorations attendues par la majorité des usagers est assez bien perçue, comme en témoigne cette conversation rapportée par un hebdomadaire lyonnais en janvier 1881. Un journaliste demande à un vieux monsieur son opinion sur le tramway :

« - Que pensez-vous de ça ?

Peuh ! répondit-il, ce que j'en pense ? C'est que ça ne vaudra jamais l'omnibus !

Vous voulez rire à ce que je vois. D'abord on ira beaucoup plus vite, on ne sera pas cahoté, on sera bien assis...»¹⁹⁴⁴

Le plaidoyer du journaliste résume assez bien les avantages du tramway. L'utilisation du rail diminue la résistance et donc, l'effort moyen des chevaux attelés au tramway. La supériorité du tramway a été démontrée dans de nombreuses études. Dans *Tramways et automobiles*, Aucamus et Galine font une présentation synthétique de cet avantage :

« L'effort moyen développé par le cheval attelé à une voiture de tramway à deux chevaux est, en moyenne, de 20 à 30 kilogrammes. Si, en effet on admet comme résistance en palier 6 à 8 kilogrammes par tonne, on aura pour un véhicule d'un poids de 6500 kg :

$$\frac{8 \times 6,500}{2} > F > \frac{6 \times 6,500}{2} \Leftrightarrow 26 \text{ kg} > F > 19,500 \text{ kg}$$

Pour un omnibus, la résistance est beaucoup plus forte, aussi le poids du véhicule doit être réduit, à moins d'augmenter le nombre des chevaux. Pour un poids de 4800 kilogrammes et une résistance de 16 à 17 kg par tonne, l'effort à développer par chaque cheval sera de 38 kilogrammes.

L'omnibus fatigue plus les chevaux que le tramway ; pour le premier, le travail par cheval et par jour est d'environ 605200 kilogrammes, tandis qu'il est de 451000 kg pour le second, soit une différence en moins de 154000 kilogrammes en faveur du tramway».¹⁹⁴⁵

Le tramway augmente la vitesse de circulation des voitures. Le gain est de l'ordre du tiers par rapport à l'omnibus. En passant de 2 à 3 mètres/seconde, la vitesse de déplacement du

¹⁹⁴² Le système breveté par le Français Alphonse Loubat date de 1852. Il s'agit d'un système de chemin de fer à ornière et à rail rentrant. Le premier essai a lieu en novembre 1853 sur un tronçon de 2000 mètres sur le cours La Reine, à l'occasion de l'exposition universelle.

¹⁹⁴³ Petit Larousse illustré, 1975.

¹⁹⁴⁴ *Clarion Journal*, N° 2, janvier 1881.

¹⁹⁴⁵ E. Aucamus, L. Galine, *Tramways et automobiles*, pp.60-61

tramway offre un attrait nouveau. Dans une ville qui est encore une «walking city», l'avantage est loin d'être négligeable surtout en centre ville. Il se traduit concrètement pour les usagers, par une augmentation significative des voyages. Les 939 voyages quotidiens des omnibus sont nettement en retrait par rapport aux 1784 que l'OTL est capable de proposer en 1895¹⁹⁴⁶, pour les seules lignes de tramways hippomobiles, alors qu'à cette date, certaines lignes ont déjà abandonné la traction animale. Enfin, le rail en supprimant les imperfections de la chaussée améliore le confort des passagers tant au départ qu'en cours de voyage.

L'avantage le plus considérable est déterminé par l'accroissement de la charge transportée. Sans augmenter la force de traction, le rendement énergétique est grandement amélioré. Les voitures mises en circulation à Lyon sont du type de «celles qui circulent à Bruxelles sur la ligne qui va au Bois de la Cambre»¹⁹⁴⁷. Elles comportent 36 places assises et huit sur les plates-formes. 44 places contre 23 en moyenne par omnibus¹⁹⁴⁸. Au début des années 80, la force musculaire du cheval permet donc un accroissement spectaculaire du nombre des voyageurs transportés. Leur progression permet de mieux rendre compte de la satisfaction de la demande. Entre 1877 et 1885, alors que le système arrive à maturité, le nombre des passagers transportés a été multiplié par 5,5 :

Nombre de voyageurs transportés en	1877	1881 ¹⁹⁵¹	1885 ¹⁹⁵²
Compagnie Lyonnaise d'Omnibus (CLO)	436 2074		
Omnibus et Tramways de Lyon	-	14 940 416	24 062 235

La dynamique engendrée permet, par contrecoup, d'utiliser au mieux la complémentarité des deux modes de traction. Les lignes d'omnibus qui subsistent, sont pourvues de voitures en nombre suffisant. En 1885, les quatre lignes de cars-Ripert en activité, transportent à elles seules 2 243 825 voyageurs.

Le tramway présente néanmoins un certain nombre de contraintes. Les examiner permet, par contrecoup, de mettre en relief les avantages de l'omnibus. En premier lieu, les coûts d'installation sont très supérieurs à ceux de l'omnibus. En prenant l'exemple d'une ligne urbaine de 5 km, les chiffres moyens sont les suivants :

Ligne de tramway.

3 voitures à 6500 francs :	19500 francs
1 voiture de réserve :	6500
24 chevaux à 800 francs :	19200
5 km de voie à 30000 francs :	150000
500 mètres de garages :	15000
écurie et remise :	15000
Total :	225000 francs ¹⁹⁵³

Ligne omnibus de type Cars-Ripert.

4 voitures à 4000 francs :	16000 francs
----------------------------	--------------

¹⁹⁴⁶ Arch. Mun. Lyon 923 WP O94, pièce N°25, *Etat comparatif du matériel roulant*, Service municipal de la voirie, 5 décembre 1895 ; table des tableaux, chapitre IX, tableau N° 3 Tramways hippomobiles sur le réseau OTL en 1895. Service d'été.

¹⁹⁴⁷ Ibidem, 925 WP 008.

¹⁹⁴⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre N° 9, document N°11 Tramway hippomobile à impériale, ligne N°6 vers 1881-1896 ; document N°12 voiture à impériale de l'OTL (I) ; document N°13 voiture à impériale de l'OTL (II).

¹⁹⁵¹ Arch. mun. Lyon, 400065, *Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon*, 1881.

¹⁹⁵² Ibidem, 1885.

¹⁹⁵³ Arch. Mun. Lyon 925 WP 008, données chiffrées avancées par mairie de Lyon..

1 voiture de réserve :	4000
32 chevaux à 800 francs :	25600
écurie et remise :	20000
Total :	65600 francs ¹⁹⁵⁴

Le coût moyen est ici près de 3.5 fois supérieur au système traditionnel. La lourdeur des coûts d'installation se répercute ensuite dans les amortissements, même si les recettes attendues sont aussi plus abondantes. Pour l'installation du réseau lyonnais, l'OTL envisage un investissement supérieur à 2 millions de francs¹⁹⁵⁵. Seule une puissante compagnie était en mesure de mobiliser des capitaux aussi considérables. L'OTL qui recherche tout de suite à rentabiliser ses investissements, s'avère un partenaire difficile à manœuvrer.

L'omnibus apparaît comme la solution la plus avantageuse dans un certain nombre de cas. En premier lieu, il permet l'exploitation des secteurs les moins rentables. En ce sens, l'omnibus participe, à sa façon, à l'édification d'un réseau dont le tramage est plus régulier. La desserte d'un quartier peut se faire progressivement en fonction de sa montée en puissance. Ici, la notion de service public trouve un équilibre face aux contraintes financières qu'impose le tramway. Le 26 juillet 1889, dans un rapport adressé au maire de Lyon, Delahante, président du conseil d'administration de l'OTL insiste tout particulièrement sur ce point : «Nous avons des intérêts dans une société qui exploite déjà à Lyon des services de cars et si, pour desservir certains quartiers (...) où la population n'est pas encore assez dense ni la circulation assez active pour permettre de rémunérer la pose d'une voie de tramways, la Municipalité désirait l'établissement de nouvelles lignes de cars, nous pouvons les faire étudier.»¹⁹⁵⁶ Il propose ainsi d'«établir un service de cars sur le quai de la rive gauche du Rhône entre le Parc et la gare de Perrache en attendant la construction d'une voie de tramways sur ce parcours»¹⁹⁵⁷.

Enfin, l'omnibus permet de répondre à des demandes spécifiques¹⁹⁵⁸ ou ponctuelles. Un arrêté du maire en date du 31 octobre 1890 autorise la création d'une ligne d'omnibus reliant la place Tolozan à la place des Charpennes par l'intérieur du Parc de la Tête d'Or. Il s'agit d'omnibus ne dépassant pas 2000 kg charge comprise. La desserte de la ligne est assurée par un départ toutes les demi-heures, de 6 heures à 21 heures du 1^{er} avril au 31 octobre et de 8 heures à 19 heures, le reste de l'année. Le prix du voyage qui s'élève à 20 centimes montre bien en réalité, qu'il s'agit surtout d'un service conçu pour desservir directement le parc de la Tête d'Or. Les voitures comportent en outre, des boxes spécialement aménagés pour recevoir les chiens qui «paieront 0fr, 10c. par tête»¹⁹⁵⁹ On devine sans peine la clientèle qui fréquente ce service socialement marqué. La rentabilité n'est probablement assurée que par l'affluence des jours fériés. En octobre 1895, le concessionnaire du Chalet du Parc de la Tête d'Or, sollicite à son tour l'autorisation de créer un service entre la place de la Charité et son établissement. Estimant que le trajet est suffisamment bien desservi, l'ingénieur de la Voie publique émet un avis défavorable¹⁹⁶⁰.

Le tramway n'est pas susceptible d'être installé dans n'importe quelle rue. La loi impose une chaussée large d'au minimum sept mètres pour l'installation d'une voie unique. De fait, les axes parallèles à la rue de la République sont impraticables. Or des flux importants transitent par ces voies étroites et il existe une demande de transport que seul l'omnibus léger

¹⁹⁵⁴ Fond. M. Berliet, 5585, Chiffres moyens proposés par la publicité du train Scotte, 1896.

¹⁹⁵⁵ Arch. Mun. Lyon 925 WP 008.

¹⁹⁵⁶ *Ibidem*, 925 WP 008, pièce N° 169.

¹⁹⁵⁷ *Ibidem*.

¹⁹⁵⁸ Arch. mun. Lyon 1140 WP 95. En novembre 1880, la maison Léger & Cie, avenue de Noailles 55-57, demande l'autorisation d'établir un service particulier entre son théâtre-concert et la brasserie Lafond, rue de la République au moyen d'un omnibus de 12 places.

¹⁹⁵⁹ Arch. mun. Lyon, 925 WP 08, pièce N°24.

¹⁹⁶⁰ *Ibidem*, pièce N°59.

peut satisfaire. Cela explique la longévité surprenante de la traction hippomobile dans les secteurs les plus animés du centre ville. La complémentarité, voire la symbiose étroite, qui existe entre les tramways et les omnibus du centre ville, apparaît à la simple lecture des chiffres. Vivifiés par l'activité nouvelle du réseau, les omnibus légers, les cars-Ripert, enregistrent une augmentation très sensible de leur fréquentation. La ligne Perrache-rue Terme qui dessert la Presqu'île dans toute sa longueur transporte 606 523 voyageurs en 1882 et 883 654 en 1885, soit une augmentation de 45.69% en quatre ans d'exploitation. Le tramway ne met donc pas un point final à la présence de l'omnibus en milieu urbain¹⁹⁶¹. Exploité d'abord par la Compagnie des Transports et des Travaux (CTT), les lignes de cars-Ripert sont ensuite rachetées par l'OTL. Une compagnie concurrente, La Compagnie Lyonnaise de Tramways et Chemins de fer, propose en décembre 1886 à la mairie un projet de tramway hippomobile, sur un itinéraire en partie similaire à celui de la ligne Perrache-rue Terme. Elle envisage une exploitation ambitieuse de la ligne : un départ toutes les 6 minutes soit 150 départs journaliers de chaque tête de ligne. Elle affirme pouvoir transporter 12000 voyageurs par jour. La solution technique retenue est celle de la miniaturisation des voitures : les voitures spécialement conçues pour la ligne seraient larges de 1.80 mètre et longues de six mètres. Au prix de quelques aménagements, le projet est techniquement réalisable. Le *Salut Public* s'en fait le rapporteur méticuleux dans une série d'articles publiés début novembre 1890¹⁹⁶² lorsque le projet est relancé après un premier refus en mars 1890.

Dans un rapport daté du 10 mars 1890, l'ingénieur de la voie publique en charge du dossier, reconnaît que «[du] point de vue purement technique l'établissement de la ligne en question est techniquement possible, mais il ne faut pas se dissimuler qu'il en résultera des inconvénients d'une certaine gravité qu'il serait puéril de nier»¹⁹⁶³. Les raisons avancées par le service de la voirie, pour contester la pertinence du tramway permettent d'appréhender les nuisances, en général peu évoquées, du nouveau système¹⁹⁶⁴. Elles le condamnent *in fine* aux artères les plus larges de l'espace urbain. En dessous de dix mètres de largeur, un véritable phénomène de thrombose voit le jour. La ligne exploitée à voie unique impose la multiplication des garages qui ne peuvent être établis qu'aux carrefours. Les flux perpendiculaires sont alors perturbés et les nuisances se répercutent sur les rues adjacentes. Les sections courbes où la visibilité est réduite deviennent dangereuses pour les voitures qui croisent le tramway. Incapable d'absorber l'accroissement du trafic, la voie desservie est menacée de congestion. Les trottoirs qu'il faut parfois raccourcir indisposent les piétons dont la circulation est aussi gênée. Le rapport n'omet pas de signaler les nuisances successives qui finissent par affecter l'activité commerciale : «on ne saurait nier que l'établissement d'une ligne de tramway dans une rue est une cause de troubles (...). Les boutiquiers occupant les magasins du rez-de-chaussée voient aussitôt leurs affaires diminuer dans une notable proportion»¹⁹⁶⁵. Le rapport s'achève sur le cas emblématique de la rue Victor Hugo «pourtant plus large que les rues d'Algérie, Centrale et Saint Pierre et qui depuis la création des tramways a été désertée par la circulation des voitures ordinaires qui a dû se reporter sur les rues Saint Joseph et de la Charité, et où les commerçants se plaignent amèrement de la

¹⁹⁶¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre N° 9, document N° 14 Car-Ripert, type d'omnibus urbain en service à Lyon.

¹⁹⁶² *Salut Public*, 3, 4 et 5 novembre 1890

¹⁹⁶³ Arch. Mun. Lyon, 925 WP 008, pièce 181.

¹⁹⁶⁴ *Ibidem*, pièce N°4. En l'espèce, l'administration n'a pas été clairvoyante : en 1874 à l'occasion de l'enquête effectuée auprès de la population riveraine des lignes projetées, les inconvénients ont été passés sous silence ou volontairement minimisés. Les riverains de la rue Victor Hugo et d'une manière plus large la Chambre de commerce, évoquent les difficultés de circulation dans les rues les plus étroites. Dans son rapport du 12 janvier 1875 l'ingénieur-directeur de la voirie se contente d'affirmer «il est en effet démontré par l'expérience que les tramways ne gênent nullement la circulation». Il rajoute : « ceux qui ne connaissent pas les tramways les repoussent ».

¹⁹⁶⁵ *Ibidem*.

situation défavorable qui leur est faite»¹⁹⁶⁶. En définitive, l'omnibus reste donc la solution la plus souple et la moins onéreuse pour desservir les rues étroites du centre. Il ne concurrence pas le tramway, il le complète.

2 - L'organisation du réseau.

En 1881, l'inauguration à Lyon d'un véritable réseau de transport en commun est le fruit d'une réflexion menée depuis le début des années 1870. Elle est d'emblée imaginée comme une véritable opération prospective d'aménagement du territoire urbain. En partant de l'étude minutieuse du site qui le conditionne, le réseau est chargé d'accompagner le développement économique et social de l'agglomération. Les dix lignes et les deux annexes que la municipalité a rétrocédées en mars 1879 à l'OTL, via la Compagnie des Travaux et Transports (CTT), sont réparties de manière à créer les conditions d'une véritable synergie. Le point fort du réseau est l'interconnexion des lignes.

Le réseau des tramways hippomobiles est conditionné par la topographie du site : le Rhône, la Saône et les plateaux de Fourvière et de la Croix-Rousse qui surplombent la ville basse. Les flux qui structurent la ville sont à la fois méridiens de Perrache à Vaise et orientés d'Ouest en Est, de la Presqu'île vers la rive gauche du Rhône. C'est dans cette direction que se fait l'expansion la plus vigoureuse de la ville. En juin 1874, le docteur Gailleton, s'exprimant pour le compte de la Commission spéciale brosse à grands traits le glissement spatial de la ville : «En parcourant les annales de la cité lyonnaise, on est frappé du mouvement continu qui s'est opéré de l'ouest à l'est depuis l'époque de sa fondation jusqu'à nos jours. [...] À la fin du siècle dernier, [...] la Guillotière n'était qu'une bourgade ; les Brotteaux qu'une oseraie sans valeur. C'est de nos jours qu'ont surgi les quartiers peuplés qui forment le III^e et le VI^e arrondissements et comptent plus de cent mille habitants»¹⁹⁶⁷. La configuration du site commande donc de mettre en relation les différentes cellules topographiques de l'espace urbain, les plateaux, la Presqu'île et la plaine orientale qui borde la rive gauche du Rhône. Les voies d'eau sont exploitées et mises à profit par les flux méridiens mais elles compliquent les flux perpendiculaires qui les enjambent, les ponts étant des goulots d'étranglement.

Le but essentiel du réseau est clairement affirmé dans la grande majorité des rapports : permettre le développement économique et social de l'agglomération. Il est en partie contraint par la faiblesse des flux qui unissent les différents pôles économiques. La répartition fonctionnelle des tâches entre le centre remanié de la Presqu'île «où sont installés les magasins de luxe, les établissements de crédit, etc.» et les autres pôles de croissance urbaine en est affectée¹⁹⁶⁸. L'expansion spatiale de la ville, reflet de son dynamisme, se fait en dehors de toute infrastructure de transport. Des pans entiers de l'espace urbain comme les III^e et VI^e arrondissements restent en marge des flux organisés. Dans son rapport, la Commission spéciale insiste sur ce dysfonctionnement : «*les usines, les ateliers, les entrepôts se pressent dans cette plaine autrefois déserte. Et cependant, ce vaste périmètre manque complètement de moyens de transports ; si on ne veut pas paralyser son développement toujours croissant, il faut aviser sans retard.*»¹⁹⁶⁹ En second lieu, le réseau doit amener une décongestion de la ville en élargissant le périmètre de l'habitat populaire. Cet impératif social rejoint l'une des problématiques les plus constantes de la ville à l'âge industriel : la création des banlieues.

¹⁹⁶⁶ *Ibidem*.

¹⁹⁶⁷ Arch. Mun. Lyon, 925 WP 08, *Rapport de la Commission spéciale*, mai 1875.

¹⁹⁶⁸ *Ibidem*, rapport de la commission spéciale p.10 : « Toutes les industries qui ont besoin d'air et d'espace ont transporté leur siège plus loin du centre, la plupart sur la rive gauche du Rhône ; c'est là seulement qu'elles peuvent s'agrandir en liberté. Les grandes usines métallurgiques ou chimiques, les industries mécaniques sont concentrées sur trois points différents, le plus grand nombre sur la rive gauche du Rhône, quelques-unes au fond de Perrache, et enfin depuis quelque temps dans l'ancien faubourg de Vaise»

¹⁹⁶⁹ *Ibidem*, p. 29.

Malgré l'édification des faubourgs industriels, la Presqu'île reste fortement peuplée parce que de nombreux emplois y sont proposés. Or au-delà d'une distance de quatre kilomètres, les potentialités de la *walking city* s'épuisent avec la volonté des piétons. L'entassement souvent insalubre, les prix élevés de l'habitat populaire dans les quartiers centraux, apparaissent comme la conséquence logique de l'indigence des moyens de transport collectifs. Le réseau doit donc permettre le redéploiement de la population urbaine. C'est en sortant de cette logique des hautes densités, que le faubourg de Vaise a pu se développer. Le trafic des «mouches» rend possible l'éloignement du centre ville d'une partie de la main-d'œuvre qui y est employée. Malgré l'indigence des correspondances, le trafic fluvial de passagers connaît un accroissement constant. Bon marché, relativement confortable, il atténue l'énergie que doivent encore consentir les usagers, pour rejoindre aux deux extrémités de la ligne, leur lieu d'habitation ou leur lieu de travail.

L'interconnexion des lignes constitue un dernier point fort de la réflexion menée par les différents concepteurs du réseau lyonnais. En juin 1874, le rapporteur de la Commission spéciale souligne la faiblesse du système exploité par la Compagnie Lyonnaise des Omnibus : «*Les communications du centre, soit avec les points extrêmes, soit avec la banlieue, sont difficiles et coûteuses*»¹⁹⁷⁰ et d'ajouter «*Les lignes actuelles séparées et distantes les unes des autres n'ont entre elles aucune correspondance, ce qui est un inconvénient sérieux pour le voyageur*»¹⁹⁷¹. Au vrai, l'organisation du réseau doit résoudre un triple problème : mettre les différentes lignes les unes en rapport avec les autres de manière à créer une synergie¹⁹⁷² ; faire coïncider les têtes de lignes avec les flux de banlieue et les gares qui desservent l'espace national ou régional. L'articulation de ces échelles doit en outre tenir compte des axes qui, parallèles ou perpendiculaires aux cours d'eau, structurent les flux urbains. La solution imaginée en 1874 par l'ingénieur-directeur de la voirie consistait à utiliser la ligne Brotteaux-Perrache comme élément structurant du réseau. Elle est reprise dans le rapport de la Commission spéciale et figure dans le cahier des charges de mars 1879 qui fixe les lignes rétrocedées à l'OTL.

La combinaison du site, de l'activité économique et de l'interconnexion des lignes expliquent l'architecture d'ensemble du réseau tel qu'il apparaît à l'été 1881. Les onze lignes exploitées recoupent les deux grands flux induits par le site et l'expansion du tissu urbain¹⁹⁷³. Les lignes méridiennes, tramways et omnibus, desservent la Presqu'île ou s'y raccordent en la prolongeant vers le sud pour les deux lignes N°5 et N°6 qui encadrent les rives de la Saône en direction de Vaise, ou la ligne N°8 sur la rive droite du Rhône, qui dessert le faubourg de Saint Clair. Au Nord, la ligne N°10, la plus longue du réseau avec près de six kilomètres relie, la place Bellecour à Oullins en longeant la rive droite du Rhône puis en franchissant la Saône par le pont de la Mulatière. La ligne N°4 du Parc de la Tête d'Or est le seul axe nord/sud qui structure le réseau sur la rive gauche du Rhône. Il recoupe toutes les autres lignes Est/ouest de l'agglomération : la ligne N°3 des Cordeliers à Villeurbanne et les lignes N°1 et 2 qui de Bellecour aboutissent respectivement à Monplaisir et Montchat. Enfin, la ligne N°7, la plus importante du réseau, associe les deux flux principaux : méridienne de Perrache à L'Hôtel de Ville, elle change brutalement de trajectoire en se dirigeant vers les Brotteaux. Le tracé de la ligne N°7 qui forme l'ossature et le pivot central du réseau permet d'atteindre toutes les autres

¹⁹⁷⁰ Arch. mun. Lyon, 925 WP 08, *Rapport de la Commission spéciale*, 1 juin 1874, p.11

¹⁹⁷¹ *Ibidem*, p.25.

¹⁹⁷² Arch. mun. Lyon, 925 WP 08, pièce 29. Dans une lettre du 22 janvier 1875, adressée au secrétaire général de la préfecture du Rhône, l'ingénieur-directeur de la voirie municipale table sur un doublement du trafic.

¹⁹⁷³ Table des gravures et des illustrations, chapitre N°9, document N°15, Plan du réseau des tramways de l'OTL à Lyon au début des années 1880.

lignes. «*Cette disposition permettra d'aller en tramway d'une extrémité à l'autre de la ville et cela, le plus souvent, en prenant une seule correspondance*»¹⁹⁷⁴.

Entre l'avant-projet de 1874 imaginé par le service de la voirie et le réseau de 1881, l'évolution est sensible. On passe en effet d'un ensemble de 33 kilomètres de voies ferrées desservies par 46 voitures à plus de 50 kilomètres et 73 voitures. Les huit lignes initiales ont été étoffées par trois voies supplémentaires et trois lignes de cars-Ripert. Ce changement de dimensions du réseau est à l'image des ambitions que nourrit une ville trop longtemps restée sous-équipée.

3 - L'apogée de la traction hippomobile au milieu des années 1890

Au début des années 90, la traction animale atteint son apogée. L'OTL qui gère l'essentiel des lignes urbaines de l'agglomération songe à s'en affranchir et pourtant, les dernières lignes hippomobiles ouvertes à la circulation datent de 1890. En 1895, à l'exception de deux lignes, celles d'Oullins (N°10) électrifiée l'année précédente et celle de Vénissieux exploitée par locomotives, l'ensemble du réseau est composé de lignes de tramways hippomobiles. Les dix lignes représentent un ensemble de 41 km de voies ferrées. La traction animale parvient à absorber un trafic annuel de plus de 20 millions de voyageurs. La formule classique du transport hippomobile en milieu urbain, modernisée par le rail, reste donc largement opérationnelle. Elle induit sans doute un surcoût conjoncturel imprévisible, mais cela ne constitue pas une limite technique. L'efficacité du système, rôdé par quinze ans d'exploitation, peut être convenablement évaluée en observant le cheptel, le matériel roulant mis en œuvre et le fonctionnement des lignes.

Le tramway se compose de deux éléments : la voie ferrée et l'unité d'exploitation qui comprend la voiture et le ou les chevaux qui fournissent la force de traction. L'organisation et le fonctionnement dépendent du nombre d'unités mises en œuvre.

Les véhicules exploités par l'OTL appartiennent à plusieurs types distincts. Les véhicules les plus nombreux, 75 en 1895, sont des voitures à impériale¹⁹⁷⁵. L'OTL a opté pour le modèle des voitures symétriques construites¹⁹⁷⁶ par Delettrez dans les ateliers lyonnais de La Buire et pour partie dans les ateliers belges par la société Dyle et Bacalan. La voiture ne se retourne pas pendant le service «*l'avant devient l'arrière, et réciproquement, à chaque trajet différent*»¹⁹⁷⁷. Aucamus et Galine font la description suivante du châssis :

*«Le châssis comporte deux longerons en fer en forme de C réunis entre eux par des traverses en chêne ; grâce à l'emploi des longerons en fer, la suspension des plates-formes devient très facile. Les voitures sont suspendues sur des ressorts en acier reposant sur des boîtes à huile système Delannoy. Les fusées des essieux ne sont pas lisses sur toute la longueur et, par conséquent, ne peuvent plus jouer dans la boîte ; c'est entre la plaque de garde et la boîte à huile que se trouve le jeu nécessaire pour le passage en courbes. Les châssis sont consolidés au moyen de croix de Saint-André, qui préviennent les déformations et maintiennent le parallélisme des essieux.»*¹⁹⁷⁸

¹⁹⁷⁴ *Ibidem*, *Projet d'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Lyon et sa banlieue*, dressé par l'ingénieur des Ponts et chaussées, directeur du service municipal, 1^{er} juin 1874.

¹⁹⁷⁵ Arch. Mun. Lyon, 0008 PH 03130, photographie, tramway à impériale à chevaux, place Bellecour vers 1900 / [E.Poix], négatif sur film souple, N.B. : 0008 Ph 03129 photographie, tramway à impériale à chevaux, place Le Viste vers 1900 / [E.Poix], négatif sur film souple, N.B., 40 x 55mm, s.d. ; 0038 PH 1/327, photographie, tramway à impériale à chevaux de la ligne N°6, vers 1880-1890, contretypage d'une épreuve d'après un cliché de F. Pacalet [?], négatif sur verre, 13 x 18 cm.

¹⁹⁷⁶ Voir table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 11 Tramway hippomobile à impériale, ligne N°6 vers 1881-1896 ; document N°12 Voiture à impériale : projection verticale longitudinale et projection horizontale (I) ; document N°13 Voiture à impériale : coupe transversale de la caisse et détails de l'intérieur (II).

¹⁹⁷⁷ Lamy, op.cit., p. 106.

¹⁹⁷⁸ Aucamus et Galine, op. cit., p. 69.

Le châssis supporte la caisse et l'impériale :

«*La charpente de la caisse est formée de deux brancards horizontaux en bois, boulonnés contre les longerons et reliés par des montants à des longrines entaillées à mi-bois, situées au-dessus, puis à d'autres longrines supérieures constituant la frise. L'impériale repose sur ces dernières au moyen de traverses cintrées suivant la courbure adoptée, et qui sont recouvertes de blanches bouvetées constituant le plafond de la caisse ; elle est, en outre, supportée par les montants des angles, qui s'élèvent d'un seul jet des plates-formes à l'impériale.(...) Les voyageurs arrivent sur l'impériale par deux escaliers en tôle, munis de rampes en fer rond et creux. Ces escaliers partent des plates-formes d'avant et de derrière sur lesquelles ils reposent*»¹⁹⁷⁹

Ces voitures qui pèsent 2800 Kg. à vide et 6580 Kg. complètement chargées, mesurent 6,75 m. de long, 2,1 m. de large et près de 3,50 m. de hauteur.

On accède à la voiture soit par l'avant soit par l'arrière, au moyen d'une marche qui «*bien que peu distante du sol est placée obliquement et non directement derrière la voiture comme dans les anciens omnibus*»¹⁹⁸⁰. Ce degré débouche sur la plate-forme, qui donne accès devant comme derrière, soit au compartiment fermé de la première classe soit par l'escalier, à l'étage supérieur. Les voitures comportent 52 places : 16 places de 1^{ère} classe et 36 de 2^{ème} classe dont 18 places assises. Seules les douze places debout de 2^{ème} classe, situées sur les plates-formes, sont protégées en cas d'intempérie. Leur nombre jugé insuffisant, donne lieu à un contentieux serré entre la Compagnie et les autorités municipales.

La compagnie exploite également dix tramways sans impériale tirés par un cheval, dont il existe quelques photos¹⁹⁸¹. Ils sont exclusivement affectés au service des lignes N°8 (Saint Clair/Quai de l'Hôpital) et N°11 (Bellecour/Bon Coin). Enfin, depuis 1890, l'OTL fait circuler sur la ligne Perrache-Brotteaux quatre tramways légers connus sous le nom de Buffalo, dont la presse lyonnaise se fait l'écho : «*les petits tramways à un cheval, auxquels on a donné le nom de Buffalo, continuent à obtenir un énorme succès. Il est probable que pendant l'été, le nombre en sera augmenté, car ce sont les Buffalo qui ont aujourd'hui la préférence du public*»¹⁹⁸². L'accès à la voiture se fait, à l'opposé des modèles précédents, par le côté ce qui n'est pas sans danger¹⁹⁸³. Il existe plusieurs versions de ce type de véhicule¹⁹⁸⁴.

La cavalerie de l'OTL est de très loin la toute première cavalerie lyonnaise. Elle compte vraisemblablement plus de 700 chevaux. En déterminer le nombre exact n'est pas aisé. Galine et Aucamus dans leur étude sur la traction des tramways hippomobiles insistent sur ce point : «*Le nombre de chevaux nécessaires dépend d'une foule de considérations*»¹⁹⁸⁵ dont ils donnent une liste détaillée¹⁹⁸⁶. Les auteurs proposent néanmoins une formule générale permettant de calculer la cavalerie nécessaire par ligne :

¹⁹⁷⁹ Lamy, op. cit., p.104.

¹⁹⁸⁰ *Salut Public*, 8 avril 1881

¹⁹⁸¹ Arch. Mun. Lyon, Tramways à cheval ((voiture à un cheval), quai Jean Moulin vers 1900 / [E.Poix], négatif sur film souple, N.B., 40 x 55 mm., s.d.

¹⁹⁸² *Salut Public*, 28 mars 1890.

¹⁹⁸³ *Ibidem*, 24 mars 1890 : «Hier après-midi, en face du théâtre Bellecour, M. Charrière, violoniste au théâtre ayant voulu descendre sans faire arrêter, d'un des tramways légers connus sous le nom de Buffalo, est tombé si malheureusement qu'il a eu la main gauche prise et broyée sous une roue. La victime a été conduite à l'Hôtel-Dieu. On craint qu'il ne soit nécessaire de recourir à une amputation.»

¹⁹⁸⁴ *Salut Public*, 7 avril 1894 : « Dans quelques jours la Compagnie des tramways va mettre en circulation, sur la ligne de Perrache au Parc de la Tête-d'Or, de nouveaux «buffalos» qui porteront 40 places sans impériale et seront conduits par deux chevaux. Pendant la saison rigoureuse, leur genre de construction permettra de les transformer en voitures élégantes et complètement fermées.»

¹⁹⁸⁵ Galine et Aucamus, op. cit., p.62.

¹⁹⁸⁶ *Ibidem*, p.62 : «Suivant le profil de la ligne, on pourra employer des véhicules à un ou à deux chevaux. Le travail qu'on exigera d'eux dépendra également de la facilité du service ; la durée du travail dépendra également de la facilité du service ; la durée de travail varie d'une heure et demie à trois heures, suivant les cas ; on

$$N = 2 \times m \times l \times d$$

$$p \times v$$

N = nombre de chevaux ; 2 = le nombre de chevaux de l'attelage ; m = le nombre de voyages que fait chaque voiture dans chaque sens ; l = longueur de la voie en kilomètres ; d = nombre de départs par heure dans les deux sens ; p = le nombre de rotations effectuées par les chevaux. Soit par exemple sur la ligne Brotteaux-Perrache :

$$N = 2 \times 22.2 \times 4.3 \times 40$$

$$= 140 \text{ chevaux}$$

$$5.2 \times 10.5$$

Si l'on ajoute 15% aux effectifs pour tenir compte des malades et des indisponibles, on obtient un effectif global de 160 chevaux. Ce total est relativement proche d'une formule plus simple appliquée par l'ingénieur de la voirie publique, dans son rapport de juin 1874 sur le réseau hippomobile : « *Il faut d'après ce qui se fait aujourd'hui sur les lignes d'omnibus, quatre attelages de deux chevaux pour le service d'une voiture pendant une journée de 13 à 14 heures ; un certain nombre de chevaux de relais qu'on peut évaluer à 20% sont en outre indispensables* »¹⁹⁸⁷ Dans le cas de la ligne Perrache-Broteaux, 20 voitures sont attelées chacune à 8 chevaux soit une cavalerie de 160 chevaux, 180 avec les chevaux de renfort. Appliquer la formule à l'ensemble des voitures du réseau donne un effectif global de 656 chevaux. En comptant une centaine de chevaux supplémentaires, on obtient environ 750 existences. Cette cavalerie moyenne est confirmée par les statistiques de l'inspection municipale des voitures publiques. Ainsi, l'inspection d'octobre 1891 recense 723 chevaux¹⁹⁸⁸. Si l'on ajoute à ce total, les effectifs nécessaires à la traction des 19 ou 20 cars-Ripert des trois lignes d'omnibus exploitées en ville, soit environ 180 chevaux, le réseau des transports en commun est mû par une cavalerie proche d'un millier de chevaux

Les effectifs lyonnais ne prennent toute leur signification que confrontés aux effectifs parisiens. Ainsi à Paris en 1899, la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) exploitait un réseau de 244 km de tramways grâce à une cavalerie de 17323 chevaux¹⁹⁸⁹, soit en moyenne 71 chevaux par kilomètre de voie ferrée. En transposant ces chiffres au réseau lyonnais, la cavalerie de l'OTL aurait atteint plus de 2900 existences. Ces données sans doute théoriques montrent néanmoins, la différence fondamentale qui sépare la capitale de la métropole rhodanienne : la première n'est déjà plus aux dimensions des piétons tandis que la seconde le reste encore, au moins partiellement, malgré l'extension des banlieues. L'écart considérable entre les deux cavaleries s'explique par l'intensité du trafic parisien. À Lyon, au milieu des années 1890, l'exploitation des lignes de tramways hippomobiles ressortissent à des conditions très différentes.

En 1895, les tramways hippomobiles des dix lignes du réseau urbain de l'OTL desservent les 41.3 kilomètres de voies ferrées ouvertes à l'exploitation commerciale. Ce réseau est desservi par 1784 convois. Les 89 voitures mises en service par la compagnie effectuent un kilométrage journalier de 8328 kilomètres. Ce service quotidien mobilise la majeure partie de la cavalerie et 115 équipes, soit 230 cochers et conducteurs qui se relaient tout au long de la journée. Ces données chiffrées, très générales, cachent une grande diversité de situations.

comprend qu'avec des lignes fort chargées, à vitesse assez rapide, on ne puisse les laisser très longtemps en service.»

¹⁹⁸⁷ Arch. mun. Lyon, 825 WP 008, Projet d'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Lyon et sa banlieue, dressé par l'ingénieur des ponts et chaussées, directeur du service municipal, 1 juin 1874.

¹⁹⁸⁸ Arch. mun. Lyon, 400065, Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon, 1891.

¹⁹⁸⁹ Ghislaine Bouchet, op.cit., p.95.

La ligne Perrache-Brotteaux accapare 24 véhicules, soit à elle seule, le quart du parc roulant. Les 4295 mètres de cet axe central, dont la distance doit être doublée si l'on veut calculer l'intensité du flux dans les deux sens et augmentée de la longueur de l'annexe soit en réalité 9670 mètres, est rythmée par un départ toutes les quatre minutes. Chaque voiture effectue une rotation complète en 76 minutes, stationnement compris. La distance calculée entre chaque départ est en théorie de 402 mètres. La distance réelle entre deux convois est un peu plus grande entre la gare de Perrache et la place Bellecour puisque la voie est dédoublée. Sur le trajet qui suit la rue Victor Hugo on atteint un peu moins de 500 mètres. Cette noria ininterrompue de convois - on compte 444 départs par jour - pose de réels problèmes sur les tronçons exploités au moyen d'une seule voie. L'utilisation des voies de garage sur la rue Victor Hugo relève d'une véritable prouesse de tous les instants. Une fausse manœuvre bloque tout le trafic et génère immédiatement des pertes de recette. La presse quotidienne se fait parfois l'écho de ces dérèglements accidentels de la circulation. Ainsi les brouillards légendaires et tenaces qui étouffent la ville constituent de l'automne au printemps une gêne réelle : *«La compagnie des tramways vient d'établir une nouvelle voie de garage dans la rue Victor Hugo.(...) On évitera ainsi les rencontres qui se produisaient par les temps de brouillards surtout et qui obligeaient fréquemment le tramway montant ou le tramway descendants à rétrograder au grand déplaisir des voyageurs.»*¹⁹⁹⁰ L'intensité du trafic est telle, que la compagnie poste en permanence des contrôleurs qui règlent la priorité des différents véhicules¹⁹⁹¹. La ligne N° 7 comporte en outre un trafic spécifique de 4 voitures rapides, les *Buffalo*, qui sont prioritaires sur les voitures ordinaires à impériale et qui compliquent encore la difficile régulation du trafic. Le passage du Pont Morand constitue aussi un autre point délicat. La pente en rend le franchissement délicat pour les chevaux fatigués surtout lorsque les voitures sont pleines. Des chevaux de renforts viennent renforcer l'attelage. Ce dispositif prévu dès l'origine pour la ligne N°7, n'a pas été généralisé tout de suite sur les autres destinations, causant de la sorte un certain nombre d'accidents¹⁹⁹² En dépit de ces difficultés, la ligne la plus puissante du réseau est en mesure de proposer en permanence près de 900 places.

Les autres lignes de l'OTL présentent une physionomie bien différente. La cadence des départ s'échelonne de huit à 24 minutes. La ligne N°6 (Place du Pont – Gare de Vaise), la deuxième du réseau, compte un départ toutes les huit minutes. Longue de 4259 mètres, elle est desservie par 11 véhicules à impériale tractés chacun par deux chevaux. Les 224 départs représentent un kilométrage quotidien de 1141 km. La vitesse moyenne de déplacement est de 6 km à l'heure. Quatre lignes ont une cadence de dix minutes entre chaque départ. Elles mobilisent 35 véhicules. Trois sont méridiennes : les lignes N°8 (Quai de l'Hôpital à Saint Clair), N°4 (Gare de Perrache au Parc) et N°5 (Bellecour au Pont d'Ecully). Elles sont

¹⁹⁹⁰ *Salut Public*, 4 juin 1890

¹⁹⁹¹ *Ibidem* : « Nous nous permettons de signaler à la Compagnie la rue Lafont comme étant dans des conditions telles qu'une voie de garage y serait également très utile. Outre l'avantage qui en résulterait pour les voyageurs condamnés à de trop longs stationnements, on rendrait un réel service aux malheureux contrôleurs. Ces derniers n'ont en effet pas une minute de repos, forcés qu'ils sont de regarder constamment à gauche et à droite pour savoir auquel des deux tramways ils devront faire signe que la voie est libre. »

¹⁹⁹² *Ibidem*, 17 juillet 1881 : *«Depuis l'inauguration des lignes de tramways de la place des Cordeliers au Parc de la Tête d'Or et à Villeurbanne, l'accès du pont Lafayette est devenu pour les voitures extrêmement dangereux. La pose des pavés cubiques a fait exhausser la chaussée et a rendu par conséquent le plan plus incliné. Les tramways n'abordent qu'à grand peine l'entrée du pont à cause de la raideur de la pente. Il arrive même très fréquemment que les chevaux fatigués ne peuvent plus avancer. Entraînés par le poids des énormes voitures, ils s'abattent sur les rails. Les voitures qui viennent du pont ou des quais se heurtent alors aux tramways et provoquent journellement des accidents. Nous avons vu un cheval de tramway, abattu au milieu de la montée du pont, causer l'interruption de la circulation des voitures pendant près d'un quart d'heure.»*

desservies chacune par neuf véhicules¹⁹⁹³. La ligne N°3 de la Place des Cordeliers à Villeurbanne, est perpendiculaire aux trois premières. Longue de 4265 mètres, la ligne compte huit véhicules à impériale. Les quatre lignes restantes qui relient Bellecour à la périphérie sont perpendiculaires aux fleuves. À l'exception de la ligne N°9 (Bellecour à la gare de Vaise) elles se caractérisent par des cadences de desserte nettement moins rapides et une faible dotation en véhicules. La ligne N°9, la seule ligne méridienne de l'ensemble, compte un départ tous les 24 minutes, sa capacité de charge est réduite, puisque seules trois voitures à impériale lui sont affectées. C'est la ligne la moins bien dotée du réseau mais il est vrai qu'elle complète la ligne N°6 en l'épaulant depuis le centre ville. Les trois autres lignes totalisent seize voitures. Les départs ont lieu toutes quarts d'heure sur la ligne N°11 qui relie Bellecour à Bon Coin (Villeurbanne). Sur les sept véhicules qui desservent la ligne, seuls deux sont à impériale. Les tramways de Monplaisir (ligne N°1) et de Montchat (ligne N°2) comptent respectivement un départ tous les 18 et 20 minutes. La première est dotée de quatre voitures à impériale et la seconde de cinq. Le profil de la voie autorise une plus grande vitesse de rotation des véhicules sur la ligne N°1. Le parcours de 4134 mètres est effectué à raison de 115 mètres par minute soit presque sept kilomètres à l'heure. C'est la ligne la plus rapide du réseau. Par comparaison, la ligne N°2 qui mesure 173 mètres de plus est parcourue en 50 minutes, soit un peu plus de cinq kilomètres à l'heure.

L'architecture du réseau permet d'envisager des itinéraires nouveaux en reliant entre eux différents segments de lignes existantes. Cette souplesse est réclamée par des dizaines de pétitionnaires commerçants de Vaise, lors de l'exposition internationale de Lyon en 1894 :

*«[Les commerçants du quartier] émettent le vœu que la Compagnie des tramways installe pendant la durée de l'exposition une ligne directe de la gare de Vaise au Parc de la Tête d'or de façon à ce que une partie des voyageurs descendant à la gare de Vaise se logent dans le quartier et se rendent directement à l'exposition et pouvoir de là, revenir à leur logement».*¹⁹⁹⁴

4 - L'électrification du réseau.

«Messieurs,

Le tramways à traction par chevaux a vécu ; il est condamné à disparaître dans un bref délai».

C'est par ces mots que commence le rapport du docteur Gailleton, maire de Lyon sur la substitution de la traction électrique à la traction animale. Dans ce rapport en date du 27 janvier 1896, il précise en outre que «le tramway à chevaux, quoique de date toute récente, ne répond plus aux exigences actuelles»¹⁹⁹⁵. De fait, le système qui fonctionne depuis une quinzaine d'années et qui a permis un accroissement sans précédent du nombre des voyageurs n'a jamais été considéré que comme une étape provisoire. Dès juin 1881, alors que la construction du réseau hippomobile n'est pas encore achevée, l'OTL, interpellée par le service de la voirie au sujet d'une modification sur ses véhicules, répond que «c'est une question à résoudre (...) le jour où la traction mécanique remplacera sur notre réseau la traction animale.»¹⁹⁹⁶ Quelques semaines plus tard, toujours à propos du même contentieux, la réponse de l'OTL est encore plus précise. Le 5 juillet 1881, un autre courrier adressé à l'ingénieur en chef de la voirie municipale par Delahante, président du conseil

¹⁹⁹³ Arch. mun. Lyon, 923 WP 094, pièce N°25, la ligne N° 8 comporte cinq tramways à un cheval et quatre véhicules à impériale.

¹⁹⁹⁴ Arch. mun. Lyon, 335 WP 29, Pétition en vue d'obtenir que la compagnie des tramways établisse un service direct entre la gare de Vaise et l'exposition.

¹⁹⁹⁵ Arch. mun. Lyon, 703669, Compagnie des omnibus et Tramways de Lyon, *Substitution de la traction électrique à la traction animale sur le réseau de cette compagnie*, rapport de Monsieur le Maire, Lyon 27 janvier 1896, Association typographique, rue de la Barre, 21 pages.

¹⁹⁹⁶ Arch. mun. Lyon, 925 WP 008, pièce N°105.

d'administration de l'OTL, précise : *«L'emploi de la traction mécanique n'est plus une question à résoudre ; les tramways de Nantes et de Rouen, certaines lignes de Paris sont desservies par des machines ; et, avant peu, nous soumettrons à l'administration, parmi tous ces modes de traction, celui qui nous paraîtra le meilleur.»*¹⁹⁹⁷ Ce plaidoyer pour les technologies nouvelles, sans doute dilatoire puisqu'il s'agissait de retarder une modification des voitures de la Compagnie, montre qu'en arrière-fond, le nouvel horizon technologique est clairement identifié.

La correspondance entre l'OTL et la municipalité de Lyon, prouve que la Compagnie poursuit ses recherches sur les moyens de s'affranchir de la traction animale. Les différentes solutions envisagées inquiètent les autorités municipales, qui redoutent des incidents. Ces craintes, consignées dans une délibération du conseil municipal du 28 août 1885, ne découragent pas la compagnie rétrocessionnaire. Au cours de l'été 1886, elle multiplie les missions d'étude à travers la France et ses choix se précisent :

*«nous avons rapporté de Lille et de Nantes l'absolue conviction que le système des machines sans foyer employé à Lille et le système des machines à air comprimé employé à Nantes n'offrent aucun des inconvénients qui [faisaient] redouter leur emploi à Lyon. Ces machines ne répandent sur la voie publique, ni flammèches, ni escarbilles, ni cendres, ni eau excédante, ni fumée, ni aucune vapeur, ni aucun gaz capable de vicier l'air ; elles ne font aucun bruit pouvant incommoder les riverains et le reste du public ou effrayer les chevaux. C'est un perfectionnement considérable sur les machines à foyer ; leurs inventeurs ont eu pour but de supprimer tous les inconvénients de ces machines, et ils y sont parvenus.»*¹⁹⁹⁸

L'OTL demande que la ville autorise la mise à l'enquête de deux lignes expérimentales : la ligne N°10 (Place de la Charité à Oullins) et la ligne N°5 (Place Bellecour au Pont d'Ecully).*«La première de ces lignes serait montée avec des machines système Lamm-Francq*¹⁹⁹⁹ *à eau surchauffée en usage à Lille» et la seconde «serait organisée avec des machines ou voitures automobiles du système Mekarski*²⁰⁰⁰ *à air comprimé en usage à Nantes»*²⁰⁰¹.

Trois ans plus tard, en octobre 1889, le dossier de la substitution n'a pas progressé. Les appréhensions de la municipalité ne sont plus en cause. Le fond du problème réside désormais dans les conditions financières de l'exploitation du futur mode de traction. L'OTL dans un long rapport adressé au maire de Lyon, s'étonne de la concurrence injustifiée que la ville essaie de susciter dans le transport urbain en procédant à l'adjudication de nouvelles lignes à des compagnies concurrentes. *«C'est nous enlever nos ressources financières au moment où, sollicités de toutes parts par les populations, nous avons soumis aux Pouvoirs Publics, un projet d'ensemble pour le complément de notre réseau ; au moment où nous sommes en pourparlers avec la société concessionnaire à Lyon de la fabrication de l'air comprimé pour l'application de ce procédé à nos voitures, et où encouragés par les essais faits à Paris sur le boulevard Malesherbes d'une voiture à traction électrique, nous allons vous demander l'autorisation de l'essayer à Lyon.»*²⁰⁰² À partir de cette date, l'OTL cesse de n'envisager que les solutions mécaniques pour se tourner résolument vers le tramway électrique. Expérimenté en 1888 à Paris, le véhicule dont il est question ci-dessus, est équipé d'une batterie

¹⁹⁹⁷ Arch. Mun. Lyon, 925 WP 008, pièce N°111.

¹⁹⁹⁸ Arch. Mun. Lyon, 923 WP 094, pièce N°8.

¹⁹⁹⁹ [http : // bose.cnam.fr](http://bose.cnam.fr), Musée des transports urbains, interurbains et ruraux , notice historique, *Les transports urbains à travers le temps : les tramways*. «Les machines Lamm et Francq (de 1872 à 1892), à vapeur sans foyer sont alimentées en vapeur produite par une machine fixe dans les dépôts.»

²⁰⁰⁰ Ibidem, «L'ingénieur Mékarski reprit et perfectionna le système original à air comprimé conçu en 1838 par Andraud et Tessier de Motay et expérimenté à Paris en 1840. L'air comprimé est produit dans une usine génératrice et distribué par canalisation en divers points du réseau.»

²⁰⁰¹ Ibidem. Arch. Mun. Lyon, 923 WP 094, pièce N°8.

²⁰⁰² Arch. mun. Lyon, 925 WP 008, pièce N° 169.

d'accumulateurs Phillipart. D'ailleurs, la Compagnie Lyonnaise des Tramways et Chemins de Fer l'expérimente en septembre 1890 sur la ligne de Lyon à Monplaisir-la-Plaine²⁰⁰³. Le procédé débouche vite sur une impasse technologique. En réalité, la grande nouveauté technologique du moment est le système imaginé par Franck J. Sprague pour le réseau des tramways de Richmond (Virginie, Etats-Unis). Le véhicule est alimenté par un trolley²⁰⁰⁴. Cinq ans suffisent pour que la première ligne de tramway électrique entre en service. Le 16 avril 1894, la ligne N°10 (Place de la Charité – Oullins) inaugure le nouveau mode de traction²⁰⁰⁵. La ligne N° 12 (Place Le Viste-Saint-Fons-Vénissieux) est électrifiée un an plus tard. Il s'agit des deux lignes les plus longues du réseau, avec respectivement 7959 et 8991 mètres.

Dès le mois de décembre 1894, l'OTL, convaincue de l'excellence du nouveau système de traction, demande la généralisation de la substitution à l'ensemble du réseau. Le Conseil municipal de Lyon émet un avis favorable par courrier du 7 novembre 1895²⁰⁰⁶. Il subordonne son accord à la traction par conducteur souterrain, dans les sections des lignes Perrache-Brotteaux et Guillotière-Gare de Vaise parcourant les rues de la Presqu'île²⁰⁰⁷. Les édiles municipaux se montrent plus sceptiques que les ingénieurs de la ville qui affirmaient quelques mois plus tôt dans un rapport «*qu'on s'habituerait très rapidement à la vue des fils et que l'aspect de la ville n'aura rien à y perdre*»²⁰⁰⁸

Le choix rapide en faveur de la traction électrique, dès l'instant où son exploitation a donné des résultats incontestables, met en relief les contraintes inhérentes à l'emploi de la cavalerie. La traction animale encore majoritaire au début des années 1890²⁰⁰⁹ assure un trafic ordinaire de qualité convenable. L'augmentation très importante de la fréquentation des transports en commun est là pour l'attester. Toutefois, son exploitation bute sur des contraintes de nature diverse dont certaines sont insurmontables. Le manque de souplesse constitue la limite la plus grave. Il est impossible d'adapter l'énergie disponible aux pics de la demande des heures de pointe. Le tramway est victime de son succès. En permettant une déconcentration de la population, il induit des flux pendulaires qu'il n'arrive pas à absorber de manière satisfaisante. Cette limite évidente de la traction animale est soulignée par le rapport du maire de Lyon dans son rapport sur le remplacement de la traction animale par la traction électrique : «*En employant la traction animale, le nombre de départs est forcément limité, à moins d'avoir, pour parer aux demandes du public, les jours de fêtes et les dimanches, une énorme cavalerie improductive, et dès lors ruineuse, la majeure partie de l'année*»²⁰¹⁰. Toutes les parties prenantes mettent en évidence le manque d'élasticité de l'offre de transport aux heures de pointe : la correspondance entre l'OTL et la municipalité, celle des usagers qui signent des

²⁰⁰³ *Salut Public*, 12 septembre 1890.

²⁰⁰⁴ H. Maréchal, *Les tramways électriques*, Revue Scientifique, N°18, 2 novembre 1895, p.548 : « Le courant est fourni par une station génératrice et lancé dans un conducteur en cuivre, maintenu par des haubans au-dessus de la voie. La communication entre la voiture en marche et le conducteur se fait par une perche munie à sa partie supérieure d'une roulette de bronze ou trolley, qui roule constamment sur le conducteur.»

²⁰⁰⁵ *Salut Public*, 17 avril 1894 : «C'est devant une masse compacte de curieux qui formaient une haie presque ininterrompue du point de départ à l'arrivée, que la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon inaugurerait hier sa ligne à traction électrique de Lyon à Oullins.»

²⁰⁰⁶ Arch. mun. Lyon, 923 WP 094, Lettre du directeur de l'OTL au maire de Lyon, 5 décembre 1895.

²⁰⁰⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre N°9, document N°16 l'électrification du réseau OTL, rue de la République.

²⁰⁰⁸ Ibidem, pièce N°12, *Substitution de la traction électrique à la traction par chevaux*, Rapport, 22 mai 1895.

²⁰⁰⁹ H. Maréchal, op.cit. p.547 : «Il existe aujourd'hui [1895] en Amérique 16500 kilomètres de tramways électriques et leur nombre croît, chaque année, avec une rapidité vertigineuse. Pour l'Europe entière, au contraire, c'est à peine si l'on arrive à un total de 700 kilomètres. En France notre infériorité est manifeste. Nous n'atteignons au 1° janvier 1895 que 96 kilomètres, soit à peine la cent soixante-dixième partie du réseau total américain.»

²⁰¹⁰ Rapport de Monsieur le Maire, Lyon 27 janvier 1896, op.cit. p.2.

pétitions acerbes²⁰¹¹, le montrent de manière surabondante. Un document de travail du service municipal de la voirie, daté du 5 décembre 1895 propose une comparaison entre les deux systèmes de traction²⁰¹². La traction animale sur les douze lignes urbaines met en œuvre 1784 départs quotidiens alors que la traction électrique pourrait en assurer 2573 soit une augmentation présumée de 44.2%. Le kilométrage journalier passant quant à lui, de 8328 à 14029 km, en hausse de 68.4%.

La multiplication des départs n'est pas proportionnelle à l'augmentation des voitures en service mais à leur vitesse de rotation accrue sur le réseau. Chaque tramway électrique parcourt en moyenne 130,7 km par jour contre 98 pour le véhicule hippomobile. La vitesse constitue un facteur sans doute très important dans le choix de l'électrification. L'avantage du nouveau mode de traction est d'autant plus manifeste que la ligne est difficile. Ainsi, l'électrification de la ligne Bellecour-Oullins prend toute sa signification lorsqu'on sait que son profil comporte de longues et fortes rampes de 46 à 67 mm par mètre. C'est la ligne la plus difficile du réseau de l'OTL. Il faut 40 minutes pour effectuer les huit kilomètres qui séparent les deux extrémités du parcours. Les chevaux épuisés par l'effort devaient être changés fréquemment. Le jour de l'inauguration, le trajet est réalisé en 17 minutes à la vitesse de 28 km à l'heure²⁰¹³. En exploitation commerciale, le tramway effectue le trajet en 25 minutes, à une vitesse proche de 20 km à l'heure. Le gain est donc supérieur à 100%²⁰¹⁴. Les contemporains sont sensibles au gain de temps et les plus lucides, aux conséquences qui en découlent :

«La rapidité des transports, réalisée par la célérité des moteurs et la fréquence des départs allonge la vie de ceux qui les emploient. Et si l'on va plus vite, on va plus loin, d'où la possibilité pour le citadin de se loger à la campagne, et pour le campagnard de venir s'approvisionner à la ville toujours mieux fournie. Avec la traction rapide, la banlieue des villes s'étend, les faubourgs se rapprochent : Saint-Genis-Laval devient le Pont d'Oullins et le Pont d'Oullins Perrache. De cette condensation des agglomérations, résulteront des conséquences économiques encore imprévues, mais qui après des perturbations passagères, fonction de tout progrès, se traduiront par une augmentation générale de bien-être.»²⁰¹⁵

En milieu urbain, la multiplication des arrêts et les embarras de la circulation rendent les performances plus modestes. Le service de la voirie dans une étude comparative du 5 décembre 1895 estime que le réseau ne comporterait aucune ligne dont la vitesse serait inférieure à sept kilomètres à l'heure²⁰¹⁶. Si l'on se réfère de manière théorique à l'ensemble du réseau le gain moyen attendu peut être de l'ordre de 38% avec des écarts très importants d'une ligne à l'autre :

Lignes	Longueur de la ligne en mètres	Durée du parcours y compris le stationnement		Vitesse en kilomètres heure	
		Tramways	Tramways	Tramways	Tramways

²⁰¹¹ Arch. Mun. Lyon, 925 WP 008, pièce N° 7, pétition adressée à Monsieur le Maire et Messieurs les Conseillers:

« Messieurs,

Les soussignés ont l'honneur de soumettre à votre attention certaines améliorations qui pourraient être apportées dans le service et l'organisation des premiers tramways du matin (dits tramways ouvriers).

Il arrive tous les jours que les ouvriers se rendant au travail, croient pouvoir prendre le tramway mais ne peuvent le faire, étant au complet ; certains conducteurs laissent bien monter quelques voyageurs en plus du nombre réglementaire, mais d'autres, plus à cheval sur le règlement, répondent carrément : c'est complet à l'extérieur (l'intérieur étant vide à cause de son prix élevé)».

²⁰¹² Arch. mun. Lyon, 923 WP 094, pièce N°25.

²⁰¹³ *Salut Public*, 17 avril 1894. L'article comporte une erreur puisqu'il donne une vitesse de quatorze kilomètres à l'heure pour un parcours de huit kilomètres effectué en 17 minutes.

²⁰¹⁴ *Lyon Républicain*, 4 novembre 1895.

²⁰¹⁵ *Ibidem*

²⁰¹⁶ Arch. mun. Lyon, 923 WP 094, pièce N°25.

		hippomobiles	électriques	hippomobiles	électriques
1	4134	36	25	6.8	9.9
2	4303	50	30	5.1	8.6
3	4265	40	32	6.4	8
4	4995	45	31	6.6	9.6
5	4917	45	36	6.5	8.2
6	4259	44	35	5.8	7.3
7	4295	40	30	6.4	8.5
8	4802	45	36	6.4	8
12	4046	55	35	4.4	7

D'autres contraintes traditionnelles liées à la spécificité de la traction animale disparaissent avec l'électrification du réseau. Elles sont principalement au nombre de trois et leurs effets sont souvent cumulatifs.

Il y a d'abord la contrainte liée à l'exploitation du cheval. Même convenablement nourri, logé et soigné, le cheval reste un moteur vivant susceptible d'être immobilisé. Ainsi dans des écuries où séjournent des centaines de chevaux, les risques d'épizooties ne sont pas nuls. En immobilisant simultanément un certain nombre de chevaux, elles peuvent perturber le trafic.

Il existe aussi une contrainte humaine. Les compagnies de tramways savent d'expérience que tous les cochers ne se valent pas. Un certain nombre d'expériences confirment cette évidence. Partant de travaux réalisés par le général Morin en 1837-1838, la Compagnie générale de Paris expérimente un dynamomètre qui permet de mesurer l'effort fourni par la cavalerie attelée aux tramways²⁰¹⁷. Rapportées par Lavalard, ces expériences attestent de manière indiscutable l'importance du facteur humain :

*«La manière de conduire et surtout de démarrer influe beaucoup sur le travail. Dans une des expériences, nous avons un bon cocher, les démarrages ont donné comme effort 275 Kg 300 et 350 Kg. Dans le même parcours avec un cocher conduisant mal, retenant ses chevaux tout en les frappant à chaque départ, ces mêmes chiffres se sont élevés à 400 et 450 Kg. Le travail est donc considérablement augmenté par les arrêts fréquents et le plus ou moins d'adresse du conducteur».*²⁰¹⁸

L'entretien des voies influe aussi sur le rendement énergétique de l'attelage :

«L'état du sol et de la voie entre aussi pour une grande part dans les variations du travail des chevaux (...) nous devons faire remarquer que le nettoyage des rails de tramways est très important. Une voie sale, recouverte de boue, supprime en partie le bénéfice du rail en augmentant d'autant la résistance au roulement.

*Sur une voie ensablée sur une longueur d'environ 50 mètres, l'effort de traction s'est élevé à 100 et 150 Kg ; sur les parties sèches et très propres, les efforts sont tombés à 10 et 20 Kg».*²⁰¹⁹

L'OTL emploie plusieurs dizaines de cantonniers dont le travail essentiel consiste à nettoyer en permanence les rails du réseau ferré. Ils utilisent pour ce faire un racloir qui ressemble à une pelle prolongée d'une pointe au diamètre du contre-rail Ce racloir décrit par l'ingénieur Lamy «consiste en une pièce d'acier A, munie d'un appendice B qui pénètre dans l'ornièrre. La pièce A est surmontée d'un réservoir ou récipient en tôle C, et elle est fixée à l'extrémité d'un manche en bois D. Le cantonnier tient le manche à la main dans une position inclinée, de façon à faire pénétrer l'appendice B entre le rail et le contre-rail(...). La boue, la poussière, le fumier, ainsi que les autres corps renfermés dans l'ornièrre, sont désagrégés sous

²⁰¹⁷ Lavalard, op. cit., pp. 189-204.

²⁰¹⁸ *Ibidem*, pp. 207-208.

²⁰¹⁹ *Ibidem*, pp. 208-209.

l'action de l'appendice B»²⁰²⁰. À l'automne 1882, la *Tribune lyonnaise* rend compte de ces nouveaux travailleurs qui s'affairent le long des rails.²⁰²¹ Malgré ces efforts, les orages ou fortes pluies tout comme le vent, accumulent très vite d'importantes quantités d'immondices dans les contre-rails, rendant plus difficile le travail des chevaux. Cela explique l'utilisation conjointe d'un véhicule hippomobile doté de deux couteaux qui nettoient simultanément les deux files de rails et contre-rails.

Enfin, le cheval est sensible à l'état atmosphérique ; il se répercute sur le rendement de l'animal par deux biais. En premier lieu sur l'animal lui-même lorsque les températures sont extrêmes. Le cheval est sensible aux fortes chaleurs tandis que les basses températures posent des problèmes dès que les chevaux cessent de travailler. En été, la chaleur amène parfois à une modification de l'organisation des relais qui se succèdent au service des voitures.²⁰²² Les incidences de l'état atmosphérique sur les chevaux sont rappelées aux cochers lyonnais de l'OTL : selon l'état météorologique les chevaux doivent être couverts ou rafraîchis²⁰²³.

En second lieu, les contraintes atmosphériques se répercutent aussi sur l'animal en modifiant son adhérence au sol :

*«La neige rend la traction excessivement dure (...) le travail moyen par cheval est considérablement augmenté. Il y a lieu de tenir compte aussi de la difficulté qu'éprouve le cheval pour se maintenir au sol»*²⁰²⁴

La neige, et a fortiori la glace, imposent un ferrage spécial sans lequel les chevaux manquent d'appui pour pouvoir démarrer le véhicule. Les chutes ne sont pas rares.²⁰²⁵ En octobre 1881, le *Salut Public* interpelle l'OTL et fait part de ses craintes de voir le réseau paralysé par les intempéries :

«Voici venir la mauvaise saison, et l'hiver qui se fait déjà sentir ne tardera pas à sévir sur notre ville.

Nous ne voyons pas que la compagnie des Tramways se mette en mesure de lutter contre les difficultés que les intempéries pourront apporter au fonctionnement de son service.

L'an dernier, un jour qu'il neigea, le service fut tout simplement suspendu. C'était cependant le cas ou jamais de marcher en voiture plutôt que d'aller à pied. Mais comme la compagnie n'avait pas prévu le cas, il fallut que les habitants des quartiers excentriques fissent leur route à pied s'ils voulaient venir à Lyon et s'en retourner (...)

*Nous espérons que la Compagnie des Tramways songe, dès à présent à se mettre en mesure de parer aux éventualités de l'hiver. Il serait trop naïf d'attendre le jour des difficultés pour chercher les moyens d'y parer.»*²⁰²⁶

Quelques jours plus tard l'OTL fait savoir qu'elle s'apprête à recevoir des véhicules de déneigement.²⁰²⁷ Et pourtant, malgré ces équipements, les chutes de neige sont toujours susceptibles de gêner l'exploitation du réseau comme en témoigne un courrier de février 1889 adressé par l'OTL à la mairie :

«Lyon le 4 février 1889

²⁰²⁰ Lamy, *Les Tramways de Lyon*, Imprimerie Théolier et Cie, rue Gérentet 12, St Etienne, 1884, pp. 150-151.

²⁰²¹ *Tribune lyonnaise*, 21 octobre 1882.

²⁰²² Aucamus et Galline, op. cit. p.63 : «On a remarqué par exemple, qu'il y aurait avantage, en été, à scinder le parcours journalier que, l'hiver, on fait d'une seule traite».

²⁰²³ *Règlement concernant le personnel actif*, imprimerie Léon Delaroche et Cie, 10, place de la Charité, Lyon, 1894, pp. 35-36.

²⁰²⁴ Lavalard, op. cit., p. 210.

²⁰²⁵ *Salut Public*, 24 janvier 1881 : «*Les deux chevaux de l'omnibus qui fait le service de Montchat ont glissé sur la neige et se sont abattus. Les brancards de la voitures ont été brisés. Le conducteur arraché de son siège par la violence du choc a été projeté à terre.*».

²⁰²⁶ *Salut Public*, 5 octobre 1881.

²⁰²⁷ *Salut Public*, 12 octobre 1881 : «*Six traîneaux chasse-neige, du modèle adopté par les tramways de Paris, sont en construction et seront livrés au plus tard le 1^{er} novembre prochain ; un approvisionnement de sel dénaturé a été fait pour aider au déblaiement des voies et au dégagement des aiguillages*»

Monsieur le Maire,

*Nous avons l'honneur de vous informer que par suite de la neige qui tombe, nos service ne pourront probablement pas marcher avec leur régularité habituelle»*²⁰²⁸

L'électrification du réseau, qui permet une plus grande souplesse d'exploitation et une rapidité accrue des voitures, est aussi économiquement plus rentable. La compagnie est en mesure d'évaluer très exactement les gains réels engendrés par l'électrification. Elle dispose à cet égard des résultats fournis par les lignes d'Oullins et de Vénissieux. Néanmoins, pour des raisons évidentes, elle s'abstient d'en faire état de manière précise. En effet, la transformation du réseau donne lieu à une renégociation du traité de rétrocession. L'enjeu pour la compagnie comme pour la ville de Lyon est de déterminer la durée de la nouvelle concession. Son calcul s'appuie sur les conditions de l'amortissement des infrastructures nécessaires. Or, plus la rentabilité de la traction électrique est élevée et plus son amortissement est court. La compagnie n'avait donc aucun intérêt à livrer des informations précises qui auraient eu comme seul effet d'aiguiser les exigences de la ville de Lyon. De son côté, la municipalité souhaitait négocier en toute connaissance de cause.

Conservée de manière fragmentaire, la correspondance administrative entre les édiles locaux et les différents services administratifs montre l'opacité que l'OTL parvient à entretenir jusqu'au bout des négociations. En janvier 1895, la municipalité saisie du projet d'électrification déposé par l'OTL demande des informations précises à l'ingénieur en chef de la voirie municipale. La demande formulée porte sur le prix de revient comparé de la traction animale et électrique sur la ligne d'Oullins. Elle porte également sur la durée de l'amortissement nécessaire. La réponse du service n'a pas été conservée. Toutefois, en août 1895, répondant à une lettre de son collègue lyonnais, l'ingénieur responsable des tramways du Rhône, apporte des précisions et conclut à l'extrême difficulté d'apporter une réponse précise.²⁰²⁹ Il observe surtout l'impossibilité d'appréhender réellement les données chiffrées de la compagnie :

*«Du rapport présenté par la Cie OTL à la réunion du mois de juin dernier aux actionnaires sur la ligne d'Oullins, la C^{ie} a fait entrer dans les dépenses d'exploitation une grande partie des sommes consacrées à la réfection de la voie et n'arrive pour cette ligne qu'à une recette nette d'environ 10000 francs ce qui est évidemment inexact. C'est très sage de la part de la C^{ie} de vouloir amortir de suite les dépenses au lieu de distribuer de gros dividendes et l'administration ne peut qu'applaudir à cette manière de procéder, mais naturellement la statistique pure se trouve radicalement faussée.»*²⁰³⁰

En août 1895, la sous-commission municipale chargée d'étudier la proposition de l'OTL demande des précisions au maire de Lyon : quelle économie la compagnie réalisera-t-elle grâce à la traction électrique ? Le 10 septembre 1895, le directeur de la voirie répond au maire qu'il n'est pas en mesure de chiffrer cette économie :

²⁰²⁸ Arch. mun. Lyon, 335 WP 29, lettre de l'OTL au maire de Lyon, 4 février 1889.

²⁰²⁹ Arch. Mun. Lyon, 923 WP 094, pièce N°11 bis , lettre de l'ingénieur des Ponts et Chaussées responsable des tramways du Rhône à son collègue de la voirie Lyonnaise, 27 août 1895 : *«Quand on a fait la transformation de la traction sur la ligne d'Oullins, j'ai cherché du point de vue technique à me rendre compte des résultats : il résulte d'expérience nombreuses que la consommation de houille est de 12000 grammes par kilomètre-voiture. A Oullins le prix de la houille ne dépasse pas 20 francs la tonne et par conséquent la dépense du combustible serait de 0 f. 024 par kilomètre-voiture. Ces expériences montrent que le combustible n'intervient que pour une très faible somme. Dans la traction il faut tenir compte : 1° de l'intérêt du capital immobilisé pour la transformation ; 2° du temps au bout duquel les dynamos des usines devront être remplacées, autrement dit de l'amortissement ; 3° de l'usure des dynamos placées sur les machines qui sont de temps en temps brûlées ; 4° des dépenses du personnel. Sur tous ces points il est difficile, je dirai même impossible, d'avoir dès à présent des renseignements certains».*

²⁰³⁰ *Ibidem.*

«Je n'ai aucun renseignement sur ce point et le rapport du Conseil d'administration de l'OTL à l'assemblée générale des actionnaires ne donne aucune indication qui puisse permettre d'établir même approximativement le prix de revient de la traction électrique et de la traction animale sur la ligne d'Oullins.

La dépense de traction animale comporte le renouvellement, la nourriture et l'entretien de la cavalerie, le salaire des cochers, la réparation des harnais : ces divers articles peuvent varier en de certaines limites, mais on pourrait sans doute les évaluer à 10% près en plus ou en moins.

La traction électrique comprend : la consommation de l'usine (charbon, graisse, etc.), le salaire du personnel technique, entretien des lignes et des appareils enfin l'amortissement du capital. L'entretien varie tellement avec les circonstances locales qu'on ne peut le présumer et que seule l'expérience en fait connaître la dépense dans chaque cas. Quant à l'amortissement du capital il dépend non seulement de l'importance de ce dernier, qu'il ne peut être connu qu'approximativement, mais encore du délai qu'on s'est assigné pour l'amortir et qui peut varier de 10 à 25 ans par exemple. Le prix de revient par voiture-kilomètre ne saurait donc être établi qu'avec une approximation qui pourrait atteindre 25% en plus ou en moins.

On conçoit dès lors que la comparaison des chiffres aussi peu certains ne peut donner aucune indication sérieuse et qu'on risquerait de se tromper de 100 pour 100 et plus sur l'économie que la traction électrique permet de réaliser sur la traction animale.

Supposons par exemple que la traction animale puisse être évaluée à 0,40 f. par kilomètre-voiture avec 10% d'erreur en plus ou en moins, ce qui ferait varier le chiffre entre 0,36 f. et 0,44 f., et que la traction électrique puisse être évaluée à 0,24 par kilomètre-voiture avec un écart possible de 25% en plus ou en moins, ce qui ferait varier ce chiffre entre 0,18 f. et 0,30 f.

Si l'on prend la différence entre les chiffres extrêmes on voit que l'économie réalisée par la substitution d'un mode de traction à l'autre, peut varier entre

$$0,44 \text{ f.} - 0,18 \text{ f.} = 0,26 \text{ f.}$$

$$0,36 \text{ f.} - 0,30 \text{ f.} = 0,06 \text{ f.}$$

Ces chiffres présentent un tel écart qu'il est impossible d'en tirer aucune conclusion.»²⁰³¹

La difficulté d'évaluer le rendement de la ligne ne remet pas en cause sa rentabilité. Elle est attendue par chacune des parties. En proposant dès 1895 l'électrification totale du réseau, l'OTL n'entame pas une aventure technologique et financière : les réseaux qui existent déjà en Europe et aux Etats-Unis confirment la validité et la viabilité du projet lyonnais. Par ailleurs, les résultats de l'exploitation des deux lignes électrifiées du réseau confortent la compagnie dans son choix. Si les ingénieurs des Ponts et chaussées ne veulent pas, dans l'immédiat, s'engager sur un chiffrage précis des gains résultant de la substitution, ils savent que la compagnie est assurée de ne pas perdre de l'argent. À l'évidence, l'affaire est intéressante, et la presse elle-même s'en fait l'écho en février 1896, lorsqu'un accord est trouvé entre la municipalité et la compagnie.²⁰³² La question récurrente reste néanmoins entière : à quel niveau faut-il évaluer les gains probables de l'OTL et par voie de conséquence, de combien d'années faut-il prolonger la concession ? Les services de la voirie reconnaissent volontiers que les dépenses de premier établissement ne peuvent être amortis sur la durée restante de la concession, soit 26 ans. Ils considèrent une durée de 40 ans comme un délai raisonnable. La Compagnie estime quant à elle les dépenses prévisibles à 11.705.000

²⁰³¹ *Ibidem*, 924 WP 094, pièce N°17, lettre de l'ingénieur en chef de la ville au maire de Lyon, 10 septembre 1895.

²⁰³² *Le Courrier de Lyon*, 11 février 1896 : « Sur la ligne d'Oullins, un quart du personnel a été supprimé, tout en fournissant à la compagnie le double de départs qu'auparavant. En effet, avec la traction animale, le personnel qui comptait environ 45 employés, au départ d'Oullins, fournissait 65 départs par jour de chaque tête de ligne, et aujourd'hui avec 33 employés seulement, la Cie assure 105 départs de ces mêmes têtes de lignes ».

francs. L'ingénieur en chef de la voirie considère pour sa part que le chiffrage de l'OTL est excessif :

«Les dépenses de premier établissement indiquées sont évalués très largement, trop largement même : il semble à première vue qu'on peut les diminuer de 10 à 15% au moins tout en laissant une large marge à l'imprévu (...) On peut en somme estimer à 10.000.000. au plus ce capital de premier établissement. L'intérêt à 4% et l'amortissement en 40 années de ce capital exigeraient une annuité de 540000 f. environ en chiffres ronds.»²⁰³³

L'ingénieur en chef, reprenant les chiffres moyens présentés dans son rapport du 12 septembre 1895 et les données présentées par la compagnie, propose le gain possible que la compagnie peut attendre de la substitution :

« Le nombre de voitures-kilométriques fourni par l'exploitation actuelle du réseau est de 8328 km/v. et celui que fournira l'exploitation avec la traction électrique sera de 12029, d'après les documents fournis par la Cie.

On peut évaluer à 0,50 f. la dépense de la voiture kilométrique à traction animale et à 0,28 f. la dépense de la même unité à traction électrique. Actuellement la dépense totale journalière pour cet article serait donc :

8328 x 0,50 f. = 4162 f. Elle deviendra :

12029 x 0,28f. = 3368. Différence par jour : 794 f. et par année :

794 f. x 365 = 289.810 f.

Si on déduit ce chiffre de l'annuité destinée à l'amortissement du nouveau capital de 1^{er} établissement, la différence accuserait une perte annuelle de 250.190 f. à égalité de recettes brutes. Mais, le nombre de voyages devant être augmenté de près de 50%, il n'est pas téméraire d'admettre que le nombre de voyageurs augmentera de 20% au moins. La recette brute augmentera dans le même rapport, soit une somme de 500.000 francs environ, en sorte que finalement le bénéfice de la Cie peut être estimé par avance à une somme comparable à 250.000 francs.»²⁰³⁴

Un document fourni par l'OTL, non daté mais postérieur au 31 octobre 1895, vraisemblablement divulgué après la signature du nouveau traité de rétrocession, présente les résultats d'exploitation de la ligne Lyon-Oullins²⁰³⁵. Les données comparent la traction hippomobile entre le 1^{er} janvier et le 31 octobre 1893 et la traction électrique, au cours de la même période mais en 1895. À un peu plus d'une année d'intervalle, le rendement de la ligne change du tout au tout. Les recettes s'accroissent de 66.7 % alors que les dépenses n'augmentent que de 23.4% . Les bénéfices que dégagent la ligne bondissent de 24403 à 98182 fr. soit une progression de 302.32% ! Les estimations précédemment retenues par le service de la voirie sont allègrement franchies. Les bénéfices de la ligne de Lyon à Oullins représentent à eux seuls près de 30% du total des bénéfices envisagés par l'ingénieur de la voirie, dans son rapport du 12 décembre 1895, au titre de l'électrification du réseau lyonnais. Les résultats financiers de la ligne ne sont sans doute pas transposables à l'ensemble du réseau, mais ils témoignent du potentiel de croissance prévisible.

5 - Les hommes et les chevaux de l'OTL

²⁰³³ Arch. mun. Lyon, 923 WP 094, pièce N° 35, Lettre de l'ingénieur en chef de la voirie de Lyon au maire, 12 décembre 1895.

²⁰³⁴ Ibidem ; Association française pour l'avancement des sciences, Secrétariat de l'association, Paris 1898, Compte rendu de la 26^e session, première partie documents officiels, procès-verbaux pp. 402-403, *L'élevage du cheval en face de la traction électrique et de l'automobilisme*. Lors de la séance du 12 août 1897, le vétérinaire lyonnais Cornevin donne les chiffres qui s'imposent en définitive : la traction animale revient à l'OTL à 45 centimes par voiture-kilomètre tandis que la traction électrique par trolley s'élève à 26,7 centimes. En revanche la traction électrique avec des fils souterrains revient presque aussi cher que la traction animale.

²⁰³⁵ Ibidem, 335 WP 13, recettes et dépenses de la ligne de Lyon à Oullins du 1^{er} janvier au 31 octobre 1895, s.d.

L'OTL est, à l'échelle de l'économie lyonnaise, une grande entreprise. Elle est assez vite devenue, à l'instar de l'UMDP, un placement particulièrement sûr : l'OTL figure dans tout portefeuille bourgeois raisonnablement constitué. C'est une valeur patrimoniale. L'entreprise compte la plus grande cavalerie civile de l'agglomération, des dizaines de voitures, des rails qui innervent en profondeur la capitale des Gaules et qui permettent l'échange entre le centre hyper-dense et les quartiers périphériques. Avec plus de 700 chevaux parfaitement entretenus qu'une réforme constante renouvelle et presque autant de salariés, l'OTL transporte au milieu des années 1880, près de 22 millions de voyageurs par an²⁰³⁶. Ces chiffres disent une très grande efficacité. Associés à la profitabilité de l'OTL, ils suggèrent en outre qu'une tranquille sauvagerie préside à l'exploitation des salariés. S'il est un domaine où l'observation attentive du statut des hommes et des chevaux offre une saisissante mise en perspective, c'est bien celui de leur exploitation respective par la Compagnie des tramways de Lyon. En juin 1891, éclate la première grande grève qui paralyse pendant trois jours les transports en commun de Lyon. La proclamation de la fédération des syndicats résume par un raccourci sans fard les revendications des grévistes :

« Citoyens,

Après des années d'abaissement et de servitude, les employés des tramways de la ville de Lyon réclament le droit qui leur est dû. Ils demandent que la durée du travail ne soit pas supérieure à celle des animaux qu'ils conduisent ; ils demandent qu'on ait pour eux les égards seulement qu'on a pour leurs chevaux »²⁰³⁷.

Dans cette grande entreprise de service qu'est l'OTL, le travail est réglé et enserré dans un corset disciplinaire qui met au travail les chevaux et les hommes. Les premiers, moteurs vivants désignés par un simple numéro matricule, sont soignés avec le pragmatisme qui caractérise la saine gestion du capital : c'est parce que les chevaux sont des éléments essentiels du capital qu'ils sont mieux traités que les hommes qui les conduisent. La sollicitude de l'entreprise pour le cheval-capital a été explicitée par Lamy son premier directeur dans un ouvrage consacré à l'entreprise. Les règles indispensables

1 – Un cheval ne doit pas travailler effectivement plus de trois heures par jour pendant lesquelles il parcourt 25 kilomètres.

2 – Un cheval doit être très convenablement nourri :

« Pour être certain qu'une cavalerie organisée avec soin se conserve dans les meilleures conditions possibles et ne soit jamais inférieure (...) il faut qu'elle soit parfaitement entretenue sous tous les rapports, mais spécialement au point de vue de la nourriture, qui doit être saine, abondante, et donnée d'après des résultats pratiques observés : on ne saurait disconvenir que la nourriture soit le point capital que l'on doit toujours avoir présent à l'esprit, si l'on veut compter d'une manière à peu près certaine sur le travail régulier des chevaux et même sur le travail supplémentaire qu'on leur demande fréquemment. Par une bonne nourriture, donnée en quantité suffisante, les chevaux résistent mieux aux atteintes de diverses maladies auxquels ils sont sujets, et, très souvent même, ils échappent précisément parce qu'ils sont bien nourris, à quelques-unes qui, sans être en relation directe avec l'alimentation, s'y rattachent toutefois, car rien de ce qui concerne le cheval n'est étranger à sa nourriture et son entretien »²⁰³⁸.

²⁰³⁶ Table des tableaux, chapitre IX, Tableau N° 4 État de la cavalerie de l'OTL : chevaux inspectés de 1881 à 1889 ; tableau N°5 Réseau des tramways et omnibus à Lyon en 1885.

²⁰³⁷ *Le Progrès de Lyon*, 15 juin 1891.

²⁰³⁸ M. LAMY, *Les tramways de Lyon*, Saint-Étienne, Imprimerie Théolier & Cie, 1884, 160 pages, pp. 138-139.

3 – L'entretien des chevaux et, d'une manière générale, les égards auxquelles ils ont droit de la part des hommes qui les conduisent, sont évoqués précisément dans les devoirs qui incombent au cocher. Ces devoirs, qui ont déjà été présentés, n'ont d'autres finalités que de préserver le capital de l'entreprise, les chevaux étant le moteur de l'entreprise. La chaîne des responsabilités permet à l'agent le moins gradé de l'entreprise de court-circuiter toute la hiérarchie s'il estime que des manquements sont à signaler dans l'exact entretien des chevaux qui lui sont remis :

« En prenant leur service au dépôt, ils doivent s'assurer que leurs chevaux ont reçu tous les soins nécessaires, qu'ils sont propres, que la ferrure est en bon état, ainsi que les harnais. Ils doivent, à ce sujet, faire leurs observations aux piqueurs, au chef de dépôt et enfin au chef de la cavalerie, si les précédents n'ont pas fait droit à leurs plaintes »²⁰³⁹.

Le sort des employés de l'OTL est sans commune mesure avec l'attention toute pragmatique que la direction de l'entreprise manifeste à la cavalerie. C'est la médiocre rémunération du travail, qui assure la rentabilité de l'entreprise. Dans le binôme que constituent les hommes et les chevaux, ce sont les premiers, non protégés, qui subissent tout le poids de l'exploitation.

A – Les personnels de l'OTL

Hors personnel d'encadrement et personnel administratif présent dans les différents dépôts, l'OTL emploie deux grandes catégories de salariés. Il y a d'une part les employés chargés de l'entretien de la cavalerie et des voitures, et d'autre part le personnel qui assure l'exploitation du réseau ferré.

Le personnel chargé de l'entretien de la cavalerie comporte des salariés aux statuts très divers. Les palefreniers ont la charge de soigner les 750 chevaux de la Compagnie, répartis dans les dépôts des Charpennes, de Vaise, et de Montchat. Au nombre d'une centaine, les palefreniers sont des rouages essentiels de la bonne marche de l'entreprise. Le règlement du personnel actif de 1894, détermine leurs fonctions :

« À donner les soins journaliers aux chevaux et à en faire le pansement en temps voulu ;

À nettoyer les harnais, les graisser et à garnir les chevaux ;

À exécuter tous les travaux qui se présentent, tant pour la propreté de la cour que pour l'enlèvement des fumiers, la rentrée des fourrages, etc, etc.

Ils peuvent être employés indifféremment aux écuries, au service de relayeur côtier ou au remplacement des cochers et conducteurs. Ils sont sous les ordres directs des piqueurs »²⁰⁴⁰.

La multiplicité des fonctions qui pèsent sur les palefreniers rend le travail très éprouvant. Pour un salaire journalier de 3,50 fr en 1891, le palefrenier s'occupe en moyenne de huit chevaux au cours d'une journée d'une durée officielle de 14 heures. Ils paient de leurs deniers tout le matériel nécessaire à l'entretien des chevaux. En réalité, comme les services de renfort assurés par les côtiers et les trajets des relayeurs entre les dépôts et les lignes ne sont pas comptés comme temps de travail, la présence effective au service de l'entreprise dépasse vraisemblablement les 16 heures²⁰⁴¹.

Ils sont secondés par un nombre indéterminé de botteleurs dont la fonction consiste à préparer les rations de paille et de foin.

Les maréchaux-ferrants, ouvriers qualifiés, dont il n'est nul besoin de préciser l'importance dans une entreprise comme l'OTL, sont par comparaison très bien traités. Les horaires de travail qui ont cours dans la profession sont entérinés par l'OTL. Le règlement du personnel actif détail les obligations de service du binôme que constituent le maréchal-ferrant et le

²⁰³⁹ Arch. mun. Lyon, 303 166. Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, *Règlement concernant le personnel actif*, Lyon, Imprimerie Léon Delaroche et Cie, 1894, 47 pages.

²⁰⁴⁰ *Ibidem* p.39

²⁰⁴¹ *Lyon républicain*, 15 juin 1891.

teneur de pied. Il s'agit d'informations précieuses sur le travail moyen qui peut être attendu à l'OTL, et par extension dans les autres grandes entreprises ainsi que dans les ateliers de maréchalerie qui existent en ville. La source est d'autant plus importante que toutes les activités sont prises en compte, de la production des fers au ferrage en passant par les conseils et l'expertise que peuvent dispenser les maréchaux aux vétérinaires :

« La journée est de dix heures de travail effectif ; elle commence à cinq heures du matin par la visite des pieds des chevaux confiés à chaque équipe. Sortie à 11 heures ; rentrée à une heure ; fin de la journée à 5 heures.

À chaque sortie, les ateliers devront être remis en ordre et balayés.

Les dimanches et jours de fête, les ouvriers seront libres à partir de onze heures du matin, après avoir assuré la ferrure de la journée, mais dans chaque dépôt et à tour de rôle, un homme devra rester à la disposition du chef de dépôt, dans l'après-midi, afin de remettre ou de remplacer les fers arrachés ou cassés accidentellement.

La journée entière sera payée indistinctement à chacun.

Le travail de chaque équipe est basé sur la fourniture de 32 pièces par jour. La visite du matin comptera pour 4 pièces, la pose d'un fer pour une pièce, un fer forgé ou relevé pour une demi-pièce chacun.

Ils doivent aider le vétérinaire dans ses opérations ; leur travail sera réduit, s'il y a lieu, proportionnellement au temps employé.

Chaque maréchal et son aide devront être munis de leur tablier en basane, de leur bouterolle et de leur brochoir ; les autres outils seront fournis par la compagnie. Ils forgeront leurs étampes, leurs tranches et leurs tenailles.

Chaque équipe devra avoir une réserve minima de cent fers forgés de devant et de cent de derrière.

La ferrure devra se faire à la fois par bipède antérieur ou postérieur, excepté lorsqu'il s'agit de remplacer un fer perdu ou cassé.

Tout acte de brutalité est sévèrement interdit

Les maréchaux sont sous la surveillance des chefs de dépôt et sous la direction du vétérinaire. C'est lui qui leur indiquera la forme et le poids des fers, ainsi que la ferrure des pieds défectueux ou malades »²⁰⁴².

Le personnel en charge de l'exploitation des véhicules de la compagnie se compose des contrôleurs, des conducteurs²⁰⁴³ et des cochers²⁰⁴⁴. L'exploitation de chaque ligne est entre les mains des contrôleurs qui en sont responsables. Ils ont sous leurs ordres le tandem

Les conducteurs sont à la fois le groupe d'employés le plus exploité, le plus exposé et le plus suspecté de la Compagnie. Il existe autant de conducteurs qu'il existe de tramways : 74 en 1885.

En quelques lignes, la revue humoristique *Le Tintamarre lyonnais*, croque dès le mois de mai 1882, le sort peu enviable réservé conducteur :

« On annonce une épidémie de folie parmi les conducteurs de tramways, on deviendrait fou à moins ! Houspillés par les contrôleurs, bousculés par les voyageurs, mal payés par la compagnie, secoués par leurs femmes qu'ils ne rejoignent au lit qu'après minuit »²⁰⁴⁵.

Le conducteur qui a autorité dans la voiture en exploitation perçoit le prix des places, contrôle les billets de correspondance et gère les flux entrants et sortants du véhicule. Il en assure l'ordre intérieur et refuse, le cas échéant, l'entrée au voyageur qui ne présenterait pas les conditions de propreté, de sobriété et d'hygiène suffisantes. Il veille également à ce

²⁰⁴² Ouv. Cité, *Règlement concernant le personnel actif*, Lyon, Imprimerie Léon Delaroche et Cie, 1894, 47 pages, pp. 41-42.

²⁰⁴³ Table des textes, chapitre IX, document N°2 Les métiers de l'OTL : les conducteurs.

²⁰⁴⁴ Table des textes, chapitre IX, document N° 3 Les métiers de l'OTL : les cochers.

²⁰⁴⁵ *Le Tintamarre lyonnais*, N°93, 20 mai 1882.

qu'aucun voyageur ne pénètre dans le véhicule accompagné de bagages ou de colis encombrants ou nauséabonds. Il doit ménager les intérêts contradictoires de la compagnie et des usagers en appréciant si un client est en état de descendre du véhicule en marche ou de monter. Chaque arrêt économisé soulage les reins des animaux de l'attelage et permet de réguler la vitesse du véhicule. Ce travail et cette attention de tous les instants sont rémunérés environ 4 francs par jour et durent 14 heures consécutives. Aucune coupure n'est prévue pour prendre un repas : l'extrême sollicitude à l'égard des chevaux n'a pas cours s'agissant des hommes. Il mange et boit à la sauvette lorsqu'il arrive aux stations de départ et d'arrivée des lignes. Pendant que les chevaux se reposent, le conducteur se restaure, à condition qu'il n'y ait pas trop de monde. Les trajets entre le dépôt et la tête de ligne ne sont pas comptabilisés en temps de travail et rallongent d'autant le service du conducteur.

Le tramway à impériale en pleine charge transporte plus de 52 passagers. Chargé de percevoir le prix de chaque place le conducteur est encadré par deux systèmes de contrôle. Le premier consiste en un appareil d'enregistrement embarqué, dit sonnerie, qui doit être actionné chaque fois qu'un voyageur prend place dans la voiture. Il existe une sonnerie pour les voyageurs de première classe et une sonnerie pour ceux de seconde classe. Chaque sonnerie, correspond à une impulsion qui laisse une trace sur une feuille de route. En fin de trajet, le contrôleur replace une nouvelle feuille de route dans le mécanisme. Il va de soi que la recette doit correspondre aux tickets vendus et au nombre des sonneries enregistrées. La Compagnie est ainsi en mesure de connaître la recette de chacune de ses voitures. Le mécanisme sonore appartient au second système de contrôle. Il existe en effet des contrôleurs secrets qui vérifient que le conducteur n'est pas déloyal envers la Compagnie. Leurs comptages doublent ceux du conducteur.

La perception du droit de transport et les contrôles secrets constituent les deux aspects les plus lourds de la fonction. La question du numéraire collecté pose un sérieux problème : « La Compagnie n'accepte que jusqu'à concurrence de cinq francs la monnaie de billon résultant de la recette ; or, la recette est faite généralement en sous, de telle sorte que les conducteurs sont obligés d'en faire le change, ce qui leur coûte cinq centimes par cinq francs et diminue d'autant la journée »²⁰⁴⁶. En refusant la monnaie de billon, la Compagnie transfère sur les conducteurs des charges qui théoriquement lui incombent. Le conducteur s'efforce toute la journée de se débarrasser de la monnaie de cuivre. Loin de lui déplaire, il accepte avec empressement de redonner de la monnaie sur un ou cinq francs, voire davantage si l'on en croit la presse qui critique ces transactions qui n'en finissent pas²⁰⁴⁷. De fait, chaque employé doit impérativement organiser sa filière d'écoulement : « Ce qu'on nous chicane sur cette malheureuse monnaie de cuivre ! (...) Nous recevons parfois 50 francs de sous par jour et il est dur de les écouler. Il faut aller dans les comptoirs, courir un peu partout pour transformer le bronze en argent »²⁰⁴⁸.

Les amendes consécutives aux contrôles secrets suscitent une sourde résistance des conducteurs. En 1890, la création d'un premier syndicat, six ans après le vote de la loi qui les légalise, est sans doute motivée par les rancœurs qui naissent de ces dispositions jugées iniques. Le *Salut public*, qui fait état d'une rumeur de grève en juin 1890, souligne que « les conducteurs se plaignent beaucoup de la sévérité des contrôleurs secrets qui, sans rien dire à l'agent en faute, lui infligent une amende qui est notifiée par l'Administration à l'intéressé. Ce dernier ne peut que protester intérieurement, il n'a pas le droit de réclamer contre la punition, et, d'ailleurs la réclamation n'aurait aucun poids, il ne pourrait être entendu contradictoirement avec celui qui l'a puni, car il ignore son nom »²⁰⁴⁹.

²⁰⁴⁶ *Salut public*, 15 juin 1891.

²⁰⁴⁷ *Salut public*, 6 novembre 1881.

²⁰⁴⁸ *Lyon Républicain*, 15 juin 1891.

²⁰⁴⁹ *Salut public* 13 juin 1890.

Le *Progrès de Lyon* annonce prématurément dans son édition du 18 juin 1890, qu'une délégation d'employés, reçue par la Direction, a obtenu partiellement gain de cause sur la question délicate des contrôles secrets :

« Quant à la question des contrôleurs secrets, ceux-ci ne seront pas supprimés, mais tout cocher ou conducteur puni par eux pourra, dès le lendemain, obtenir la justification de la punition. De plus, les punitions très adoucies, au lieu de la mise à pied de six et huit jours pour un voyageur non sonné, des amendes seront infligées de la manière suivante : cinquante centimes pour un voyageur de banquette non sonné et un franc pour un voyageur d'intérieur ».

Ces dispositions – jugées satisfaisantes par les principaux intéressés - restent extraordinairement sévères. Au milieu des années 1890, le règlement du personnel actif de l'OTL a à peine évolué sur cet aspect.

B – La création du syndicat des cochers et conducteurs des tramways de Lyon et le tournant des années 1890

Au cours de sa première décennie de fonctionnement, la Compagnie OTL a pu exploiter son personnel sans crainte. Jusqu'en 1884, les syndicats étant illégaux, toute contestation organisée dans l'entreprise se traduisait par une répression, que le règlement quasi militaire de l'OTL permettait de mettre en œuvre sans grande difficulté. La prise de conscience collective des salariés de l'entreprise est venue lentement à maturité, parce qu'ils exercent des métiers très différents et ne travaillent pas tous en commun. L'entreprise fonctionne sur une série de dépôts d'importance variable et les salariés, si l'on excepte les palefreniers, n'ont guère le temps de se concerter. Les salariés les plus exploités, cochers et conducteurs, écrasés de travail, exercent leur métier dans l'omnibus qui est presque leur lieu de vie. L'isolement qui en résulte a sans doute une part de responsabilité dans la longue inertie des employés de la Compagnie.

Pourtant, les grandes entreprises de service, à la différence des entreprises industrielles chargées d'ouvriers rassemblés dans des usines ou des ateliers, se prêtent bien mieux à la contestation et aux rapports de force. Les grèves d'usines sont faciles à contrôler : il suffit d'en maintenir libres les accès. Pour les compagnies de transport, la situation est autrement complexe car si l'ouverture des dépôts peut être maintenue par la force, l'exploitation morcelée en autant d'unités qu'il y a de voitures ne peut être garantie. La grève majoritaire des cochers et des conducteurs de la Compagnie empêche toute exploitation commerciale et il est presque impossible de recourir à une main-d'œuvre de substitution. Par ailleurs, même à l'intérieur des dépôts, les 750 chevaux doivent être nourris et entretenus, une grève des palefreniers soulève forcément des craintes. Au début des années 1890, il existe ainsi objectivement un écart entre l'exploitation impitoyable des salariés de l'entreprise et ses capacités réelles de résistance en cas de conflit ouvert.

L'inertie des employés de l'OTL prend fin au cours de l'été 1890. C'est le 8 juin 1890 que naît la Chambre syndicale des cochers et des conducteurs de tramways et similaires. Forte de 130 adhérents, son importance s'accroît de mois en mois. La création du syndicat est une réponse directe aux revendications les plus vives du personnel. Dans la fiche signalétique du syndicat, le commissaire spécial à la préfecture note que ce syndicat a été formé par les employés de la Compagnie des tramways pour améliorer leur situation, notamment en ce qui touche le nombre d'heures de travail, et se soustraire à certaines exigences (obligation de faire les crins, amendes et contrôleurs secrets)²⁰⁵⁰.

²⁰⁵⁰ Arch. dép. Rhône, 10 M 261, fiche signalétique de la chambre syndicale des cochers et conducteurs de tramways et similaires ; table des textes, chapitre IX, document N° 4 Inquiétude des cochers et des conducteurs de l'OTL en août 1890.

Le nouveau syndicat est immédiatement engagé dans des négociations avec la Compagnie qui semble céder sur certains points²⁰⁵¹. La nouvelle donne et les frustrations qu'elle semble générer explique la montée en puissance des revendications en juin 1891. Le contexte national et international semble particulièrement porteur : les employés des grandes compagnies parisiennes sont en grève juste avant que n'éclate celle de Lyon, il existe là un puissant stimulant, d'autant plus que les employés des omnibus londoniens sont eux aussi en grève au début du mois de juin 1891. On retrouve des modes opératoires entre cette grève londonienne et celle qui éclate une semaine plus tard à Lyon²⁰⁵².

La grève qui éclate le 15 juin 1891, mobilise d'emblée la grande majorité des employés de l'OTL, en une année le syndicat a doublé le nombre de ses adhérents²⁰⁵³. La grève, votée la veille lors d'une réunion à la Bourse du travail, reçoit l'appui de la municipalité qui s'engage aux côtés de grévistes²⁰⁵⁴. La préfecture du Rhône, peu désireuse de voir se développer la paralysie de l'agglomération et sans doute avertie de l'extrême difficulté de s'opposer aux actions prévisibles des grévistes, incite au dialogue pour sortir au plus vite de la confrontation. Après trois jours de vaine résistance, l'OTL cède sur tous les points litigieux. Les revendications les plus fortes sont acceptées et des avancées significatives sont enfin réalisées, notamment dans le domaine sensible des contrôles secrets²⁰⁵⁵.

IV - Voyages et voyageurs dans les transports publics lyonnais à la Belle Epoque

À Lyon, plusieurs dizaines de millions de voyageurs empruntent chaque année les transports publics urbains. Dans le foisonnement de l'offre de transport, la société de la Belle Epoque se livre dans tous ses états. L'observation du déplacement quotidien de la population permet d'identifier les lignes de partage de la société : le cloisonnement des groupes sociaux y apparaît remarquable. Bien que formellement accessibles à tous parce que publics, les modes de transport sont en fait socialement typés. Le fiacre apparaît comme le mode de transport bourgeois par excellence. L'urgence ou une circonstance exceptionnelle le rend ponctuellement accessible à quiconque peut en payer la course, mais son prix élevé le réserve en réalité à une minorité de la population. De la même manière, le tramway éminemment populaire peut être, faute de mieux, utilisé par les couches aisées. Le compartiment de première classe, à la fois protégé des intempéries et séparé des autres usagers, rend tolérable une proximité momentanée des classes.

Outre la clientèle, les modalités de transport diffèrent d'un mode de transport à l'autre : le recours au fiacre, malgré l'existence d'un tarif légal, est l'objet d'une transaction négociée. Elle repose sur des pratiques empiriques expérimentées par les voyageurs qui recourent à ce type de transport. Le prix de la prestation dépend d'un certain nombre de paramètres que l'utilisateur doit savoir apprécier pour ne pas payer le prix fort. À l'inverse, le trajet en tramway répond à des normes plus lisibles : le prix du transport ne comporte que quelques variantes.

Enfin, suivre les usagers des lourdes voitures hippomobiles de l'OTL permet de retrouver des comportements, des habitudes et d'une manière générale une sociabilité de l'instant,

²⁰⁵¹ Table des textes, chapitre IX, document N°5 Les revendications des cochers et des conducteurs de l'OTL rapportées par le *Salut public*.

²⁰⁵² *Salut public*, 8 juin 1891 : « Les omnibus de Londres le 7 juin 1890 ».

Quelques omnibus qui étaient sortis aujourd'hui ont dû regagner les dépôts comme à Paris. La foule est du côté des grévistes et les agents de police sont débordés. Si les compagnies ne font pas de concession aux grévistes, il faut s'attendre à des désordres. Ce soir, à sept heures, deux omnibus ont été arrêtés par la foule. On a fait descendre les voyageurs des voitures, puis on a coupé les traits et les omnibus ont été renversés ».

²⁰⁵³ Table des textes, chapitre IX, document N°6 La grève des tramways de Lyon vue par le journal républicain *Le Progrès de Lyon*.

²⁰⁵⁴ Table des textes, chapitre IX, document N°7 La grève des cochers et conducteurs de l'OTL : revendications des grévistes.

²⁰⁵⁵ Table des textes, chapitre IX, document N°8 L'acceptation par le Conseil d'administration de l'OTL des revendications formulées par les grévistes en juin 1891.

nouée autour d'un accident, voire d'une tentative de suicide, ou plus prosaïquement, autour d'un geste ou d'un regard ambigus.

1 – La spécificité sociale des modes de transport

Les tarifs de la voiture de place renseignent sur la qualité sociale des usagers ordinaires. La voiture peut être utilisée de deux manières différentes : à la course ou à l'heure. La première prestation coûte 1.50 et la seconde 2 francs, sans compter les étrennes. Ces prix, comparés aux tarifs des autres moyens de transport, en montrent tout de suite le coût élevé. Ainsi, le trajet de tramway en 2^e classe coûte 10 centimes, et 20 centimes celui en 1^{ère} classe. La voiture de place est donc selon la prestation quinze ou 20 fois plus chère que la 2^e classe du tramway et sept fois et demie ou dix fois plus chère que la 1^{ère} classe²⁰⁵⁶. Sauf circonstances exceptionnelles, l'utilisateur de ce type de transport est socialement déterminé. La voiture de place est, d'abord et avant tout, un mode bourgeois de transport. C'est, à la vue de tous, un brevet de bourgeoisie. Y accéder régulièrement signe une appartenance, à condition d'en savoir l'usage : signe d'une transgression mal perçue, la demi-mondaine qui s'y risque prête aux sourires et aux quolibets.²⁰⁵⁷

Le prix affiché et connu de tous sert d'unique référent, car ni l'attelage ni son conducteur, ne sont en harmonie avec la clientèle. La distance sociale qui sépare le cocher de son client est d'autant plus remarquable que chaque prestation de service engendre une transaction presque négociée sur un pied d'égalité. Malgré ce hiatus social prononcé et les tensions qu'il engendre, le système subsiste parce qu'il procure de nombreuses facilités : rapidité relative, souplesse d'utilisation et transport séparé des classes sociales. À l'instar de la double circulation fonctionnelle qui existe à l'intérieur de la maison bourgeoise, que se partagent maîtres et serviteurs, le transport sur la voie publique expérimente aussi cette dichotomie. Le recours à la voiture de place marque fondamentalement le refus de la proximité sociale induite par le tramway, qui fonde et agglutine toutes les couches de la société dans un espace restreint. C'est aussi le refus de la promiscuité. Ainsi, la bienséance interdit aux femmes de qualité de traverser la plate-forme bondée qui permet d'accéder au compartiment de 1^{ère} classe. La presse usuelle que l'on y rencontre les expose aux effleurements, aux odeurs et aux gestes subreptices. N'est-ce pas ce que dit pudiquement le *Salut Public*, en parlant de «ce passage de la plate-forme qui finira par empêcher les dames honnêtes de se servir des véhicules malencontreux de la compagnie²⁰⁵⁸ » ? La lettre de protestation du manufacturier Estragnat, datée du 6 août 1909, est très révélatrice de cette attitude. Son épouse n'ayant pu trouver une voiture pour la raccompagner chez elle, il conclut : «Inutile de vous dire que madame Estragnat devant le mauvais vouloir a été obligée de prendre le tramway»²⁰⁵⁹.

La correspondance contentieuse des clients avec le service des voitures permet d'en cerner assez précisément les contours. Les innombrables lettres de protestations que contiennent les dossiers nominatifs des cochers ne sont en effet pas avares d'informations : nom, prénom, adresse et qualité des plaignants y sont déclinés. Par ailleurs, les rapports des inspecteurs, où sont consignées des enquêtes, minutieuses pour la plupart, fournissent d'utiles informations. Officiers, médecins, avocats côtoient des rentiers, des industriels lyonnais ou de passage dans

²⁰⁵⁶ Ces prix moyens ne sont qu'indicatifs puisqu'ils ont décliné de manière régulière dès la fin du XIX^e siècle. En 1904, près de la moitié des voyageurs paient en moyenne 5 centimes par trajet en tramway. Cf. sur cette évolution *Etude sur les transports à Lyon in Lyon et la région lyonnaise en 1906*, par les membres du 35^e congrès de l'association française pour l'avenir des sciences, Lyon 2-7 août 1906 : préf. d'Edouard Herriot, Lyon : A.Rey, 1906. 2 vol. : ill. ; 30 cm. Index.

²⁰⁵⁷ *La Bavarde*, 15 septembre 1881 : «on raconta que l'apprentie avait déjà des goûts de duchesse ; quand on lui donnait trois sous pour prendre le tramway, elle les mettait de côté, quand elle en avait trente elle prenait une voiture»

²⁰⁵⁸ *Salut Public*, 10 août 1881

²⁰⁵⁹ Arch. mun. Lyon, 531 WP 11, dossier Casson Ferdinand Bernard.

la ville, des commerçants, des ingénieurs, des élus municipaux ou des membres du corps consulaire. Les femmes seules ou accompagnées d'enfants utilisent fréquemment ce moyen de transport, le seul vraiment convenable pour quitter le périmètre de leur espace quotidien : visites, dîners, achats requièrent l'usage du sapin. Les touristes ou les propriétaires fonciers que leurs affaires amènent en ville, complètent cet ensemble assez diversifié, qui forme les contours des élites locales de la Belle Époque.

Il existe plusieurs modes d'utilisation qui confèrent à la voiture de place une souplesse sans pareille. Selon les circonstances, le fiacre peut être employé soit pour assurer un trajet déterminé soit pour une série de trajets dont l'unité de base est l'heure. Ces prestations de base sont les seules à être tarifées. La voiture est prise à l'une des 35 stations qui quadrillent la ville²⁰⁶⁰ ou dans la rue, hélé d'un signe de la main :

«Un fiacre passait, il l'arrêta.

Parc de la Tête d'Or !

*Le fiacre partit cahin caha, quitta Bellecour, tourna à main gauche».*²⁰⁶¹

Il existe une autre modalité, dérivée de la première, associant deux prestations dont l'exécution est différée dans le temps. Le cas le plus usuel est celui de la réservation pour le trajet de retour. Les exemples abondent. Le 22 mars 1892, madame Tavernier écrit *«je pris à Bellecour à 7 heures du soir la voiture de place N°286, cocher Amblard, et me fis conduire de mon domicile, rue Jarente 24, au N°1 du cours d'Herbouville. Là je donnai rendez-vous à mon cocher pour onze heures ¼ »*²⁰⁶². Le système des voitures réservées est également prisé pour la sortie des théâtres. Il existe enfin la commande régulière. Cette prestation lie le client à l'automédon pour un trajet ou une série de trajets dont la périodicité est déterminée à l'avance. Ce type de transaction fort stable repose sur la confiance mutuelle des parties contractantes. Elles ne donnent jamais lieu à des litiges les clients étant par définition satisfaits d'un service qu'ils reconduisent d'une fois sur l'autre. C'est incidemment qu'on les découvre. Ainsi, fin mai 1913, le cocher Joseph Douillet, convoqué au bureau du service des voitures pour refus de conduire se justifie : *« Lorsque le voyageur s'adressa à lui, le dimanche 25 mai, il était exactement 10 h ½, et qu'il était comme chaque dimanche retenu à onze heures pour conduire deux dames à la messe».*²⁰⁶³

Face à l'usage socialement marqué du fiacre, dont la clientèle est essentiellement bourgeoise, le tramway présente une situation plus contrastée. Dans sa conception, la voiture juxtapose deux classes réservées à des groupes sociaux assez différents. Les seize places de 1^{ère} classe, situées dans le compartiment fermé sous l'impériale, représentent un peu moins du tiers des places disponibles ; celles de 2^{ème} classe sont de deux catégories : les places assises sur l'impériale et les places debout mais abritées sur les deux plates-formes avant et arrière. L'exploitation des voitures doit surmonter un double écueil : offrir le plus grand nombre possible de places bon marché et rendre acceptable la fréquentation du tramway à une frange de la société qui ne se résout pas à la proximité des classes populaires.

Le bond spectaculaire de l'offre de transport, engendré par la métamorphose du réseau, devait coïncider avec une baisse sensible du prix du trajet. La demande potentielle était jusqu'alors bridée par un tarif jugé excessif. Pour rendre le tramway aussi populaire que les «Mouches» qui assurent un trajet de Vaise à Perrache pour deux sous, il fallait envisager une refonte du tarif. En juin 1874, le directeur de la voirie municipale élabore un projet de tarif pour le futur réseau de tramways²⁰⁶⁴. Par rapport à l'omnibus qui comporte deux tarifs : 25

²⁰⁶⁰ Table des cartes et des schémas, chapitre IX, carte N° 3 Stations de voitures de place à Lyon en 1895.

²⁰⁶¹ Claude Farrère, *Mademoiselle Dax, jeune fille*, Société d'éditions littéraires et artistiques, Librairie Paul Ollendorff, Paris 1908, p.252.

²⁰⁶² Arch. mun. Lyon, 531 WP 11, dossier Caussanel Jean-Pierre.

²⁰⁶³ *Ibidem*, dossier Joseph Douillet.

²⁰⁶⁴ Arch. mun. Lyon, 925 WP 08, Projet de cahier des charges du réseau de tramways de la ville de Lyon établi par l'ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur du service municipal, 1 juin 1874.

centimes pour les places intérieures et 10 centimes pour les banquettes extérieures, il propose des prix de 1^o classe et de 2^o classe proportionnels à la distance parcourue. Le premier prix affiché du tarif, correspondant à un trajet de moins de deux kilomètres, coûte 10 centimes en 2^o classe et 25 centimes en 1^o classe. Sans changement pour la 1^o classe, le prix du trajet diminue de cinq centimes en 2^o classe. En revanche la section suivante, de deux à quatre kilomètres, coûte davantage en 1^o classe et revient au niveau pratiqué par les omnibus en 2^o classe, soit quinze centimes. L'année suivante, réfléchissant à l'augmentation du nombre des voyageurs, l'ingénieur de la voirie estime «*que si les prix sont abaissés on peut admettre que les voyageurs seront de 2 fois ½ les nombres actuels*»²⁰⁶⁵ Il préconise une négociation avec la compagnie concessionnaire du futur réseau, mais n'évite pas les inévitables conséquences sur les redevances payées à la ville : «*le tout est de savoir dans quelle limite la ville peut réduire ses profits pour alléger les charges des voyageurs*». La question du prix, soulevée par les services techniques de la ville, n'échappe pas à la réflexion de la commission spéciale chargée d'étudier l'organisation du réseau. En mai 1875, Gailleton, rapporteur de la commission, souligne que le prix de 15 centimes pour une place de banquette tel qu'il est pratiqué dans les omnibus «*n'est pas exorbitant pour le voyageur qui parcourt toute la longueur d'une ligne de 3 à 4 kilomètres*». Il l'estime par contre «*beaucoup trop élevé pour celui qui franchit de faibles distances*». Il ajoute :

*«Il devient tout à fait onéreux pour les femmes et les enfants qui sont obligés de se placer à l'intérieur. Beaucoup reculent devant cette dépense et le même voyageur qui prendrait toujours la voiture s'il n'avait à payer que dix centimes, ira constamment à pied s'il est obligé d'en déboursier vingt-cinq»*²⁰⁶⁶

Le traité de rétrocession négocié par la ville de Lyon et la CTT fait le pari d'un tarif particulièrement attractif. À l'intérieur de la ville, le tarif de la 2^o classe est ramené à 10 centimes et à 20 centimes en 1^o classe. Cette politique tarifaire est expérimentée à titre provisoire. Dans une lettre du 16 novembre 1881, adressée au maire de Lyon, le président du conseil d'administration de l'OTL rappelle que sa compagnie «*a eu l'initiative de l'application de ce tarif bon marché*». Il précise à cette occasion la logique commerciale mise en œuvre :

*«C'est la foule qu'on a voulu servir et c'est par le bon marché qu'on a voulu mettre l'entreprise à la portée du plus grand nombre.(...) Il fallait s'attendre à ce qui arrive, on devait provoquer l'envahissement de la foule ; il s'est produit.»*²⁰⁶⁷

Le tarif urbain à 10 centimes détermine donc un seuil que de nombreux usagers considèrent comme acceptable. Le succès est immédiat. La presse en témoigne à chaque inauguration de ligne. Le 2 avril 1881, l'ouverture de la ligne N^o 8 du Pont Morand à Saint Clair, montre l'engouement de la population : «*Dès aujourd'hui le public a pris littéralement d'assaut les nouvelles voitures qui circulaient chargées de voyageurs*»²⁰⁶⁸. Avec le tramway, la population a le sentiment d'accéder enfin à une modernité offerte à tous. La presse quotidienne s'en fait l'écho :

*«La population lyonnaise n'est pas encore revenue de la sympathique admiration qu'elle éprouve en voyant défiler au milieu de nos principales rues, ces arches roulantes de Noé, qu'on appelle les tramways ; elle est aussi fière que si elle contemplait la «colonne» ou les fameuses pyramides couronnées de quarante siècles.»*²⁰⁶⁹

²⁰⁶⁵ *Ibidem*, 925 WP 08, pièce N^o29, Lettre de l'ingénieur directeur de la voirie municipale au secrétaire générale de la préfecture du Rhône, 22 janvier 1875

²⁰⁶⁶ Arch. Mun. Lyon, 925 WP 08, *Rapport de la Commission spéciale*, mai 1875, p.25.

²⁰⁶⁷ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 63, lettre du Président du Conseil d'administration de l'OTL au maire de Lyon, 16 novembre 1881.

²⁰⁶⁸ *Salut Public*, 2 avril 1881

²⁰⁶⁹ *Salut Public*, 8 avril 1881.

Dans un souci de rationalisation, destiné à augmenter le coefficient de remplissage des voitures, la Compagnie n'hésite pas à supprimer la première classe sur certains trains en début de service. En effet, les véhicules qui circulent de grand matin dits «trains ouvriers» sont exclusivement empruntés par les ouvriers qui se rendent au travail. Les places de 2^{ème} classe sont souvent toutes occupées alors que le compartiment de 1^{ère} reste vide. Ce déséquilibre de l'offre est corrigé par l'admission des voyageurs de 2^{ème} classe dans le compartiment abrité de 1^{ère}. Cette décision n'est prise qu'en connaissance de cause à des moments précis de la journée et sur certaines lignes. Ainsi en octobre 1891, des ouvriers des III^e et VI^e arrondissements adressent une pétition au maire demandant l'instauration d'un «train ouvrier» sur la ligne qui dessert le cours Lafayette. Ils souhaitent que «l'on permette aux conducteurs de laisser les travailleurs s'installer librement à l'intérieur lorsqu'il n'y aurait plus de place à l'extérieur, et au même prix»²⁰⁷⁰. La compagnie fait procéder à un comptage entre le 26 novembre 1891 et le 3 janvier 1892 et conclut à une offre suffisante de places de 2^{ème} classe pour les voitures de 5 h.30 et 5 h.40. Tout en reconnaissant qu'en cette saison l'ouverture des usines et ateliers n'a lieu en général qu'à 7 heures, les administrateurs de la compagnie estiment «qu'il n'y a pas lieu quant à présent du moins, de donner suite à la pétition adressée à Monsieur le Maire, mais nous nous réservons toutefois le soin d'examiner si l'adoption de la mesure réclamée ne serait pas utile pendant la période d'été»²⁰⁷¹.

Le tramway hippomobile, qui permet pour la première fois un transport de masse, n'est pas exclusivement un moyen de transport populaire. En effet, un tiers des places est réservé au compartiment de 1^{ère} classe. Les 20 centimes que coûte le trajet ordinaire, 25 avec la correspondance, ne sont pas à la portée de tous. En 1881, l'existence d'une première classe n'est pas contestée. La stratification sociale induite par le système est acceptée comme le reflet normal de la société. Il n'en demeure pas moins que l'usage socialement différencié du tramway n'est jamais abordé sous l'angle social. L'existence de deux classes distinctes résulte objectivement de la différence qualitative des places proposées : il est admis que les places bon marché de l'impériale, exposées aux intempéries soient moins chères que celle de 1^{ère} pour lesquelles l'usager jouit d'une assise de meilleure qualité dans un habitacle protégé. Aussi le débat est reporté sur la qualité intrinsèque des places proposée. On songe moins à supprimer les places de 1^{ère} classe qu'à améliorer celles de seconde. La compagnie fait valoir qu'elle offre douze places abritées de seconde classe sur les deux plates-formes de ses véhicules «tandis qu'à Paris et dans bien d'autres villes les voyageurs de plate-forme paient le tarif de la 1^{ère} classe»²⁰⁷². En décembre 1880, avant même la mise en exploitation du réseau, le conseiller municipal Munier réclame des places assises et abritées en 2^{ème} classe. L'ingénieur en chef directeur de la voirie, dont l'avis est sollicité sur la question, conclut à l'impossibilité de satisfaire à la requête du conseiller :

*«Sans doute il serait utile que les personnes âgées ou infirmes trouvassent à s'asseoir sans monter sur l'impériale, mais cette mesure ne serait efficace que s'il était possible de réserver ces places assises aux personnes âgées ou infirmes en faveur desquelles on demande cette nouvelle disposition, et nous ne voyons pas comment une pareille condition pourrait être réalisée sans occasionner à la Compagnie ou une sujétion fort onéreuse ou un embarras de tous les instants. Les premiers arrivés, plus agiles, prendront évidemment les places assises.»*²⁰⁷³

²⁰⁷⁰ *Ibidem*, 925 WP 8, numéro de pièce illisible, copie d'une pétition adressée par les ouvriers des III^e et VI^e arrondissements de Lyon à Monsieur le maire, 24 octobre 1891.

²⁰⁷¹ *Ibidem*, 925 WP 8, pièce N°7, lettre de J. Combeforte président du conseil d'administration de l'OTL à Monsieur le Maire de Lyon, 6 janvier 1892.

²⁰⁷² Arch. mun. Lyon, 925 WP 8, pièce N°105, lettre de l'OTL adressée au directeur de la voirie de Lyon, 16 juin 1881.

²⁰⁷³ *Ibidem*, 925 WP 8, pièce N°79, rapport du directeur de la voirie de Lyon, 29 décembre 1880.

En juin 1881, le directeur de la voirie suggère à l'OTL d'abaisser le prix du trajet en 1^{ère} classe de manière à le rendre accessible à un nombre plus important d'usagers. Le président du conseil d'administration de l'OTL lui répond par un courrier du 5 juillet :

*«En ce qui concerne la réduction du tarif de la 1^{re} classe, qui offrirait d'après vous, une solution de la question, nous vous ferons observer que cette mesure contenterait évidemment la partie de la population qui a le moins besoin de bon marché et enlèverait aux voyageurs de 2^{ème} classe les 12 places couvertes dont ils jouissent aujourd'hui. Ce serait offrir une réduction de tarif aux voyageurs de première classe, au détriment des voyageurs de seconde qui, n'en doutez pas, feraient entendre des plaintes aussi vives que justifiées».*²⁰⁷⁴

L'organisation de deux classes dans des véhicules qui ne font guère plus de six mètres de long par deux de large constitue une réelle contrainte. Elle affecte le coefficient de remplissage des voitures de la Compagnie et, au fil des années, s'avère peu rentable sur un certain nombre de lignes. Le maintien du système répond à une demande sociale qu'il n'est pas possible d'ignorer sous peine de perdre une partie de la clientèle. Or cet usage social du tramway, longtemps occulté par la différence qualitative des places, est mis à jour d'une manière particulièrement crue lors du passage à la traction électrique. En 1896, l'OTL est en mesure de proposer une seule et unique classe dans les tramways électriques qu'elle projette d'exploiter. Convaincue qu'elle parviendra à imposer la classe unique et à surmonter le préjugé social dans ses nouvelles voitures, elle tente d'inscrire cette disposition dans le nouveau contrat de rétrocession en discussion avec la ville de Lyon. Les réactions des édiles municipaux confirment la véritable nature du transport séparé des classes sociales :

M. Augagneur : Je voudrais bien savoir pourquoi on a inséré, dans cet article, une clause stipulant que les voitures ne contiendront qu'une classe unique. Je ne vois pas pourquoi les voyageurs, qui le désirent, ne pourraient pas se payer une première classe. Remarquez qu'il peut y avoir des inconvénients. Supposez, par exemple, un ouvrier, très respectable d'ailleurs, revenant de son travail couvert de plâtras, et qu'on soit obligé de s'asseoir à côté de lui. Vous avouerez bien que cela n'a rien de très agréable, surtout pour les dames et les demoiselles, dont la toilette risque d'être salie.

Je demande qu'on mette deux classes, c'est-à-dire que la moitié des voitures soit réservée à la première classe, et l'autre moitié à la deuxième classe.

M. le Maire : J'ai eu, à ce sujet, une longue discussion avec la Compagnie, et c'est sur mon initiative personnelle, qu'elle a enfin consenti à mettre des voitures comprenant deux catégories de classes. Partout où il existe des tramways électriques, ils sont considérés comme une institution absolument démocratique et essentiellement populaire.

Je ne vois pas, du reste, pourquoi les petites dames, dont la toilette risque d'être défraîchie, prendraient les tramways. Qu'elles se servent des fiacres, les cochers seront très contents, car actuellement ils gagnent à peine de quoi vivre.

M. Rieublanc : Etes-vous réellement aussi avancé que cela, Monsieur le Maire ?

M. Le Maire : Je suis absolument socialiste. Je vais même plus loin que cela encore !

*Remarquez que dans tous les pays où il existe la traction électrique, les voitures sont élégantes et fort commodes. Dans ces conditions, il y a tout intérêt à ce que le prix des places soit unique. Et c'est pour sacrifier à un préjugé local, que nous avons stipulé, dans le traité, que la compagnie pourra mettre en circulation, sur chaque ligne, des voitures comportant des places de première et de deuxième classe*²⁰⁷⁵.

2 – Le paiement de la prestation de transport

²⁰⁷⁴ *Ibidem*, 925 WP 8, pièce N°111, lettre du Président du conseil d'administration de l'OTL au directeur de la voirie de la ville de Lyon, 5 juillet 1881.

²⁰⁷⁵ Arch. mun. Lyon, 923 WP 94, pièce N°48, séance du 17 avril 1896.

Si le prix du voyage acquitté par les usagers du tramway ne pose pas de difficultés majeures, il en va tout autrement du transport s'agissant des voitures de place. Il existe en effet des tarifs officiels et des tarifs officieux qui naissent de la négociation entre les parties.

La majeure partie des transactions effectuées entre cochers et voyageurs aboutissent à un résultat acceptable pour les parties prenantes. Les sources, contentieuses par nature, doivent être relativisées. Cependant, les litiges montrent par leur fréquence qu'il existe toujours à des degrés divers, une tension qui naît des prétentions des uns et des autres. Ainsi, l'observation même superficielle des sources prouve qu'il n'existe pas de tarif prédéterminé des prestations de transport. Le règlement qui les institue officiellement n'est que théorique. La pratique quotidienne montre au contraire une véritable négociation de gré à gré. Cette remarque vaut aussi pour l'obligation des cochers de répondre à toute réquisition du public. En réalité, les litiges, qu'ils soient ou non accompagnés de plaintes, révèlent les intérêts contradictoires que génère l'activité de transport. Le cocher s'efforce d'obtenir un prix rémunérateur tout en économisant son attelage ; l'usager entend au contraire obtenir la prestation la plus complète au meilleur prix possible. Ces intérêts contradictoires débouchent sur des abus qui ne sont pas, loin de là, le fait des seuls cochers.

L'application du tarif officiel des voitures de place donne lieu à de nombreux litiges. Le tarif est pourtant clairement précisé par l'arrêté du 13 septembre 1888. L'article 47, titre V, stipule : «*Le tarif des courses de voitures de place, couvertes ou découvertes, est fixé de la manière suivante sur tout le territoire de la commune : Voitures à 2 places 1fr.50 la course, 2fr. l'heure ; Voitures à 4 places 1fr.75 la course, 2fr.50 l'heure.*»²⁰⁷⁶

L'article précise encore que de minuit à six heures du matin, les prestations sont augmentées de 50 centimes. Par ailleurs, ces tarifs sont affichés à l'intérieur même des voitures²⁰⁷⁷. Ils sont également reproduits sur la quittance que le cocher doit remettre aux voyageurs²⁰⁷⁸. Malgré toutes ces précautions, les tarifs sont en réalité soumis à un grand nombre de contingences. L'essentiel du contentieux naît de l'écart trop important entre le prix de la course et le prix de l'heure. Les cochers acceptent volontiers la course raisonnable²⁰⁷⁹. En une heure et en tenant compte du pourboire, deux courses procurent entre 3 f.50 et 4 f. La prestation à l'heure ne donne qu'un produit de trois francs dans le meilleur des cas. En fait les prix réels, ceux que l'usage a entérinés, sont infiniment plus variables. Le tarif officiel joue plutôt le rôle d'une rémunération minimale, une base fixe, un plancher, utile pour les courses très brèves. A cette base s'ajoute une partie modulable, le pourboire, en fonction de la prestation. Bien qu'il soit apparemment facultatif, aucun plaignant n'omet de signaler de manière précise le montant du pourboire. En janvier 1914, le président du syndicat d'initiative de Lyon proteste contre cette coutume, peu lisible pour les étrangers de passage. Il écrit : «*le pourboire n'est que facultatif et, en aucun cas, il ne peut être rendu obligatoire. C'est un principe que l'on ne peut laisser fléchir.*»²⁰⁸⁰ Et pourtant, prenant la défense d'un industriel de passage à Lyon, M. Crémieu, il en confirme l'usage en précisant : «*M. Crémieu avouait bien n'avoir donné qu'une petite somme au cocher, mais il ajoutait que c'était en attendant de lui donner un pourboire plus fort qu'il cherchait dans une autre poche*»²⁰⁸¹ Les étrennes ou le

²⁰⁷⁶ Arrêté Réglementant le service des voitures de place dans la ville de Lyon, Lyon 1888, Imprimerie Léon Delaroche & C^{ie}, 10, Place de la Charité.

²⁰⁷⁷ *Ibidem*, article 7 : «Tout entrepreneur sera également tenu de placer à l'intérieur de la voiture et d'une façon apparente une plaque de fonte émaillée contenant (...) le tarif complet de toutes les courses.

²⁰⁷⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre N°9, document N°17 Modèle de reçu comportant le tarif officiel des courses des voitures de place de la ville de Lyon.

²⁰⁷⁹ Arch. mun. Lyon, 531 WP 11, dossier Joseph Chemel, pièce N°19. En mai 1911, le cocher Chemel dans un litige qui l'oppose au consul de Norvège affirme : « qu'une course qui durait plus de dix minutes n'était pas une course, mais que l'heure était due ». La prétention est sans doute exagérée mais elle donne un cadre assez précis.

²⁰⁸⁰ *Ibidem*, pièce N°31.

²⁰⁸¹ *Ibidem*.

pourboire, les deux termes sont utilisés, varient en fonction de la distance à parcourir et de la vitesse souhaitée par le client.

La négociation de la prestation se présente principalement de deux manières. Le cas de figure le plus fréquent correspond à un échange dès la prise en charge. Le cocher demande au client la destination de la course et lui propose son prix. La négociation est alors engagée. Les exemples ne manquent pas. Ainsi, M. Durieux relate les faits suivants dans une lettre du 12 septembre 1902: « Hier soir 11 courant à 6h. 35 du soir je suis entré dans le fiacre découvert dit victoria, portant le N°643 stationné Place des Terreaux, j'ai prié le cocher de me conduire, en bas du chemin des Deux Amants à Vaise, près des abattoirs. Le cocher m'a alors demandé 3 f. Je lui ai dit que je me faisais souvent conduire au même endroit, que je donnais 2f.50, et que l'on était content, le tarif étant de 1f.50, que même certains cochers, sachant que j'allais souvent à cet endroit m'ont donné leur N° pour que je les reprenne»²⁰⁸². Le résultat de la transaction dépend de l'heure, de la température ambiante, du nombre de voitures en stationnement, de la présence ou non d'un agent de police, et de l'urgence dans laquelle se trouve l'utilisateur. La liste n'est pas exhaustive. Voici les propos que rapporte le lieutenant Maurice Baillet : «Dimanche soir 12 décembre [1915] descendant à minuit d'un train venant de Marseille, je hélai à la sortie de la gare de Perrache une voiture de place (le numéro 40). Quand sur sa demande immédiate, je dis au cocher de me conduire 154, cours Lafayette, il me dit c'est 4 f. ; pour éviter tout marchandage sous la pluie qui tombait, je lui offris 3f.50 qu'il accepta et il me conduisit à destination»²⁰⁸³.

Il arrive assez fréquemment que le cocher exécute la prestation sans aucune discussion. La négociation se déroule à l'arrivée. Si la somme ne correspond pas à l'attente du cocher, il proteste et tente d'obtenir davantage mais le rapport de force ne lui est pas favorable. Le cocher Debise le constate à ses dépens au terme d'une course effectuée dans la soirée du 23 août 1908. Le rapport de l'inspecteur note : «il a (...) déclaré avoir dit à son voyageur qui lui donnait 2f. 50 pour paiement de la course alors qu'il ne lui devait que 1 f. 50 : Monsieur vous n'êtes pas bien généreux, une aussi mauvaise course vaudrait bien 4 f., et puis d'abord une autre fois je ne vous conduirais pas.»²⁰⁸⁴ Demander avec trop d'insistance un prix supérieur n'est pas sans risque. Le client peut en effet accorder l'augmentation réclamée mais en transformant la prestation : le cocher est alors contraint de rester à disposition jusqu'à la fin de l'heure. C'est l'attitude qu'adopte M. Garcin le 31 juillet 1902 : «J'ai pris, mercredi soir, à minuit un quart, la voiture découverte, 67, à la station de Bellecour. Je donne l'ordre au cocher de déposer un de mes amis à l'angle des rues de la Charité et St Hélène et de me conduire ensuite chez moi, 27 quai Tilsitt. Arrivé j'offre au cocher 2 f. prix de la course. Il refuse, me réclame 2f. 50, prix du tarif à l'heure, prétextant que je l'avais détourné de son chemin direct, en passant par l'itinéraire ci-dessus. Sans vouloir discuter son dire je lui répondis : c'est bien : puisque vous êtes à l'heure, attendez moi, à 1 heure et quart je viendrai vous régler ; et je refermais ma porte d'allée quand j'entends, à mon adresse, un formidable : espèce de salut !»²⁰⁸⁵

L'absence de négociation au départ de la course peut comporter un piège. Le cocher s'éloigne du centre ville puis négocie en cours de route. Le 13 juillet 1907, M. Plantin en fait l'expérience : « J'ai donné l'ordre de me conduire 310 cours Gambetta à Monplaisir ajoutant qu'à l'aller j'étais pressé par un rendez-vous. Le cocher acquiesça et partit à une allure normale mais en cours de route, vers la place de l'Abondance, il parut regarder les numéros, je lui demandai ce qu'il cherchait, il me répondit le N° 70, sur ma nouvelle indication il partit mais pour s'arrêter quelques pas plus loin me demandant si c'était à la course ou à l'heure, je

²⁰⁸² Arch. mun. Lyon, 531 WP 12, dossier Joseph Debise, pièce N°7.

²⁰⁸³ *Ibidem*, dossier Guillaume Forest, pièce N°1.

²⁰⁸⁴ *Ibidem*, dossier Debise.

²⁰⁸⁵ *Ibidem*, 531 WP 14, dossier Jean-Marie Magnaudy, pièce N°2

le pria de me conduire lui répétant qu'il devait me ramener. S'il en est ainsi, je ne suis tenu que de faire 8 kilomètres à l'heure, et à raison de l'allure que j'ai tenue jusqu'ici je marcherai au pas, ce qu'il fit, c'était le commencement du chantage».²⁰⁸⁶

Les cochers ne peuvent refuser une prestation. Le règlement de 1888 le stipule à deux reprises. L'article 30 alinéa 3 : «En toute circonstance et quel que soit le rang que les voitures occuperont à la station, les cochers sont formellement tenus de marcher à toute réquisition des voyageurs.» Ce principe est complété par l'article 34 alinéa 2 : «Lorsqu'un cocher ayant sa voiture libre, sera rencontré par les personnes qui en voudraient faire usage, il devra marcher à leur réquisition, au prix du tarif ordinaire.» Le refus de marcher est souvent engendré par un différend relatif au prix de la prestation. Toutefois, il existe un certain nombre de cas où le refus de marcher est commandé par d'autres raisons. Celle qui est la plus fréquemment évoquée par les cochers est l'obligation d'effectuer une course retenue à l'avance. L'administration en vérifie toujours l'existence car on devine qu'elle peut cacher le refus d'une mauvaise course, et singulièrement d'une course à l'heure, que les cochers tentent de refuser. Réparties de manière aléatoire dans la journée, les courses de commande imposent un certain nombre de précautions. Le cocher, pour ne pas enfreindre le règlement, doit impérativement quitter le stationnement au moins une heure et demie avant le début de toute commande. Ce laps de temps lui permettant d'effectuer une dernière course sans compromettre son rendez-vous. Or, pour assurer au mieux son volant d'activité, il est tenté de stationner le plus de temps possible dans l'espoir d'effectuer une ou deux courses rapides dans le centre ville. Il ne peut alors accomplir toutes les prestations réclamées par la clientèle et s'expose aux sanctions en cas de plainte.

Malgré la pratique de la négociation, le tarif reste une réalité incontournable avec laquelle doivent compter les fiacriers lyonnais. Les tarifs peu rémunérateurs - surtout s'il s'agit de longues courses d'une gare à l'autre comme celles de Perrache à Vaise - imposent des adaptations. Le service des voitures publiques le reconnaît d'ailleurs de manière tout à fait explicite dans une note destinée au maire de Lyon : «*Il serait difficile en effet pour un grand nombre de faire face à tous les frais qui leur incombent et de gagner leur vie en ne faisant stationner leur voiture sur la place que dix ou douze heures par jour*»²⁰⁸⁷. Les sources permettent de distinguer deux adaptations majeures. La première passe par une intensification du travail. C'est la pratique dite de «l'embrigadement». Cette manière de procéder a toujours existé. Elle consiste à exploiter le matériel roulant sans autres interruptions que celles destinées à sa réparation ou à son entretien. Le directeur du service des voitures en fait une description précise. Il s'agit pour les entrepreneurs d'affecter «*deux hommes à une voiture, l'un faisant le jour, l'autre la nuit ; ou trois hommes à deux voitures, le premier faisant le jour, le second, la grande journée (c'est-à-dire de une heure du soir à une heure du matin) et le troisième, la nuit. Cette pratique n'est pas exercée que par les entrepreneurs ayant plusieurs voitures ; il y en a un certain nombre ne possédant qu'une voiture mais ayant deux chevaux, qui emploient un homme ; le patron faisant le jour et l'employé la nuit, ou vice versa*». En janvier 1902, 37% des entrepreneurs de voitures publiques possèdent un nombre plus important de chevaux que de voitures²⁰⁸⁸. Ils exploitent 57.8 % des voitures et 58.6% du cheptel. Les chiffres montrent que le phénomène de l'embrigadement correspond à une pratique majoritaire de la profession.

L'intensification comme technique de gestion, n'est intéressante que dans la mesure où elle permet de capter une part de la demande restée non satisfaite. L'augmentation de l'offre entraîne un certain nombre de conséquences. En premier lieu, lorsque la demande fléchit, ce

²⁰⁸⁶ *Ibidem*, 531 WP 11, dossier Chatelard-Toinet, pièce N°1.

²⁰⁸⁷ *Arch. Mun. Lyon*, 1124 WP 63, rapport du chef de l'inspection des voitures publiques au maire de Lyon, 18 mars 1902.

²⁰⁸⁸ *Ibidem*, dossier 43 des taxes municipales, état des voitures et chevaux possédés au 1^{er} janvier 1902, par les fiacriers et entrepreneurs de transports de voyageurs en commun payant les droits de stationnement à la ville.

qui semble être le cas depuis le début du siècle, elle réduit le rendement moyen de chaque voiture exploitée. Aussi, les entrepreneurs qui n'adoptent pas ce système ou qui ne peuvent l'adopter n'ayant qu'un seul cheval, voient leurs revenus baisser. Un certain nombre d'entre eux s'en inquiètent. Dans une pétition que l'on peut dater de mars 1902, 35 petits fiacriers s'en plaignent au maire de Lyon²⁰⁸⁹. En effet, le développement de la concurrence, stimulé par la diffusion du téléphone qui permet de contacter directement les loueurs de grande remise, tend à réduire l'activité. Les plaignants estiment que cette pratique *«fait un tort considérable tant pour les finances de la ville que pour la corporation et la sécurité des voyageurs»*. La pétition est rejetée par l'administration au motif que *«les obligations imposées aux entrepreneurs étant observées il semble juste et équitable qu'ils aient le droit d'exercer leur commerce comme ils l'entendent»*. Le chef de service fait en outre valoir que *«si l'administration acquiesçait au désir exprimé par les pétitionnaires, une nouvelle pétition recouverte d'un nombre bien plus considérable de signatures, demanderait le maintien du statu quo»*. En second lieu, la pratique de l'embrigadement use davantage le matériel et limite son entretien au strict nécessaire. C'est par ce biais, que l'inspection des voitures publiques rejoint quelques années plus tard la position soutenue par les pétitionnaires de 1902. En décembre 1905, reprenant les observations d'un rapport précédent, le chef de service demande la suppression de l'embrigadement. Il constate en effet que les voitures sont généralement malpropres :

1° Parce qu'elles restent trop longtemps sur la place, et que ne séjournant presque pas à la remise, elles ne sont jamais nettoyées à fond. 2° Parce que passant entre les mains de plusieurs cochers, aucun d'eux ne s'intéresse à la bonne tenue de l'équipage, préoccupés qu'ils sont de ne pas faire un nettoyage qui pourrait profiter au suivant.

Fréquemment, pendant leurs tournées, les employés du service font rentrer en remise, avec ou sans procès-verbaux, suivant le cas, ces voitures malpropres ; ils les signalent au chef de service, qui les soumet à la visite du carrossier. Il va sans dire que les jours d'inspection, elles sont nettoyées.

*Ces procès-verbaux, ces inspections partielles, ne peuvent remédier à cet état de choses qui est inhérent à la pratique qui, il faut le reconnaître, est déplorable au point de vue de la propreté et de l'hygiène»*²⁰⁹⁰.

L'évolution de l'administration est surprenante. Comment faut-il interpréter une tel changement depuis 1902 ? Les voitures étaient-elles mieux entretenues avant ? On peut en douter. De fait, le service suit l'évolution constatée dans la profession. Elle a d'elle-même progressivement renoncé à l'intensification comme le constate le rapport de décembre 1905 : *«Un certain nombre d'entrepreneurs qui pratiquaient l'embrigadement, y ont renoncé : ils ont reconnu que leur matériel surmené se détériorait rapidement ; que ce matériel mal entretenu et par suite ne plaisant pas au public, ne permettait pas à leurs cochers de faire des recettes suffisantes»*. D'ailleurs le volume d'activité généré par les voitures hippomobiles décline d'une année sur l'autre, les effectifs de la profession entérinent cette évolution. Le secteur est victime d'une offre de transport en mutation rapide : les fiacres résistent mal à l'apparition des voitures de place automobiles et à la diffusion du téléphone.

Il existe une seconde adaptation. Elle réside dans l'élargissement des activités de la profession qui se déporte vers le marché spécifique des voitures de grande remise. Une fraction de l'activité de transport susceptible d'être traitée échappe aux fiacriers. Il s'agit des commandes particulières comme les mariages, les enterrements ou les fêtes. En pareilles circonstances, les clients ne souhaitent pas être véhiculés dans des voitures numérotées. À ce volant d'activité possible, il faut ajouter les clients qui refusent absolument d'emprunter des voitures pourvues de numéros. L'administration a donc toléré d'abord pour les véhicules de la

²⁰⁸⁹ *Ibidem*, 1124 WP 63, Pétition adressée au maire de Lyon en mars 1902.

²⁰⁹⁰ *Ibidem*, rapport du chef de l'inspection des voitures publiques au maire de Lyon, 4 décembre 1905.

Compagnie Générale des Voitures, puis pour les autres, le système dit des «numéros postiches». En service ordinaire, la voiture circule avec ses numéros ; en commande, la voiture circule sans numéros. Les voitures exploitées dans ces conditions sont les mieux entretenues de la place. Il s'agit probablement des 98 voitures de première classe, aux roues caoutchoutées ou non, qui circulent en 1904²⁰⁹¹. On imagine qu'en la circonstance, un soin particulier est porté à la mise du cocher. Le système intéresse la clientèle dans la mesure où le prix de la prestation, négocié de gré à gré, est moins élevé que celui que réclament les loueurs de voitures de grande remise. Or, en 1904, le système est contesté par une partie de la profession. Dans une lettre adressée au maire de Lyon, les représentants de la Chambre syndicale des entrepreneurs de voitures publiques font pourtant valoir que le maintien du système des numéros postiches est accepté à la presque unanimité²⁰⁹². Les requérants affirment dans une autre lettre du 1^{er} décembre 1904 *«que cela nous facilitait pour faire face à nos frais qui sont plus depuis que la plupart de nous ont fait mettre des caoutchoucs à leurs voitures»*. Il ajoutent : *«cela ne faisait aucun tort à nos collègues mais la jalousie de quelques-uns nous voyant mieux outillés qu'eux et ne pouvant le faire eux-mêmes, vu la malpropreté de leurs équipages se sont pour nous couper les bras plaints à notre bureau de service pour nous faire peindre nos numéros sur la caisse et sur les lanternes.»*²⁰⁹³

Le service est quant à lui, opposé au maintien de cette tolérance, car les propriétaires des voitures sans numéros bénéficient d'une véritable rente de situation, qui leur permet d'appliquer le règlement à leur convenance. Le service répertorie deux types d'abus engendrés par les numéros postiches : en premier lieu, ils suscitent la maraude. Il s'agit d'une prise en charge irrégulière. C'est la pratique qui consiste à parcourir la voie publique au pas ou en faisant exécuter aux voitures, sur la même ligne, un va-et-vient, de racoler les passants. Le cocher ayant enlevé ses numéros et caché le tarif *«se coiffe d'un chapeau de fantaisie qui est toujours dans le caisson et au lieu de revenir à une station, il se promène au petit trot dans les rues fréquentées, cherchant à racoler des voyageurs auxquels il fait payer des prix forts»*. La maraude est particulièrement active les jours de courses. En second lieu, étant en station, lorsqu'un voyageur refuse le prix de la prestation et requière l'agent de service, *«le cocher enlève les numéros de la voiture, la mène de l'autre côté de la rue et goguenard attend les événements. Lorsque le voyageur revient accompagné d'un garde, il ne peut que constater que le cocher n'est plus à la station.(...) Et voilà un voyageur et un agent de l'autorité mystifiés.»*

3 – L'usage du tramway hippomobile

Malgré sa nouveauté et l'accroissement considérable du nombre des voyageurs, le tramway ne constitue pas une rupture dans la manière de voyager. La relative lenteur du tramway hippomobile continue d'en faire un authentique lieu de sociabilité. En ce sens, l'usage du tramway, véritable microcosme roulant, génère des gestes, des attitudes ou des codes de conduite qui ne sont que les reflets de la société dont ils émanent. Le comportement collectif des dizaines de milliers de personnes transportées chaque jour par le réseau des tramways, permet de définir une règle fondamentale de civilité : ne pas entraver la progression du véhicule. En réalité, la vitesse n'est pas recherchée en tant que telle. Prendre le tramway consiste moins à gagner du temps qu'à ne pas marcher. Néanmoins, les usagers qui paient d'abord pour ne pas aller à pied souhaitent tout de même que la vitesse du véhicule dépasse l'allure moyenne d'un bon marcheur. Cette règle de savoir-vivre est acceptée largement : s'y soustraire, d'une manière ou d'une autre, expose le contrevenant à des remarques peu amènes ou à des sarcasmes.

²⁰⁹¹ *Ibidem*, rapport de l'inspecteur chef du service des voitures publiques à Monsieur le maire, 16 mars 1905.

²⁰⁹² *Ibidem*, lettre du 24 novembre 1904.

²⁰⁹³ *Ibidem*, lettre du 1^{er} décembre 1904.

Il existe en premier lieu une manière spécifique de voyager, et plus particulièrement d'aborder le véhicule, qui varie en fonction des utilisateurs. Chaque catégorie de voyageurs circule à sa manière : celle des hommes valides, dans la force de l'âge, diffère profondément de celle des femmes, des enfants et des vieillards. Les hommes valides accèdent ou quittent le tramway en marche. Pour prendre le véhicule en marche, il suffit de s'agripper à la balustrade qui se trouve à hauteur d'appui et de se hisser sur le marchepied par lequel on accède à la plate-forme arrière du véhicule²⁰⁹⁴. La vitesse moyenne de déplacement du véhicule étant de 8 km à l'heure, le passager doit anticiper un peu le mouvement en prenant lui-même de l'élan. C'est un geste devenu habituel à force de répétition. Quitter le véhicule en marche demande un peu plus de dextérité surtout lorsque la chaussée est humide²⁰⁹⁵. Certains ne s'y risquent pas. Ces gestes sont parfois contrariés par la transformation des voitures de la Compagnie. En mars 1890, l'OTL met en service de petites voitures sans impériale, dont les accès sont situés sur les côtés. Le *Salut Public* invite les usagers à la plus grande prudence :

«Nous engageons seulement nos lecteurs à se montrer très prudents pour descendre ou monter quand la voiture est en marche. Comme cette descente ou cette montée s'opère par côté, elles offrent une certaine difficulté. Nous avons été témoins de nombreuses chutes, heureusement sans gravité ; mais s'étendre tout de son long sur la voie publique est déjà un accident qui manque d'agrément.

*Les personnes qui ne sont pas sûres d'elles-mêmes feront donc bien de faire arrêter et de ne descendre ou de monter que lorsque l'arrêt est complet.»*²⁰⁹⁶

En ce qui les concerne, les femmes, les enfants et les personnes âgées montent dans le véhicule soit en station soit sur demande. Il suffit pour cela - en théorie du moins de faire signe au cocher ou au conducteur. Si des places sont disponibles le véhicule s'arrête. Dans le cas contraire, des plaques placées à l'avant et l'arrière du tramway signalent que celui-ci est complet. La pratique vécue, celle de l'usage quotidien du transport, montre une réalité différente que signale un article du *Salut Public* :

*«De tout ceci, il résulte que, dans les circonstances actuelles, les tramways sont à peu près impraticables pour les vieillards, les femmes et les enfants. La consigne d'arrêter dès qu'un voyageur le demande est illusoire ; si elle était réellement exécutée, le voyage du tramway s'effectuerait avec une lenteur désespérante, eu égard au nombre de voyageurs. Aussi beaucoup d'entre eux préfèrent courir le risque de descendre ou de monter sans faire arrêter ; et en agissant ainsi ils font plaisir au conducteur d'abord, ensuite aux voyageurs pressés et à l'administration de la Compagnie elle-même, qui a intérêt à épargner à ses chevaux des arrêts qui les éprouvent et brisent leurs jambes»*²⁰⁹⁷

La vitesse moyenne de déplacement du véhicule est ralentie par le petit nombre des arrêts fixes. Il en résulte que tout tramway peut être pris ou quitté sur n'importe quel point de la ligne. En quittant le véhicule par la plate-forme avant, là où se tient le cocher, on peut lui enjoindre soit d'immobiliser le véhicule soit d'en réduire la vitesse. Ainsi, la voiture se remplit usuellement par l'arrière et se vide par l'avant. Le conducteur est en lutte permanente pour maintenir l'allure réglementaire du véhicule tout en satisfaisant aux désirs de la clientèle. Cette contradiction l'amène parfois à différer un peu l'arrêt en fonction de son emplacement sur le trajet. Il est admis qu'un véhicule n'est pas immobilisé dans une courbe ou sur une rampe. Le règlement à l'usage du personnel actif le rappelle : *«il est également prescrit aux cochers (...) de ne jamais arrêter dans les montées un peu dures»*.²⁰⁹⁸

²⁰⁹⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre N°9, document N° 18 L'accès à la voiture hippomobile. Détail du marchepied.

²⁰⁹⁵ Table des textes, chapitre IX, document N° 9 De la manière de quitter un tramway hippomobile.

²⁰⁹⁶ *Salut Public*, 28 mars 1890.

²⁰⁹⁷ *Salut Public*, 8 avril 1881.

²⁰⁹⁸ OTL, *Règlement concernant le personnel actif*, Lyon, Imprimerie Léon Delaroche et C^{ie}, 1894 page 37.

La faiblesse du nombre d'arrêts fixes, héritée du mode d'exploitation des omnibus, est critiquée dès la mise en service des tramways hippomobiles. En transportant davantage de passagers par véhicule, les arrêts demandés ont été multipliés. La vitesse des voitures en est affectée au point d'indisposer la clientèle. Dans un long article publié le 8 avril 1881, le *Salut Public* écrit :

«À notre avis, le seul moyen de remédier à tous ces inconvénients serait de fixer réglementairement, de distance en distance, des arrêts qui permettraient aux voyageurs de monter et de descendre sans courir aucun risque. Déjà l'administration des tramways, nous dit-on, a soumis à la préfecture un projet de ce genre ; il comprendrait 17 arrêts entre la gare de Perrache et celle de Genève.

Nous ne saurions trop recommander ce projet qui nous semble concilier toutes les exigences. La marche des trains n'en serait pas ralentie au détriment de la célérité, car chaque voyageur resterait libre de ne pas attendre ces arrêts, et de monter ou descendre à sa convenance, mais sous sa propre responsabilité, et les voyageurs qui attachent du prix avant tout à la sécurité, ne regretteraient pas les quelques pas qu'ils auraient à faire pour prendre le train ou le quitter à l'arrêt désigné.»

Quelques mois plus tard en août 1881, un autre article montre l'exaspération déclenchée par les arrêts intempestifs :

«Il faut bien le reconnaître, le public a parfois des exigences injustifiables. A quelques mètres d'une station, un passager arrêtera le tramway et multipliera indéfiniment les arrêts. Ce qui fait qu'il arrive souvent que, pour le trajet de Perrache aux Brotteaux, on met à peu près le même temps qu'en faisant la course à pied. Pourquoi n'établirait-on pas des arrêts fixes quitte à augmenter ceux qui existent déjà ?»²⁰⁹⁹

Dix ans plus tard, le système de l'arrêt sur demande donne lieu à des critiques toujours aussi vives ; par rapport à l'année de l'inauguration des tramways hippomobiles, rien ne semble avoir changé :

«Nous ne terminerons pas cet exposé sans protester contre la lenteur désespérante de la locomotion, sur les lignes de la compagnie des omnibus et des tramways. Cette lenteur est augmentée, comme à plaisir, par l'excès d'amabilité du personnel ; quand se décidera-t-on à imposer des arrêts réguliers de distance en distance, au lieu d'obtempérer à la première injonction d'un voyageur grincheux qui, pour éviter une marche d'une vingtaine de mètres, préfère monter au point choisi par lui ? Cette manière de faire n'a aucun avantage, elle ne présente que des inconvénients et pour le public et pour la compagnie ; d'ailleurs on accepte fort bien les stations sur les lignes à traction mécanique, on ferait de même pour les autres lignes, et cette mesure serait bien accueillie par la majorité des intéressés.»²¹⁰⁰

D'autres travers qui ralentissent la marche des tramways sont également montrés comme des manquements à la plus élémentaire des courtoisies :

Le public se plaint souvent de l'administration des tramways, mais la compagnie aurait parfois l'occasion de se plaindre à son tour du public.

Il arrive quelquefois que des voyageurs, au moment de descendre du tramway donnent à changer au conducteur des pièces de 20 francs et même des billets de 50 et de 100 francs. Il en résulte, on le comprend, un encombrement de la voie, car pendant que le conducteur cherche la monnaie, les voyageurs se pressent à l'entrée du tramway et obstruent complètement le passage pour les gens qui veulent descendre. Ces retards, causés par le sans-gêne de quelques voyageurs sont préjudiciables à la fois à la compagnie et surtout au public, qui voit ainsi la marche du tramway interrompue.

²⁰⁹⁹ *Salut Public*, 31 août 1881.

²¹⁰⁰ *Salut Public*, 7 mars 1890.

Les voyageurs faciliteront beaucoup la rapidité de la recette et en même temps la circulation des tramways en ayant soin de se munir de monnaie avant de monter en voiture»²¹⁰¹.

Avec ses 52 passagers et ses deux membres d'équipage, le tramway à impériale de l'OTL, se présente comme un véritable microcosme roulant, renouvelé en permanence. Les quelque 20 m² de la voiture reflètent la société qui s'y laisse transporter. L'agencement même de la voiture qui parvient à créer deux classes distinctes dans un espace aussi réduit offre une première approche du cloisonnement qui corsète la société toute entière. La gestion fonctionnelle des deux classes établit un tri parmi les voyageurs du tramway. Les vingt centimes que coûte le prix de la 1^{ère} classe donnent accès aux seize places de l'intérieur. Les sièges y sont plus confortables. Les jours de gros temps, le trajet s'effectue dans un confort relatif. L'habitable n'est pas chauffé, mais il est au moins éclairé dès que tombe la nuit. L'exiguïté du véhicule n'a cependant pas permis de pousser jusqu'au bout la séparation des deux classes. Les passagers de 1^{ère} ne sont pas complètement isolés des autres utilisateurs. En effet, l'entrée dans le tramway s'effectue pour tous les usagers par la plate-forme arrière. Elle apparaît comme un espace mixte puisqu'elle comporte en même temps six places debout de 2^{ème} classe, les seules qui soient protégées des intempéries. Or, ce nombre est en permanence dépassé aux heures de pointe et le conducteur est bien souvent dans l'impossibilité d'obtenir le respect du règlement. Interpellée sur ce point la direction de l'OTL avoue une certaine impuissance :

«Il est vrai que souvent aux heures où la circulation est très active ce nombre est dépassé malgré les observations de nos agents et l'intervention des sergents de ville.

*Nous avons tous été témoins de faits qui nous ont démontré combien il est difficile de faire respecter un règlement dans une voiture ou l'intervention de la police n'est que momentanée»*²¹⁰².

L'encombrement de la plate-forme gêne l'accès des passagères de 1^{ère} classe au compartiment intérieur. La Compagnie reconnaît cet inconvénient tout en le minimisant :

*« Les dames sont un peu gênées pour pénétrer dans l'intérieur des voitures aux heures où celles-ci sont pleines, en passant à travers une réunion de six voyageurs de 2^{ème} classe, et nous comprenons leur désir de voir diminuer cet embarras.»*²¹⁰³

La nécessité de se frayer un chemin et les corps qui se touchent, puisqu'il n'existe plus un espace de circulation décent entre les voyageurs, est mal vécu : cette promiscuité est perçue comme un véritable scandale dans une société qui s'efforce en permanence de réguler les flux des hommes en fonction de leur appartenance sociale. La presse ne se prive pas de souligner cette atteinte aux bonnes mœurs puisque « les femmes honnêtes » sont empêchées d'utiliser le tramway. Dans un article du 30 octobre 1881, le *Salut Public* constate que « comme par le passé les femmes de Lyon préféreraient aller à pied que de monter en tramway ».

A défaut de pouvoir réorganiser les voitures, les utilisateurs de la 1^{ère} classe s'efforcent de contraindre la compagnie à maintenir un accès dégagé²¹⁰⁴. Dans cette séparation des utilisateurs du tramway on constate que la protection recherchée est doublement déterminée et focalisée sur le statut et la place des femmes : elle l'est d'abord sexuellement puisqu'il s'agit de les soustraire aux contacts accidentels et plus encore aux gestes déplacés ; elle l'est ensuite

²¹⁰¹ *Ibidem*, 30 octobre 1881

²¹⁰² Arch. mun. Lyon, 925 WP 8, pièce N°111, lettre du président du conseil d'administration de l'OTL à l'ingénieur en chef de la voirie de Lyon, 5 juillet 1881.

²¹⁰³ *Ibidem*, lettre du président du conseil d'administration de l'OTL à l'ingénieur en chef de la voirie de Lyon, 16 juin 1881

²¹⁰⁴ Par un arrêté du 12 octobre 1881, le préfet du Rhône limite à trois le nombre des places sur la plate-forme arrière des tramways. La Compagnie saisit le ministre des travaux publics dont elle obtient un arbitrage favorable. Elle menace en outre de réviser les tarifs, estimant que la mesure préfectorale amènerait une suppression de 1500 000 à 1800 000 de voyageurs sur l'ensemble de ses lignes.

socialement en évitant que les femmes ne soient dans l'obligation d'approcher le tout venant, les effluves et la saleté des hommes risquant de se répandre sur elles. Dans cette impérieuse nécessité de l'évitement, la société se montre telle qu'elle est, avec ses fantasmes et ses phobies.

Le tramway est par destination un lieu public ouvert à toute la population. On y retrouve par conséquent tous les problèmes et toutes les déviances de la société urbaine. Il est intéressant et révélateur de constater qu'un décret ministériel du 6 août 1881 impose à l'OTL de mettre à la disposition du public un registre de plaintes pour chacune de ses lignes. De son côté, la compagnie affecte un inspecteur secondé de six contrôleurs à la surveillance du service actif. L'inspecteur *«reçoit d'eux chaque jour un rapport indiquant les délits qu'ils auront constatés et tous les événements survenus dans la journée. Il adressera, chaque semaine à la direction l'ensemble des rapports journaliers.»* Ces documents n'ont pas été conservés.

On peut toutefois reconstituer sans peine les incivilités courantes qui ponctuent la vie à bord des véhicules de la compagnie. La fraude constitue le lot quotidien de l'exploitation des moyens de transport. La latitude de pénétrer dans le véhicule et de le quitter en marche rend aléatoire une répression efficace. Rien n'empêche un usager peu scrupuleux d'aborder le tramway alors que le conducteur réalise la recette sur l'impériale et de s'esquiver avant d'avoir acquitté le prix de sa place. Le contrôleur ne dispose d'aucun moyen de contrainte : il ne peut que constater l'infraction et prendre des témoins. Les algarades et les rixes soldant un regard, un geste ou un propos déplacés participent à cette galerie d'incidents que les conducteurs sont priés de consigner et que les contrôleurs sont chargés de répercuter *«d'après les renseignements qu'ils auront pu recueillir»*. Le vol et tout spécialement l'activité des pickpockets relèvent de la même veine²¹⁰⁵. L'affluence des heures de pointe, l'embarras d'un espace exigu font des usagers des proies toutes désignées. Ce danger est encore accentué si l'on sait que les voyageurs n'hésitent pas à transporter sur eux des sommes assez importantes²¹⁰⁶. Certains d'entre eux oublient même de véritables fortunes comme en témoigne un fait divers rapporté par le *Salut Public* en octobre 1890 :

«Une voyageuse débarquait, il y a quelques jours, à la gare de Vaise. Elle prit le tramway faisant le service de Vaise à Montchat ; en route, elle descendit, oubliant sur la banquette un sac contenant 35000 francs de valeurs au porteur qu'elle devait déposer au Crédit lyonnais.

Folle de désespoir et s'apercevant de son oubli, cette femme s'empressa de se rendre au bureau des tramways où elle trouva son sac que le conducteur y avait déposé.

²¹⁰⁵ Les jours de fête, leur activité est facilitée dans des tramways bondés. Le *Salut public* rapporte dans son édition du 14 juillet 1891 les faits suivants : *«C'était pour les pickpockets une trop bonne occasion de se livrer à leur industrie, car aux stations on se bousculait pour conquérir une place, et dans cette bousculade il était facile à ces spécialistes de fouiller les poches des voyageurs.*

Des gardiens de la paix ont arrêté quelques-uns de ces pickpockets aux stations du cours Morand et de la place de la Comédie».

²¹⁰⁶ Il s'agit là d'une délinquance très fréquente comme le signale le *Salut public* du 19 juin 1886 *«Nous entendons tous les jours des plaintes nombreuses se formuler pour les vols commis en tramway»*. Elle est le fait des hommes et des femmes. *Salut Public*, 17 juillet 1883 : *«On a arrêté hier, à Perrache, deux femmes qui exploraient les poches, y faisant une ample cueillette de porte-monnaies. Ces deux aventurières, de nationalité italienne, étaient récemment arrivées à Lyon. Quand on les a arrêtées, elles furent fouillées et on trouva sur elles près de 600 francs qu'elles avaient récoltés en se promenant en tramway»* ; *Salut public*, 16 septembre 1891 : *«Hier, à six heures du soir, M. H... agent d'assurances, se rendant aux Brotteaux, s'installait sur l'impériale d'un tramway et déposait à côté de lui son pardessus. Or, de la poche de ce pardessus émergeait un portefeuille qui donna dans l'œil d'un voyageur lequel s'en empara prestement et descendit en toute hâte de l'impériale.*

Fort heureusement M. H... fut averti par un autre voyageur qui avait vu le tour d'escamotage. Il descendit à son tour et se mit à la poursuite du voleur, qu'un passant arrêta et qui fut conduit au poste.

A sa grande joie, M. H... est entré en possession de son portefeuille, qui contenait dix-huit cents francs».

Pareil acte de probité méritait une récompense, la voyageuse se montra généreuse, elle laissa trois francs à remettre au conducteur.»²¹⁰⁷

D'autres situations nommément signalées par le règlement imposent au conducteur de refuser l'accès au véhicule aux personnes en état d'ébriété ou à celles transportant «des paquets qui, par leur volume, leur odeur, pourraient gêner les voisins».

Le voyage en tramway dont la durée peut être relativement longue rend possible un certain nombre de pratiques déviantes. Le tramway est donc un espace totalement représentatif de la société urbaine jusque dans ses pratiques les moins avouables. En l'absence des registres de plaintes, constatant des faits avérés ou des actes perçus comme contraires aux bonnes mœurs, la presse hebdomadaire fournit un certain nombre d'informations. En janvier 1881, le journaliste Paul Aymar publie dans l'hebdomadaire *Clarion-Journal*, une intéressante série d'articles titrés *Les indiscretions d'un Conducteur d'Omnibus Lyonnais*. Il présente deux cas représentatifs de comportements déviants. Dans le premier de ces articles, le journaliste fait état du racolage discret d'une prostituée aguichant la clientèle masculine du compartiment intérieur du véhicule avec la complicité passive du conducteur. Au-delà des procédés littéraires inhérents à cet exercice de style, se cache probablement une réalité plus prosaïque :

«Au fond, j'aperçus, d'un côté, une petite femme coiffée d'un bonnet linge qui, rouge comme une pivoine, contemplait les affiches placardées au-dessus de sa tête. De l'autre côté, en face, un jeune monsieur, machinalement allongé, non moins rouge que la petite femme, paraissait agiter sa jambe droite avec une certaine frénésie.

Naïf, je me dis que la petite femme avait été surprise par la chaleur, et que le monsieur, habitué, sans doute, à jouer de la pédale dans un établissement quelconque, continuait, malgré lui, sa profession en dehors de ses heures de service.

J'en étais là de mes réflexions, lorsque le jeune homme me fit signe d'arrêter.

Il ne descendit pas seul, la petite femme le suivit, et l'omnibus recommençait à rouler, que j'entendis la conversation suivante :

- C'est égal, Monsieur, vous m'avez meurtri tout le pied !

- Je vous en demande bien pardon ; c'était pour mieux vous exprimer ma tendresse.

Ils rirent, et je vis la petite femme qui glissa son bras sous le bras du jeune homme...

Je compris tout, mais je crus à une rencontre fortuite.

Quelques jours plus tard, j'étais fixé. La petite femme prenait l'omnibus quotidiennement, à la même heure, et il était rare qu'à la suite d'une répétition des incidents que je viens de narrer, elle ne quittât pas la voiture en compagnie d'un galant cavalier.

Il est nécessaire de noter ce détail : Quand le voisin de face semblait rebelle aux invocations de l'œillade, la jambe de la petite femme se trouvait comme par hasard, si rapprochée du pied du voisin, que Saint-Antoine lui-même en eût éprouvé des sueurs équivoques.

Autre détail : La petite femme descendait-elle en compagnie, j'avais vingt centimes de pourboire ; seule, je me fouillais !»²¹⁰⁸

Dans un second article, Paul Aymar rapportant les souvenirs du même conducteur brosse la scène caractéristique d'une atteinte à la pudeur :

« Le vieillard que je venais de hisser péniblement dans l'omnibus mérite une description :

Figurez-vous un long visage blême, d'une pâleur de cadavre, des yeux cernés et bistrés, larmoyants et perdus dans le vide, une barbe blanche soyeuse encadrant des lèvres pâles et pantelantes, grasses jadis de volupté(...)

A peine installé, il attacha sur moi un de ses longs regards étonnés. Dans les conducteurs il ne devait compter que des connaissances. La vue d'un nouveau parut le préoccuper. Après quelques minutes d'examen, il ouvrit son porte-monnaie, il me remit vingt centimes pour sa

²¹⁰⁷ *Salut Public*, 24 octobre 1890.

²¹⁰⁸ *Clarion-Journal*, N°3, 15 janvier 1881.

place, et ajouta à ce paiement une pièce d'un franc. Surpris d'une telle générosité, je cherchais à en deviner les causes, lorsqu'une jeune femme monta dans la voiture.

Dès qu'elle pénétra à l'intérieur, ce fut, chez ce vieillard, un changement à vue(...) d'un bond, il fit place à la nouvelle voyageuse en ayant soin de poser sur la partie du coussin qu'elle devait occuper sa main droite sèche, osseuse et crispée(...)

Puis, hypocrite dans sa débauche, il laissa tomber sa tête sur son épaule, baissa les paupières et feignit de dormir.

Le vieux drôle ne dormait pas. Je ne m'en apercevais que trop à la rougeur de la jeune femme, à ses mouvements d'impatience et de malaise, aux regards embarrassés qu'elle jetait sur le vieillard, et aux soupirs étouffés qui s'échappaient de sa poitrine.»²¹⁰⁹

Section II Les cavaleries de service public non affectées au transport des personnes

Ces cavaleries n'apparaissent pas, de prime abord, comme des ensembles quantitativement significatifs. Jusqu'au début du XX^e siècle, on chercherait en vain une cavalerie municipale. Or, dans les impératifs de la vie quotidienne, les chevaux occupent une place absolument primordiale : ils sont nombreux à participer chaque jour au maintien de l'équilibre urbain. Le décalage manifeste entre la faible visibilité documentaire des cavaleries qui concourent au service public, et la réalité incontournable qu'elles représentent, s'explique d'abord et avant tout, par les modalités d'organisation retenues : la municipalité a longtemps externalisé l'essentiel des fonctions de trait. Les besoins de transport existent, les crédits qui leurs sont alloués en témoignent, mais ils sont satisfaits par des entrepreneurs recrutés par voie d'adjudication. On peut distinguer deux catégories de transports qui ressortissent au service public : en premier lieu, celle qui concourt à la satisfaction de besoins directement pris en charge par la municipalité : la traction des pompes à incendie, la voirie, l'entretien des espaces verts et le transport des corps dont se charge le service des inhumations ; en second lieu, celle qui par le biais d'intermédiaires, réalise des missions de service public encadrés et réglementés par les pouvoirs publics : les vidanges et la collecte des ordures.

I – La cavalerie des services municipaux

Dans un rapport de février 1904, le directeur des cultures fait l'inventaire des chevaux employés par la ville de Lyon :

«Au premier février 1904 la cavalerie municipale se compose de 53 chevaux ainsi répartis :

Service des pompiers	8
Service des inhumations	32
Service des transports	13
Total	52 ²¹¹⁰

Ce total suscite deux remarques d'ordre général. En premier lieu, bien qu'il s'agisse d'effectifs relativement peu importants, ils forment à l'échelle de la ville, l'une des premières cavaleries municipales. Seules l'UMDP et quelques entreprises de transport alignent davantage de chevaux. En second lieu, cette cavalerie est toute récente. En effet, si l'on excepte celle des sapeurs-pompiers, son existence n'a guère plus d'une année. La cavalerie du service des transports date de janvier 1903 et celle du service des inhumations de janvier 1904. On voit que ces créations s'inscrivent dans un contexte très nouveau : les véhicules automobiles existent déjà depuis quelques années, la ville en compte plusieurs centaines.

²¹⁰⁹ *Ibidem*, 22 janvier 1881.

²¹¹⁰ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 36, dossier alimentation des chevaux de la ville, rapport du directeur des cultures, 2 février 1904.

Pourtant, à aucun moment dans les débats du conseil municipal, il n'est envisagé une alternative à la traction hippomobile. On rejoint là une problématique déjà abordée ci-dessus et qui reçoit ici une évidente confirmation : le camion automobile existe mais il n'est pas encore sérieusement pris en compte.

1 - La constitution des cavaleries

Deux modes de gestion permettent d'exploiter une cavalerie dans le cadre communal : le système de la location et la régie directe. À Lyon, ces deux procédés ont été successivement pratiqués.

A – La location des chevaux

La location d'une force de traction se fait au moyen d'un certain nombre de contrats pluriannuels entre des entrepreneurs de la ville et la commune. Chacun des traités est conclu avec le soumissionnaire qui propose la plus forte remise. L'adjudicataire s'engage sur un cahier des charges qui prévoit précisément les modalités du traité. Il met à la disposition du ou des services concernés un certain nombre de chevaux ou d'attelages. Les cochers remplissent usuellement le rôle d'auxiliaires : ils aident au chargement et au déchargement des camions. Le système est particulièrement souple, car le service qui n'a pas momentanément l'usage d'une partie de ses attelages, peut les céder à un autre service. La ville jouit ainsi d'une cavalerie disponible en permanence tout en s'épargnant les aléas de sa gestion quotidienne : ni les accidents, les frais d'assurance ou les fluctuations du prix des grains ou des fourrages ne sont de sa responsabilité. Elle est en outre assurée de faire face à tout accroissement exceptionnel de ses besoins en obtenant ponctuellement une force de traction nécessaire. Les traités prévoient tous l'obligation pour l'adjudicataire de fournir des attelages supplémentaires moyennant une rétribution fixée d'avance. Les exemples sont nombreux. Ainsi lorsqu'en 1882, la commune renouvelle le traité de location des chevaux affectés au bataillon des sapeurs-pompiers, il est stipulé dans l'article 3 du contrat, que l'adjudicataire devra «*fournir deux chevaux et un cocher supplémentaires nécessaires dans les cas graves, moyennant une allocation de 5 francs par heure, et mettre gratuitement, 15 à 20 fois par ans, à la disposition de l'administration des chevaux pour les corvées*». Enfin et surtout, le système de l'adjudication évite l'épineuse question des frais de premier établissement qui viennent grever les comptes publics.

La location est le système le plus ancien. Il concerne initialement tous les services, y compris celui des sapeurs-pompiers. Il est déjà en usage dans les années 1870. On apprend ainsi qu'en 1876, les chevaux destinés au service des pompes à incendie sont fournis par la Compagnie des Omnibus de Lyon. Le transfert des écuries de la compagnie vers les Charpennes, lieu trop éloigné de la caserne des pompiers, oblige les autorités à trouver un autre adjudicataire. Le secrétaire général de la préfecture propose à la ville de faire l'acquisition de six chevaux²¹¹¹. Cette solution est rejetée puisque au début de l'année suivante, le préfet demande l'autorisation de traiter avec deux entrepreneurs de messageries, la location des chevaux nécessaires à la traction des pompes²¹¹². S'agissant d'une mission aussi essentielle, la location offre-t-elle toutes les garanties nécessaires? La correspondance administrative du service fait état d'un certain nombre d'incidents. Dans une lettre du 19 août 1881, les autorités préfectorales infligent des sanctions financières à l'adjudicataire. Les faits qui lui sont reprochés sont les suivants :

«*Dans la matinée du 13 de ce mois, vous n'aviez dans vos écuries aucun cheval et aucun conducteur pour transporter la pompe à vapeur dont le secours était demandé à la suite d'un*

²¹¹¹ Arch. mun. Lyon, 1270 WP 23, rapport du secrétaire général délégué de la préfecture au conseil municipal, 7 octobre 1876.

²¹¹² *Ibidem*, rapport du préfet au conseil municipal, 16 janvier 1877.

incendie qui venait de se déclarer dans le quartier de Vaise (...). Ce n'est pas, du reste, la première fois qu'un pareil fait se produit et à maintes reprises M. Pitrat [le commandant du bataillon des sapeurs pompiers] a eu l'occasion de s'en plaindre»²¹¹³

Malgré les manquements constatés, le traité est reconduit en juillet 1882 avec le successeur de l'adjudicataire. Celui-ci semble plus sérieux et d'autre part, l'administration prend la précaution de doubler le traité par des arrangements avec d'autres loueurs de chevaux, de manière à suppléer à la carence éventuelle de l'adjudicataire.

B – La régie directe

Le recours à la régie directe n'apparaît pas brusquement au tournant du siècle. Il s'inscrit dans le contexte de la municipalisation des services publics, parfois qualifiée de socialisme municipal. Les exemples et les expériences européennes²¹¹⁴ ne manquent pas : l'Angleterre²¹¹⁵ et l'Allemagne²¹¹⁶ apparaissent même comme de véritables références. Victor Augagneur, le maire de Lyon en est un fervent partisan. Sous son administration, et celle de son successeur Edouard Herriot, toutes les activités qui peuvent être administrées en régie directe le sont. Augagneur ne cache pas ses ambitions en la matière et ne perd pas une occasion d'en faire la ligne de force de son administration : *«Quelle sera la limite assignée à cette exploitation directe par les municipalités de leurs services publics ? Je ne veux effrayer personne, mais pour ma part je n'en vois aucune»*.²¹¹⁷ Ces propos, volontiers provocateurs, s'inscrivent dans un contexte idéologiquement marqué. Toutefois, la justification purement comptable de la démarche semble fondée. Les études préliminaires au passage à la régie directe montrent que dans bien des cas, le recours aux adjudicataires renchérit le coût des services publics sans réelles contreparties. L'acquisition de la première cavalerie lyonnaise, celle des sapeurs-pompiers, permet de mesurer l'évolution des esprits. Il faut en effet attendre la fin du XIX^e siècle, pour que l'expérience finisse par entériner le passage à la régie directe. Dans un document non daté mais que l'on peut situer au début de l'année 1882, le maire de Lyon, dans un rapport adressé au conseil municipal, s'interroge sur la reconduction du traité relatif au transport des pompes à incendie :

« Le système par abonnement employé jusqu'ici à Lyon est loin d'être satisfaisant. Malgré les termes du cahier des charges qui lie les entrepreneurs, les chevaux qu'ils doivent fournir ne sont jamais prêts au moment où on les réclame, et c'est à cette cause qu'il faut attribuer les retards dans les secours dont on s'est plaint souvent.

Je suis donc d'avis que ce mode de procéder a fait son temps et qu'il est indispensable d'assurer par des moyens plus expéditifs l'emploi des pompes à vapeur.

Pour y arriver il n'y a qu'un seul moyen, c'est que la ville soit propriétaire des chevaux nécessaires. Ce sera plus coûteux que l'abonnement, mais si on parvient par une augmentation des dépenses à sauver de la destruction un plus grand nombre d'immeubles, il y aura encore grand bénéfice.»²¹¹⁸

Quelques mois plus tard, le 13 juin 1882, le maire revient au système de la location :

«J'avais pensé tout d'abord que le service serait mieux assuré par l'acquisition d'un certain nombre de chevaux ; mais après examen de la question, j'ai reconnu que cela

²¹¹³ *Ibidem*, lettre du 19 août 1881 adressées à MM. Bordet frères, adjudicataires du transport des pompes à incendie.

²¹¹⁴ Maurice GAUCHERON, *L'œuvre économique des municipalités*, Paris, 1906.

²¹¹⁵ Jean-Luc PINOL, *Le monde des villes au XIX^e siècle*, Hachette, coll. Carré-histoire, Paris 1991, p.88

²¹¹⁶ Victor CAMBON, *L'Allemagne au travail*, Paris, 1910.

²¹¹⁷ Victor Augagneur, La régie directe, tome I, p. 93 in Justin GODART, Paul PIC, Jean VERMOREL [dir.], *Le mouvement économique et social dans la région lyonnaise*, Storck, Lyon, 1905, 2 volumes 318 et 206 pages.

²¹¹⁸ Arch. mun. Lyon, 1270 WP 23, dossier transport des pompes et du personnel, rapport du maire au conseil municipal.

exigerait une dépense de premier établissement s'élevant au minimum à la somme de 25000f. et à un entretien annuel de 14000f. J'y ai donc renoncé par mesure d'économie.»²¹¹⁹

En 1885, la commission municipale chargée d'étudier la réorganisation du bataillon des sapeurs-pompier parvient à un constat similaire. Après avoir reconnu les imperfections du système de l'abonnement et s'être demandé s'il ne fallait pas acquérir des chevaux, la commission conclut de la manière suivante :

«Ce moyen nous a semblé mauvais et surtout trop onéreux ; outre le personnel qu'exigerait un pareil service, il nous faudrait au moins 20 chevaux pour que le service soit assuré pendant les promenades.

L'achat, la nourriture, l'entretien, celui des harnachements, le renouvellement, les maladies, les accidents, tout cela entraînerait certainement des dépenses très élevées.

Votre commission, pour éviter tous ces ennuis et ces embarras qui ne seraient pas justifiés, étant donné que les pompes à vapeur sont rarement utilisées, mais qu'elles doivent néanmoins être toujours prêtes à partir au premier signal, a conclu à vous proposer un système qui semble beaucoup plus avantageux et qui consiste à traiter avec un entrepreneur qui devra tenir jour et nuit 4 chevaux et un cocher dans chacune des trois écuries installées dans les casernes, soit au total 3 cochers et 12 chevaux tout harnachés, et équipés prêt à partir.

Toutefois, l'Administration municipale est invitée à entrer en négociation avec le ministre de la guerre en vue d'arriver à ce que ce service de chevaux et conducteurs soit fait par l'armée, même au prix d'une indemnité.

Nous espérons que l'Etat accèdera à notre demande, et que la somme demandée ne sera pas élevée, étant donné la garantie et les secours que lui offrent nos services municipaux pour la protection contre les incendies de ses immeubles.»²¹²⁰

On note cependant une évolution intéressante. La commission, sans renoncer au système à la location, multiplie par deux le nombre des chevaux.

C – Le coût respectif des deux systèmes

Au-delà des pétitions de principe, est-il possible de comparer le coût respectif des cavaleries louées et des chevaux exploités en régie directe ? La réponse est affirmative, à condition de déterminer exactement la nature du service comparé. En régime d'utilisation régulière, la régie directe est sans conteste le système le moins onéreux pour la collectivité. Il le reste malgré le coût élevé des frais de premier établissement. En effet, ces dépenses peuvent être amorties sur une longue période et de surcroît, l'exploitation municipale peut se faire sans dégager des bénéfices, fondement ultime de l'entreprise commerciale. En revanche, dès que l'utilisation de la cavalerie n'est plus intensive et régulière, le choix de l'abonnement se justifie. Deux exemples permettent d'illustrer ce constat : la cavalerie du bataillon des sapeurs-pompier et celle du service des transports.

En juin 1882, après avoir songé quelque temps à la mise en régie directe de la cavalerie des sapeurs-pompier, le maire y renonce par mesure d'économie. Les documents qui subsistent permettent de retracer la logique de ce choix. Quelques mois avant l'expiration du traité quinquennal qui lie la ville de Lyon à un entrepreneur de la ville, le maire évalue les frais de fonctionnement d'une cavalerie de six chevaux :

<i>«Alimentation de six chevaux.....</i>	<i>4200 francs.</i>
<i>Entretien de l'harnachement.....</i>	<i>120</i>
<i>Ferrure et médicaments.....</i>	<i>480</i>
<i>Vétérinaire.....</i>	<i>180</i>
<i>Mobilier de l'écurie.....</i>	<i>120</i>

²¹¹⁹ *Ibidem*, rapport du maire au conseil municipal, 13 juin 1882.

²¹²⁰ Commission d'étude pour la réorganisation du bataillon des sapeurs-pompier, rapport, Lyon, association typographique, 12 rue de la Barre, 1885, 28 pages ; pp. 19-21.

Matériel (seaux, balais, fourches, etc.).....	60
Amortissement de la cavalerie sur six ans	1200
Location annuelle de l'écurie.....	1200
Salaires annuels de trois cochers.....	3600
Total.....	11160» ²¹²¹

Il y renonce pour d'autres propositions et le système de la location reste en vigueur jusqu'en 1899. Outre le renouvellement du traité en 1882, il subsiste des propositions et des traités datant de 1887 et de 1893. Ces marchés effectivement conclus ou les offres qui émanent des professionnels de la ville ne sont pas strictement comparables. Si tous prévoient la fourniture de quatre chevaux, ils diffèrent sur le nombre des cochers mis à disposition et sur les modalités de logement de la cavalerie. La valeur locative d'une écurie et le coût de la main-d'œuvre étant connus, il est possible de procéder à des ajustements et aligner l'ensemble des traités ou des soumissions sur les données calculées pour le projet de mise en régie soit six chevaux et deux cochers :

Traités ou offres/ bases de calcul	Date	Logement de la cavalerie	Chevaux	Cochers	Coût annuel équivalent pour trois attelages	Coût journalier
Régie directe	1882	Ecurie	6	3	11160	30.57
Entreprise Bonneton	1882	Ecurie	4	2	6384	17.49
OTL	1882	-	4	2	9741	26.68
Fourgon stéphanois	1887	-	4	1.5	10350	28.35
Entreprise Morel	1893	-	4	2	10894	29.84

En retranchant le coût annuel de la main-d'œuvre (3600 francs pour trois cochers), la valeur locative annuelle d'une écurie (1200 francs) et l'amortissement des chevaux, on obtient le coût d'entretien de la cavalerie et le bénéfice que chaque entrepreneur peut escompter de son traité. Les deux premiers paramètres étant connus, il reste à déterminer l'amortissement. Il dépend de la valeur d'achat des chevaux et de leur durée moyenne d'exploitation. Ces deux paramètres ne sont pas connus. Il faut donc les estimer à partir des données disponibles. On peut considérer que les chevaux requis pour la traction des pompes à incendie sont des chevaux de qualité satisfaisante. C'est d'ailleurs une des demandes que formule en février 1881 le commandant du bataillon des sapeurs pompiers : «*les chevaux devront être vigoureux sans être fringants au point de compromettre la sécurité des sapeurs montés sur les voitures.*»²¹²² Il est donc raisonnable d'estimer la valeur d'un cheval à 1200 francs, coût d'acquisition moyen retenu par la municipalité. L'amortissement des chevaux peut être calculé sur six ans. C'est la formule adoptée par l'OTL qui possède une grande expérience en la matière. Six chevaux au prix unitaire de 1200 francs représentent un amortissement annuel de 1200 francs (200 x 6). Il est ainsi possible de déterminer le coût brut d'entretien des chevaux par an et d'en estimer par voie de conséquence le coût journalier par animal :

Systèmes et bases de calcul	Date	Entretien coût annuel en francs	Dont main-d'œuvre	Dont amortissement	Coût annuel hors main-d'œuvre et amortissement	Coût journalier par cheval
Régie directe	1882	11160	3600	1200	6360	2.90
Entreprise Bonneton	1882	3103	3600	1200	3103	1.41
OTL	1882	8541	3600	1200	3741	1.70

²¹²¹ Arch. mun. Lyon, 1270 WP 23, rapport du maire de Lyon au conseil municipal, s.d.

²¹²² *Ibidem*, rapport du commandant des sapeurs-pompiers au maire de Lyon, 11 février 1881.

Fourgon stéphanois	1887	10350	3600	1200	5550	2.53
Entreprise Morel	1893	10894	3600	1200	6094	2.78

Les frais d'entretien qui comprennent le ferrage, le matériel d'écurie, les médicaments et les soins vétérinaires, la litière et la nourriture des chevaux peuvent-ils objectivement coûter 1.41 franc par jour ? Est-il possible d'entretenir un cheval pour 506 francs par an ou même 620 si l'on reprend la proposition de l'OTL ? Aucune prouesse de gestion ne permet d'expliquer une telle performance. Même en réduisant la valeur moyenne des chevaux de l'entreprise Bonneton et en allongeant leur durée d'amortissement, il n'est pas possible d'expliquer les tarifs qu'elle propose. En réalité, il faut bien admettre que les chevaux des deux soumissionnaires sont exploités dans le cadre d'un service normal. Les soumissionnaires s'engagent à mettre à la disposition des sapeurs-pompiers un certain nombre de chevaux. Ces chevaux doivent se trouver en permanence à l'écurie, mais il ne s'agit jamais des mêmes. Le service régulier de l'OTL, comme celui d'une entreprise de messagerie, comporte toujours des chevaux au repos ou des effectifs supplémentaires nécessaires à la bonne marche de l'entreprise. Aussi, les chevaux qui sont proposés à la location sont des animaux en repos ou en réserve. Vus sous cet angle, les traités sont non seulement possibles mais de surcroît particulièrement avantageux. C'est une situation très différente qui prévaut à partir de 1887. Le prix de la location augmente de 78.8% par rapport à 1882. En 1893, cette augmentation atteint 96.3% ! Ces rythmes de croissance s'expliquent par les nouvelles clauses du contrat, qui prévoient que les chevaux et les cochers seront logés à la caserne des sapeurs-pompiers. Hommes et chevaux doivent être physiquement présents et en état d'effectuer les opérations pour lesquelles ils ont été retenus. En d'autres termes, les clauses du contrat sont enfin réalisées par les loueurs. Les chevaux et la main-d'œuvre d'accompagnement sont effectivement immobilisés. Le quasi-doublement du prix en est la traduction la plus immédiate. Dès cet instant, la régie directe devient le système le plus intéressant. En 1899, la mairie renonce à la location des chevaux nécessaires au service des pompes à incendie et passe en régie directe.

Outre le prix, le système de la location est longtemps resté opérationnel dans la mesure où les chevaux étaient peu sollicités. En 1890 par exemple, les statistiques du bataillon des sapeurs-pompiers signalent que les six chevaux du service «*ont fait (...) 78 voyages représentant ensemble une distance parcourue de 324 kilomètres*»²¹²³. La charge moyenne de travail n'est donc pas considérable : 108 kilomètres par an et par cheval puisqu'ils sont attelés par paire. L'intervention moyenne est de 4.1 kilomètres et ne survient qu'une fois tous les 4,6 jours. On découvre ainsi que les prix de location proposés recouvrent des réalités très différentes. Les chevaux exploités dans le cadre de la régie directe sont effectivement employés au service du bataillon des sapeurs-pompiers. Ces chevaux sont donc disponibles en permanence, et c'est précisément cet élément qui n'est pas pris en compte dans le chiffrage établi par le maire. Cette lacune est d'autant plus surprenante, que l'exploitation d'une cavalerie, au moins dans ses principes généraux, est connue de tous. Les chevaux doivent être sortis tous les jours et travailler régulièrement. Cette contrainte élémentaire impose des activités connexes. En 1902, alors que la cavalerie des pompiers est déjà en régie directe, les documents qui préparent le financement du service des transports, permettent d'en faire l'inventaire. Les délibérations du conseil municipal soulignent que «*certaines de ces services tels que ceux de l'ambulance urbaine, du lait stérilisé, des étuves mobiles à désinfection, de la*

²¹²³ Année 1890, p.333.

*capture des chiens errants sont actuellement assurés par la cavalerie des sapeurs-pompiers, sans qu'il en résulte une sensible augmentation dans les dépenses de ce service.»*²¹²⁴

La décision d'organiser un service municipal des transports est prise à l'automne 1902. Quelques mois à peine suffisent pour passer de la conception à la réalisation effective du projet. La rapidité de la mise en œuvre contraste avec les hésitations de la période antérieure. En septembre 1902, le maire demande au directeur des cultures et des plantations de chiffrer de manière précise le coût respectif du traité de location et de la mise en régie. Les évaluations qu'il propose dans un rapport du 25 septembre 1902 permettent d'envisager de réelles économies qu'il estime, pour les besoins de son seul service, à plus de 3000 francs. Il ajoute - élargissant son propos - que *«l'exploitation par la ville peut rendre des résultats supérieurs à ceux qui ont déjà été obtenus en généralisant le système et l'appliquant à tous les services, notamment à celui de la voirie municipale, et on arriverait à des économies réelles par l'achat d'un nombre de chevaux correspondant aux besoins moyens journaliers»*.²¹²⁵

Cette observation ne reste pas lettre morte. En 1902, lorsque le budget du service des transports est adopté, tous les services utilisateurs de véhicules sont pris en compte. On constate de surcroît que son coût de fonctionnement est envisagé de manière globale. La création du service amène en effet la réorganisation d'autres services et la suppression d'un certain nombre d'articles jusqu'alors imputés au budget. Abordé sous cet angle, le nouveau service dégage une économie annuelle de 5600 francs. La commission chargée de l'étude du dossier conclut *«que cette somme est assez importante pour que la ville fasse les frais d'une première installation»*²¹²⁶. Les chiffres disponibles montrent sans équivoque que le passage à la régie directe devient crédible par ce changement d'approche comptable. En effet, le prix journalier moyen d'un attelage loué revient à 7.76 francs et à 7.16 en régie directe. L'écart est relativement peu significatif. En revanche, en incluant les diverses économies générées par la régie directe, le coût journalier de l'attelage est abaissé à 5.60 francs soit un gain de 27.8% par rapport au système antérieur.

2 – La gestion des cavaleries municipales

Les documents administratifs des divers services exploitant les chevaux de la ville fournissent une série d'informations sur la gestion quotidienne de la cavalerie. Ces données sont d'autant plus précieuses, qu'il est pratiquement impossible d'obtenir des informations comparables, pour le cheptel équin en service dans les entreprises industrielles ou commerciales. Sauf exception, ces documents ont été détruits ou ces entreprises n'existent plus. La gestion de la cavalerie comporte un certain nombre de domaines : les modalités pratiques de l'exploitation de la cavalerie, l'alimentation des chevaux, l'utilisation des fumiers et l'organisation des écuries en constituent les éléments les plus saillants.

La gestion quotidienne de la cavalerie municipale relève de deux systèmes d'exploitation : la spécialisation et la polyvalence. Certains services comme ceux des inhumations et des sapeurs-pompiers à partir de 1903, exploitent leurs chevaux de manière exclusive ; ils sont uniquement affectés aux tâches spécifiques de trait des services qui les emploient : transport des véhicules du service des incendies (pompes à vapeur, départ attelé, échelles aériennes, matériel) et corbillards. Les effectifs de ces services, comptés au plus juste, ne permettent pas

²¹²⁴ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 02, extraits du registre de délibérations du conseil municipal, séance extraordinaire du 9 décembre 1902 relative à l'organisation d'un service des transports.

²¹²⁵ *Ibidem*, service des transports, rapport de R. Gérard, directeur du service des cultures et des plantations au maire de Lyon, 25 septembre 1902.

²¹²⁶ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 02, extraits du registre de délibérations du conseil municipal, séance extraordinaire du 9 décembre 1902 relative à l'organisation d'un service des transports.

des activités différentes : le service des inhumations est sollicité quotidiennement tandis que la cavalerie des sapeurs-pompiers doit être opérationnelle sans délai.

La gestion des chevaux du service des transports est organisée de manière très différente. Ils sont mis à la disposition des services municipaux qui ont besoin d'une force de traction pour l'accomplissement de leurs tâches : les différents services : voirie, plantations, fourrière, distribution du lait des écoles, désinfection et théâtre (pour le transport des décors), présentent leurs *desiderata* et le service des transports leur affecte les moyens disponibles. L'unité de référence est la demi-journée : demi-journée de cheval et demi-journée d'homme. Au cours des six premiers mois d'exploitation, le service des transports a pu proposer 4118 demi-journées en utilisant douze puis treize chevaux et vraisemblablement un peu moins de demi-journées d'hommes. Ainsi le parc de la Tête d'Or demande occasionnellement plus de chevaux que d'hommes, qui par conséquent peuvent être affectés à d'autres tâches. Cette distinction permet de calculer les besoins spécifiques de chaque service et d'établir une péréquation équitable entre les différents utilisateurs. Entre le 2 janvier et le 9 juin 1906, le service des transports fournit 592 demi-journées d'homme et 601 demi-journées de cheval au service des cultures. Au cours de ces 23 semaines, les besoins sont très variables. Pour une moyenne hebdomadaire de 26 demi-journées de cheval, on compte une semaine à 5 demi-journées en février et une à 62 en mai-juin, lors de la récolte du foin. Ce système d'exploitation ne fait que reproduire les modalités de gestion héritées de l'adjudication. Dans un rapport de 1902, le directeur du service des plantations en donne les caractéristiques essentielles :

*«Aucun service n'aurait ses chevaux particuliers. Ils seraient tous placés dans une même main. Chaque jour les différents services adresseraient au chef de la cavalerie leurs desiderata pour le lendemain, comme cela se pratique aujourd'hui avec l'entrepreneur. Une compensation s'établirait forcément entre les différents services, ainsi chacun obtiendrait satisfaction, tandis que le régime du fractionnement aura forcément ce défaut majeur de laisser quelquefois les chevaux d'un service inutilisés pendant plusieurs jours, tandis que dans certaines circonstances ce service se trouvera gêné par le manque de cavalerie, ce qui ne se produit que rarement avec la location».*²¹²⁷

Cette mise en commun des moyens permet une exploitation intensive de la cavalerie municipale, mais elle ne résout pas tous les problèmes. Il existe des tensions sur l'allocation des ressources. La correspondance administrative en conserve parfois la trace. Ainsi en juin 1906, le chef du service des transports rend compte au maire des exigences excessives du service des cultures, ce dernier ayant protesté au près du maire :

«Il est vrai que certaines semaines, il [le service des transports] n'a pu être satisfait aux demandes du service des cultures, mais ces demandes étaient excessives eu égard aux ressources du service des transports.

Ce service comprend 9 cochers et 12 chevaux. Il doit obligatoirement fournir chaque jour : 1 homme et 2 chevaux pour la désinfection ; 1 homme et un cheval pour le captage des chiens, 1 cheval pour le matériel du théâtre. Il reste 7 hommes et 8 chevaux pour la voirie (enlèvement de jour et de nuit des boues des égouts), pour les cultures, pour le magasin scolaire sans parler des transports extraordinaires (mobilier mis en fourrière, Hôtel des Invalides, etc.).

Or pour son seul service Mr Gérard est allé jusqu'à réclamer 8 hommes et 8 chevaux. Il est bien certain que puisque Mr Gérard demandait ces 8 hommes et ces 8 chevaux, c'est qu'il en avait absolument besoin, mais cela ne prouve pas que le service des transports doive être

²¹²⁷ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 2, dossier service des transports. Rapport complet dans table des textes, chapitre IX, document N°13.

*en mesure de satisfaire à des besoins aussi exceptionnels et aussi passager. (...) En résumé le service des transports a fourni tout ce qu'il pouvait et devait fournir».*²¹²⁸

L'alimentation des chevaux revêt une importance décisive dans la conservation du cheptel municipal, elle en détermine la durée d'exploitation. Deux responsables sont directement chargés de cette question : le vétérinaire et le chef palefrenier. Le premier élabore les rations qui doivent être distribuées et le second assure l'exacte exécution des prescriptions. Le règlement des cochers-palefreniers du service des transports précise que le palefrenier-chef possède la clé du coffre à avoine et qu'il «*remettra lui-même au cocher palefrenier de service la ration de chaque cheval.*»²¹²⁹

En 1903, la ration alimentaire distribuée aux chevaux de la ville se compose de la manière suivante :

«Foin... ..	10 kilogrammes
Avoine.....	4,5
Farine d'orge.....	0,5
Paille.....	7»

²¹³⁰

Les chevaux du service des inhumations, qui sont moins étoffés que ceux du service des transports ou du bataillon des sapeurs-pompier, reçoivent seulement une ration de quatre kilos d'avoine. Si les éléments composant la diète alimentaire des chevaux ne présentent pas d'aspects particuliers, pas davantage d'ailleurs que les 10 unités fourragères auxquelles ils correspondent, il en va tout autrement de leurs proportions respectives. On remarque la faiblesse relative de la ration d'avoine qui est remplacée par des quantités plus importantes de foin et de paille. On observe en effet que la quantité d'avoine distribuée à la cavalerie municipale est inférieure de moitié à celle qui est usuellement donnée aux chevaux, tant dans les grandes entreprises de transport que dans les compagnies de tramways. Ainsi, les chevaux de l'OTL recevaient huit kilos d'avoine et huit kilos de foin par jour.²¹³¹ Encore faut-il préciser qu'il s'agit là de quantités relativement modestes par rapport aux usages les plus courants²¹³². A l'inverse, les quantités de foin et de paille sont très sensiblement augmentées 17 kg de foin et de paille contre une dizaine dans les exemples proposés par Magne dans son opuscule *Nourriture pour les chevaux de travail*²¹³³.

La composition de la ration alimentaire des chevaux des services municipaux semble donc assez originale. Elle souligne la diversité des pratiques en usage. L'importance accordée au foin et à la paille, qui était pour cette dernière exclue de la diète alimentaire des chevaux de l'OTL, s'explique par les importantes quantités de fourrages produites par le parc de la Tête d'Or. On découvre ici, à l'échelle de la commune, la pratique économe et les vertus de l'autosuffisance. De fait, les tables d'équivalence permettent en théorie le passage de l'avoine au foin et à la paille en respectant les apports en éléments hydrocarbonés nécessaires à la dépense énergétique des chevaux. Ainsi un kilo d'avoine représente 1.1 unité fourragère alors

²¹²⁸ *Ibidem*, service des transports, note pour monsieur le maire, 21 juin 1906.

²¹²⁹ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 02, service des transports, règlement des cochers.

²¹³⁰ *Ibidem*, 1124 WP 36, service municipal des transports, renseignements statistiques sur la nourriture et la litière des chevaux, 1 janvier – 11 juin 1903.

²¹³¹ LAMY, *Les tramways de Lyon*, op. cit., p.139.

²¹³² Ghislaine BOUCHET, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, op. cit. p. 204 : «Toutes différences de travail et de poids prises en compte, on peut estimer la ration moyenne d'un cheval de 500 à 600 kg soumis à un travail moyen à :

Foin.....	8 à 9 kg
Paille.....	5 à 6 kg
Grains.....	8 à 9 kg (avoine, maïs, orge)
Total	18 à 21 kg.

²¹³³ Jean-Henri MAGNE, *Nourriture des chevaux de travail...rations normales, rations économiques*, Paris, Garnier frères, 1870, 71 p. cité par G. BOUCHET, op. cit., pp. 203-204.

qu'il faut 2.5 kilos de foin de qualité moyenne pour obtenir la même unité et 4 kilos pour la paille des céréales de printemps. En revanche, ce régime alimentaire génère un coefficient d'encombrement que l'on peut estimer à 1.8²¹³⁴. S'agissant de chevaux effectuant un travail moyen, il s'agit d'un indice peut-être un peu grossi par le manque d'informations suffisamment précises. En tout état de cause ce coefficient corrobore la politique alimentaire adoptée par la ville.

Néanmoins, la théorie des équivalences rencontre des limites dans la pratique réelle, car l'avoine comme le foin ou la paille présentent selon leur qualité, une valeur nutritionnelle qui peut varier dans de notables proportions. Ainsi en 1904, le foin du parc, récolté tardivement s'avère de qualité médiocre et l'insuffisance des éléments nutritifs se traduit par un amaigrissement des chevaux du service des transports²¹³⁵. En 1904, c'est un constat similaire que dresse le vétérinaire de la cavalerie des inhumations dans une lettre adressée au maire :

« J'ai l'honneur de vous exposer que le foin mis en distribution dans la ration des chevaux du service des inhumations est de mauvaise qualité ; les animaux le refusent et préfèrent la paille destinée à la litière, ils maigrissent malgré le supplément d'avoine qui leur est distribué.

*Je vous demande monsieur le Maire, d'accorder l'autorisation d'acheter du foin à l'adjudicataire de la ville.»*²¹³⁶

Au prix de quelques réajustements -la quantité d'avoine est portée à cinq kilos- et d'un foin de qualité fourni par l'adjudicataire de la ville, les rations sont maintenues. C'est celles que l'on retrouve en vigueur en 1907 dans le service des transports. Dans une note adressée au maire, le vétérinaire Didier préconise leur maintien face à l'adjonction de produits mélassés, que les firmes productrices présentent comme plus économiques et surtout plus équilibrés. Le vétérinaire soutient qu'il n'y aurait aucun avantage hygiénique ou économique à les substituer aux rations existantes qui *«ont été scientifiquement établies à l'aide des tables des équivalents prônées par tous ceux qui se sont occupés d'une façon spéciale de l'alimentation des animaux»*²¹³⁷.

La cavalerie de la ville est logée dans trois écuries sises dans le III^e arrondissement. Celle des pompiers est située au dépôt central, rue Molière. Un caporal exerce les fonctions de chef d'écurie ; la seconde, celle du service des transports, est installée 51, rue Mazenod dans les anciens ateliers de la voirie. Enfin, la cavalerie la plus nombreuse, celle des inhumations, est provisoirement logée dans la caserne des passagers que la ville tient à bail jusqu'à la fin de 1907, rue de la Quarantaine dans le V^e arrondissement. L'administration prévoit l'installation du nouveau service avenue du Pont, en bordure du cimetière de la Guillotière, sur un vaste emplacement de 3000 m²²¹³⁸.

Le logement des chevaux dans des écuries confortables saines et bien équipées est une condition essentielle à la conservation du cheptel. Les documents qui subsistent montrent que le soin apporté à l'aménagement des écuries est une constante. Dès 1882, projetant de louer une écurie rue Pierre Corneille, afin de loger les chevaux destinés aux pompes à vapeur, la ville envisage d'y effectuer des travaux : réfection du pavage, remaillage et badigeonnage du parement intérieur des murs, réfection de la mangeoire et installation de bas-flancs. Les

²¹³⁴ Le coefficient d'encombrement détermine le rapport qui existe entre la quantité journalière de matière sèche ingérée par le cheval et ses capacités digestives. Au-delà de 1,6 l'encombrement d'une ration est considéré comme excessif pour un cheval effectuant un travail moyen.

²¹³⁵ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 36, service municipal des transports, renseignements statistiques sur la nourriture et la litière des chevaux, 1 janvier – 11 juin 1903.

²¹³⁶ *Ibidem*, 1003 WP 35, lettre du vétérinaire du service des inhumation au maire de Lyon, 13 mars 1904.

²¹³⁷ *Ibidem*, 1125 WP 02, service des transports, rapport du vétérinaire Didier au maire de Lyon, 7 janvier 1907.

²¹³⁸ Arch. mun. Lyon, 1015 WP 1, rapport du maire devant la commission chargée de la création du service des corbillards, 12 mars 1903.

dépenses sont estimées à 1700 francs²¹³⁹. L'initiative est d'autant plus remarquable que les chevaux ne lui appartiennent pas. Ce souci du détail se retrouve dans d'autres documents datés de 1903. Dans une lettre adressée à l'ingénieur du V^e, le maire demande que l'on réaménage au plus vite les emplacements destinés aux chevaux :

«Je vous prie de faire doubler d'urgence le nombre de bas-flancs de l'écurie installée dans la caserne des troupes de passage pour les chevaux du service des pompes funèbres, de façon que chaque animal ait un emplacement isolé à sa disposition»²¹⁴⁰.

Le mois suivant, le réaménagement laissant à désirer, un autre courrier est envoyé à l'ingénieur :

« J'ai remarqué au bas des cloisons longitudinales servant à séparer les chevaux de l'écurie du service des inhumations, des vides qui présentent le triple danger d'établir des courants d'air sous le ventre des chevaux, de leur permettre de se trouver en contact lorsqu'ils sont couchés et de de blesser en se relevant s'ils avaient la tête engagée dans une des baies dont il s'agit.

Je vous prie de faire d'urgence le nécessaire pour remédier à la défektivité de cette installation»²¹⁴¹.

Ces préoccupations se retrouvent dans une série de documents, un peu antérieurs, datant de novembre et décembre 1902. L'administration prend des dispositions pour rationaliser au maximum l'installation de la cavalerie des transports. Son objectif est de regrouper chevaux et véhicules sur un même site. Le service des transports est installé dans les anciens ateliers de la voirie situés à l'angle des rues Pierre-Corneille et Mazenod dans le III^e arrondissement. Les bâtiments destinés à recevoir la cavalerie et le matériel hippomobile du nouveau service n'ont pas été prévus à cet effet. De ce point de vue, l'agencement des lieux est particulièrement intéressant, pour saisir l'organisation fonctionnelle et spatiale d'une cavalerie de taille moyenne en milieu urbain. Ce point particulièrement important est abordé plus bas et mis en perspective avec d'autres installations²¹⁴².

3 – Les tâches de la cavalerie urbaine.

A – le trinôme du feu : les hommes, les pompes et les chevaux

Ces trois éléments concourent à la sécurité civile mais leur association et la synergie qu'elle procure ne se sont réalisées que par étapes successives. Entre 1880 et 1912, date de la motorisation du bataillon des sapeurs-pompiers, le service du feu se transforme en profondeur. Cette modernisation est incarnée par le rôle nouveau que joue la cavalerie à partir des années 1890 et l'action de la section active, embryon de la professionnalisation du corps. Le volontariat cède progressivement devant les impératifs d'une lutte renouée contre le feu. Les effectifs assez nombreux des années 1880 se rétractent. En 1880, le bataillon des sapeurs-pompiers compte 480 hommes divisés en six compagnies, une par arrondissement ; 436 en 1890 et 389 en 1900. Depuis 1895, une section active de pompiers professionnels est casernée au poste central, rue Molière dans le sixième arrondissement. Elle est progressivement étoffée. Elle compte deux officiers et 28 sapeurs-pompiers en novembre 1903. Dans les six arrondissements urbains subsistent des compagnies de volontaires auxquels la ville reste attachée.

La ville de Lyon enregistre chaque année plusieurs centaines d'incendies dont la statistique est minutieusement consignée dans les *Documents relatifs au projet de budget*, publiés chaque année par la municipalité de Lyon. La majeure partie des feux répertoriés sont peu

²¹³⁹ Arch. mun ; Lyon, 1270 WP 23, transport des pompes, devis estimatif des travaux de l'écurie rue Pierre-Corneille, 14 juin 1882.

²¹⁴⁰ Arch. mun. Lyon, 1015 WP 1, Lettre du maire de Lyon à l'architecte des 4^{ème} et 5^{ème} arrondissements, 21 novembre 1903.

²¹⁴¹ *Ibidem*, décembre 1903.

²¹⁴² Voir 2 – Chapitre XI, Section II, 2 - Les écuries d'entreprises.

importants ou d'intensité moyenne. Seuls une douzaine de sinistres majeurs sont à déplorer d'une année sur l'autre. Les incendies affectent majoritairement les appartements, mais les locaux commerciaux et industriels sont souvent la proie de feux particulièrement dévastateurs. La ville du XIX^e siècle est sujette à des incendies liés aux systèmes de chauffage et aux modalités pratiques d'éclairage. Cela explique le pic saisonnier des sinistres durant les mois les plus froids et les plus sombres. Mais il existe une autre source spécifique d'ignition liée à la présence du cheptel équin. En effet, jusqu'à la Grande Guerre, la vie partagée des hommes et des chevaux concentre jusqu'au cœur de la ville des quantités considérables de fourrages qui sont par nature éminemment inflammables²¹⁴³. Les feux de fenil engendrés par la fermentation des foins et ceux d'écuries sont à l'origine d'incendies qui affectent autant les immeubles d'habitation que les bâtiments professionnels. Les chevaux sont les principales victimes de ces sinistres. L'analyse des rapports d'incendies est, à cet égard, très instructive²¹⁴⁴. Entre mars 1877 et décembre 1889 plusieurs dizaines de chevaux périssent dans plus de cinquante incendies de fenils, d'écuries, d'entrepôts ou de hangars. Certains sont spectaculaires comme celui qui ravage le 28 mars 1884 les établissements Favre frères, marchands de bois, plâtres et ciment, quai de Serin. Les pompiers sont à pied d'œuvre de minuit à six heures du matin. 14 chevaux meurent dans l'incendie²¹⁴⁵. Même les entreprises les plus vigilantes comme l'UMDP ou l'OTL sont victimes de ces feux malgré des règlements intérieurs draconiens²¹⁴⁶. De fait, les écuries sont étonnamment peuplées : tout un monde de palefreniers, de garçons d'écuries, de commis et d'employés y dorment. Ce peuple des écuries apparaît au détour des sinistres consignés par les sapeurs-pompiers. Chargé de surveiller les chevaux et les foins, il est à la fois victime et responsable présumé des feux qui embrasent ces lieux hautement inflammables. Les exemples ne font pas défaut : le 12 avril 1880, un incendie ravage une écurie 1, rue Sébastopol dans le quartier de la Part-Dieu. Le rapport d'incendie note que «le feu occasionné par (on présume) l'imprudenc e de deux garçons d'écurie couchés ensemble qui étaient ivres et qui sont morts victimes de leur imprudence en mettant le feu en fumant probablement»²¹⁴⁷. Autre constat le 7 août 1891, après l'incendie survenu 18, rue des Archers, chez Guibert, entrepreneur de transport : «une pipe ayant été trouvée près le lit, on suppose qu'un des garçons aura mis le feu en fumant»²¹⁴⁸. Pourtant, en dépit de ces exemples, la présence des hommes au milieu des chevaux et des foins permet de circonscrire ou d'atténuer les effets des sinistres. Dans de très nombreux cas, les incendies d'écurie épargnent les chevaux évacués au plus vite et le feu est vite maîtrisé comme le 9 juillet 1890 chez Lévy, marchand de chevaux rue Béchevelin. Quelques seaux d'eau suffisent à éteindre un départ de feu²¹⁴⁹.

Plus que toute autre considération, le nombre des chevaux renseigne sur l'organisation générale du service des sapeurs-pompiers. Entre 1880 et 1901, les effectifs de la cavalerie passent de 4 à 12 chevaux. Cet accroissement marque le passage d'un système d'organisation à un autre. Le système traditionnel, en vigueur jusqu'au début des années 1890, se caractérise par des pompiers aux effectifs assez nombreux et disséminés à travers l'agglomération. C'est la réponse la plus directe à la lenteur de transmission de l'alerte au feu. L'organisation des postes de nuit, plus d'une vingtaine en 1890, traduit la volonté d'être au plus près du feu.

²¹⁴³ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 39 Le marché aux foins, place de la Croix.

²¹⁴⁴ Arch. mun. Lyon 1271 WP 24. Plusieurs registres sont disponibles sous cette cote. Voir table des textes, chapitre IX, document N°10 Les feux de fenil.

²¹⁴⁵ *Ibidem*, registre 1880-1887.

²¹⁴⁶ Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, règlement concernant le personnel actif, Lyon, imprimerie Léon Delaroche, 1894. Le règlement précise page 39 qu'«il est fait défense expresse aux palefreniers, relayeurs ou côtiers de fumer dans le dépôt et d'être porteurs d'allumettes sous peine de révocation».

²¹⁴⁷ Arch. mun. Lyon, 1271 WP 24, rapports d'incendies, registre 1880-1887.

²¹⁴⁸ *Ibidem*, registre 1888-1892.

²¹⁴⁹ *Ibidem*.

L'utilisation de matériel léger comme les pompes à bras est privilégiée. Le schéma de lutte contre l'incendie repose en priorité sur l'intervention rapide de pompiers qui habitent dans le quartier. C'est le constat que dresse la commission municipale chargée de réfléchir à la réorganisation du bataillon des sapeurs-pompiers :

«Qui connaît mieux son quartier que celui qui l'habite ? Qui connaît mieux les habitants, les dispositions intérieures des habitations que celui qui vit la même vie que ses concitoyens et qui est en continuelle relation avec eux ?»²¹⁵⁰

L'intervention rapide du voisinage est la conséquence logique du système fondé par le volontariat et l'organisation territoriale des différentes compagnies. Elle traduit aussi l'extrême faiblesse des autres moyens d'intervention. Le rapport de 1885 signale que la ville ne dispose que de 57 bouches d'incendie : *«dans les quartiers les mieux favorisés, il y a souvent plus de 500 mètres, soit entre deux bouches d'incendie, soit entre une bouche et une fontaine publique pouvant en tenir lieu, ou un bas-port accessible»²¹⁵¹*. Les moyens de transmission de l'alerte ne sont guère plus satisfaisants : le téléphone ne relie le dépôt central qu'à quelques bâtiments publics. Les postes de quartier ne communiquent avec la caserne de la rue Molière que par le moyen d'un système électrique assez rudimentaire : *«le système actuellement employé à Lyon consiste en dépêches chiffrées, que l'on transmet à l'aide de coups frappés à intervalles égaux par une sonnerie électrique. A l'aide du nombre de coups transmis et d'un répertoire, on trouve l'arrondissement et la rue où le feu s'est déclaré»²¹⁵²*. Quant aux postes avertisseurs, ils ne sont encore qu'en projet en 1890. Il faut attendre 1897 pour que la ville en soit dotée²¹⁵³.

Un second système prend progressivement de l'importance. À l'opposé du premier, il s'appuie sur une centralisation accrue des moyens d'intervention. Cette approche nouvelle est directement conditionnée par la diffusion de nouveaux moyens d'alerte. Au cours de la dernière décennie du siècle, le nombre des abonnés au téléphone augmente et tous les postes de surveillance sont désormais équipés d'une ligne à l'instar des postes de police. L'efficacité du système est augmentée par deux changements majeurs : en premier lieu l'emploi systématique de la cavalerie désormais logée au poste central. La rapidité d'intervention des départs attelés est ainsi accentuée ; en second lieu, l'existence d'une section active composée de pompiers professionnels. Ce déploiement a d'abord concerné les interventions diurnes, par définition les plus difficiles à effectuer dans le cadre du volontariat.

L'utilisation de la cavalerie est étroitement liée au rôle dévolu à la pompe à vapeur. Entre 1880 et 1900, les sapeurs-pompiers disposent de trois pompes à vapeur anglaises. Deux d'entre elles sont stationnées au dépôt central, 64 rue Molière ; une autre à la manutention militaire, quai de Serin. En 1881, les pompes ont été employées 18 fois. Ce total correspond très exactement aux 18 feux majeurs répertoriés au cours de l'année. Dans ce schéma d'intervention, on devine que l'utilisation de la pompe à vapeur correspond à des incendies qui ne sont plus maîtrisés. Elle constitue un ultime et dernier rempart contre l'extension de l'incendie. Ainsi, un temps assez long peut s'écouler entre le début d'un sinistre et le moment où le commandant se décide à utiliser les pompes à vapeur. Ce temps suffit généralement pour aller quérir les chevaux chez l'adjudicataire du transport des pompes, voire pour en louer ailleurs. En 1885, dans un rapport déjà cité, la commission municipale d'étude pour la réorganisation du bataillon des sapeurs-pompiers constate la faible disponibilité de la pompe : *«il s'est écoulé quelquefois 35 minutes entre la demande des chevaux et le départ de la pompe»²¹⁵⁴*. L'utilisation exceptionnelle de ce moyen de lutte contre le feu le rend, par

²¹⁵⁰ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 9, *Commission d'étude pour la réorganisation du bataillon des sapeurs-pompiers*. Rapport, Lyon 1885, Association typographique, 27 pages, p.

²¹⁵¹ *Ibidem* page 21.

²¹⁵² *Ibidem*, page 22.

²¹⁵³ Patrick. DELMAZ, *Histoire des sapeurs-pompiers français*, Que-sais-je N°3116, Paris, PUF, 1998, p.38.

²¹⁵⁴ *Commission d'étude...* op. cit. page 20.

contrecoup, de moins en moins opérationnel. De surcroît, les pompiers se méfient de la pompe à vapeur, ce qui limite encore davantage son utilisation :

«Il est certain que l'abus prématuré de la puissance de la pompe à vapeur rend aussi redoutable et aussi redoutée l'eau de la pompe que le feu lui-même ; il ne faut pour ainsi dire jamais employer la pompe à vapeur dans les feux d'appartements, sous peine de voir s'effondrer les planchers de la maison, ce qui malheureusement est arrivé plus d'une fois»²¹⁵⁵.

Une phrase résume à elle seule les conditions d'utilisation de la pompe à vapeur : «la pompe à vapeur ne doit être utilisée que pour sauvegarder les maisons voisines (...) et alors qu'on a perdu tout espoir d'arrêter les progrès de l'incendie».

Au cours des années 1890, l'évolution des systèmes d'intervention se répercute sur l'utilisation des pompes à vapeur. Elles cessent d'être considérées comme des solutions ultimes. Une lettre de janvier 1893, écrite au maire de Lyon par le commandant des sapeurs-pompiers, réunit de manière inattendue l'ancienne et la nouvelle approche²¹⁵⁶. Rendant compte d'une intervention à Villefranche, il précise qu'une pompe attelée de quatre chevaux est restée 24 heures hors de l'agglomération. Ramenée à Lyon dès la fin du sinistre, le commandant constate qu'elle «est aujourd'hui hors d'état de fonctionner». Il ajoute aussitôt : «il ne nous reste donc qu'une seule pompe en état en service puisque la pompe de la manutention a un essieu cassé». Ainsi, pendant l'intervention extérieure, le chef de corps a mobilisé l'une des deux pompes disponibles et l'essentiel de la cavalerie sans considérer qu'il mettait en péril la sécurité de la ville. Toutefois, dans la même lettre, il écrit : «toutes nos pompes sont dans un état qui me crée de nombreux soucis. Prière de hâter l'achat d'une nouvelle pompe qui plus que jamais nous est absolument indispensable». De fait, depuis que les chevaux sont logés au poste central, les départs attelés et les pompes à vapeur sortent de manière beaucoup plus systématique²¹⁵⁷. En 1895 pour un total de 210 incendies, le départ attelé est parti 130 fois et les pompes 90 fois. Elles ont été mises en action à 44 reprises contre 20 en 1890 pour 78 interventions.

À treize ans d'intervalle, deux incendies, l'un en 1881 et l'autre en 1894, permettent de mieux saisir l'ampleur de l'évolution. Dans son édition du 5 mars 1881, le *Salut public* livre le compte-rendu d'un incendie survenu la veille, rue Confort. Vers minuit, un feu se déclare dans un magasin de parfumerie. Dès les premières lignes de l'article, le ton est donné : «hier, les pompiers arrivés en retard comme d'habitude, à un incendie (...) ont été hués par le public». On constate d'emblée que les moyens mis en œuvre sont modestes. Une première pompe à bras donne peu de résultats. «Il fallut attendre une demi-heure pour qu'une seconde pompe arrivât». La confusion est alors à son comble. L'auteur de l'article souligne que «les pompiers savaient à peine la mettre en batterie et ajuster les tuyaux». Le feu est circonscrit grâce à la deuxième pompe. L'article donne d'autres précisions intéressantes : «un peu plus tard, d'autres pompes arrivèrent, y compris la fameuse pompe à vapeur, la carabinière, comme on l'appelle, parce qu'elle arrive toujours trop tard. Elle fut mise en pression sur la place de Lyon, près de la fontaine, mais ne servit à rien qu'à faire un tapage du diable et à couvrir le quartier d'une pluie d'étincelles». Sur le fond, l'article manque sans doute d'objectivité, mais le constat n'en demeure pas moins accablant.

²¹⁵⁵ Ibidem, page 10.

²¹⁵⁶ Arch. mun. Lyon, 1270 WP 23, dossier secours hors des limites de la commune (1887-1940), lettre du commandant des sapeurs pompiers au maire de Lyon, 3 janvier 1893.

²¹⁵⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre N° 9, document N° 19 Échelle hippotractée Gugumus des pompiers de Lyon ; document N°20 Départ attelé des pompiers de Lyon.

Le second incendie, qui éclate le 1^{er} février 1894, rue Centrale, est consigné dans un rapport rédigé par le chef de bataillon²¹⁵⁸. Très différent du précédent document, il présente les modalités techniques de la maîtrise du feu et l'utilisation déterminée des moyens disponibles. Le rapport commence ainsi :

«A midi 45' le dépôt central est prévenu par le poste de l'Hôtel de Ville qu'un incendie très sérieux venait de se déclarer rue Centrale 17, au 1^{er}».

Trois minutes plus tard, un départ attelé quitte la caserne de la rue Molière avec sept hommes dont le commandant. Il est suivi de la pompe à vapeur *Sivelle* et de quatre hommes. Cinq minutes après l'alerte un troisième véhicule hippomobile quitte le dépôt, l'échelle *Gugumus*. Au total, le sinistre mobilise quinze hommes, trois véhicules et six chevaux. Les premiers secours arrivent sur place à 12h 50 soit cinq minutes après le début de l'alerte. La pompe est immédiatement installée. À 13 heures, une deuxième pompe (*Roux*) quitte le dépôt central. Elle est suivie quelques instant plus tard d'une deuxième échelle aérienne, l'échelle *Porta*. La section active est épaulée par les 1^{ère} et 2^{ème} compagnies dont les officiers sont contactés six minutes après le début de l'alerte. Enfin, à 13 heures 30, les 3^{ème} et 6^{ème} compagnies sont appelées en renfort. L'observation des modalités d'intervention montre les changements radicaux dans la conduite des opérations : le rôle essentiel du téléphone, la rapidité de réaction et les moyens immédiatement mobilisés²¹⁵⁹. Les chevaux disponibles sans délai ont joué un rôle essentiel.

Les modalités observées lors de l'intervention rue Centrale sont devenues la norme. En novembre 1903, dans une lettre au maire, le commandant Perrin détaille la configuration d'un départ standard :

« Pour pouvoir attaquer vigoureusement un incendie, il est absolument nécessaire que le premier départ soit composé de la manière suivante :

Sur le départ, 1° les officiers ; 2° les deux chefs de reconnaissance, l'adjudant et le sergent ; 3° deux escouades composées chacune d'un chef d'escouade et de deux sapeurs ; 4° un sapeur téléphoniste qui doit être constamment à la disposition du commandant pour transmettre les ordres soit aux sapeurs qui sont à l'attaque, soit à la pompe à vapeur qui quelquefois est assez éloignée du lieu de l'incendie et un cocher soit sur le départ les officiers et dix sapeurs.

Sur la pompe à vapeur : un mécanicien, un servant, un chauffeur, un cocher soit quatre sapeurs pour la pompe.

*Le premier départ doit donc se composer des officiers et de quatorze sapeurs, chiffre strictement nécessaire pour pouvoir faire au début quatre attaques différentes.»*²¹⁶⁰

Quelques semaines plus tard, le 26 janvier 1904, le commandant du bataillon rend compte au maire de Lyon d'une intervention réalisée le jour même dans des conditions très comparables :

«Ce matin 26 courant à 7 heures, un incendie très sérieux s'est déclaré place Edgard Quinet N°5. D'après les renseignements qui nous ont été donnés nous sommes partis avec le départ attelé, une pompe à vapeur et l'échelle Gugumus soit six chevaux. Le feu était

²¹⁵⁸ Ibidem, dossier incidents survenus, rapport sur l'organisation des secours, lors de l'incendie de la rue Centrale au N°17, le 1^{er} février 1894. Table des textes, chapitre IX, document N° 11 Le rôle de la cavalerie lors de l'incendie de la rue Centrale N°17, le 1^{er} février 1894. Rapport du capitaine Pochon.

²¹⁵⁹ Pierre AULAS, *Les origines du téléphone en France (1876-1914)*, Association pour le développement de l'histoire économique (A.D.H.E), Paris 1999, 300 pages. Sur l'utilisation des téléphones lors des incendies cf. pp. 166 et suivantes.

²¹⁶⁰ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 9, lettre du commandant du bataillon des sapeurs-pompiers à monsieur le maire de Lyon, 6 novembre 1903.

tellement intense que si nous n'avions pas eu ces moyens de secours tout l'immeuble aurait été menacé tandis que nous avons pu le localiser au 1^{er} étage»²¹⁶¹

Dans la même lettre, le chef de bataillon rappelle que le service requiert un minimum de huit chevaux pour être certain d'en avoir au moins six au départ et pallier l'absence de chevaux éventuellement indisponibles.

L'utilisation devenue systématique de la cavalerie impose une exacte connaissance des itinéraires les plus courts entre le dépôt central et le lieu du sinistre. Cette préoccupation nouvelle qui allie rapidité d'exécution et précision apparaît dans un courrier qu'adresse le commandant des sapeurs-pompiers au maire de Lyon :

«J'ai l'honneur de vous informer qu'une partie des rues du centre de la ville est en ce moment sillonnée de tranchées qui entravent la circulation.

Il serait à désirer que la Compagnie du Gaz et la compagnie des Tramways m'avertissent au moins 24 heures avant de commencer les travaux de tranchées ; la Compagnie de Jonage m'informe toujours du commencement et de la fin des travaux en temps opportun.

Lorsqu'un incendie éclate sur un point quelconque de la ville, au départ je trace toujours au cocher l'itinéraire le plus court pour nous rendre sur les lieux du sinistre, et il m'est arrivé quelquefois n'ayant pas été prévenu de me trouver en face d'une tranchée ; nous barrant le passage, il nous faut alors changer notre itinéraire d'où il résulte une perte de temps assez sensible.»²¹⁶²

La fin des années 1890 sont marquées par une célérité et une efficacité renforcées dans la lutte contre les incendies. La mise à disposition effective d'une cavalerie au service des sapeurs-pompiers a contribué, comme le téléphone, à la métamorphose des secours. Comment le service lyonnais se situe-t-il par rapport aux standards les plus exigeants, la cavalerie est-elle à la hauteur des besoins de l'agglomération et à l'extension du périmètre construit ?

Un document de 1897 montre le chemin qui reste encore à parcourir²¹⁶³. En juin 1897, à l'issue du congrès international des sapeurs-pompiers de Bruxelles, le commandant Perrin chef du corps lyonnais rend compte d'un voyage d'étude à travers la Belgique et les Pays-Bas. La situation qu'il décrit montre le retard manifeste de l'agglomération lyonnaise. Le chef de bataillon passe en revue une dizaine d'agglomérations qui se caractérisent toutes, indépendamment de leur population, par la puissance des moyens déployés dans la lutte contre le feu. Outre les moyens d'alerte et les adductions d'eau, le commandant Perrin insiste sur les hommes, les pompes et les chevaux mis en œuvre. Le rapport qu'il rédige à l'intention du maire de Lyon est émaillé de chiffres dont bien peu sont à l'avantage de Lyon. Le 17 juin 1897 il note : *«nous avons visité Ostende qui est une ville de 20 000 habitants en hiver, cette population est doublée pendant la saison des bains de mer. Il y existe un corps permanent de 16 sapeurs et 20 volontaires. Le corps a deux pompes à vapeur et quatre chevaux, les bouches d'eau sont à 100 mètres l'une de l'autre»*. À quelques unités près, si l'on se cantonne aux effectifs permanents, Lyon n'aligne pas des moyens très supérieurs pour une population qui n'a aucune commune mesure avec la station balnéaire du littoral belge.

C'est la comparaison avec des villes plus importantes qui montre le sous-équipement relatif dont souffrent les pompiers de Lyon. Toujours le 17 juin, Perrin s'enthousiasme en découvrant le bataillon des sapeurs-pompiers de Gand. Cette ville, écrit-il, *«possède un corps permanent modèle»*. Les 100 hommes du bataillon disposent d'un poste central très bien aménagé à tous points de vue. Six postes secondaires sont répartis à travers la ville. La ville possède 50 avertisseurs et *«prochainement elle en aura 100»*. Il n'oublie pas de noter les 1800

²¹⁶¹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 36, rapport du commandant des sapeurs-pompier à monsieur le maire, 26 janvier 1907.

²¹⁶² Arch. mun. Lyon, 1270 WP 23, dossier transport des pompes, lettre du commandant des sapeurs-pompiers au maire de Lyon, 5 mars 1898.

²¹⁶³ Arch. mun. Lyon, 1270 WP 9, Rapport du commandant Perrin sur le congrès international de Bruxelles et sur un voyage d'étude en Belgique et en Hollande, juillet 1897.

abonnés au téléphone qui tous peuvent prévenir d'un commencement d'incendie. Le corps dispose de cinq pompes à vapeur dont une flottante, de deux échelles aériennes et d'une cavalerie de huit chevaux. Les sapeurs-pompiers jouissent de conditions exceptionnelles. Une tour de 22 mètres de hauteur juxta la caserne centrale. Elle permet des entraînements efficaces. Il ajoute : *«il existe une vaste cour sur le derrière de la caserne qui sert aux exercices pour tous les engins et aussi pour distraire les sapeurs avec jeux de boules, jeux de quilles etc., etc.»*. Ce dithyrambe où abondent les détails, n'oublie même pas de mentionner la qualité de la litière de l'écurie : *«la litière se compose de tourbe du Nord qui n'est relevée que tous les 10 jours, cette litière détruit toute l'odeur d'urine et de crottin, et le commandant du corps affirme qu'elle évite aux chevaux toute espèce de maladies du sabot»*. Le lendemain, le 18 juin 1897, le Lyonnais poursuit son voyage à Anvers. Le grand port belge, qui est aussi un centre industriel de 280000 habitants, compte 120 sapeurs-pompiers casernés dont les effectifs doivent passer à 160 hommes en 1898. Ils desservent 8 pompes à vapeurs. La cavalerie compte 12 chevaux. Enfin, le 19 juin, le commandant Perrin arrive à Amsterdam. Par l'importance de sa population, c'est l'agglomération qui se rapproche le plus de Lyon. La présentation qu'il fait du corps des sapeurs-pompiers est la suivante :

«Il existe un corps permanent de 240 hommes commandé par un commandant et 6 officiers, ils sont répartis dans 12 postes casernes et le poste central. Le poste central à 4 pompes à vapeur ayant chacune un débit de 3000 litres à la minute, 2 échelles aériennes ; chaque poste caserné possède une échelle aérienne, un chariot d'incendie avec une bobine déversoir contenant 150 mètres de tuyaux. (...) Le corps possède 40 chevaux. Les bouches d'eau sont à 40 mètres l'une de l'autre avec une pression de 3 à 4 atmosphères. Il y a 500 avertisseurs et les nombreux abonnés au téléphone peuvent prévenir les corps dès qu'un commencement d'incendie se déclare».

Le compte-rendu de voyage, comme tout autre exercice de style imposé comporte des limites. La description met en lumière la supériorité des corps belges et néerlandais d'un point de vue organisationnel et matériel. De la même manière, l'insistance avec laquelle le commandant Perrin présente l'efficacité des corps casernés n'est pas sans arrière-pensée. Pas plus d'ailleurs, que l'évocation jamais oubliée, du salaire perçu par les chefs d'unités rencontrés. Néanmoins, on peut considérer que les moyens consentis pour la lutte contre le feu constituent, dans cette partie nord-est de l'Europe, un standard de référence inégalé. Ainsi, les congrès internationaux où se retrouvent les sapeurs-pompiers d'Europe et les voyages d'étude qui les prolongent, permettent d'ouvrir l'horizon et de préparer les évolutions futures du service.

B – La cavalerie de tous les morts

En 1904, la ville de Lyon inaugure le service des inhumations par corbillards. C'est l'aboutissement d'une réforme engagée quelques années plus tôt. Cette réforme demandée et promise depuis si longtemps, place le cheval au centre d'une véritable rupture qui réaménage la place des morts parmi les vivants. Ramenées à des considérations purement matérielles, les modalités des cérémonies funéraires se réduisent *in fine* à un ensemble de fournitures matérielles et de prestations professionnelles et administratives. Elles se traduisent par un coût. Au-delà du deuil, envisagé dans le sens étroit du terme, qui mêle peine et affliction, les funérailles mettent en œuvre un processus complexe d'identifications, de représentations et de valeurs qui greffent sur la dépouille mortelle, les grands traits de la stratification sociale. Les morts échappent encore moins que les vivants aux pesanteurs sociales qui les englobent. Sauf exception, les ressources des familles, les réseaux de connaissances du défunt, sa place, sa notoriété et son envergure sociale induisent les cérémonies très différenciées. L'un des clivages les plus significatifs se matérialise par la présence ou l'absence des chevaux dans le cortège funèbre : les défunts des classes populaires urbaines sont transportés à bout de bras

par leurs semblables ; ceux des milieux plus aisés cheminent vers leur dernière demeure au pas lent d'un attelage suivi d'un cortège plus ou moins fournis de voitures de deuil.

a – Le transport des corps

À Lyon, jusqu'au début du siècle, le service municipal des inhumations ne propose qu'un seul et unique mode de transport : le cercueil est conduit vers le cimetière au moyen de brancards tenus par une équipe de porteurs. Ce système résume à lui seul les obligations de service public que se reconnaît la ville en matière de transport des corps. Cette pratique, sans être jugée scandaleuse, relève de coutumes que les contemporains qualifient eux-mêmes d'archaïques et de peu convenables. Ce type de transport concerne au premier chef toutes les familles dont les revenus sont insuffisants. Sur une moyenne annuelle de 9000 convois, plus de 2000 ressortissent à cette catégorie que les autorités qualifient d'indigents et qui sont pris en charge par la ville. Sans qu'il soit possible d'en fixer exactement le nombre, chaque fois que les funérailles ne sont pas exécutées par une entreprise de pompes funèbres, elles donnent lieu à un transport par porteurs vers l'un des trois cimetières de la ville : La Guillotière, Loyasse ou la Croix-Rousse²¹⁶⁴. Les dépouilles mortelles inhumées hors de la ville sont acheminées jusqu'aux gares. Ces cortèges funéraires sont une réalité quotidienne de la capitale régionale. Son rituel est immuable. En tête, l'ordonnateur, maître de cérémonie et représentant de l'ordre public ouvre la voie et réclame les priorités de droit et d'usage. Il est suivi du cercueil que soutient une escouade de porteurs puis de la famille, des proches et des connaissances. La troupe silencieuse emprunte les voies publiques. L'allure qu'il faut régler, pour ne pas donner l'impression d'une besogne expédiée, est scandée par les haltes fréquentes que réclament les porteurs. Ce rythme incertain étire ou contracte le cortège à la façon d'un accordéon. La mort trop visible qui passe au milieu des vivants, fige quelques instants l'animation de la rue : attelages ou cavaliers s'arrêtent pour ne pas disloquer le cortège, les passants regardent immobiles ou esquissent un signe de croix, premier et dernier hommage à un inconnu de passage.

Le transport des corps par jour de grand soleil rappelle aussi les impératifs de l'hygiène dont les autorités municipales font grand cas. La question est délicate, mais peut-on imaginer qu'elles restent insensibles aux cercueils trop minces de simple sapin, ceux-là mêmes qui sont les plus fréquemment portés à bout de bras ? Toute pudeur mise à part, le défunt est une matière organique en état de décomposition, les préparations qu'il subit ne changent rien à sa nature intrinsèque. De surcroît, la coutume largement répandue dans les classes populaires de retarder la déclaration de décès pour bénéficier d'un enterrement le dimanche, ajoute à l'inquiétude²¹⁶⁵. Le parallélisme n'est-il pas saisissant entre les efforts déployés par les autorités, à la même époque, pour enfermer le transport des immondices dans les tombereaux couverts et la volonté nouvelle d'abandonner le transport traditionnel des corps ? Au vrai, le transport des dépouilles mortelles impose des précautions similaires à celles que l'on instaure pour le transport du sang des abattoirs. Comment imposer des récipients étanches et hermétiquement clos pour ce dernier et accepter le transport des cadavres mis dans des cercueils aux planches mal jointes ? Les préoccupations hygiénistes du moment empruntent pour la circonstance, puisqu'au fond elles sont indicibles, les arcanes de l'égalité, de la dignité et des «usages modernes»²¹⁶⁶. Le corbillard éloigne le contact des morts et des vivants : il forme une enveloppe à la fois supplémentaire et protectrice. Les familles signalent parfois cet aspect. Lors de la transformation du service, l'ordonnateur Gonnin rapporte que «*les familles*

²¹⁶⁴ *Bulletin officiel municipal de Lyon*, séance du 30 mai 1901, p.246. Sur 9106 convois en 1900, plus de la moitié comportent des cercueils de sapin simple utilisés pour les enterrements des catégories les plus modestes de la population urbaine.

²¹⁶⁵ Arch. mun. Lyon, 1003 WP 35, rapport du chef du service des inhumations à monsieur le maire, 1 février 1904.

²¹⁶⁶ *Bulletin officiel municipal de Lyon*, séance du 30 mai 1901, p. 243.

sont favorables [au nouveau système] à cause des porteurs qu'ils voyaient peiner et surtout à cause de l'hygiène». La presse n'est pas en reste. En mars 1886, dans une de ses éditions, le *Salut public* rapporte l'arrivée au cimetière de la Guillotière d'un convoi funèbre «*dont le cercueil était de dimensions plus fortes que celles habituelles et d'où s'échappait une forte odeur de décomposition*»²¹⁶⁷.

Il existe une autre réalité, moins prosaïque, celle de la mort mise en scène et réglée par les entreprises de pompes funèbres dont c'est la spécialité. Les obsèques confiées à l'industrie privée traduisent la plupart du temps le rang social du défunt. De la qualité du cercueil à la composition du convoi, tout est susceptible de distinguer un mort d'un autre. La cérémonie est organisée selon les volontés du défunt, celles de sa famille et les moyens disponibles. La grande différence avec les obsèques ordinaires réside dans le transport du corps : le corbillard remplace les porteurs. Les chevaux parfaitement appareillés sont habillés de caparaçons noirs et argentés qui confèrent solennité et dignité à l'équipage. Les chevaux ornés de plumets sont accompagnés de porteurs en livrée. La Compagnie Générale des Pompes Funèbres de Lyon met avec doigté et tact son expérience au service des familles endeuillées. Elle compte deux fourgons, et trois corbillards. Elle entretient dans ses écuries de la Vilette une cavalerie de huit chevaux de robes sombres allant du noir au bai foncé²¹⁶⁸. La Compagnie a pour ainsi dire la mainmise sur toutes les funérailles qui comportent un minimum de décorum. Elle effectue vraisemblablement le cinquième des convois funéraires de l'agglomération. En 1903, après l'instauration du service municipal des corbillards, elle conserve 18% de l'activité du secteur soit 1650 convois sur une moyenne annuelle de 9000.

Les chevaux tiennent une place extrêmement importante dans le cérémonial de la mort aisée. Les obsèques d'une certaine importance peuvent mobiliser un nombre considérable de chevaux. Cela tient au convoi qui suit le corbillard. Outre les voitures de deuil qui sont fournies par la compagnie, le convoi est formé de voitures de familles que l'on ressort des remises pour l'occasion, celles de l'assistance et même de fiacres dotés de numéros amovibles que l'on enlève pour la circonstance. Le convoi hippomobile mortuaire remplit deux fonctions essentielles. La première, purement fonctionnelle, consiste dans le transport de la dépouille mortelle ; la seconde remplit une fonction de représentation. Entre le lieu du domicile mortuaire où s'effectue la levée du corps et le lieu de culte, un trajet permet de présenter la dépouille mortelle. Le défunt parcourt son quartier une dernière fois. Le cortège permet aux habitants de s'incliner au passage du convoi. Il permet aussi et surtout aux proches et aux connaissances de se déployer dans une cérémonie digne de ce nom. Le cortège est soumis à une autorisation spéciale lorsqu'il ne suit pas le chemin le plus court entre l'endroit où a lieu la levée du corps et celui où se déroule la cérémonie religieuse. C'est fréquemment le cas lors des obsèques des membres du clergé, la cure étant généralement située à côté de l'église. La longueur de l'itinéraire accordé dépend de la qualité du défunt. Les obsèques du cardinal archevêque de Lyon donnent lieu à un itinéraire fixé par la coutume et reconduit d'une cérémonie à l'autre²¹⁶⁹. En 1912, les obsèques du professeur Caillemer, doyen honoraire de la faculté de droit et président du conseil d'administration des hospices de Lyon, auxquelles assistent tous les corps constitués de la ville, donnent lieu à un long parcours de la rue Victor Hugo à la faculté de droit. Le service d'ordre est composé de 60 hommes pour contenir la foule.

b – La réforme du transport des corps

²¹⁶⁷ *Salut public*, 11 mai 1886.

²¹⁶⁸ Arch. mun. Lyon, 1214 WP 4, registre de recensement des voitures, III^e arrondissement, 1895.

²¹⁶⁹ Arch. mun. Lyon, 1011 WP 6, l'itinéraire prévu pour les funérailles du cardinal Foulon est ainsi défini le 27 janvier 1893 : «*départ à 9 heures de l'archevêché ; pont Tilsitt ; Place Bellecour ; rue de l'Hôtel de ville ; rue Grenette ; quai Saint-Antoine ; Pont du Change ; quai de l'Archevêché ; Place Saint-Jean.*»

le nouveau service dont le fonctionnement est initialement envisagé avec 40 chevaux et 26 voitures est ramené à des dimensions plus modestes. Il est inauguré le 18 janvier 1904 avec 32 chevaux et 16 corbillards flambants neufs livrés par la maison Joussemet Aîné d'Avignon²¹⁷⁰. Ces élégantes voitures funéraires dont la caisse est construite en forme de bateau ont coûté 1600 francs l'unité. Ce parc est complété par quelques véhicules achetés d'occasion.

Le service des corbillards constitue un investissement considérable pour la ville et un enjeu de première importance pour l'équipe municipale. Dès la première semaine de fonctionnement, le chef de service demande aux ordonnateurs de lui retourner dûment complété un questionnaire en douze points destiné à tester les réactions du public²¹⁷¹. Il ressort de cette consultation que l'accueil réservé au service des corbillards a été très favorable. L'abandon du portage a été perçu comme une authentique promotion. Le service public est désormais aligné sur les prestations de la Compagnie des Pompes Funèbres de Lyon. Le service est en tous points comparable. L'équipage mortuaire est passé en revue dans une demi-douzaine de points. Les ordonnateurs relèvent tous l'intérêt de la population : *«l'apparition des corbillards a fait sensation»* ; les nouvelles voitures frappées des armes de la ville suscitent des attroupements, *«de nombreuses personnes(...) s'arrêtent soit devant les domiciles soit devant les églises»*. Les ordonnateurs rapportent les impressions du public au passage des convois. L'un d'eux rapporte les propos suivants : *«sur mon passage, j'entendais des réflexions favorables»*. Un autre ajoute : *«d'après certaines réflexions entendues au passage des convois, l'administration a eu l'heureuse idée du nouveau mode de transport»*. Les voitures font presque l'unanimité tandis que la tenue des cochers est plébiscitée. L'ordonnateur Merle note que *«beaucoup de personnes en m'approchant ont félicité le bon goût et la tenue de ces messieurs qui en imposent réellement avec leur hauts-de-forme»*.

L'adhésion spontanée de la population s'explique aussi par l'instauration d'une certaine égalité devant le traitement des morts²¹⁷². La substitution d'un mode de transport à l'autre assure à elle seule la promotion à une dignité nouvelle de toute une fraction de la population urbaine. La mise en œuvre du service des corbillards confère une égalité toute républicaine aux funérailles. Tous les éléments qui constituent l'équipage, les voitures, les chevaux et les hommes sont pris en compte. Ils forment le socle d'un service minimum qui réalise une véritable rupture par rapport à la situation antérieure. Les rapports des ordonnateurs permettent un peu d'approcher ce sentiment : *«les familles pauvres en sont satisfaites et sont heureuses de ce nouveau service de corbillards»* ; *«plus d'une famille ne cachent pas leur joie qu'il n'ait été fait aucune différence entre le pauvre et le riche»*. Le public *«les trouve assez de bon goût surtout étant uniformes pour tous»*. Les ordonnateurs, fiers d'appartenir à un service rénové, amplifient peut-être la satisfaction du public. Connaissant l'enjeu de la réforme, ils écrivent sans doute ce que le chef de service à envie de lire et à travers lui, les autorités municipales. Cela ne modifie pas l'impression générale qui se dégage des questionnaires remplis par les ordonnateurs. Au-delà des quelques remarques attribuées à la population, le questionnaire renseigne surtout sur ceux qui l'ont rédigé.

On remarque ainsi que le quart des points abordés porte sur les chevaux. C'est la preuve de l'importance qui leur est dévolue : A l'évidence, c'est le cheval qui confère rang et distinction

²¹⁷⁰ Table des textes, chapitre IX, document N°12 Acquisition de voitures funéraires. Soumission Joussemet. Rapport de M. le Maire de Lyon, rapport de la commission et débats au conseil municipal.

²¹⁷¹ Arch. mun. Lyon, 1003 WP 35, questionnaire à remplir et à retourner au chef de service lundi 25 janvier 1904 au plus tard.

²¹⁷² Arch. mun ; Lyon, 1003 WP 1. Dans un document non daté mais rédigé au lendemain de la promulgation de la loi du 28 décembre 1904 sur le monopole des inhumations, cette volonté est clairement affichée : *«En 1901, lors de l'établissement du tarif actuellement en vigueur des droits d'inhumation, le Conseil municipal avait décidé que le transport des corps serait fait par des voitures d'un type unique. Il affirmait ainsi, en tant que service public l'égalité des citoyens mais sans intransigeance, les intéressés que blessait cette uniformité conservant légalement la faculté de recourir à l'industrie privée.»*

au cortège funèbre. Tous les ordonnateurs, y compris ceux qui répondent de manière laconique, prennent le temps ou l'énergie nécessaires de répondre aux questions relatives aux chevaux, comme s'il s'agissait à leur yeux de l'élément central du dispositif. Les chevaux sont-ils suffisamment dressés ? comment se comportent-ils au passage des tramways, leur pas est-il en rapport avec le caractère de la cérémonie ? Les ordonnateurs sont globalement satisfaits du dressage. L'ordonnateur Porchet note que *«les chevaux paraissent assez dociles et d'ici quelques jours le service sera parfait»*. Un autre constate que *«le dressage des chevaux a surpris le public»*. Constat similaire pour l'ordonnateur Doton : *«les chevaux se montrent bien dressés, leur marche régulière et suivie»*. D'autres observations vont dans le même sens : *«Les chevaux s'accoutument sans difficultés aux attributs de toutes sortes qui sont pourtant susceptibles de porter ombrage aux attelages»* ; *«ils se comportent mieux que j'avais présumé»*. Quelques chevaux, les plus jeunes surtout, s'effraient au passage des tramways mais la majeure partie de la cavalerie se comporte de manière satisfaisante. L'ordonnateur Badin rapporte ainsi qu'il a suivi sans encombre durant une semaine des itinéraires qui comportaient des lignes de tramways. Il est vrai -ajoute-t-il -que les chevaux *«étaient tenus par des mains sûres»*. Enfin, en ce qui concerne l'allure, les avis sont plus partagés. De fait, elle dépend autant des chevaux que de la manière de les conduire ou de l'itinéraire emprunté. Les ordonnateurs relèvent presque tous que *«l'allure est plus régulière qu'avec les porteurs»*. L'ordonnateur Gonnin affirme que les chevaux vont mieux que certaines brigades qui marchaient trop vite ou trop doucement. Certains jugent que le pas des chevaux *«est peut-être un peu mou»* ou *«qu'il serait presque trop lent»*. Une difficulté spécifique apparaît lors des montée : la dextérité du cocher est particulièrement sollicitée puisqu'il doit s'efforcer de conserver une vitesse égale alors que la traction de l'attelage est modifiée par la gravité : *«il en résulte parfois que plusieurs poses sont obligatoires à seule fin de permettre au public (...) d'arriver à bon port et en ordre»*.

Les chevaux du service ont été choisis avec soin par les vétérinaires des services municipaux. Les documents comptables qui subsistent donnent quelques précisions²¹⁷³. Les chevaux du service sont achetés dans la seconde quinzaine du mois de décembre 1903. Les vendeurs sont tous des marchands de la place : les frères Bernard, Alexis et Félix en fournissent seize ; François Milliat douze ; Nathan et Lévy un seul chacun. Il s'agit de chevaux d'attelage pesant environ 500 kg et mesurant tous entre 1.60 et 1.66m au garrot. Il s'agit donc de chevaux assez fins. Les 18 hongres et 12 juments pour lesquels existent des informations précises sont âgés de cinq et six ans. Quelques animaux sont âgés de sept et huit ans. Ils apportent vraisemblablement leur expérience et leur calme aux chevaux plus jeunes, effarouchés par la nouveauté du cadre urbain et son univers sonore. Tous les sujets ont évidemment des robes sombres ce qui n'exclut pas une certaine diversité : noir, noir mal teint parfois complété de la mention zain, c'est-à-dire de robes se caractérisant par l'absence totale de poils blancs. Une demi-douzaine de sujets sont de couleur bai foncé. Leur prix moyen d'achat est de 912 francs mais les animaux fournis par les frères Bernard valent davantage : 978 francs. Ces prix sont sensiblement inférieurs à ceux des chevaux exploités par le service parisien des inhumations. Dans un mémorandum adressé au maire de Lyon, sur sa demande, par le directeur des affaires municipales de Paris, le prix moyen avancé est de 1200 francs. A la différence du système parisien, le service des inhumations ne compte pas de carrossiers hollandais réservés aux enterrements de 1^{ère} classe et dont le prix d'achat est estimé à 1700 ou 1800 francs en 1901²¹⁷⁴. Toutes ces informations ne nous renseignent guère sur la provenance des chevaux et sur leur race. Les prix d'acquisition, les tailles, les robes et les fonctions spécifiques de trait désignent des chevaux d'attelage commun de type normand. Terme

²¹⁷³ Arch. mun. Lyon, 1006 WP 16, service des inhumation, dossier achats/ventes de chevaux, 1903-1918/1938.

²¹⁷⁴ Arch. mun. Lyon, 1003 WP35, réponse du directeur des affaires municipales de Paris à une demande de renseignements formulée par le maire de Lyon sur l'organisation des pompes funèbres à Paris, 6 février 1901.

générique car on trouve sans difficulté des chevaux tout à fait similaires en Vendée ou dans les Charentes. Les chevaux vendus par les frères Bernard viennent probablement de Mayenne et de l'Orne selon les habitudes éprouvées de la maison. C'est d'ailleurs dans une région toute voisine à Condé-sur-Noireau (Calvados) que l'administration municipale assure, après la Grande Guerre, la remonte de la cavalerie des inhumations²¹⁷⁵. En revanche, François Milliat, l'autre bénéficiaire des achats municipaux, semble plutôt s'approvisionner dans la moitié sud de l'hexagone sans qu'il soit possible d'en dire davantage.

Malgré une certaine économie de moyens visible tant dans la constitution de la cavalerie que dans le choix uniforme des véhicules, la municipalité est parvenue à hisser ses prestations au niveau des standards de l'industrie privée. L'une des inégalités les plus criantes entre les citoyens est ainsi atténuée. C'est un point fort du nouveau service et les ordonnateurs ne se privent pas de le souligner. Il convient cependant de nuancer cette première impression car, au-delà du discours, il subsiste de substantielles différences. Tous les convois ne se ressemblent pas même si les écarts n'ont rien à voir avec ceux qui existent à Paris²¹⁷⁶. Le compte-rendu de la séance du conseil municipal du 30 mai 1901 apporte d'utiles précisions. Après avoir réaffirmé le choix d'un seul et unique type de voiture «simple et en harmonie avec les mœurs locales», le maire propose le tarif des ornements, matériel et personnel supplémentaires mis à la disposition des familles. Les voitures sont littéralement habillées et transformées : on peut y ajouter un dôme étoilé argenté et des garnitures variées, des écussons, des lanternes et des plumets²¹⁷⁷. Le tarif relatif aux chevaux est le suivant :

«Caparaçons en drap orné d'étoiles et galons d'argent, la paire.....	Fr. 40
Caparaçons en drap orné, galonné d'argent.....	30
Crinières tressées, la paire.....	10
Plumets, la paire.....	8
Cocardes, la paire.....	8
Guides argentées, la paire.....	8
Chevaux supplémentaires noirs, l'un.....	15» ²¹⁷⁸

Le service propose cinq classes d'enterrements différenciées par une cinquantaine de variantes. Elles concernent tous les éléments constitutifs de l'équipage, de la voiture au cheval en passant par le personnel d'accompagnement (ordonnateurs, cocher et porteurs). Chaque classe comporte un certain nombre de prestations de base qu'il est possible de compléter par des options payantes facturées à l'unité. L'égalité entre les morts reste donc toute relative. Il convient en effet de nuancer cette première impression car il subsiste de substantielles différences : tous les convois ne se ressemblent pas. Il existe cinq classes différentes, déterminées par près d'une cinquantaine de variantes. Elles concernent l'ornementation des voitures, des chevaux et la tenue du personnel. L'égalité est donc toute relative. En 1917, les obsèques de l'intendant général Puesch que commémore une carte postale montrent la solennité d'un catafalque tiré par des chevaux carapaçonnés²¹⁷⁹.

En juin 1922, dans une lettre que le maire de Lyon envoie à son homologue de Brest, il écrit que son « administration a étudié un projet de création d'un service de véhicules automobiles pour les enterrements et transports de corps, mais l'exécution de ce projet a été

²¹⁷⁵ Arch. mun. Lyon, 1006 WP 16, dossier achats de chevaux en Normandie.

²¹⁷⁶ Tarifs et cahier des charges concernant le service des pompes funèbres dans la ville de Paris, Paris, imprimerie Charles Maréchal, 1859, 126 pages ; Cf. aussi arch. mun. Lyon, 1003 WP 35, dossier projet de modification des transports de corps et révision des taxes municipales. Le dossier contient des informations provenant de différents services urbains : Paris, Nîmes, Saint-Etienne, Mâcon, Marseille, Nice Rouen, Lille et Bordeaux

²¹⁷⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre N° 9, document N° 21 Convois du service municipal des inhumations, début du XX^e siècle.

²¹⁷⁸ *Bulletin Officiel Municipal*, conseil municipal, séance du 30 mai 1901, p. 243.

²¹⁷⁹ Arch. mun. Lyon, 4FI 4977.

ajournée en raison de son coût très élevé »²¹⁸⁰. À la fin des années 1920, le service compte encore 26 chevaux.

4 – Le peloton équestre de la police municipale

Au début des années 1880, la police de l'agglomération lyonnaise est régie par l'arrêté préfectoral du 30 mars 1882 qui instaure un peloton de gardes à cheval. Ces arrêtés sont remplacés ou complétés assez fréquemment pour s'adapter aux évolutions du service et à la production législative. Ainsi, l'arrêté du 30 mars 1882 est remplacé par celui du 18 janvier 1886 qui est autorisé par le ministère de l'intérieur dix jours plus tard²¹⁸¹. Entre 1886 et 1909, les effectifs des gardiens de la paix progressent de plus de 25%, passant de 600 hommes à environ 760. Cette progression ne concerne pas le peloton de cavalerie dont les effectifs restent stables. La réorganisation de 1886 comptabilise 30 cavaliers dont un officier, soit 5% des effectifs ; ces effectifs fluctuent puisqu'en 1900, le budget de police de l'agglomération ne compte que 20 cavaliers. En 1909, les effectifs sont quasiment revenus à leur niveau antérieur : 29 gardes à cheval commandés par un maréchal des logis-chef, soit 3,8 % des effectifs. Ce déclin relatif du peloton des gardes à cheval contraste avec l'apparition d'autres formes de mobilité : une brigade cycliste de 32 hommes a fait son apparition²¹⁸². Le coût de ces gardes à cheval est sensiblement plus important que celui des gardiens à pied pèse davantage sur les finances municipales : depuis la loi de finance de 1900, les communes doivent prendre à leur charge 50% des dépenses de police contre 30% antérieurement.

Le peloton de cavalerie de la police de l'agglomération lyonnaise qui apparaît en 1882 s'inscrit dans la perspective de donner davantage de mobilité à un corps qui est essentiellement composé de gardiens de la paix affectés à plus d'une trentaine de postes éparpillés à travers l'agglomération. Les archives de cette police de l'agglomération lyonnaise, dispersées dans différents postes et mal conservées, ne peuvent pas donner lieu à une exploitation s'agissant de l'emploi de cette unité équestre. Quelques observations générales peuvent être faites en prenant appui sur la presse locale.

Les missions confiées au peloton de cavalerie sont principalement au nombre de trois : la première consiste à rendre plus visible la présence de la police dans l'espace public, car la sectorisation des effectifs à pied et les rondes en nombre limité ne permettent pas d'obtenir cet effet. En 1886, la répartition des effectifs permet d'entrevoir quatre escouades de six gardes, commandées par un maréchal des logis. Ces petites unités peuvent patrouiller à deux sur le modèle de la gendarmerie. L'effet de saturation visuelle, de présence visible peut s'effectuer sur la base de 25 km x 30 chevaux soit 750 km théoriques de ronde par 24 heures. En tenant compte de tâches incompressibles ou de chevaux indisponibles il ne faut guère dépasser 500 km / jour de rondes à cheval. Rapportée aux nombres de voies de l'agglomération, il est évident que leur présence visuelle n'est pas très significative et leur effet dissuasif limité comme le signale assez vite la presse quotidienne. Dans une brève d'août 1883, le *Salut public* note que « la création de la police à cheval n'intimide pas plus les voleurs que le fonctionnement de la police à pied »²¹⁸³. Cette remarque est assez révélatrice des attentes qui ont accompagné la création de ce détachement de cavalerie, que l'opinion imaginait omniprésent malgré la faiblesse de ses effectifs. Quelques semaines plus tard, le même journal lui ajoute des charges bien difficiles à assumer : « Si la police à cheval ne sert même pas à faire des patrouilles la nuit, pour empêcher les voleurs de forcer les devantures, nous nous demandons à quoi elle peut être utile »²¹⁸⁴.

²¹⁸⁰ Arch. mun. Lyon, 1015 WP 1, lettre du maire de Lyon au maire de Brest, 27 juin 1922.

²¹⁸¹ B.O.M., mars 1886, pp. 71-77.

²¹⁸² B.O.M., 24 octobre 1909, p.918.

²¹⁸³ *Salut public*, 21 août 1883.

²¹⁸⁴ *Salut public*, 27 septembre 1883.

La seconde mission du peloton équestre est d'assurer la protection et l'encadrement de manifestations qui se déroulent sur la voie publique. Unité mobile par excellence, elle est la plus apte à encadrer des rassemblements en mouvement : les cavalcades de bienfaisance, les défilés du carnaval, les processions sont souvent escortées par les gardes à cheval, qui ouvrent même le défilé, dégagant ainsi la voie entre deux haies de spectateurs. Ils sont également disposés à intervalles réguliers dans les zones sensibles lorsqu'il faut canaliser les flots de voitures en provenance ou à destination de l'hippodrome lors des journées du Grand Camp. Dans un numéro du *Progrès illustré*, le dessinateur Girane montre un garde à cheval filtrant le passage sous la voûte du chemin de fer, entrée du Grand Camp²¹⁸⁵. Toutes les escouades sont alors mobilisées et elles peuvent s'épauler mutuellement. C'est lors de ces grands rassemblements que les gardes à cheval sont les plus visibles.

Enfin la troisième mission est celle du maintien de l'ordre. Dès qu'une situation de trouble à l'ordre public est signalée, ils sont les premiers sur les lieux. C'est évidemment la capacité de réaction rapide qui constitue la principale justification du corps. Leur rôle principal consiste alors à disloquer les rassemblements irréguliers et à dégager des lieux pris pour cible par les manifestants. C'est par la charge qu'ils parviennent à les disperser. Les exemples ne manquent pas de l'utilisation de ce peloton équestre. Lors des grèves comme celle des verreries de la Mouche, en juillet 1886, les gardes à cheval interviennent pour dégager les usines Dupuis et Jaillet. C'est au cours de cette opération de dispersion - note le *Salut public* - qu'un « gréviste nommé Touttin, qui s'était jeté à la bride du cheval pour l'empêcher de disperser un rassemblement, a été emmené au poste des gardiens de la paix »²¹⁸⁶. Tout au long de cette période de grève, le peloton intervient avec les moyens qui sont les siens et l'affaire n'est pas toujours aisée. Le même quotidien signale quelques jours plus tard une nouvelle opération : « des gardes municipaux arrivèrent au galop et dispersèrent la foule ; mais ce n'a pas été sans peine »²¹⁸⁷. Il va de soit que lors des grandes crises sociales ou lors des manifestations qui ponctuent le 1^{er} mai, ce sont les cuirassiers qui se chargent du maintien de l'ordre.

La remise en cause progressive de l'utilité de ce détachement de police montée est liée à la conjonction d'un certain nombre de facteurs pour lesquels il faut parfois se contenter d'indices. Un premier facteur explicatif doit être cherché dans la plus grande mobilité des gardiens de la paix grâce à la constitution d'une brigade cycliste dont il a déjà été question. Le second facteur explicatif, dans le prolongement du premier, réside dans la montée en puissance de la traction automobile dès les premières années du XX^e siècle. La traction automobile permet de transporter rapidement des renforts là où c'est nécessaire. La recherche de l'efficacité et la vitesse d'intervention ne concernent d'ailleurs pas seulement la police, mais aussi d'autres services comme les pompiers. Un dernier facteur plus délicat à évaluer est relatif au rejet de ce peloton équestre. En septembre 1904, alors que les gardiens de la paix sont en grève contre la discipline militaire qu'impose le chef de corps, le colonel Seurot, un groupe de gardiens de la paix adresse une lettre au maire de Lyon où une partie des récriminations portent sur le peloton comme s'il servait de bouc émissaire :

« Supprimer les gardes à cheval qui n'ont pas lieu d'être, que leur création a été prise sur les fonds de notre caisse et qui coopère toujours à l'entretien. Où Seurot a-t-il pris l'argent pour remplacer l'harnachement qui ne lui plaisait pas, sur nos services sans doute »²¹⁸⁸. Cette fixation sur le peloton de cavalerie reflète, outre le rejet du chef de corps, un sentiment d'infériorité des fantassins par rapport aux cavaliers. Le document cité amalgame très clairement cavaliers et détestation du colonel toujours à cheval :

²¹⁸⁵ *Progrès illustré*, 5 juillet 1891, N°29.

²¹⁸⁶ *Salut public*, 1^{er} juillet 1886.

²¹⁸⁷ *Idem*, 3 juillet 1886.

²¹⁸⁸ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 5.

« En effet ce colonel pas délicat et aimant à carapater à cheval accompagné d'un sous-brigadier des gardes à cheval infligeant sur son passage des punitions plus ou moins légales ce qui rappelle la bestialité du militarisme, botté jusqu'au lombric ».

Il n'est pas possible d'aller plus loin dans l'analyse, mais en 1909, le chef de corps n'a toujours pas été remplacé et sa fonction est assumée par un des capitaines tandis que le peloton de cavalerie a entretemps perdu son officier au profit d'un sous-officier.

À partir de 1900, les frais de fonctionnement étant partiellement pris en charge par la municipalité, le « grand livre » tient la comptabilité spécifique de ce détachement dans le budget de police de l'agglomération lyonnaise²¹⁸⁹ :

Effectifs	20 cavaliers
1 sous-lieutenant	
1 maréchal des logis-chef	
1 maréchal des logis 1 ^{ère} classe	
1 maréchal des logis 2 ^e classe	
3 cavaliers de 1 ^{ère} classe	
4 cavaliers de 2 ^e classe	
4 cavaliers de 3 ^e classe	
5 cavaliers de 4 ^e classe	
Indemnités d'habillement et de chaussures de 19 cavaliers	240 francs
Chevaux des gardiens de la paix et des voitures cellulaires	
Nourriture des chevaux, 21 chevaux à 460 fr. par an	9660
Ferrage des chevaux couvert en partie par le produit du fumier : 50 francs	1050
Harnachements nouveaux	Rien
Harnachements anciens, réparations	150
Remonte (effectif actuel : 11), 10 chevaux à acheter	10 000
Vétérinaire, indemnité annuelle	200
Médicaments pour les chevaux	200
Matériel d'écurie (éponges balais fourches, seaux, brosses)	100

Toutes les dépenses ne sont pas comptabilisées car relevant d'autres postes budgétaires : c'est le cas des écuries.

Section III Les cavaleries de l'artisanat, du commerce et de l'industrie

Jusqu'en 1927, les sources fiscales, dont il a déjà été question à maintes reprises, ne permettent pas une approche directe et exhaustive des entreprises et des secteurs qui utilisent la cavalerie en milieu urbain. La conservation imparfaite de ces sources, pour regrettable qu'elle soit, peut être surmontée. En premier lieu, la taxe municipale sur les chevaux et le vaste panorama qu'elle présente à partir de 1927, montrent que toutes les utilisations recensées du cheptel subsistent sans grands changements. Hormis quelques activités très spécifiques (chevaux de halage, de tampon ou de manège), aucune absence notable n'est détectée ; en second lieu, les lacunes des sources fiscales peuvent être partiellement palliées par quelques belles séries documentaires. Les registres de recensement des chevaux et des voitures offrent à cet égard de précieuses informations. Ils ont été conservés pour le 3^{ème} arrondissement qui concentre une part substantielle des chevaux logés dans la ville. Disponibles pour les années 1890, ils assurent un relais idéal aux données conservées depuis 1927 et permettent de couvrir toute la période de référence. Ces deux pivots peuvent être utilement complétés par d'autres sources administratives, municipales en particulier. Enfin,

²¹⁸⁹ Arch. mun. Lyon, livre de détail pour 1900.

l'absence de toute évolution technique particulière dans l'utilisation de la traction hippomobile, permet d'envisager une approche essentiellement thématique sans contrainte chronologique particulière.

Quatre données peuvent servir de socle à cette approche des cavaleries au service de l'artisanat, du commerce et de l'industrie. Il faut au préalable cerner l'emploi de la force musculaire du cheval par rapport à celle de l'homme. Cette approche indispensable, surprenante de prime abord, n'a rien d'anecdotique. Il existe en effet un seuil en deçà duquel l'homme remplace le cheval dans sa fonction de trait. Le cheval est donc concurrencé à la fois par des moteurs, qui développent une énergie comparable ou supérieure à la sienne, et par l'homme, omniprésent dans le segment inférieur de la production énergétique de trait. Par ailleurs, le terme générique de trait recouvre une diversité de situations où apparaissent toute une série de spécificités : transports généralistes et spécialisés, livraisons de gros et de détail, acheminements de pondéreux ou de produits légers, etc. Ces modalités se répercutent autant sur la nature des chevaux que sur celle des voitures auxquelles ils sont attelés. Cette diversité du trait recouvre d'une manière plus générale, les secteurs d'activités qui recourent à la force musculaire du cheval.

I - La diversité des utilisateurs

Avant 1927, les sources n'autorisent pas une approche exhaustive du cheptel employé par les entreprises dans les différents secteurs productifs ou prestataires de services. Il existe toutefois une série de documents qui permettent des approches certes partielles mais extrêmement précises. Ainsi, les registres en vue de la réquisition du cheptel et des voitures fournissent le détail des entreprises qui recourent à la traction animale. Les données ont été conservées pour le III^e arrondissement de Lyon. Elles couvrent le milieu des années 1890 alors que l'industrie chevaline atteint son apogée. Quelques rôles nominatifs de la contribution sur les chevaux et les voitures en 1890 apportent des précisions pour les perceptions du centre ville.

Le III^e arrondissement, vaste et laborieux, concentre la plus forte cavalerie de l'agglomération. C'est par excellence le bastion chevalin de la ville. Dans la diversité des activités qui rythment cet espace polymorphe, toutes les utilisations du cheval sont représentées. Outre les marges agricoles qui subsistent aux lisières de la ville, l'arrondissement concentre des activités industrielles, des entrepôts et le foisonnement de la vie artisanale. La diversité du bâti n'est pas en reste : au quartier de la préfecture succèdent les rues populeuses de la Guillotière et les faubourgs de Monplaisir et Montchat. Les registres de la réquisition offrent à la fois le détail des cavaleries et des véhicules utilisés. Les résultats du recensement des véhicules, achevé le 10 juin 1896 par la 29^{ème} commission de classement du 14^{ème} corps d'armée, ont été soigneusement consignés²¹⁹⁰. Ils offrent, malgré quelques erreurs, un panorama complet des forces et des capacités de traction utilisées dans cette partie de la ville. On dénombre près d'une centaine d'activités ou de professions utilisatrices de la force de trait animale. On distingue six grandes catégories :

Catégories	Quelques intitulés
Activités agricoles	Jardiniers, maraîchers, cultivateurs, horticulteurs, propriétaires.
Industrie	Ingénieurs, fabricants, constructeurs, manufacturiers, industriels
Commerce alimentaire	Liquoristes, négociants ou marchands de vin, de bière, limonade, épiciers, boulangers, bouchers, laitiers, fromagers, coquetiers.

²¹⁹⁰ Arch. mun. Lyon, 1214 WP 4, registre de recensement des voitures du III^e arrondissement, 10 juin 1896.

Commerces divers	Revendeurs, négociants, marchands de charbon, de bois, de pierres, de chaux, de textile, de bouteilles, de chiffons, de métaux, etc.
Bâtiment et travaux publics.	Entrepreneurs, démolisseur, charpentiers, maçons, peintres-plâtriers, asphalteurs, chantier du chemin de fer.
Transports	Camionneurs, déménageurs, voituriers, commissionnaire
Services divers	Pompes funèbres, hôteliers, lavoir, vidanges, entrepôts de marchandises

Les établissements industriels qui recourent directement à la force musculaire du cheval sont divers et nombreux. La rubrique des constructeurs ou des fabricants en donne une bonne illustration : fabricant de pâtes alimentaires, de chocolat, d'huile, de glucose, de chaux, de chaussures, de lits en fer, de meubles, de tuiles, de poteries, de papier, de papier de verre, d'appareils de chauffage, etc. Les chantiers de mécanique de la Buire, les constructeurs de bateaux de la Mouche, les établissements Lumière et les nombreux fabricants de produits chimiques complètent ce tableau. À l'autre extrémité de la ville le faubourg industriel de Vaise donnerait sans aucun doute une palette aussi diversifiée d'activités.

Néanmoins, chaque quartier reste marqué par la nature de ses activités. Les utilisateurs de chevaux du quartier de Perrache, au-delà de la gare ferroviaire, de part et d'autre du cours Charlemagne, présentent des spécialités différentes. En juillet 1896, dans un courrier adressée au maire de Lyon, la plupart des commerçants et industriels du quartier demandent la création d'un bain pour les chevaux²¹⁹¹. La pétition est signée par la plupart de ceux ayant des chevaux. À cet occasion, il est possible de repérer une soixantaine d'entreprises. L'absence des agriculteurs, si nombreux dans le III^e arrondissement, et la présence de la gare d'eau induisent des activités très différentes. Dans ce secteur de la ville, prédomine le commerce des pondéreux : les péniches apportent des cargaisons de charbon, de grains et de fourrages²¹⁹². Les industries connexes se sont fixées à proximité : Grands moulins de Perrache, distilleries, biscuiteries et brasseries²¹⁹³. Les activités liées à la réception du charbon expliquent la présence des professionnels de ce secteur : une quinzaine de «charbons» y ont leurs entrepôts (Girard, Streichenberger, les fils Charvey, etc.)²¹⁹⁴. Le quartier fait une place aux hôtels (Grand Hôtel d'Angleterre, Hôtel de la Gare, de Bordeaux, etc.) et aux entreprises de transport spécialisées (viandes, farines), aux agences de douane. Ces utilisateurs ne se retrouvent pas dans le reste de la presque-île. En 1890, dans les perceptions de la Bourse ou de l'Hôtel Dieu, les contribuables assujettis à la patente et redevables de ce fait de la taxe sur les chevaux et les voitures, présentent en effet un autre cas de figure. Ici, l'espace manque pour loger de fortes cavaleries. La force de trait est assurée par l'emploi d'un seul cheval par fonds de commerce. Ce sont les professions de bouche qui dominent (triperie, boucherie, boulangerie, poissonnerie, épicerie, épicerie fine, commerce de beurre, d'œufs²¹⁹⁵, etc.) ou les commerces spécialisés (mercerie, droguerie, magasin de porcelaine, etc.). Au vrai, cette grande quantité de petites cavaleries se retrouve ailleurs en ville et concerne nombre d'activités. Dans cette diversité, le seul point commun entre les champagnes de Vve Devau²¹⁹⁶

²¹⁹¹ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 97, pétition adressée à la mairie par Emile Bouvard marchand de grains, rue du Béliet, 17, 26, 34 et quai Perrache, 6, 27 juillet 1896.

²¹⁹² Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 22 L'activité des bas ports de la Saône.

²¹⁹³ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N°23 Le service de livraison de la Brasserie George.

²¹⁹⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 24 Les entrepôts des « charbons » quai Rambaud.

²¹⁹⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N°25 Œufs et beurre, 3 rue d'Égypte.

²¹⁹⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 26 Camion de livraison de la Maison Vve Devau.

et un torrificateur de quartier, rue Garibaldi²¹⁹⁷, est le recours au cheval qui signe toujours une aire de chalandise assez large. Les entreprises de l'industrie alimentaire comme la Brasserie Georges dans le quartier Perrache, les marchands de vin en gros à la Guillotière²¹⁹⁸, ou de l'industrie chimique, à l'instar de la Javelle Cotelte²¹⁹⁹, gèrent des cavaleries chargées de distribuer la production. Les grands magasins comme le Grand Bazar emploient également des attelages pour assurer leurs livraisons²²⁰⁰. Partout en ville, de nombreuses entreprises commerciales mettent en œuvre de petites cavaleries. C'est un trait marquant.

La diversité des utilisateurs se traduit en partie par celle des véhicules mis en œuvre. Les registres de recensement des véhicules susceptibles d'être réquisitionnés fournissent à cet égard de précieuses informations. Les différentes rubriques présentent, outre le nom du propriétaire et sa profession, le descriptif complet de l'attelage affecté à chaque véhicule et la capacité de transport exprimée en kilos de charge utile. Le signalement des voitures retenues dans le classement est encore plus soigné puisqu'il comporte des précisions relatives au système de freinage, à la suspension et à la couverture du véhicule. L'ensemble des informations permet une approche relativement fine des véhicules hippomobiles employés dans le III^e arrondissement, l'un des plus industriels de la ville. En 1896, la capacité de transport de l'arrondissement est représentée par 736 véhicules à deux et à quatre roues. Les véhicules ressortissent à treize types différents. Cette diversité est cependant toute relative puisque quatre d'entre eux, les camions, charrettes, jardinières et tombereaux, représentent 80% des effectifs recensés. De cet ensemble émergent les camions puisqu'ils totalisent 35,6% du parc. Ce sont par excellence les voitures de transport exploitées en milieu urbain. Ces véhicules suspendus, à quatre roues, se déclinent dans toutes les versions. Il s'agit soit de simples plateaux comme les camions de brasseurs, soit des camions à caisse et ridelles. Ils peuvent être découverts ou munis de bâches.

À l'exception des jardinières, principalement possédées par les agriculteurs, l'utilisation de ce groupe dominant de véhicules n'est pas marquée par une spécialisation poussée. On ne note aucun lien rigide entre type d'activité et type de véhicule. Camionneurs et voituriers utilisent plutôt des camions, mais il existe des entreprises de transport dont le parc est exclusivement composé de charrettes. Même constat pour les entrepreneurs qui emploient des tombereaux mais sans exclusive. Les véhicules déclarés par les négociants de chaux et les marchands de charbon suggèrent une remarque similaire. En revanche, on observe que les entreprises du III^e arrondissement exploitent majoritairement des parcs de véhicules homogènes. Sur 89 entreprises possédant deux véhicules et plus, seules 23 en emploient de plusieurs types. De fait, la spécialisation apparaît dès que l'on quitte le groupe dominant des quatre types de véhicules hippomobiles les plus répandus. Environ 20% des véhicules du III^e arrondissement sont destinés à des activités spécifiques qui induisent une spécialisation : corbillards des pompes funèbres, fourgons des déménageurs, tapissières des marchands de meubles ou tonneaux et flèches des compagnies de vidange.

En réalité, plus que les types de véhicules, c'est surtout leur capacité de charge qui reflète les usages auxquels ils sont destinés. Ainsi, le mot camion, terme générique apparemment sans surprise, illustre fort mal la chose. Que la définition le classe parmi les véhicules hippomobiles bas et à quatre roues ne change rien. Elle ne rend pas compte de l'étonnante diversité des tâches auxquelles on le destine. Il suffit de s'arrêter un instant sur ses capacités

²¹⁹⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 27 Petite voiture de livraison d'un torrificateur de Lyon.

²¹⁹⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 28 Marchand de vin en gros à la Guillotière.

²¹⁹⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N°29 Voitures de livraison de l'entreprise Javelle Cotel-Croix.

²²⁰⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N°30 Voiture de livraison du Grand Bazar dans la périphérie de Lyon.

de charge utile pour mieux saisir toute la polyvalence du véhicule. Le registre de recensement aligne 14 capacités de charge différentes de 200 à 5000 kg mais cette échelle peut grimper au-delà de 10 tonnes²²⁰¹. Sans aligner une telle profusion, jardinières, charrettes et tombereaux proposent tous huit ou neuf versions différentes. L'approche des voitures hippomobiles doit donc combiner types de véhicule, capacités de charge utile, genres d'aménagement, suspensions et systèmes de freinage.

En 1927, la taxe municipale sur les chevaux permet d'aborder tous les arrondissements de la ville. Cependant, la profession des contribuables n'est pas systématiquement signalée. Il en résulte une certaine déperdition qui ne peut être comblée malgré le recours aux annuaires. Sur un total de 2363 chevaux civils, 1794 soit 76% des effectifs, peuvent être affectés à une activité précise, qui est, à quelques exceptions près, une activité professionnelle, puisque les chevaux de maître ne subsistent qu'à l'état résiduel. Dans ses grands traits, l'exploitation de la cavalerie municipale montre la même diversité qu'un tiers de siècle plus tôt. Les catégories de classement par activités répertoriées en 1896 peuvent être reprises sans aucune modification :

Secteurs d'activité et intitulés portés sur le rôle primitif de la taxe municipale sur les chevaux. Année 1927.	Effectifs
Transports : (camionneurs, transport, voituriers, déménageurs, commissionnaires)	699
Alimentation dont :	344
Primeurs, épiciers, fruitiers, marchands de pommes de terre.	68
Boissons : vins, bières, liqueurs, limonades, eaux gazeuses	119
Viandes : bouchers, tripiers, charcutiers, salaisons, marchands de bestiaux	44
Grandes maisons d'alimentation	72
Divers alimentation (boulangers, coquetiers, confiseurs, fromagers, chocolatiers, etc.	41
Commerces divers dont :	291
Charbons	114
Bois et sciures	48
Fourrages	27
Divers : droguistes, forains, potiers, lavoirs, revendeurs, verreries, marchands de bouteilles, etc.	102
Services dont	223
Pompes funèbres	19
Hôpitaux, hospices et institutions	19
Transports publics (fiacres)	54
Vidanges	131
Industries, bâtiments et travaux publics	130
Agriculture	96
Particuliers (selle ou attelage de maîtres)	13
Total	1796

Il va de soi que la répartition des effectifs a changé : les chevaux destinés au transport des personnes ne représentent plus que quelques dizaines d'existences, alors qu'à la fin du XIX^e ils se comptent encore par centaines. Erosion similaire pour ceux employés à des activités agricoles. Ainsi vers 1895, le III^e arrondissement comptait à lui seul plus de 130 chevaux dans cette catégorie. On suit de la sorte la décrue des activités agricoles aux marges du territoire

²²⁰¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 31 Attelage de force de l'entreprise Tournus de Vaise ; document N° 32 Attelage de force, transport d'une chaudière de locomotive.

communal. Au-delà de ces transformations, subsistent les permanences. Comme au milieu des années 1890, le cheval est majoritairement au service des entreprises de transport. Certaines sont spécialisées notamment dans l'acheminement de denrées alimentaires, comme les viandes ou les farines par exemple, mais la majeure partie restent sans profil déterminé, assurant des camionnages en tous genres. Elles représentent plus du tiers des effectifs recensés en 1927. On note également la permanence de l'utilisation de la cavalerie dans l'approvisionnement destiné aux commerces de proximité ou dans les livraisons aux particuliers. Les livraisons de produits alimentaires aux épiceries ou de boissons aux cafés, comptoirs et restaurants constituent une part essentielle de cette activité. Le système de distribution semble inchangé. Ainsi, en 1927, la société anonyme La Laitière Moderne, 219, cours Gambetta utilise 25 chevaux pour ravitailler son réseau d'épiceries dépositaires. A près de cinquante ans d'intervalle, rien ne semble avoir changé dans ce secteur. En janvier 1882, dans un article du *Salut public* on devine que le système est déjà en place :

«La société des Laiteries du Rhône formée depuis quelques mois, a fait circuler hier, pour la première fois dans les rues de la ville, six de ses nouvelles voitures construites sur un nouveau modèle ; parfaitement aménagées au service qu'elles doivent faire, elle font honneur et à celui qui les a conçues et à celui qui les a construites.

Grâce à l'amabilité du personnel, nous avons pu visiter l'établissement que fait construire la Société à la Villette ; si le temps n'y porte pas obstacle, au printemps prochain Lyon aura un établissement de laiteries unique en France, et comme seules en possèdent quelques villes de la Belgique et de l'Allemagne.

Le plan d'ensemble que nous avons pu examiner a tout prévu, écuries pouvant contenir 30 chevaux, remises, manipulation, service de distribution, laboratoire pour analyses, magasins, tout y est, et ce qui est beaucoup mieux, tout y est bien à sa place. Nous donnons rendez-vous à nos lecteurs pour le printemps prochain»²²⁰².

Quelques jours plus tard, dans une annonce parue dans le même journal, Les Laiteries du Rhône, société anonyme au capital de 1400000 fr, fait paraître l'avis suivant :

«La Société des Laiteries du Rhône porte à la connaissance des personnes qui lui avaient fait des demandes de dépôts et qui n'avaient pu être notées à l'ouverture de son service, qu'à la date du 1^{er} janvier elle est à même de satisfaire toutes les demandes.

Par son nombreux matériel, par l'exactitude de ses services, les personnes qui établiront chez elles un dépôt n'en obtiendront que satisfaction. Ces livraisons se font à domicile»²²⁰³.

La livraison du charbon ou de blocs de glaces aux particuliers complète ce rapide tour d'horizon. Le cheval reste la force de traction la plus intéressante tant que le périmètre de livraison se cantonne aux limites raisonnables de l'espace urbain. Toutes ces activités requièrent une cavalerie relativement abondante, et c'est dans ce type d'activités que subsistent les dernières entreprises restées fidèles à la traction hippomobile. En 1927 ces activités de livraison mobilisent vraisemblablement plus d'un demi-millier de chevaux. Il n'existe plus d'informations précises sur cet artisanat chargé d'approvisionner les fonds de commerce ou les particuliers. Seules restent disponibles des données relatives aux entreprises les plus importantes. La Société des glacières de Paris est particulièrement représentative de ce type d'utilisation de la cavalerie en milieu urbain.

La succursale lyonnaise de la Société des glacières de Paris est créée en janvier 1884²²⁰⁴. La puissante entreprise parisienne fondée en 1866 rachète à cette occasion les installations

²²⁰² *Salut public*, 3 janvier 1882.

²²⁰³ *Ibidem*, 6 janvier 1882.

²²⁰⁴ L'essentiel des informations présentées ci-dessous proviennent d'une publication de la Société des Glacières de Paris réalisée en 1966 à l'occasion du centième anniversaire de l'entreprise. Cette brochure commémorative, intitulée *La Société des Glacières de Paris a cent ans* comporte 28 pages dont un exemplaire a été remis à chaque cadre dirigeant. Monsieur Hubert Cachard, ancien directeur de la succursale de Lyon, a bien voulu nous en fournir une copie.

d'un producteur lyonnais de glaces hygiéniques, l'entreprise Truchet et Bienvenue. Au milieu des années 1880, Lyon consommait 5000 à 6000 tonnes de glace par an. Une partie de la glace commercialisée à Lyon provient du lac de Sylans dans l'Ain²²⁰⁵. Les installations de cette importante glacière régionale acquises par la société en 1883 sont reliées à Lyon par une ligne de chemin de fer qui aboutit à la gare de la Croix Rousse, rue Denfert-Rochereau. La glace naturelle est complétée par la production de glace artificielle et par celle de «carafes glacées». L'accroissement de la demande explique le développement des succursales de Lyon, Saint-Etienne, Vichy et Marseille. En 1899, celle de Lyon est dotée de deux usines, la première à Monplaisir et la seconde rue Masséna dans le VI^e arrondissement. Enfin, en 1911, la succursale de Lyon, suivant la politique de diversification déjà entreprise à Marseille, ajoute à ses activités l'entreposage des denrées périssables. En une quinzaine d'années, la succursale lyonnaise est solidement installée. Elle profite à plein de l'engouement dont jouit la glace. Son usage et sa consommation se répandent à travers la société : elle n'est plus un produit inaccessible, réservé aux seules couches aisées de la population. Les professionnels cessent d'en être les seuls acheteurs. La demande des particuliers s'impose de manière durable. Pendant estival du garde manger hivernal, la glacière est un meuble qui permet de maintenir les aliments à une température relativement basse. Il devient possible de conserver la viande, les charcuteries, les produits laitiers dans des conditions de confort jusqu'alors inconnues. Convenablement placée et isolée la glacière est alimentée par dix ou 20 kilos de glace tous les trois ou quatre jours selon la température ambiante. Résiduelle de novembre à mars, la consommation de glace reprend au mois d'avril et atteint un pic au début du mois de juillet. Elle permet d'atténuer les rigueurs de la canicule qui est fréquemment un sujet de conversation dont la presse quotidienne se fait l'écho. Entre deux orages qui rafraîchissent momentanément la ville, la glace apporte un réconfort nouveau et soulage une partie des citadins.

En 1920, la cavalerie de la société des glacières de Paris est logée dans le 4^{ème} arrondissement, au 28 de la rue Denfert-Rochereau. La localisation des écuries, à deux pas de la gare des Dombes, n'a rien de surprenant puisqu'il s'agit du débouché naturel de la glace de l'Ain. C'est à partir du plateau de la Croix Rousse que les fourgons frigorifiques de la société irriguent la ville. Tous les matins, un certain nombre de chevaux attelés quittaient les entrepôts de la Croix Rousse tandis que d'autres étaient descendus dans la plaine pour y être attelés aux fourgons restés dans les usines de Monplaisir et de la rue Masséna. Au sortir de la Grande Guerre, les effectifs déclarés pour l'année 1920 se montent à 15 chevaux, le cheptel n'a pas encore été reconstitué. En 1927, le rôle primitif de la taxe municipale sur les chevaux comptabilise 21 chevaux ; celui de 1935, 31 chevaux. Ils sont logés dans les vastes écuries que la société a fait construire 43 chemin Villon dans le VII^e arrondissement²²⁰⁶. L'écurie de la rue Villon est installée sur une vaste parcelle d'une superficie proche d'un hectare, sise à l'angle des rues Villon et Saint Nestor. L'entrée principale est située au 43 de la rue Villon. Elle est délimitée sur sa gauche par un bâtiment rectangulaire qui forme l'angle des rues Villon et Saint Nestor. Il comporte des bureaux au rez-de-chaussée et le logement du gardien-bourrelier. L'étage est entièrement occupé par le logement de fonction du directeur. A droite du portail d'entrée s'étend un vaste jardin d'agrément planté d'arbres et de massifs. Dans le prolongement de la voie d'accès se développe une vaste cour intérieure pavée en têtes-de-chat. Ces innombrables galets aux formes arrondies évitaient aux chevaux de glisser. Cette cour qui mesure 40 mètres de large par 50 de long est bordée sur sa droite par un vaste hangar qui prolonge le bâtiment administratif. Il sert de remise aux voitures de livraison. Sa

²²⁰⁵ Préinventaire des monuments et richesses artistiques, *Glacières et caves à neige du Rhône*, département du Rhône, 2000, 96 pages.

²²⁰⁶ Entretien Hubert Cachard, 11 février 1999, ancien directeur de la succursale lyonnaise de la Société des Glacières de Paris.

profondeur permet également de s'en servir comme d'écurie d'été. Une longue mangeoire est fixée sur le mur qui longe la rue Saint Nestor. En face du hangar et dans le prolongement du jardin d'agrément, un bâtiment rectangulaire est occupé par les ateliers de charronnage et de bourrellerie. Enfin, au fond de la cour, un dernier bâtiment clôt la parcelle. L'essentiel de l'espace est occupé par les écuries dites d'hiver dans lesquelles on accède par deux portes à battants. La partie gauche du bâtiment sert de fenil. On y accède par une porte située sous le hangar. À l'extrémité opposée, une construction attenante sert d'infirmerie pour les chevaux malades et, à l'étage, de logement pour le palefrenier. Une fenêtre qui surplombe l'écurie lui permet de surveiller les chevaux depuis son logement. Le fumier n'est pas stocké. Il est emporté quotidiennement par les jardiniers de Monplaisir.

L'usine à glace, située 2, rue Villon est distante de plusieurs centaines de mètres des écuries. Entre le début du printemps et la fin de l'été, elle est animée d'une intense activité. La glace est obtenue dans une série de bacs remplis d'une saumure réfrigérée. L'eau est placée dans des récipients de forme parallélépipédique, les «moulots». Lorsque la glace est obtenue, les «moulots» sont retirés du bac, déplacés à l'aide d'un pont et démoulés. Les pains de glace sont alors stockés en chambre froide. À la fin des années 1920, le bac 29 qui porte le nom de sa date de mise en service, permet une production quotidienne de 80 tonnes de glace. En 1935, un nouveau bac de taille bien supérieure, produit à lui seul jusqu'à 150 tonnes par jour. L'augmentation de la production permet de faire face à une demande sans cesse croissante et diversifiée. À la consommation traditionnelle de glace s'ajoutent de nouvelles utilisations : les chambres froides des professionnels de la viande, le glaçage des wagons transportant des denrées périssables ou l'industrie chimique, grosse consommatrice de glace.

Les commandes passées par la clientèle sont préparées bien avant le début des tournées. Au cours de la nuit, les voitures sont chargées à l'usine et ramenées au dépôt. La navette est effectuée par un cocher de nuit qui amène et ramène successivement tous les véhicules. Il dispose à cet effet d'un cheval qui n'assure que ce service. Chaque voiture de livraison peut transporter 800 kg de glace répartis en blocs de 40 kg. Tôt le matin, après le pansage des chevaux, chaque cocher entame sa tournée. La ville est quadrillée par plusieurs dizaines de rondes qui sont effectuées par le même attelage. Le cocher livreur transporte les pains de glace jusque chez le client. Lorsque la quantité de glace est inférieure à 40 kg, il débite exactement le poids requis. Ce travail de livraison est souvent pénible car il faut livrer aux étages. En cours de matinée, lorsque le chargement s'épuise, un camion de ravitaillement vient renouveler la cargaison de la voiture de livraison. Ce système évite les retours vers l'usine de Monplaisir, les pertes de temps qui en découleraient et une fatigue supplémentaire à la cavalerie. Ainsi, la ronde de la Croix Rousse est ravitaillée sur le plateau. Lors des pics de demande, une deuxième tournée peut être organisée. La Société des glaciers de Paris loue alors des chevaux pour effectuer ce surcroît ponctuel d'activité. Ce système général de livraison bien rôdé subsiste jusqu'en 1946, date à laquelle l'entreprise inaugure un service au moyen d'une dizaine de voitures électriques.

II- La gestion de la cavalerie

La gestion de la cavalerie, même lorsque les effectifs ne sont pas nombreux, est tout sauf un élément secondaire. Les données qui composent ce poste sont par nature éminemment fluctuantes : le prix des fourrages varie en fonction des saisons et des récoltes. Ces variations peuvent être considérables. En certaines circonstances, trouver pailles, fourrages et avoines à des prix acceptables relève de l'impossible. Par ailleurs, le prix des fournitures annexes tout comme le prix des chevaux sont aussi susceptibles de changements. Il y a assurément de grandes différences d'approche entre la gestion d'une cavalerie comme celle de l'UMDP et celle au service d'un petit entrepreneur. La première suppose la production ininterrompue de pièces comptables, exploitées, classées et archivées tandis que la seconde est abordée de

manière plus empirique. L'absence d'un suivi administratif est suppléée par une proximité quotidienne. Quoi qu'il en soit, dans les deux cas, la cavalerie est observée avec une attention toute particulière. Cela pour deux raisons principales. En premier lieu, la cavalerie est la force de traction de l'entreprise. Cette fonction est par essence vitale pour toutes les entreprises commerciales ou industrielles qui livrent leur production ou transportent elles-mêmes les matières premières qu'elles transforment. En second lieu, cette force de traction est vivante. Elle doit être entretenue en état et amortie dans les meilleures conditions. De quelque manière qu'il aborde sa cavalerie, le chef d'entreprise n'oublie jamais qu'il s'agit d'un capital qui peut être très important et dépasser plus de 100 000 francs pour les entreprises qui emploient les effectifs les plus nombreux. Sa valeur décline au fur et à mesure qu'elle est exploitée. Il faut donc en tirer le meilleur parti, c'est-à-dire une longévité et un rendement maximaux. De ce fait, il existe pour tout cheval un âge optimal d'achat et de revente, que seule une connaissance approfondie des chevaux permet de déterminer.

Comment les entreprises gèrent-elles l'ensemble de ces paramètres ? En termes de documentation disponible ou susceptible de l'être encore, la question n'a aucun sens pour les plus petites cavaleries. L'ensemble des prix, des besoins et des opportunités à saisir est traité au jour le jour. Pour les entreprises employant des cavaleries plus étoffées, il existe un suivi administratif mais les documents ne sont plus disponibles. Une seule gestion de cavalerie a pu être reconstituée dans des conditions acceptables. Il s'agit de la société du Cep Vermeil, spécialisée dans le commerce du vin en gros. Le dispositif général de gestion, tel qu'il a été conservé de manière fragmentaire, remonte à la fin des années 1920. Il s'agit en l'espèce d'une cavalerie de taille moyenne dont les effectifs oscillent entre une demi-douzaine et une vingtaine de chevaux. L'évolution de cette cavalerie est tout à fait particulière. Elle s'accroît à la fin des années 1940, au moment même où la majeure partie des cavaleries est remplacée par des camions automobiles. En conséquence, rien ne permet d'affirmer que les méthodes de gestion en vigueur dans cette entreprise soient généralisables à l'ensemble des cavaleries lyonnaises comparables. Toutefois, les pièces comptables et les documents relatifs au suivi du cheptel permettent de cerner l'ensemble des données et des paramètres qui découlent de l'exploitation d'une cavalerie en milieu urbain.

Les documents livrés par le Cep Vermeil comportent un répertoire et une série de dossiers. Le répertoire est de loin la pièce la plus intéressante²²⁰⁷. Il se présente sous la forme d'un petit dossier de couleur jaune orangée constitué de deux feuilles cartonnées reliées par une étiquette portant la mention chevaux. Il mesure 19 centimètres par 12 et renferme 65 fiches bristol. Les fiches de ce répertoire ont été progressivement renouvelées comme en témoignent les générations successives de fiches de facture différente²²⁰⁸. Les mentions les plus anciennes remontent à la fin des années 1920 et les plus récentes aux années 1960. Il s'agit d'un outil de travail utilisé et mis à jour de manière régulière. Quelques vieilles fiches, parmi les plus anciennes, ont été barrées d'un trait et marquées de l'inscription «archives». Une mention précise qu'une nouvelle fiche «chevaux» a été ouverte. Leur maintien dans le répertoire indique une erreur puisqu'elles sont restées actives jusque dans les années 1960. Les annotations qui surchargent les fiches du répertoire apportent une confirmation supplémentaire de leur utilisation permanente. Étant la première entrée disponible vers le dédale des dossiers, l'usage pratique a parfois amené l'inscription rapidement griffonnée d'informations qui auraient du être consignées dans les dossiers. Ainsi sur la fiche «alimentation des chevaux», en marge de la liste des dossiers figure la note suivante :

« le 4. 6. 29 Marty m'a dit :

²²⁰⁷ Les dirigeants de l'entreprise ont bien voulu nous confier ce document et les quelques dossiers qui subsistaient et nous signaler les quelques livreurs hippomobiles encore en vie.

²²⁰⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 33 La gestion de la cavalerie du « Cep Vermeil ».

il donne à manger à ses chevaux à 4 h, ils travaillent à 6h ½ -7 h. Il donne à ses chevaux 12 litres d'avoine par jour, 4 litres le matin, 4 litres à midi, 4 litres le soir»

L'observation attentive des fiches cartonnées permet de les classer en trois catégories. Elles forment ensemble une véritable arborescence qui mène, en quelques manipulations de fiches, du général au particulier. Il y a en premier lieu les fiches de synthèse qui comportent les entrées les plus générales. Ces fiches appelées «chevaux» sans autre qualification renvoient à d'autres, appelées petites fiches. Elles forment une deuxième catégorie de fiches qui comportent deux indications de classement «chevaux» et le nom de la rubrique à laquelle chacune d'elle se réfère : «alimentation», «soins», «caparaçons», «maréchaleries», «chevaux ventes», «achats et prix», «poids des chevaux», «écuries», «organisation travail du garçon d'écurie», «amortissements chevaux», etc. Chaque petite fiche répertorie l'ensemble des données relatives à la rubrique de classification. Elles fonctionnent comme des sous-répertoires. Ces données sont soit d'autres petites fiches soit des dossiers qui sont repérables à la lettre «D» qui précède leur dénomination. Ainsi à titre d'exemple, la petite fiche relative à l'alimentation des chevaux commence de la manière suivante :

voir petite fiche	«foin»	
voir petite fiche	«paille»	
voir petite fiche	«avoine»	
voir petite fiche	«son»	
D chevaux aliments spéciaux		
D chevaux statistique		
consommation		
voir petite fiche	«verdure	pour
	chevaux»	

Enfin, d'autres fiches thématiques sont consacrées à un thème précis qui ne comporte que des informations générales et synthétiques. Dans la petite fiche sous répertoire «chevaux/soins» figurent toutes une série de fiches thématiques : «chevaux soins bleime», «chevaux soins poussif», «chevaux soins claquage du tendon», «chevaux soins formes», «chevaux soins occlusion intestinale». À titre d'exemple cette fiche comporte le texte suivant :

«Le 27. 6. 61 notre cheval Tom est mort d'une occlusion intestinale.

le vétérinaire Vuarnet dit : l'occlusion est accidentelle et inévitable. Aucun rapport avec la constipation. Si les boyaux ne se dénouent pas la mort est fatale 1 fois sur 2.

La mort à lieu dans les 24 heures ou pas. Seul intérêt de l'intervention du vétérinaire il fait une piqûre qui calme un peu le cheval car il faut éviter qu'il roule par terre. Il faut le faire veiller par un homme qui l'empêche de se rouler ce qui embrouillerait davantage les boyaux.

Attention les chevaux d'occlusion ou de coliques sont refusés à l'abattoir».

Le fichier du Cep vermeil est ce qu'une table des matières détaillée est à un livre. La soixantaine de fiches conservées ne peuvent restituer le détail de la gestion mais permettent d'en cerner l'architecture générale. Leur analyse attentive montre qu'une douzaine de rubriques forment ce que l'on peut appeler la gestion de la cavalerie. Ces différentes rubriques peuvent être regroupées en quelques grands ensembles.

Le premier ensemble est constitué par les dispositifs qui déterminent le cycle d'utilisation de la cavalerie dans l'entreprise. Il couvre l'ensemble des opérations et des actes qui s'échelonnent de l'achat à la vente du cheval. Les marchands de chevaux auprès desquels se fournit l'entreprise sont dûment répertoriés. Les professionnels lyonnais comme les Bernard, Lehmann, Lévy ou Pradelle apparaissent en bonne place : Ils voisinent avec d'autres courtiers comme un certain Alphonse. La fiche note qu'il est possible de le joindre au café Lansard 24 avenue Berthelot. Le D qui précède leur nom indique qu'il s'agit sans doute de fournisseurs réguliers. La proche périphérie dauphinoise fournit quelques noms comme Etienne Bourgeat,

de Saint-Priest ou Gret-Clément domicilié «*en face de la mairie de Genas*». Les acheteurs de chevaux sont également répertoriés. Il s'agit essentiellement de bouchers chevalins : Chambéry rue Béchevelin, Armand rue Bellecombe dont le nom a été indiqué par Piou, Yvrard boucher chevalin à la halle des Cordeliers ou Claudius Raymond à Genas dans l'Isère qui s'intéresse «aux vieux chevaux». Sur la marge de la fiche, à hauteur des bouchers chevalins figurent quelques tarifs : «Le 9. 7. 38, Lehmann dit que la boucherie paye les gros [chevaux] 3 f. le kg ; les maigres 1,50 à 2 f.». Il existe une fiche «chevaux morts» qui présente les adresses indispensables. En effet, lorsqu'un cheval meurt dans des circonstances qui ne permettent pas de le livrer à la boucherie chevaline, il est destiné à l'équarrissage. Un dossier est ouvert au nom de Usine municipale d'équarrissage et plus tardivement, dans les années 1950, apparaissent des dossiers relatifs à l'équarrissage de Saint-Savin. Le prix des transactions figure parfois en marge de la fiche. Dans une perspective plus technique, celle de la comptabilité de l'entreprise, les chevaux sont inscrits dans l'inventaire permanent. Un certain nombre de fiches complètent cette approche. Il existe une fiche «amortissement des chevaux» et deux autres intitulées respectivement «prévisions ventes» et «prévisions achats». Elles sont complétées par d'autres qui recueillent l'évolution des prix et des cours. Une fiche dresse la liste des achats et des ventes effectués par l'entreprise. Enfin, une dernière prévoit les différents courriers type nécessaires aux transactions. On peut inclure dans cet ensemble la fiche «location des chevaux». Elle renvoie à un certain nombre de dossiers. Les clients les plus importants ont tous un dossier ouvert comme les Glacières de Paris ou la maison Bernard. D'autres dossiers figurent sur cette fiche, comme les modèles de contrat de location et les tarifs pratiqués.

L'alimentation des chevaux représente l'une des préoccupations essentielles de l'entreprise. La fiche alimentation des chevaux comporte le détail d'un certain nombre de dossiers et de fichiers. Les fournitures alimentaires sont représentées par de nombreuses fiches. Les fourrages classiques comme le foin, la paille, le son, l'avoine ou la verdure pour les chevaux sont suivis d'une liste très diverse : drèche de brasserie, tiges de topinambour broyées, paille de luzerne, de trèfle, minette (luzerne lupuline), carottes jaunes ménagères, betteraves à sucre et caroube. Cette diversité s'explique peut-être par le contexte puisque la fiche semble en partie rédigée et annotée pendant la Seconde Guerre mondiale. Le GIRPIA, organisation de répartition des foins, figure d'ailleurs au milieu de la liste. Il renvoie à un certain nombre de fiches spécifiques : «son mélassé», «aliment complet». Il faut sans doute trouver des substituts à l'avoine. Avant la guerre, le rédacteur de la fiche alimentation des chevaux reproduit les indications du vétérinaire Douville : «*pour notre travail nos chevaux doivent être nourris avec 6 ou 7 kg d'avoine par jour mais le dimanche, réduire de moitié*». Le même vétérinaire précise qu'un kilo de caroube vaut un kilo d'avoine. En juillet 1942, toutes ces considérations semblent bien lointaines puisque la ration alimentaire des chevaux du Cep Vermeil est fixée de la manière suivante : «*le matin quatre litres d'aliment complet, à midi trois litres d'orge et le soir deux litres d'avoine et paille à volonté*». L'approvisionnement du Cep Vermeil semble provenir de la région. Les Bérard possèdent en effet une belle propriété à Vancia, aux portes de la Dombes. Les 70 hectares de l'exploitation fournissent la totalité du fourrage. Au moment des foins, des chevaux de l'entreprise y sont envoyés en renfort. À la fin des années 1940, lorsque l'entreprise décide de développer sa cavalerie, qui dépasse alors une vingtaine de chevaux, d'autres fournisseurs sont attestés. Ainsi les Dost, de Thil, dans l'Ain au nord de Meyzieu. Ils livrent l'essentiel des sept ou huit hectares d'avoine d'hiver et de printemps qu'ils récoltent : «*Ça passait chez Bérard au Cep Vermeil, tiens, c'était mon client principal. J'ai vendu pendant des années toute ma récolte d'avoine*»²²⁰⁹.

²²⁰⁹ Entretien M.Dost, agriculteur retraité à Thil (Ain), 29 décembre 1984.

Les soins constituent de loin l'ensemble le plus étoffé et celui qui semble le plus présent dans l'esprit des rédacteurs successifs des fichiers. La fiche centrale fournit d'emblée quelques entrées : «vétérinaires», «chevaux soins», «maréchalerie» ou «onguent pour sabots de chevaux». D'autres entrées comme les fiches fers à cheval, colliers pour chevaux ou tondage chevaux peuvent être rattachées à cet ensemble. Pour comprendre les préoccupations des dirigeants de l'entreprise et l'intérêt qu'ils portent à l'état de santé des chevaux, il faut mesurer l'intensité du travail qu'ils fournissent. Cette cavalerie d'une vingtaine de chevaux parcourt chaque année plus de 120 000 km sur les pavés de la ville à raison de 6 000 km par cheval. Les chevaux du Cep Vermeil, en majorité des percherons mais aussi quelques boulonnais et ardennais, sont des travailleurs de force. Ils travaillent six jours sur sept. Les tournées de livraison peuvent être longues et les chargements sont toujours lourds, surtout au départ du dépôt. Les 150 paniers de dix litres qui constituent le chargement commun représentent plus que le poids du seul vin transporté. Il faut y ajouter le poids des bouteilles et des paniers. Le chargement et la voiture forment ensemble une masse de plusieurs tonnes à tracter. Toutes les tournées ne se valent pas, mais le cheval effectue ses vingt kilomètres quotidiens et souvent davantage, à raison de deux tournées par jour. Jean Amiet, ancien livreur du Cep Vermeil, se souvient de certaines tournées particulièrement longues : *«aux Brotteaux ou aux Charpennes, il fallait cinq ou six heures parce qu'il y avait plus de clients (...) On pouvait faire une fois quinze kilomètres et une fois douze. Ce n'était pas rare»*²²¹⁰.

La majeure partie des pathologies répertoriées sur les fiches sont en relation avec cette utilisation intensive des chevaux. Un soin tout particulier est porté aux membres des chevaux et singulièrement aux pieds. Les fiches «claquage de tendon», «formes», «échauffement de la fourchette et crapaud», «seime», «bleime», «onguent pour sabots» passent en revue tout l'appareil locomoteur du cheval. La plupart des fiches renvoient malheureusement à des dossiers qui n'ont pas été conservés. Toutefois certaines fiches relatives aux problèmes les plus courants et les plus graves donnent des indications précises et la marche à suivre. A titre d'exemple voici comment est rédigée la fiche «bleime» :

«La bleime se produit dans le sabot du cheval, elle fait boiter fortement le cheval. C'est une lésion qui se produit naturellement sous l'action du pavé avec hémorragie interne. Cela correspond chez l'homme à un mal à la base de l'ongle.

Elle se forme habituellement à l'arrière du pied dessous là où le fer se termine. La corne repousse par dessus et la recouvre de deux ou trois centimètres.

On peut faire des bains par trempage dans l'eau chaude avec une cuillère de grésyl par seau après que le vétérinaire a dégagé la corne qui a repoussé.

Faire ces bains pendant ¼ d'heure cinq fois par jour.

Après le ferrer avec un pansement, cinq jours de pansement il peut travailler. Mais le cheval continuera à reprendre de la bleime, il est décoté de 40% ;

Conclusion : il faut le réserver à la campagne où il peut rendre des services ou le vendre à la boucherie.

Ce pansement auquel il est fait allusion précédemment : il est mis de l'huile de cade et du goudron de Norvège en partie égale.

En février 1960 le cheval Marquis a eu de la bleime, nous l'avons vendu de suite».

L'attention portée à la bonne conservation des sabots est particulièrement visible dans la fiche «chevaux-ondage des poils des pattes». Elle précise *«que l'on peut tondre les poils des pattes mais [qu'il faut] toujours laisser la touffe de poils du bas du pied au-dessus de l'arrière du sabot»*. L'expérience montre en effet le rôle protecteur de ces phanères contre le développement de certaines pathologies comme les crevasses du pli du paturon. Dans son manuel *Hygiène et médecine vétérinaire à la ferme*, Henri Cottier écrit à ce propos : *«préservez la peau du paturon des causes irritantes en évitant de faire la toilette des*

²²¹⁰ Entretien Jean Amiet, ancien livreur hippomobile du Cep Vermeil, Caluire, 6 février 2001.

extrémités des membres, surtout pendant les saisons pluvieuses ou froides ; car les crins sur toute leur longueur jouent un rôle protecteur efficace»²²¹¹.

Les traumatismes du pied et du sabot en particulier, qu'il s'agisse de complications comme la seime, l'échauffement de la fourchette ou d'atteintes plus graves, comme le crapaud, voisinent avec l'extrême difficulté de ferrer certains chevaux. En milieu urbain la maréchalerie se pratique dans des conditions qui n'ont pas grand rapport avec ce que l'on rencontre usuellement à la campagne. Albert Cottarel, le dernier des maréchaux de Vaise, durant 36 ans président du syndicat de la maréchalerie du Rhône, confirme la délicatesse des interventions :

«En principe on [changeait les fers tous les] 22 jours (...) mais on avait une jument à Vaise qui faisait le trajet Vaise-Limonest, tous les huit jours elle était à l'atelier. C'était complètement râpé. Ah c'était râpé ! Ca dépend de la marche du cheval. Vous aviez des chevaux qui tenaient les pieds arrière comme ça en marchant. Alors ça les limait à mesure et puis, il y avait le pavé et le pavé mouillé, ça fait comme une meule, hein ! On leur mettait un kilo, un kilo et demi de fer par pied. Alors le travail était très difficile à ce moment-là parce que la corne n'avait pas le temps de repousser. On travaillait sur un millimètre de corne ! Alors les gros fers veulent de gros clous, c'était proportionnel. On changeait chaque fois l'étampure de place mais la corne ne se renouvelle qu'en sept mois. Eh ben oui, c'était extrêmement difficile. Moi j'ai vu des chevaux qu'on pouvait pas déferrer des quatre pieds, ils ne tenaient pas debout, ça leur faisait mal sans fers. Parce que la corne n'avait pas le temps de repousser. Alors voyez la difficulté du métier : si votre fer est un petit peu trop large, vos clous sont un peu trop à l'extérieur - c'est l'histoire de la planche, si vous mettez un clou au bord, elle éclate - votre sabot éclatait ; si votre fer était trop juste votre étampure rentrait trop dedans alors vous risquiez de piquer ou même d'accrocher une veine ; Il y a un inconvénient parce qu'il y a tout autour du sabot la veine péri plantaire».²²¹²

Les chevaux du Cep Vermeil étaient ferrés tous les quinze jours, le lundi *«parce que le lundi c'était une petite journée, il y avait beaucoup d'épiciers fermés»* se souvient Jean Amiet. Il confirme absolument les propos d'Albert Cottarel :

« Ce n'étaient pas des fers d'occasion à ce moment-là, sur le pavé ça usait. Il [le maréchal] n'enlevait pas beaucoup de corne, hein. Il y a des fois, il s'en voyait pour trouver de la corne pour mettre les clous. C'était même des fois que ça saignait ! »

La fonction de trait ne sollicite pas seulement les membres du cheval mais aussi son encolure. Cette région du tronc comprise entre le garrot et la pointe de l'épaule est soumise en permanence à la pression qu'exerce le collier. C'est en effet principalement cette pièce du harnachement qui imprime la force musculaire du cheval au véhicule. Cette zone est susceptible d'irritations, d'échauffements et de blessures que l'on désigne selon les cas, mal d'encolure et mal de garrot. Ces blessures engendrées par la friction du collier sont des affections qui peuvent compromettre l'exploitation normale du cheval. *«L'intervention la mieux conduite, les soins les plus assidus ne donnent souvent la guérison qu'après plusieurs mois et encore persiste-t-il, pendant longtemps quelquefois, dans la région traitée, une ou plusieurs fistules rebelles à la cicatrisation»²²¹³*. Les chevaux du Cep Vermeil connaissent ces pathologies engendrées par le camionnage. Une fiche «chevaux soins-blessures au collier» le confirme. Elle renvoie au dossier «chevaux et poulains-soins divers qui comporte une chemise spécifique «blessures au collier». La fiche comporte quelques annotations : *«recette ancienne : tous les jours badigeonner avec solution 12 gr acide picrique, 80 gr d'eau, 200 gr d'alcool»*. Elle renvoie également à une ordonnance établie par le vétérinaire et conservée

²²¹¹ Henri COTTIER, *Hygiène et médecine vétérinaire à la ferme*, Librairie Hachette, Paris 1929, réédition 1946, 508 pages, page 294.

²²¹² Entretien Albert Cottarel, ancien maréchal-ferrant à Vaise et à Saint-Didier-au-Mont d'Or, 7 mars 1984.

²²¹³ Henri COTTIER, ouv. cité p.268.

dans la chemise précitée. D'autres fiches signalent un certain nombre d'affections : «chevaux soins-furoncles ou abcès», «chevaux soins-contre les vers». Cette dernière fiche recoupe peut-être celle qui est relative aux «plaies d'été». Une annotation de la fiche «chevaux soins» précise que *«les chevaux qui y sont sujets reprennent ces plaies chaque été. Voir traitement dans D. chevaux et poulains-soins divers»*. Ces plaies saisonnières sont une affection provoquée par les larves d'un ver nématode qui se fixent sur les blessures après y avoir été transportées par les mouches qui en sont les vecteurs. Pour supprimer les vers qui parasitent l'estomac du cheval et qui enclenchent le cycle de l'infection, il convient d'administrer des vermifuges.

Des divers traumatismes et blessures qui affectent la cavalerie découlent un certain nombre de fiches qui encadrent et organisent les soins nécessaires. Outre la fiche relative à l'organisation du travail du garçon d'écurie, il existe deux fiches intitulées «chevaux surveillance» et «chevaux-surveillance des jours d'arrêt». La surveillance est particulièrement indispensable dans le cas des coliques. Il faut non seulement mettre le cheval à la diète mais aussi, comme le précise la fiche «chevaux-soins coliques», *«absolument éviter que [le cheval] se couche et se roule par terre, car dans ces mouvements, il peut créer une occlusion intestinale fatale»*. Ces chevaux doivent être promenés de longues heures. On imagine l'astreinte que cela suppose de nuit pour le garçon d'écurie. Par ailleurs, les traitements prescrits supposent l'existence d'une véritable pharmacie vétérinaire. La fiche «chevaux médicaments» comporte des renvois à toute une série de fiches intitulées : Ficosol, lotion antigaleuse, pommades d'aluminium, pommades plaies harnachement, gentiane en poudre, granulé d'arnica, bickmorine. La fiche «onguent pour sabot» comporte la liste des commandes depuis 1934. Si les marques changent, «onguent d'Alfort», «Epsom», la périodicité reste identique : une ou deux commandes annuelles de grosses boîtes d'un kilo.

Les chevaux dont le traitement nécessite un certain repos sont envoyés à Vancia. La propriété de l'Ain comme plus tard celle de Loché en Saône-et-Loire, jouent un rôle absolument essentiel. Elles ne fournissent pas seulement le fourrage mais elles servent aussi d'infirmerie où la convalescence des chevaux est hâtée. C'est sous l'appellation «mettre les chevaux au vert» la pratique la plus économe dans les cas où la blessure empêche l'exploitation du cheval sur les pavés de la ville.

III – L'attelage humain : hommes de trait et voitures à bras

L'utilisation de l'énergie musculaire de l'homme comme force de trait, est l'une de ces permanences héritées de la ville préindustrielle, qui subsiste de manière visible jusqu'au lendemain de la Première Guerre mondiale. La recherche, en focalisant son attention sur les évolutions a priori les plus significatives, et en premier lieu l'intrusion des machines dans l'espace urbain, risque de passer à côté d'aspects essentiels de la civilisation matérielle.

1 – L'omniprésence discrète des hommes de trait

Dans un livre paru en 1897, *Du char antique à l'automobile*, F. Marcevaux, n'omet pas malgré l'accélération des révolutions dans le monde des transport, de situer l'homme-traction parmi les fournisseurs d'énergie :

« Considéré comme moteur, l'homme est remarquablement organisé. Outre qu'il est le seul animal capable de régler ses mouvements sur la raison et sur la science, il possède au point de vue de la locomotion des privilèges uniques.

Un des ces privilèges est la faculté de pouvoir marcher constamment debout sans se soutenir par les mains.

(...) Les organes de la préhension restant libres dans la marche, l'homme peut les utiliser au transport, et soit qu'il saisisse les brancards d'une voiture légère, soit qu'il soutienne avec

les mains le fardeau placé sur son épaule, l'homme en marche, fait preuve d'une endurance inouïe et atteint les limites où la fatigue devient de l'intoxication »²²¹⁴.

L'homme force de trait mérite mieux qu'un regard distrait. Une part non négligeable des cartes postales, notamment celles qui sont éditées entre les dernières années du XIX^e siècle et la Grande Guerre, partagent toutes un point commun ; le nombre proprement stupéfiant de carrioles et de voitures à bras que l'on y trouve. Les photographies présentent des rues, des ponts, des places et des gares sillonnés par ces véhicules qu'anime la force musculaire de l'homme²²¹⁵. Elles permettent de se convaincre de leur omniprésence en ville. À force de rechercher les premiers véhicules à moteur et leur importance relative par rapport aux attelages hippomobiles, le regard, conditionné par d'autres préoccupations, ne se soucie plus que de l'accessoire. Au vrai, cette présence massive de l'homme attelé n'est pas due au hasard. Si l'objectif du photographe ne l'évite pas, c'est qu'elle est omniprésente et normale. L'homme tirant une carriole ou une voiture à bras, est une image familière pour les contemporains. Elle appartient à l'espace vécu de la rue, au même titre que les piétons ou les attelages hippomobiles.

Le trafic de ces voitures à bras n'est pas comptabilisé. Il n'a pas d'existence statistique, ce qui réduit d'autant sa prise en compte comme réalité tangible et catégorie mesurable. Cela est particulièrement net dans les procédures de comptage du trafic sur la voie publique. Dans un document de septembre 1891, l'ingénieur en chef de la voirie explique au maire les procédés de calcul employés par l'administration des Ponts et chaussées pour le comptage du trafic, exprimés en colliers : «*Les chiffres à l'encre noire inscrits dans le plan donnent la circulation brute, ceux à l'encre rouge la circulation réduite. Cette dernière s'obtient en comptant pour unité une voiture chargée, deux voitures vides, cinq animaux non attelés, chevaux, bœufs, etc. ou trente têtes de menu bétail*»²²¹⁶. Même mutisme dans d'autres documents administratifs. Les données relatives aux comptages effectués sur les ponts de la ville ne prennent en compte que les voitures attelées, les chevaux comptabilisés en colliers apportent des renseignements supplémentaires sur la composition des attelages²²¹⁷. En revanche aucune information n'est disponible pour les hommes de trait ni pour les piétons. Cette absence d'indications s'explique par la nature des statistiques chargées de repérer l'usure des chaussées plutôt que l'intensité globale des flux. Les sources fiscales ne donnent pas davantage de renseignements sur ces véhicules puisqu'ils ne servent d'assiette à aucune taxe. En définitive, ce sont les feuilles locales, celles dont le champ d'action se borne à quelques arrondissements comme le *Journal de Villeurbanne*, qui mettent en scène les carrioles et autres voitures à bras. Cet hebdomadaire qui paraît à l'extrême fin du XIX^e siècle retrace les menus événements des arrondissements de la rive gauche du Rhône. Les accidents de la circulation qui impliquent des carrioles, relativement peu évoqués dans les quotidiens classiques, sont fréquemment repris. Les petites notices, quelques lignes à chaque fois, livrent les circonstances de l'accident, la profession de l'utilisateur ainsi que la ou les marchandises transportées.

Statistiquement ignoré, ne laissant aucune trace qui puisse fonder une approche quantitative, ce trafic n'en existe pas moins. Il joue sans aucun doute un rôle considérable dans le transport des marchandises à l'intérieur de l'espace urbain. Rien n'empêche de considérer qu'une partie des livraisons locales faites par des commerçants qui livrent à domicile emploie majoritairement ce système. La présence massive de ce type de transport est par ailleurs corroborée par l'existence de nombreux loueurs de voitures à bras et de carrioles.

²²¹⁴ F. MARCEVAUX, *Du char antique à l'automobile : les siècles de la locomotion et du transport par voie de terre*, Paris, Firmin-Didot, 1897, 285 pages, p.15.

²²¹⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 34 Avenue de Saxe : l'omniprésence des voitures à bras.

²²¹⁶ Arch. mun. Lyon, 923 WP 324, dossier documents statistiques, comptage de circulation sur diverses voies publiques de la ville, pièce N°6, 12 septembre 1891.

²²¹⁷ *Ibidem*, résultats des comptages sur les ponts en 1890.

L'Indicateur Fournier 1895, annuaire lyonnais, signale une vingtaine de ces loueurs répartis à travers toute la ville :

Loueur	Adresse	Arrdt
Auriault	Rue Templier N°1	II
Barreau (J)	Rue Saint-Pierre de Vaise, N°19 et rue Saint-Didier, N°3	V
Batailler (L)	Rue de la Poulaille N°14	II
Baton	Rue Asperges N°24	III
Berthier	Rue Palais-Grillet, N°32	II
Bonnet (J)	Rue Asperges N°6 et rue Passet N°6	III
Borel (E)	Place du Gouvernement N°3	III
Bouvatier,	Rue Louis-Blanc N°4	VI
Chavrier	Rue Bossuet N°95	VI
Cinquin	Rue Confort N°10	II
Derbier	Rue des Anges N°4	V
Ducloux,	Rue Lainerie N°4	V
Dunand	Rue Poulaille N°15	II
Dussurget (M)	Rue Arquebuse N°26	II
Forest	Chemin Saint-Rambert N°30	V
Gabayet	Rue Cuvier N°171	VI
Ginet (L)	Rue de Tunisie N°11	II
Guichard	Rue des Écoles N° 6	III
Keller	Rue Royale N°5	III
Maurel	Rue Mercière N°66	II
Mortier (P)	Rue Paradis N°2	II
Moyne	Place Saint-michel N°3	II
Padel (A)	Rue Bossuet N°11	VI
Perroud	Rue Vendôme N°316	III
Raton (Vve)	Mazenod N°114	III
Serre (A)	Rue des Anges N°1	V
Servettaz (Ét.)	Rue Royale N°5	III
Sonier	Rue Penthievre N°16	II
Vallet	Rue Tramassac N°52	V
Vaschalde	Rue Tête-d'Or N°112	VI

Source : *Indicateur Fournier annuaire général du commerce de Lyon, 1895.*

On découvre ainsi une économie du transport urbain qui est souvent tenue par des artisans charrons, les mieux à même d'entretenir le matériel. Employés en toutes circonstances, sans que le loueur sache ce qui est transporté, ces voitures à bras sont soumises à rude épreuve parce qu'elles peuvent être tirées par plusieurs personnes. Elles sont souvent chargées au maximum, notamment lors des déménagements, pour éviter autant que possible les allers-retours. Ce régime de surcharge qui fatigue les ressorts, le système de freins et les roues demande un travail de réparation et surtout d'entretien régulier. Ces fonds de louages n'apparaissent pas comme tels dans les inventaires après décès parce qu'ils mettent en avant la qualité professionnelle des propriétaires. Ils sont reconnaissables au chantier à bois qui se résume à quelques planches, à un équipement assez modeste et à un parc plus ou moins fourni de voitures à bras de tailles et de dimensions variables. Un exemple de ce type de loueurs de voiture à bras a été esquissé avec la succession Louis Alexandre Auriault. Il existe aussi des artisans spécialisés dans la construction de ces voitures. Ils sont une dizaine sur la place de Lyon. Leur spécialisation professionnelle est clairement distinguée des charrons et des carrossiers. La taille des fonds de commerce est en général modeste et intéresse à l'évidence

une clientèle locale de petits commerçants. Il va de soi que ces artisans pratiquent comme les précédents la location et l'entretien des voitures à bras et carrioles vendues et, de ce point de vue, ils ne se distinguent pas des charrons qui ont toujours quelques voitures et camions proposés en location. Fleury Aimé Trouillon est un de ces constructeurs de voitures à bras. Son atelier, rue Fénelon dans le VI^e arrondissement, montre une activité insérée dans le quartier. En 1886, il y exerce depuis plus de dix ans. En 1877, lors de son mariage il est déjà installé dans le quartier, cours Bourbon à la jointure des III^e et IV^e arrondissements. À la différence des simples loueurs, il dispose d'un véritable atelier de production et d'un chantier à bois qui atteste de la construction de véhicules. L'inventaire qui succède au décès de son épouse met en lumière un fonds en pleine activité. La prisée évaluée à 400 francs une dizaine de carrioles à bras, sans que l'on sache si ce total comporte des voitures neuves. Fleury Trouillon fait crédit à ses clients. La succession comporte 18 créances pour un total de 300,90 francs qui s'échelonnent de 1,25 à 100 francs. Ces créances révèlent une activité de location ou de menues réparations mais aussi vraisemblablement de vente de carrioles, comme cette créance de 100 francs consentie à un de ses clients²²¹⁸.

2 – La voiture à bras dans le spectre énergétique

Dans la production énergétique développée en ville, la force musculaire qui impulse la voiture à bras occupe une place importante. La voiture à bras fixe la limite inférieure de la rentabilité de la traction hippomobile. Pourtant, les atouts et les limites dont il a été question ne permettent pas d'établir de manière arithmétique un seuil précis en deçà duquel l'homme est plus rentable que l'animal comme force de traction. Ils fournissent néanmoins un cadre qui permet d'orienter la réflexion. Il existe d'une part une limite dictée par le tonnage moyen susceptible d'être transporté. Au-delà de 700-800 kg de fret quotidien, le recours à la force de trait animale s'impose vraisemblablement comme une solution moins coûteuse. Cette limite de 700-800 kg est obtenue sur la base du calcul suivant : l'entretien d'un attelage comprenant la voiture, le cheval et le cocher est d'environ six francs par jour au début du siècle, soit le salaire de deux commis préposés aux courses. L'activité des commis a été calculée sur la base moyenne de trois livraisons de 110 kg sur une distance de deux kilomètres. Le trajet total développé est donc de 24 km pour six courses totalisant 660 kg de fret transporté au prix de six francs. L'exemple aligne des performances susceptibles d'être comparées avec la traction hippomobile, mais l'exploitation de ce type de service valorise des trajets probablement plus courts que ceux qui ont été retenus. Ainsi, le poids peut être sensiblement augmenté si les courses sont moins longues²²¹⁹; d'autre part, la distance moyenne de desserte joue un rôle important dans l'évaluation des avantages comparés des deux modes de transport. Cela pour deux raisons principales : d'abord parce que chaque transport ne peut excéder de beaucoup un quintal, ce qui induit un fractionnement du tonnage transporté ; ensuite parce que les temps morts des trajets retour sont proportionnels à la distance parcourue. L'utilisation optimale de la voiture à bras impose des distances qui ne peuvent excéder raisonnablement plus de deux kilomètres. Ce rayon d'action peut paraître limité, mais il couvre la majeure partie des arrondissements lyonnais pour peu que le point de départ soit situé en centre ville. Enfin, les modalités de livraison interfèrent aussi sur l'emploi de la voiture à bras. L'existence de nombreuses petites livraisons multiplie d'autant la probabilité d'un recours à la voiture à bras.

²²¹⁸ Arch. dép ; Rhône, 3 E 17305, Maître Muguet, inventaire après décès, succession d'Émilie Benoîte Gauthier épouse Trouillon, 27 août 1886.

²²¹⁹ Arch. Dép. Rhône, *Journal de Villeurbanne*, 2 au 9 octobre 1898 : « A 8 heures 3/4 les nommés Baudont Etienne, 51 ans, demeurant rue Crillon 51 et Limaud Urbain, 26 ans, demeurant rue Bossuet, 61, tous deux manœuvres chez MM. Buisse et Pariot, constructeurs, rue Barrier, 5, conduisaient une carriole à bras chargée d'une pièce de fonte de 650 kg, lorsque arrivés en face du numéro 256 du cours Lafayette, à proximité de la rue Bellecombe, Baudont ayant glissé sur le pavé, a fait basculer la carriole et la pièce de fonte est tombée sur son pied droit qui a été fracturé ».

C'est précisément cette logique combinée de proximité et de poids qui fixe l'usage de la carriole par rapport à la traction hippomobile. L'entreprise de vente de charbon exploitée jusqu'au printemps 1900 par Reymond Vey fournit un bon exemple d'une exploitation combinée des différentes forces de traction²²²⁰. Les entrepôts du fonds de commerce situés au 67 bis cours Gambetta recèlent de grandes quantités de charbons de différents usages et formes : boulets, briquettes, charbon de forge, braisette, coke, charbon de bois et bois de chauffage en vrac ou en sacs. Ces différents produits, destinés aux particuliers ou à des artisans et à des industriels, donnent lieu à des livraisons très différenciées. Les commandes sont préparées à l'atelier en fonction du poids, de la distance, du nombre des livraisons programmées et du prix de la marchandise livrée. L'observation du parc roulant et de la cavalerie donne d'utiles indications :

Véhicules	Nbre	énergie	distance	Poids	Conditionnement	Prix
carrioles	8	Hommes	quartier	100/200 kg	Sacs / paquets	élevé
Tombereau 1m ³	4	ChevauxH.A	III ^e	1400 kg	Vrac	faible
Camions	2	ChevauxH.A	III ^e VI ^e	2000 kg	Sacs / paquets	élevé
Tombereau3 m ³	5	Chevaux	III ^e VI ^e	4000 kg	Vrac	faible
Tombereau4 m ³	3	Chevaux	III ^e VI ^e	+ de 4000kg	Vrac	faible

Source : Arch. dép. Rhône, 3^E15387.

Il manque des paramètres pour pouvoir rentrer plus avant dans l'analyse, mais en l'état il apparaît assez évident que la diversité des forces de traction utilisées et de la contenance des véhicules de livraison mis en œuvre autorise une grande souplesse d'exploitation. L'énergie nécessaire pour mouvoir le chargement est très précisément adaptable à sa configuration. L'observation attentive de la qualité des chevaux logés dans l'écurie du cours Gambetta conforte l'analyse : sur les 8 chevaux estimés par le vétérinaire Auguste Verne, 5 sont hors d'âge (plus de quinze ans), c'est dire qu'il s'agit d'un cheptel âgé exploité et amorti sur le long terme. Les trois chevaux restants sont plus jeunes. Les prix estimés de ces grands chevaux qui mesurent entre 1,68 et 1,70, sans doute de gros perchérons ou des nivernais, s'étirent entre 80 et 1000 francs. Le rendement énergétique attendu des chevaux est en relation avec leur prix.

3 – la diversité des secteurs et des utilisations

Les hommes de trait ne sont guère mieux connus que leur activité. Toutefois, dans l'enquête dite des trois mille familles, la fréquence brut des intitulés professionnels dans les actes d'état civil ouvre quelques pistes²²²¹. Si la dénomination de livreur est peu significative, celle de portefaix ou de porteur l'est davantage. C'est dans la longue série des garçons (boulangers, épiciers, de lavoir, de peine, etc.), de commis (épiciers, laitiers, de magasin, de halles, ambulant) ou d'hommes (de peine, de commission) que l'on doit selon toute vraisemblance retrouver une partie substantielle des actifs qui traînent à titre principal ou accessoire les voitures à bras.

Si le trottoir appartient au piéton, la chaussée connaît une utilisation infiniment plus variée que celle que nous lui connaissons aujourd'hui. Toute personne tirant un véhicule est tenue d'emprunter la chaussée. La circulation est faite d'un enchevêtrement de véhicules de tailles variées mus par la force musculaire de l'homme ou de l'animal. La bicyclette qui démultiplie

²²²⁰ Arch. dép. Rhône, Maître Chachuat, 3 E 15387, inventaire après décès Vey, 4 avril 1900.

²²²¹ Enquête dite des 3000 familles : Jacques DUPÂQUIER et Denis KESSLER [dir.], *La société française au XIX^e siècle. Tradition, transition, transformations*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1992, 534 pages.

la force musculaire de l'homme et la voiture à bras qui reste dans un registre inchangé, appartiennent à cette première catégorie. L'ensemble de ces forces de trait donne naissance à des flux parcourus par des intensités très spécifiques : par nature, ni le vélo ni la voiture à bras ni les attelages hippomobiles ne circulent à la même vitesse. La vitesse d'une voiture à bras dépend de son chargement, de la nature de la chaussée et de la force musculaire qui la met en mouvement. Sa vitesse moyenne peut être estimée à 3 km à l'heure tandis que la cavalerie même exploitée au pas pour les lourds charrois lui est supérieure. Cet emboîtement de rythmes différents est à l'origine d'accidents qui semblent assez fréquents. Moins faciles à manœuvrer, surtout lorsqu'elles sont chargées, les voitures à bras n'offrent pas une visibilité arrière satisfaisante pour celui qui les tracte. Les attelages plus puissants et plus rapides venant de derrière et les doublant, les serrent parfois de trop près sans que le conducteur doublé ne puisse anticiper le danger. Les dangers existent même lorsque les véhicules se croisent. Ainsi en juillet 1890, le commandant des sapeurs-pompiers rapporte un accident survenu entre une voiture de son service et engagé à vive allure sur le pont Lafayette, l'échelle aérienne attelée se retrouve lors d'une manœuvre de dépassement, face à une petite voiture qui arrive en sens inverse: *«notre échelle aérienne produit sur son char des effets de "fringallement", c'est à dire des déplacements de droite à gauche et vice versa, c'est ainsi que la petite voiture fut atteinte à son brancard qui s'engagea dans les supports de l'échelle et fut brisé»*²²²². Les accidents surviennent également lorsque les carrioleurs tentent de se frayer un chemin dans les embarras de la circulation :

«Un grave accident a eu lieu hier, à sept heures du soir sur le pont Morand.

*Un jeune homme de dix-sept ans et un enfant de douze ans traînaient une carriole chargée d'imprimés. Comme l'encombrement était grand, ces jeunes gens voulurent passer entre une voiture de maître et un camion venant en sens inverse ; mais la carriole fut heurtée par la voiture et le choc précipita les jeunes gens sous les roues du camion. On releva les malheureux qui poussaient des cris de douleur et qui étaient couverts de sang»*²²²³.

Vraisemblablement exploitées sur des trajets courts et moyens, ces voitures permettent de déplacer une charge plusieurs fois supérieures au poids de celui qui la tracte. Ce type de transport constitue de loin la solution la moins onéreuse, pour les charges relativement légères et encombrantes. Il s'avère de surcroît un moyen relativement souple, car à l'instar de l'attelage la force motrice peut être augmentée selon les nécessités. Les chargements les plus lourds sont tractés par plusieurs hommes. Les photographies en témoignent. Les carrioles et voitures à bras qui circulent en ville sont extrêmement variées et reflètent la diversité des usages auxquelles elles sont destinées: la taille, la forme, la longueur, le nombre et le diamètre des roues, le système de suspension sont à l'origine de cette profusion des modèles. L'imagination et l'adaptation à des besoins spécifiques complètent encore si nécessaire, l'aspect polymorphe de ces véhicules. Les voitures les plus communes sont à deux roues d'environ un mètre de diamètre. La caisse se résume souvent à un plateau doté de ridelles que l'on devine amovibles et/ou pliables. Cette forme élémentaire permet d'arrimer des charges aux contours irréguliers, maintenues à l'aide de sangles. La caisse peut être dotée de panneaux de hauteur variable et fermés par un toit pour les voitures de livraison. La voiture forme alors

²²²² Arch. mun. Lyon, 1270 WP 23, dossier accidents de la circulation, rapport du commandant des sapeurs-pompiers rédigé en juillet 1890 à propos d'un accident survenu quelques semaines plus tôt, le 14 juin à 15 heures 30 ; les conséquences de ces accrochages sont parfois dramatiques. Le *Salut public* du 25 octobre 1883 fait état de l'accident suivant :

«Ce matin à six heures, la voiture de l'Hôtel de Lyon, se rendant à la gare de Perrache, a croisé et accroché sur la place Bellecour une carriole à bras conduite par un jeune garçon de 15 ans, le nommé Pradoux, maçon, rue de Chartres.

La carriole en tournant a jeté Pradoux sous la voiture de l'Hôtel de Lyon et l'une d'elle lui a passé sur le corps. Le blessé relevé aussitôt, a été transporté à l'Hôtel-Dieu, où il a été admis d'urgence».

²²²³ *Salut public*, 27 juin 1889.

un cube monté sur roues dont le volume peut excéder un mètre cube²²²⁴. Des portes à battants permettent d'accéder au compartiment qui est ainsi formé. Outre la force nécessaire à la traction, la manœuvre de ces véhicules requiert une certaine dextérité pour que le point d'équilibre de la charge repose sur l'essieu et ne se prolonge pas de manière excessive sur les brancards. À l'arrêt, des béquilles permettent de maintenir la caisse à l'horizontale. Il existe également des voitures plus petites, à quatre roues, dotées d'un avant-train mobile qui est manœuvré à l'aide d'un timon. Elles sont fréquemment employées par des marchands ambulants. Elles servent à transporter les marchandises et de présentoir.

Ce mode de transport, si visible à Lyon, n'en est vraisemblablement pas une spécificité. Il dépend toutefois d'un certain nombre de facteurs, qui ailleurs peuvent en réduire l'intérêt. Son emploi généralisé dépend de deux éléments essentiels. La taille de l'agglomération joue sans doute un rôle déterminant. Plus elle est à l'échelle du piéton et plus elle se prête à l'emploi systématique de ce type de véhicule. Lyon se situe à la limite supérieure des agglomérations qu'il est possible de traverser en une heure de marche. L'intérêt de la voiture à bras y est donc conforté et démultiplié par un trafic de quartier et un trafic à l'échelle du territoire communal. Dans un rayon de livraison de deux kilomètres, pratiquement tout l'espace urbain est couvert même si le point de départ n'est pas situé au centre de l'agglomération. La topographie du site est un autre élément essentiel qu'il faut prendre en considération. En dépit des apparences, Lyon, malgré les pentes de Fourvière et de la Croix Rousse, dispose d'un cadre très favorable. L'essentiel de l'activité et de la population est située dans la ville basse. À l'exception du passage des ponts, qui commande certaines précautions, le trafic dans les II^e, III^e et VI^e arrondissements n'est freiné par aucune dénivellation défavorable²²²⁵. Quant au plateau de la Croix-Rousse, il est accessible par les funiculaires qui disposent d'une plate-forme apte à recevoir les véhicules à bras²²²⁶. Ainsi, hormis les pentes, rien n'empêche le recours systématique à ce type de transport. Une seule localisation est sans doute problématique : le raccord de l'actif et industriel faubourg de Vaise au reste de l'agglomération. Le trafic y est cantonné dans les limites du quartier.

Il est vain de vouloir dresser la liste exhaustive des utilisateurs des voitures à bras tant est grande la diversité des situations. La majeure partie des secteurs professionnels recourt régulièrement ou occasionnellement à l'emploi de ce véhicule universel. Selon les professions ou les activités, l'usage de ce type de transport apparaît assez différencié. L'usage le plus fréquent est la livraison. Qu'il s'agisse du commerce alimentaire de détail comme les épiceries, les boulangeries, les laiteries²²²⁷ ou les magasins qui livrent à domicile, l'usage de la carriole est le seul qui soit compatible avec les charges transportées et le rayon d'action réduit, qui ne dépasse pas de beaucoup les limites du quartier. Une partie de l'activité consiste à approvisionner le fonds de commerce ou à échanger des biens entre producteurs. On songe aux courses journalières qu'effectue un restaurateur qui s'approvisionne en produits frais aux halles ou sur les marchés découverts ; à l'artisan qui réceptionne directement du matériel en gare ou qui livre une partie de sa production semi-ouvrée à d'autres producteurs qui en achèvent l'élaboration ; aux nombreux revendeurs de fruits et légumes qui vendent sur les marchés. La grande variété des situations fixées par la photographie renvoie toujours au

²²²⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 35 Diverses voitures à bras à caisse fermée, place Tolozan.

²²²⁵ *Salut public*, 22 septembre 1886 :

«Hier à trois heures et demie du soir, les deux frères S..., demeurant rue Tramassac, opéraient le déménagement de leur mobilier qu'ils avaient chargé sur une carriole.

A la descente du pont Tilsitt, la charge les emportant, le véhicule vint se heurter contre un candélabre placé à l'entrée du pont, côté Bellecour.

Dans le choc, celui des deux frères qui se trouvait dans les brancards a été grièvement blessé au bras droit».

²²²⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 36 Truck du funiculaire de la rue Terme à Lyon.

²²²⁷ Arch. mun. Lyon, 4 FI 502.

particulier²²²⁸. La voiture à bras sert aussi au transport du matériel et des outils nécessaires aux artisans qui interviennent sur des chantiers, comme les peintres-plâtriers, les carreleurs, les parqueteurs, les menuisiers et d'une manière générale tous les réparateurs au service des particuliers. Enfin, la voiture à bras peut être un fonds de commerce roulant : bimbetiers, chiffonniers, rémouleurs, rempailleurs, marchands de limonades ou de gaufres tels qu'on les voit à l'entrée principale du parc de la Tête d'Or. Les photographies montrent les chargements. Ils reflètent ce foisonnement actif et laborieux : malles, sacs, baluchons, cartons, arbustes, planches, solives, barriques²²²⁹. Aucun fret ou presque ne semble rebuter ce peuple de coolies, de forçats des brancards. L'emploi de la voiture à bras ne s'arrête pas aux seules activités professionnelles. Le tout venant l'utilise au gré des circonstances. Ainsi, pour déménager d'une rue à l'autre ou hors du quartier, la voiture à bras, prêtée ou louée, est encore la solution la plus pratique.

On peut imaginer que les activités de transport générées par les voitures à bras ne sont pas toutes restées inscrites dans le cadre d'entreprises qui en avaient l'emploi. L'hypothèse la plus vraisemblable est que leur utilisation générale a débouché sur la création de micro-entreprises de transport : une voiture et quelques clients réguliers constituant le fonds de commerce qu'aucune source ni document ne permet de préciser. Il s'agit là d'un pan d'économie informelle, dont l'existence n'est pas l'apanage des villes du tiers-monde contemporain. On peut raisonner par analogie pour étayer cette hypothèse. À Lyon, comme dans d'autres grandes villes, il existe en permanence une main-d'œuvre flottante et assez insaisissable de manœuvres qui attend aux barrières de l'octroi une opportunité de travail. Ce sont les «pisteurs» qui suivent les camions lourdement chargés, les charrettes de foin ou qui hantent la sortie des gares et des grands magasins à la recherche de quelques colis ou bagages à porter. On ne voit pas pourquoi ces opportunités ne se seraient pas décalées, avec sans doute plus d'efficacité, vers les individus capables de proposer immédiatement, sans aucun préavis, un service de transport. De fait, les prises de vue des places et des gares montrent en permanence des voitures à bras et des carrioles inactives comme si elles étaient là, stationnées en situation d'attente. La rencontre de l'offre et de la demande étant déterminée en quelque sorte par des lieux précis ou tout utilisateur potentiel est certain de trouver une force de trait correspondant à ses besoins. Les bureaux des commissionnaires étant nombreux dans la presque île on comprend la synergie existant entre les différents moyens de transport.

²²²⁸ Observation identique s'agissant des données livrées par le *Journal de Villeurbanne* : la carriole sert au transport des caisses vides « de la hauteur du 1^{er} étage » (26 décembre 1897-2 janvier 1898) ; de caisses d'oranges (5-10 avril 1898) ; de bimbetierie (12-19 juin 1898) ; de linge (31 juillet-4 août 1898) ; de l'épicerie (28-4 septembre 1898) ; de pièces métalliques (2-9 octobre 1898) ; de bidons de lait (15 janvier 1899) ; de papiers (12 février 1899) ; de balais (19 novembre 1899).

²²²⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre IX, document N° 37 Quelques chargements de voitures à bras, avenue de Saxe, début du XX^e siècle.

CHAPITRE X - LA CAVALERIE ET LES DÉCHETS DE LA GRANDE VILLE

En 1895, l'autorité militaire en accord avec les services municipaux, estime à un millier et demi le nombre des chevaux nécessaires aux services civils de la ville en cas de siège²²³⁰. L'ingénieur en chef de la voirie, dans une lettre du 19 mars 1895, apporte des précisions supplémentaires. Il formule le constat suivant :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le nombre de chevaux nécessaires pour assurer mon service pendant cette période peut être évalué à 466 approximativement et se décomposant ainsi :

Enlèvement des immondices.....	226
Entretien des chaussées.....	38
Entretien et nettoyage des égouts.....	12
Service des vidanges.....	190
Total pareil.....	466» ²²³¹

Les opérations de vidange et la collecte des immondices figurent au rang des activités essentielles dont aucune agglomération ne peut éluder l'importance et tout risque de dysfonctionnement est pris au sérieux²²³². Ces deux activités partagent un certain nombre de caractéristiques communes : elles requièrent en permanence l'utilisation d'une nombreuse cavalerie ; elles établissent des liens étroits entre la ville et la périphérie rurale ; elles sont enfin l'enjeu de débats intenses qui mobilisent les opinions publiques et les élites municipales.

Les opérations de vidange et la collecte des immondices partagent un certain nombre de caractéristiques communes : elles requièrent en permanence l'utilisation d'une nombreuse cavalerie ; elles établissent des liens étroits entre la ville et la périphérie rurale ; elles sont enfin l'enjeu de débats intenses qui mobilisent les opinions publiques et les élites municipales.

Chacune de ces trois caractéristiques renvoie soit directement soit indirectement à l'utilisation du cheval en milieu urbain, mais sans lui conférer nécessairement la place essentielle qui est la sienne : la vie sociale dans le cadre urbain est tributaire du cheptel équin jusqu'au lendemain de la Grande Guerre. La gestion des vidanges et les ordures s'insèrent dans des champs et des problématiques qui induisent des paradigmes ou des focalisations qui rendent transparente la présence de la traction animale. La gestion matérielle des vidanges est indissolublement liée à la circulation des tonneaux et des pompes qui permettent l'extraction de la matière. Cette cavalerie est parfaitement connue des citadins et son sillage laisse d'ailleurs des marques olfactives explicites. Or, ce sont précisément les questions hygiénique et olfactive, les procédés manuels et mécaniques des allèges de fosses qui captent l'attention, laissant dans l'ombre la logistique musculaire qui lui est associée.

La première section du chapitre souligne en partie ce phénomène d'occultation quoique la cavalerie de l'UMDP, la puissante compagnie des vidanges, ait été étudiée. Les liens étroits générés par le transport des vidanges et des gadoues entre la ville et sa périphérie relèvent d'une logique comparable : les échanges sont tous entiers contenus dans la fonction de trait qui en est la condition *sine qua non*. Ainsi avant d'être transformés en engrais, les déchets ménagers, les gadoues vertes, qui sont étudiés dans la seconde section du chapitre, doivent être collectés et stockés dans de vastes dépotoirs des marges agricoles de la ville. Ces « rondes » de collecte qui mobilisent à profusion hommes chevaux et voitures sont, comme pour les vidanges, occultées par les questions d'hygiène et de santé publique. Pourtant même le primat des débats hygiénistes ne peut totalement s'affranchir de la matérialité initiale de la collecte puisqu'ils faut bien réfléchir au nouveaux systèmes de véhicules et aux mécanisme

²²³⁰ Arch. mun. Lyon, 923 WP 324.

²²³¹ *Ibidem*, pièce N°35, Lettre de l'ingénieur en chef au maire de Lyon, 19 mars 1895.

²²³² Table des textes, chapitre X, documents N°1 et 2 La collecte des équevilles : la grève des rondeurs.

embarqués qui doivent à la fois satisfaire aux recommandations de l'administration et aux usages des « rondeurs » qui collectent les ordures.

Il va de soi que les dynamiques, les flux internes aux aires urbaines et les polarisations induites par la ville-centre, si l'on veut utiliser des concepts statistiques utilisés par les gestionnaires et les géographes contemporains, relèvent de ces utilisations de la cavalerie. C'est très explicitement à cette fin qu'il a paru nécessaire de développer la notion de ceinture chevaline de Lyon : la répartition du cheptel équin à la périphérie de Lyon ne doit rien au hasard.

Section I - Scatophobie des villes, scatophilie des champs. Gestion et utilisation des fèces à Lyon à la fin du XIX^e siècle

À la fin du XIX^e siècle, Lyon et sa périphérie rurale entretiennent d'étroites relations. Chaque jour, dans un vaste mouvement semblable à la marée, la ville aspire son lot d'hommes et de matières premières qu'elle reflue le soir venu. L'organisme urbain, structure complexe et vivante ingère, digère et secrète. Ses fonctions vitales sont insérées dans un véritable cycle biologique qui l'arrime à l'espace rural. Sous-produit de l'activité humaine, la ville doit stocker puis évacuer le flot incessant des matières excrémentielles. L'activité digestive des 400 000 habitants qui peuplent la ville au tournant du siècle, la propulse au rang de puissante productrice de matières premières. En l'espèce les statistiques ne font pas défaut. Dans un opuscule édité en 1874, au lendemain d'une épidémie de fièvre typhoïde à Lyon, le vétérinaire Quivogne évalue cette production alvine à plus de 162 millions de kilos par an qui correspondent à 162 000 mètres cubes, le volume étant un aspect aussi important que le poids²²³³. Or, comme rien ne se perd mais que tout se transforme, les matières stercoraires constituent un engrais exceptionnel que recherchent avidement les maraîchers de l'Est lyonnais. Le cycle symbiotique qui unit la ville et la campagne est ainsi bouclé : les excréments et les ordures de la ville sont l'or des champs. La première secrète des déchets vitaux pour la seconde qui les recycle sous forme de productions végétales vendues sur les marchés de la ville. Ainsi par nécessité la ville est scatophobe et la campagne scatophile.

A partir des années 1870, cette complémentarité fonctionnelle entre l'espace urbain et suburbain est progressivement remise en cause par deux évolutions majeures. En premier lieu, le système traditionnel des vidanges est de plus en plus contesté par la population : une sensibilité nouvelle aux perceptions olfactives rend progressivement intolérable ce qui était auparavant supporté comme une fatalité de la vie urbaine²²³⁴. L'odeur entêtante des matières fécales et le capharnaüm des nuits d'allège et de vidange provoquent des réactions indignées. En réglementant de manière énergique le service des vidanges, la municipalité réaménage le partage des compétences, des responsabilités et des gains entre propriétaires urbains, agriculteurs et compagnies. En second lieu, la distribution croissante de l'eau à domicile et la généralisation des water-closets diminuent par dilution, la valeur agronomique du contenu des fosses d'aisances. Cette évolution de fond est lourde de conséquences car elle implique à terme l'abandon du système de l'enlèvement au profit du système de l'écoulement, le tout-à-l'égout. Or, une compagnie de vidanges, l'UMDP, l'Union Mutuelle Des Propriétaires lyonnais pour les vidanges, parvient à maîtriser ces deux contraintes et maintenir globalement la cohérence du système : elle organise à la fois l'évacuation des matières alvines en les canalisant vers la périphérie et la distribution de matières nettement moins fertilisantes. Restée seule en lice au début des années 1880, elle impose, avec l'appui bienveillant de la municipalité, sa loi d'airain aux propriétaires et aux cultivateurs. Son hégémonie et la forte

²²³³ M. F. QUIVOGNE, *Examen d'une question d'hygiène publique à propos de l'épidémie de fièvre typhoïde qui sévit à Lyon*, Lyon imprimerie administrative de veuve Chanoine, 10 place de la charité, 1874, 24 pages.

²²³⁴ Alain CORBIN, *Le miasme et la jonquille*, Paris 1982, Aubier-Montaigne, Champs Flammarion, 1986, 336 pages ; Roger-Henri GUERRAND, *Les lieux histoire des commodités*, Paris 1997 (1985), Éditions La Découverte, collection Poche Essais, 203 pages.

personnalité de son directeur, Pierre-Louis Burelle, suscitent des oppositions de plus en plus vives et la constitution d'un front ruralo-citadin qui laisse entrevoir les différentes lignes de clivage qui partagent l'espace urbain. Face à l'UMDP émanation de la Presqu'île, la rive gauche «dauphinoise» et la Croix Rousse réactivent les réseaux qui les unissent à leur immédiate périphérie rurale.

Des sources assez variées permettent d'approcher ce thème relativement peu étudié. En marge des polémiques où tonnent les ténors de l'hygiénisme, il existe une production locale faite de libelles, de brochures, d'ouvrages et de comptes-rendus de diffusion plus restreinte. Cette littérature spécialisée a été en partie conservée dans les dossiers de l'administration et dans la volumineuse bibliothèque qu'Alexandre Lacassagne a léguée à la ville de Lyon²²³⁵. Elle permet de cerner en partie les spécificités des débats lyonnais. La production administrative des services de la voirie conservée aux archives municipales de Lyon, centralise les relations qu'entretiennent entre eux les acteurs de l'économie des vidanges. Il faut y ajouter la publication annuelle des documents relatifs à la préparation du budget municipal. Les archives départementales livrent quant à elles d'utiles informations : les statistiques agricoles décennales, spécialement celles de 1892, conservées pour les départements de l'Isère et du Rhône, renseignent sur l'utilisation agricole des eaux de vidange ; les actes de société de la série 6 U apportent un éclairage sur la création des entreprises du secteur. Par ailleurs, le dépouillement de la presse quotidienne et de la presse spécialisée permet de retrouver l'écho, au jour le jour, des inquiétudes et des colères de la population. Enfin, le recours aux témoignages oraux est encore possible parmi les agriculteurs et les maraîchers de la périphérie suburbaine.

I - Les odeurs de Lyon

1 - Écouler ou enlever ?

À Lyon, la réflexion sur l'utilisation des égouts et la réorganisation du système des vidanges prennent progressivement corps au début des années 1870. L'ébauche du tout-à-l'égout mise en œuvre par l'ingénieur Bonnet en 1855, lors du percement de la rue Impériale, est abandonnée. Le 19 septembre 1871, Hénon, le maire de Lyon, prend un arrêté qui restreint l'usage des égouts. L'article premier stipule que « sont révoquées toutes les autorisations accordées aux particuliers et ayant pour objet d'écouler dans les égouts, les matières fécales liquides ou autres ». Cette interdiction, exécutoire dès le 1^{er} décembre de la même année, soulève des protestations véhémentes de la part des centaines de propriétaires de la rue Impériale²²³⁶. Ils sont sommés de doter leurs immeubles de véritables fosses d'aisances et de boucher toutes les communications qui pourraient permettre l'écoulement des matières dans les égouts. Le sort réservé à cet embryon de tout-à-l'égout est très représentatif d'un débat qui dépasse les limites de la Presqu'île et que l'ingénieur Leger présente de la manière suivante dans un opuscule publié à Paris en 1875 : « à côté d'une école qui préconise l'enlèvement des matières et déjections alvines, il s'en trouve une autre qui prêche l'écoulement totale aux égouts »²²³⁷. Ces deux systèmes servent de point d'ancrage aux polémiques virulentes qui se développent pendant plus d'un quart de siècle jusqu'à l'adoption de la loi de 1894 imposant le tout-à-l'égout à Paris²²³⁸. Il existe toutefois en marge de cet affrontement d'autres méthodes.

²²³⁵ Claudius ROUX, *Catalogue du fonds Lacassagne*, Lyon, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1922, préface : XII + 222 p.

²²³⁶ Louis ACCARIAS, *Voirie urbaine. Assainissement des égouts*, Lyon, Imprimerie typographique Bellon, 33 rue de Lyon, 1873, 16 pages.

²²³⁷ A. LEGER, *Notice sur les grandes villes. La salubrité publique et la richesse agricole de la France*, Paris, Imprimerie et librairie Jules Boyer, 11, rue Neuve-Saint-Augustin, 28 pages.

²²³⁸ Gérard JACQUEMET, «Urbanisme parisien : la bataille du tout-à-l'égout à la fin du XIX^e siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, octobre-décembre 1979, pp. 505-548.

La première est une sorte de compromis qui prêche l'installation de tinettes mobiles retenant le solide et laissant filer le liquide aux égouts ; la seconde est le système de l'aspiration pneumatique imaginé par le néerlandais Lienur au début des années 1870 et dont s'inspire une décennie plus tard le Lyonnais Jean-Baptiste Berlier. Pierre-Louis Burelle en fait une présentation succincte dans un opuscule paru en 1887 : « Lienur a créé un réseau de canalisation en fonte dans lequel il reçoit les vidanges produites dans la journée et qu'il vide chaque matin »²²³⁹. À Lyon, édiles et hygiénistes qui s'activent au conseil municipal, à l'instar du vétérinaire Quivogne où à la commission d'hygiène comme le pharmacien Ferrand, martèlent sans relâche leur préférence pour le système de l'enlèvement.

Le débat entre partisans du tout-à-l'égout et partisans de l'enlèvement est d'autant plus âpre que les deux systèmes s'appuient sur des logiques qui s'excluent de manière radicale. L'écoulement apparaît comme une solution essentiellement urbano-centriste. Elle n'envisage aucun lien organique avec la périphérie. La fosse d'aisance, qui résulte de la nécessité de stocker les matières en vue d'une utilisation agricole ultérieure, n'est perçue que comme un « empoisonnement à domicile ». Cette solution est contestée parce que le monde urbain n'a nulle vocation à être un producteur d'engrais au service de la périphérie rurale. Ainsi la modernité de la Presqu'île, où de nombreux immeubles sont dotés de la distribution d'eau à domicile, est tout simplement niée au seul profit du monde rural. Dans la vie de tous les jours, la diffusion des water-closets et le lavage des lieux d'aisance par l'irruption salvatrice de l'eau est remise en cause. En effet, sans écoulements dans les égouts, le lavage des lieux d'aisance, illustration la plus accomplie de l'hygiène dans la sphère privée, n'est guère possible. Cela pour deux raisons essentielles : d'une part, les fosses d'aisances - même de grande contenance - sont très rapidement remplies par l'utilisation systématique de l'eau et d'autre part, les matières trop diluées n'ont plus qu'une faible valeur fertilisante. Plus nombreuses, les vidanges sont aussi plus onéreuses. Supprimer l'écoulement revient à pérenniser le système traditionnel des plombs.

Les propriétaires des quelques 300 immeubles de la Presqu'île qui bénéficient à la fois des travaux exécutés par la Compagnie de la rue Impériale et de l'eau à domicile amenée par la Compagnie des Eaux, demandent le maintien de la situation existante. Ils l'obtiennent jusqu'en 1882. A partir de cette date il ne subsiste plus que 107 fosses rue de la République et rue et place de la Bourse²²⁴⁰. Mais, le *statu quo* qu'ils parviennent à arracher aux autorités municipales et la modernité dont ils se prévalent ne règle aucun problème. Les odeurs pestilentielles qui envahissent la rue de la République dès que surviennent les beaux jours en sont une preuve irréfutable. Les partisans de l'écoulement en conviennent mais l'un d'entre eux fait valoir que cette gêne, pour réelle qu'elle soit, ne survient qu'avec les grandes chaleurs « pendant quinze ou vingt jours, au plus, sur trois cent soixante cinq »²²⁴¹. Il n'empêche que les excréments, que les riverains des rues du centre ville entassent à profusion sous leurs pieds, posent de redoutables problèmes qui dépassent les crises ponctuelles. De fait, sous la chaussée les infrastructures ne suivent pas. Les services de la voirie notent que l'eau ne coule pas en quantité suffisante pour enlever toutes les matières fécales que déversent les immeubles riverains. En 1873, l'ingénieur Gobin, directeur de la voirie municipale, décrit les égouts de la Presqu'île comme un espace de non droit et de délinquance. Rendant compte au préfet du Rhône de ses pérégrinations dans les entrailles de la ville il écrit : « Je fais rechercher avec soin les communications assez nombreuses qui ont été clandestinement établies entre les fosses d'aisances et les canaux au moyen de conduites en poterie. Ces communications donnent beaucoup de mauvaises odeurs dans les égouts et leur suppression

²²³⁹ Émile [Pierre-Louis dit] BURELLE, *Application des canalisations en fonte au transport des vidanges de la ville de Lyon*, Lyon, Éditions Storck, 1887, 8 pages, p. 3.

²²⁴⁰ Arch. mun. 400065, *Lyon, Documents relatifs à la préparation du budget de Lyon*, rapport du service des vidanges, année 1882, page 163.

²²⁴¹ Louis ACCARIAS, ouv. cité p. 12.

constituera certainement une très notable amélioration. (...) Ainsi, il existait sous le quartier compris entre le quai et la place de la Charité, la rue de la Barre et la rue des Marronniers, un véritable labyrinthe de canaux privés qui n'avaient jamais été curés et qui étaient tellement encombrés de matières fécales que l'accès en était tout à fait impossible »²²⁴². En 1880, la situation a encore empiré. Dans une communication présentée à la Société nationale de médecine, le docteur Joseph Teissier témoigne de ses visites dans les égouts de la Presqu'île : « (...) nous avons acquis la triste conviction que la mauvaise réputation de nos conduits souterrains était encore au-dessous de la réalité. Nous avons vu dans maints endroits des conduites circulaires déversant directement les matières de vidange, et cela dans certains égouts *absolument secs*, comme celui de la rue Grenette. Nous avons constaté, de plus, le mauvais état des diviseurs fixes de la rue de la République : bon nombre de barreaux ont été sciés pour éviter le curage »²²⁴³. Ainsi donc, la Presqu'île est condamnée à vivre enveloppée dans les effluves nauséabonds²²⁴⁴. L'observation attentive de la presse quotidienne montre à l'évidence que la nuisance ne peut être sous-estimée²²⁴⁵.

A l'opposé, l'enlèvement relève d'une conception plus traditionnelle puisqu'elle maintient un lien fonctionnel entre les deux espaces, la ville restituant aux champs ce qu'elle reçoit sous forme d'aliments. Cette complémentarité, entérinée par la pratique, relève du bon sens. Elle s'avère moins onéreuse que l'hypothétique constitution d'un réseau étendu à toute la ville et capable d'absorber les eaux de pluie, les eaux ménagères et les matières stercoraires. D'ailleurs la déperdition dont souffrirait l'agriculture est montrée du doigt. La gestion rationnelle du patrimoine s'étend jusqu'au fond des fosses d'aisance²²⁴⁶. Rien ne semble rebuter cette passion des comptes bien tenus. Quivogne, encore lui, estime le produit des fosses lyonnaises à plus de cinq millions de francs. Serait-il raisonnable de les jeter à l'eau ? Au-delà de ces aspects matériels, les tenants de l'enlèvement redoutent que l'expulsion des matières excrémentielles dans les égouts ne multiplie les dangers de la contagion : elle « aurait pour résultat non seulement d'entretenir et de promener sans relâche des causes incessantes de maladie et de mort à travers [les] rues mais encore de charger [les] deux grands et beaux fleuves de poursuivre cette lugubre tâche sur toutes les populations situées en aval de Lyon »²²⁴⁷. L'argument a la vie dure. Le 10 mars 1884 dans une conférence à l'Académie des

²²⁴² Arch. mun. Lyon, 1140 WP 121, rapport de l'ingénieur directeur de la voirie municipale au préfet du Rhône, 6 février 1874.

²²⁴³ Joseph TEISSIER, *Égouts et fosses d'aisance de la ville de Lyon au point de vue de l'hygiène*, Lyon, Association typographique, 1881, 24 pages, p. 5.

²²⁴⁴ Sur la situation des égouts de Lyon au début des années 1880 voir la remarquable mise au point de l'ingénieur Gobin : André Michel GOBIN, *Note sur les égouts de Lyon au point de vue de l'assainissement de la ville*, Lyon, imprimerie Pitrat, 1881, 12 pages.

²²⁴⁵ Même une dizaine d'années après la publication de la brochure, alors que les fosses d'aisance de la rue de la République ne déversent plus que leurs seules matières liquides, la situation n'a guère changé. La lecture du *Salut public* permet de suivre les relents des égouts en fermentation. Parmi d'autres, l'été et l'automne 1883, chauds et humides, livrent une brassée d'exemples. A en croire le quotidien, la population craint le retour du choléra « hier d'un bout à l'autre de la rue de la République, nous avons entendu parler du choléra dans onze groupes différents » (22 juillet). La ville procède à des chasses d'eau mais sur les quais, les déversoirs des égouts empoisonnent l'atmosphère : « hier au soir, le quai de la Charité était absolument empesté. Dans chaque bouche d'égout s'exhalaient des miasmes fétides, et les habitants des quais et des rues qui y aboutissaient étaient obligés de fermer leurs fenêtres et de se calfeutrer dans leurs appartements, ne pouvant respirer un air empesté » (4 août). En septembre, ayant cessé les chasses d'eau, la mairie est aussitôt assaillie de plaintes : « Il est inadmissible qu'une ville comme Lyon entre deux rivières, soit infectée comme elle l'est par les matières impures que ses égouts ne rendent pas parce qu'ils ne sont pas suffisamment lavés » (13 septembre). L'infection ne faiblit pas : « journellement on signale des rues où ces odeurs sont très prononcées ». La crise se prolonge jusqu'à la fin du mois de novembre : « l'incurie de la municipalité en ce qui concerne le service des égouts se fait sentir à chaque instant, et malheureusement nous ne parlons pas au figuré » (22 novembre).

²²⁴⁶ Sur ces questions d'«arithmétique stercologique» voir Dominique LAPORTE, *Histoire de la merde*, Paris, Éditions Christian Bourgeois, 1993 (1978), 119 pages, pp. 97 et suivantes.

²²⁴⁷ M. F. QUIVOGNE, ouv. cité, appendice non paginé.

Sciences, Belles-Lettres et Arts de Lyon, le docteur Xavier Delore s'effare du tout-à-l'égout et dresse la comptabilité des microbes. Vertige des chiffres : « les 167 grammes de substances solides que l'homme rend chaque jour en moyenne, contiennent 12 milliards de microbes ; de telle sorte que journellement il serait émis dans la ville de Lyon 5 400 000 milliards de microbes, Quelle effroyable pullulation ! »²²⁴⁸

Les plaidoyers pour l'enlèvement associent salubrité publique et défense de l'agriculture suburbaine. Les arguments employés sont-ils vraiment recevables, ne s'agit-il pas de simples effets de rhétorique ? Sur le premier point, l'optimisme des partisans de l'enlèvement se heurte à l'état des fosses. Les contemporains ne sont pas dupes. Les mieux au fait de la question s'en émeuvent. On sent une certaine réticence chez les ingénieurs. En 1882, dans le rapport du service des vidanges la condamnation du tout-à-l'égout se double d'une critique voilée contre le système des fosses : « il est certain que le maintien des fosses expose à des dangers permanents dans les grandes agglomérations »²²⁴⁹. Ces dangers permanents sont pour l'essentiel les risques de contamination de la nappe phréatique par les infiltrations et les puits perdus. Au début des années 1890, alors que la rénovation des fosses est déjà bien avancée, le docteur Victor Despeignes, un observateur attentif de la qualité de l'eau à Lyon, ne se prive pas d'en faire le constat : « Si l'on entre aux Brotteaux dans une maison quelconque possédant un puits, et c'est là un fait très commun, et que l'on étudie la disposition des bâtiments situés dans la cour, on verra dans la plupart des cas que le puits est à 1 mètre ou 2 à peine des latrines de la maison ; (...) souvent même le puits et la fosse ont une maçonnerie commune et ne sont séparés que par le mur très étroit, dont la moindre fissure permettra la communication des deux réservoirs, et par suite la contamination »²²⁵⁰.

Quant au second argument, centré sur la liaison organique entre la ville et la campagne périurbaine, il mérite lui aussi d'être observé de plus près. L'enlèvement des vidanges est une réalité supportée au quotidien. A la tombée de la nuit, les rues de la ville sont envahies par les tonneaux des agriculteurs et maraîchers. Au printemps et à l'automne ce mouvement prend des allures de cataclysme. Les odeurs de tant de fosses débouchées en même temps provoquent le haut-le-cœur. Le battage de tout ce monde de vidangeurs ajoute au désarroi : « leur personnel bruyant envahissait les cours des maisons, troublait le repos des habitants et les malheureux obligés de rester chez eux étaient empoisonnés sur place »²²⁵¹. En sens inverse, les théories de tonneaux qui emmènent leur chargements vers les champs encombrant voies suburbaines et chemins vicinaux. On découvre cette intense activité de roulage au gré des faits divers égrenés par les quotidiens. Le *Salut public* du 8 janvier 1882 signale qu'un certain Guicher, domestique chez M. Guérin, entrepreneur de vidanges est victime d'un accident mortel route de Vienne alors qu'il conduisait un tonneau faisant partie d'un convoi. L'occupation intense de la voie publique provoque également des tensions évoquées dans le *Journal de Villeurbanne*. Les tramways électriques qui desservent la Croix-Luizet, aux limites de Villeurbanne, circulent difficilement parmi les tonneaux qui acceptent mal la présence de ces nouveaux véhicules. Le témoignage d'un lecteur est révélateur : « On n'ignore point que les voituriers vidangeurs qui pullulent sur la route de Vaulx-en-Velin, ont de tout temps eu la prétention d'accaparer la route pour eux seuls »²²⁵². Dans son courrier, le lecteur indigné dénonce cette entrave à la libre circulation : « Ces messieurs se prétendent les maîtres de la

²²⁴⁸ Xavier DELORE père, *Des vidanges à Lyon au point de vue de l'hygiène et de l'agriculture*, Lyon, Imprimerie Rey, 1885, 15 pages, p. 1.

²²⁴⁹ Arch. mun. Lyon, 400 065, *Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon*, service des vidanges, année 1882, pp. 160-161.

²²⁵⁰ Victor DESPEIGNES, *Étude expérimentale sur les microbes des eaux avec applications à l'hygiène sanitaire de la ville de Lyon*, Paris, Librairie J.-B. Baillière et fils, 1891, 126 pages, p. 100.

²²⁵¹ Etienne FERRAND, *Vidanges à Lyon de 1856 à 1886, rapports généraux au Conseil d'hygiène*, Lyon, éditions Storck, 1887, 69 pages, p. 5.

²²⁵² *Journal de Villeurbanne*, 4 février 1900.

voie publique ; particuliers et tramways doivent plier devant leur omnipotence : assis sur leurs voitures, enveloppés jusqu'au cou de la limousine traditionnelle, ils tiennent le haut pavé de la route et ne se dérangent pour personne »²²⁵³.

Dans leur intensité, les flux entre la ville et sa périphérie sont prouvés mais que représentent-ils au juste ? En d'autres termes, les communes du canton de Villeurbanne, puisqu'il s'agit essentiellement d'elles, ont-elles la capacité d'absorber toutes les vidanges de la ville ? La réponse est loin d'être acquise. Les quelques données chiffrées disponibles font état de l'utilisation d'environ 60 000 mètres cubes. Ils correspondent à la fertilisation de 4 à 5000 hectares au plus. Ces chiffres prouvent qu'il existe une limite structurelle à la diffusion de l'engrais de ville. Au-delà d'une d'un rayon de douze kilomètres, son utilisation diminue au fur et à mesure qu'augmente la distance. Il faut en effet une vingtaine de voyages pour fumer correctement un hectare de céréales, soit 600 kilomètres, en comptant les allers-retours, pour un trajet situé à quinze kilomètres de la ville. Or, si l'on reprend les chiffres de Quivogne, le volume des matières alvines utilisées à des fins agricoles ne représente qu'un peu plus du tiers de la production totale, et bien moins les décennies suivantes. Qu'advient-il alors du reste ? Ce reste qui représente plus de 60% des vidanges potentielles de Lyon est en partie coulé dans les fleuves lorsque les agriculteurs refusent la matière ou n'en ont pas l'emploi. Toutefois, la part la plus importante s'écoule dans les profondeurs du sous-sol. Un seul chiffre suffit à éclairer l'ampleur du phénomène : en 1881, le rapport du service des vidanges précise que sur 14 700 fosses d'aisances, 5 400 n'ont jamais été curées et d'ajouter : « sur ce dernier nombre il y en a 292 qui sont en communication avec les égouts et le reste fonctionne comme puits perdus »²²⁵⁴. Cette réalité sans fard montre à la fois les limites du discours et l'hypocrisie des tenants de l'enlèvement.

Les avantages supposés et les effets redoutés des deux systèmes n'intéressent que médiocrement la grande majorité des citoyens. Ils constatent que la ville pue et souhaitent que cela cesse. L'unanimité se réalise pour une fois sur ce point précis. Les habitants de la Presqu'île veulent davantage d'eau dans les égouts puisque l'arrêté du 19 septembre 1871 est la conséquence directe des odeurs pestilentielles qui envahissent la rue de la République, la plus prestigieuse artère de la ville. De son côté, le camp de l'enlèvement se voit confronté à un défi majeur, puisque les vidanges sont par excellence une source de pollution olfactive. La totalité des mémoires relatifs à la question, qu'ils émanent des autorités publiques ou de personnalités indépendantes, relayées par la presse quotidienne, formulent la même exigence : supprimer les odeurs. Dans le *Salut public* des années 1880, les articles relatifs à la question ont un titre que l'usage élève au rang de véritable rubrique, « les odeurs de Lyon ». Les opérations de vidange s'accompagnent en effet de très graves nuisances pour le voisinage. La puanteur qu'elles génèrent atteint des niveaux inouïs. Pourtant, la description technique de cet authentique supplice olfactif est presque anodine. Une brochure lyonnaise de 1874, vantant les mérites d'un système de vidange inodore en énumère les étapes : « La vidange d'une fosse comprend l'extraction de ce qu'elle contient : matière claire et matière épaisse appelée borbasse ; le remplissage des récipients transporteurs et enfin la circulation, dans la ville et jusqu'à destination, des récipients remplis »²²⁵⁵. Or, chacune de ces étapes provoque les plus acerbes récriminations. L'extraction proprement dite, telle qu'elle est présentée dans le rapport de la commission chargée de réformer le service des vidanges, laisse songeur : « Les matières fécales des fosses d'aisance sont extraites au moyen de pompes à bras et conduites dans des tonneaux en bois. (...) Lorsque les matières sont épaisses on les puise directement dans la fosse au moyen de seaux qu'on vide ensuite dans un entonnoir adapté au tonneau. Les

²²⁵³ *Ibidem*.

²²⁵⁴ Arch. mun. Lyon, *Documents relatifs au projet de budget...*, doc. cité, service des vidanges, année 1882, p. 100.

²²⁵⁵ *Historique de la vidange et des différents systèmes justifiant la valeur de celui proposé par la Société lyonnaise des vidanges inodores*, Lyon, Imprimerie H. Storck, 1873, 9 pages.

gaz méphitiques qui se dégagent, soit du tonneau pendant le remplissage, soit de la fosse pendant l'enlèvement des matières épaisses (opération dite baquetage) se répandent librement dans l'atmosphère qu'ils infectent et pénètrent dans les appartements jusqu'à une distance considérable de l'opération »²²⁵⁶. Ces méthodes que l'ingénieur Gobin qualifie de barbares jettent le discrédit sur un processus indispensable à la survie de la ville.

2 - Le triumvirat des vidanges

Jusqu'à sa réorganisation complète dans la seconde moitié des années 1870, le monde des vidanges est entre les mains d'une sorte de triumvirat formé par les agriculteurs, les propriétaires de fosses d'aisances et les compagnies. Face aux pouvoirs publics qui disent les règles du jeu, les trois acteurs du système entretiennent des relations complexes et instables qui les placent successivement en position de force, le marché étant tantôt acheteur tantôt vendeur. C'est précisément pour éviter ces fluctuations que chaque groupe tente de capter à son profit l'essentiel des gains potentiels générés par les vidanges. Les agriculteurs de la périphérie offrent une remarquable illustration des stratégies mises en œuvre pour s'adapter aux conditions changeantes du marché et de sa réglementation.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la ville est grande ouverte aux agriculteurs. Les vidanges sont activement recherchées. Si l'on en croit Émile Burelle, « il arrivait que les agriculteurs revenaient de la ville, après l'avoir parcourue dans tous les sens, pendant toute la nuit, des Terreaux à Perrache, de Saint-Georges à l'Homme de la Roche, sans avoir rempli leurs petits tonneaux »²²⁵⁷. Ils sont ainsi vraisemblablement un millier voire davantage à vidanger les fosses urbaines et payer la matière emportée. Les véritables fosses, celles qui ne fonctionnent pas comme des puits perdus, encore exemptes d'eau, sont une source de revenus. Le rapport de force est à l'avantage de la ville puisque la matière est un engrais difficile à remplacer. Chaque propriétaire passe un traité de gré à gré avec quelques agriculteurs sur lesquels il sait pouvoir compter. Cette période marque l'âge d'or du cultivateur vidangeur. Peu de contraintes restreignent sa présence en ville, la nuit urbaine lui appartient : il est le grand maître de la matière. Malgré le tintamarre et l'infection nocturnes qui accompagnent ses faits et gestes, il est celui qui permet à la vie de suivre son cours. Non seulement il sauve la ville de l'asphyxie mais il réalise en outre la délicate transsubstantiation des matières stercoraires. Par sa médiation, les fèces synonymes de pollution se muent en auxiliaires de vie. Thaumaturge malgré lui, l'agriculteur ne subit aucun dommage de son commerce incessant avec les matières. Les miasmes et les effets délétères des gaz méphitiques, si dangereux pour le tout venant des villes, le laissent indemne de toute contagion. Cette humanité rustique qui vient si providentiellement au chevet de la ville est insérée dans l'ordre des choses. L'agriculteur qui charrie à bout de bras l'excrément d'autrui, n'éveille pas la moindre curiosité scientifique parmi les hygiénistes lyonnais, d'ordinaires si soucieux de l'état sanitaire de la ville. Qui plus est, en quittant les limites administratives de l'espace urbain, les déjections cessent d'être dangereuses. Ainsi le docteur Delore, après avoir constaté l'innocuité des fermentations stercoraires en milieu rural, s'enthousiasme de la complémentarité quasiment organique entre le *stercus* et le peuple des champs : « Loin de se plaindre du voisinage de la matière, les paysans voudraient les précieux réservoirs d'engrais sur la place de leurs villages ! ». Admirables Dauphinois.

Sur le plan symbolique, l'agriculteur-vidangeur de la périphérie joue un rôle de premier plan. Véritable bouc émissaire, il endosse les nuisances de la défécation urbaine. C'est lui qui déchaîne la peste. En ouvrant la fosse, en s'appropriant la matière, il devient l'unique

²²⁵⁶ *Service des vidanges, rapport de la commission des intérêts publics*, M. Chavanne, rapporteur, Lyon, typographie et lithographie de J. Gallet, 2, rue de la Poulallerie, 1876, 29 pages, p. 10.

²²⁵⁷ Émile [Pierre-Louis dit] BURELLE, *Utilisation directe et transport par canalisation des vidanges de la ville de Lyon*, Lyon, Imprimerie Mougin-Rusand, 1888, 22 pages, p. 10.

coupable du désordre olfactif. Ainsi en quelques instants, le contenu de la fosse cesse d'appartenir aux occupants de l'immeuble. Grâce aux vidangeurs, la puanteur n'est plus recluse sous l'immeuble mais dans le tonneau. La vidange permet en quelque sorte un transfert de type cathartique sur l'agriculteur et son attelage, d'où la condamnation sans appel « de ces batteries de tonneaux sordides et répugnants qui colportent partout l'infection exhalée de leurs flancs mal joints et saturés de matières décomposées »²²⁵⁸. La matière en perdant son caractère privé peut devenir un objet de scandale public.

À partir de 1853, la situation change de manière radicale. L'arrêté pris cette même année impose des règles plus strictes aux agriculteurs et maraîchers de la périphérie. Leurs allées et venues en ville sont désormais encadrées par des compagnies. Cette mesure a pour but de discipliner la pratique des vidanges en procurant aux autorités des interlocuteurs clairement identifiés. L'enlèvement des matières est en effet devenu plus compliqué par la diffusion de l'eau à domicile. Elle crée une distinction entre bonnes et mauvaises fosses, ces dernières étant vidangées au prix fort. Or loin de subir cette nouvelle réglementation, la périphérie la retourne à son avantage. L'arrêté de 1853 prévoit dans une clause assez restrictive, l'obligation pour toute entreprise agréée de fournir un minimum de 500 attelages. Cette disposition suppose un puissant enracinement rural et l'existence de véritables relais dans le vivier des communes suburbaines. La mobilisation de la périphérie rurale se manifeste dès l'automne 1855, par la constitution de la Compagnie lyonnaise des agriculteurs pour les vidanges. Le monde rural gère la nouvelle donne en se recommandant d'un patronage où figurent des notables : on compte parmi les membres fondateurs Jean-Claude Bonnet, maire de Vaulx-en-Velin et Jean-Louis François Richard-Vitton, conseiller d'arrondissement. Définitivement constituée le 17 novembre 1855, la Compagnie lyonnaise des agriculteurs a pour objet la vidange des fosses d'aisances de toute l'agglomération lyonnaise²²⁵⁹. Son principe de fonctionnement est d'une extrême simplicité puisque « chaque sociétaire fait apport à la société de l'usage et de l'emploi de son matériel en harnais, chevaux et voitures ». La compagnie qui démarre ses activités sans capitaux ou presque, compte 508 adhérents domiciliés dans une quinzaine de communes de la périphérie. Ils peuvent mobiliser 537 voitures et 856 chevaux. Les ressources de la société proviennent des services de vidange facturés aux propriétaires urbains et des cotisations que paient les adhérents pour l'enlèvement de chaque mètre cube de matière. En avril 1856, le procès-verbal d'une assemblée générale révèle que le total des voix s'élève à 890²²⁶⁰. Elles correspondent au nombre de voitures, chaque adhérent ayant autant de voix que de véhicules. Le flux des inscriptions s'est donc poursuivi depuis la création de la société. La nouvelle compagnie rencontre néanmoins de « sérieuses difficultés » car la Société des propriétaires urbains pour les vidanges, menée par Pierre-Sébastien Caillat, s'efforce d'obtenir des conditions préférentielles. Le 9 avril 1856, lors d'une assemblée générale tenue à Villeurbanne les agriculteurs entérinent un pacte avec les propriétaires urbains. Cette disposition subsiste jusqu'en avril 1859.

En avril 1859, Jean Marduel, un entrepreneur de vidanges de la Pape (Rillieux, Ain), prend le contrôle de la Compagnie lyonnaise des agriculteurs et crée sur le même principe une nouvelle société. Cette prise de pouvoir a dû susciter des tensions et des luttes d'influence puisqu'une vingtaine d'agriculteurs dont l'inscription est initialement acceptée sont expulsés de la société. Deux ans plus tard, la société des agriculteurs lyonnais rebaptisée Compagnie

²²⁵⁸ Alain Leger, *L'hygiène des grandes villes...*, ouv.cité, p. 4.

²²⁵⁹ Arch. dép. Rhône, 6 UP, actes des sociétés, constitution de la Compagnie lyonnaise des agriculteurs pour les vidanges, 16 novembre 1855.

²²⁶⁰ *Ibidem*, actes des sociétés, procès-verbaux des assemblées générales de la Compagnie lyonnaise des agriculteurs pour les vidanges, 24 mars et 9 avril 1856.

générale des vidanges de la ville de Lyon est forte de 800 sociétaires²²⁶¹. La société Marduel témoigne d'un moment privilégié où la périphérie, loin d'être dominée par le centre lui impose un rapport de force victorieux. Dans ses rapports au conseil d'hygiène, Etienne Ferrand constate d'ailleurs que les agriculteurs ont « la haute main sur le service »²²⁶². De son côté, la Commission des intérêts publics dénonce dans son rapport « cette espèce de monopole »²²⁶³. Les statuts de la société renseignent sur l'organisation du pouvoir et la cohérence territoriale de ce véritable syndicat des vidanges : « chacune des communes de Rillieux, Caluire, Villeurbanne, Vaulx, Bron et Vénissieux aura la nomination d'un membre ; les communes de Saint-Priest, Corbas et Feyzin en nommeront un seul entre elles. Celles de Décines, Genas et Chassieu un autre. Enfin toutes les communes de la rive droite de la Saône nommeront un neuvième membre »²²⁶⁴. A quelques exceptions près, les cultivateurs fournissent un seul attelage. Les tonneaux de vidange, tous en bois, ont des contenances variables qui s'échelonnent de huit à 18 hectolitres, la moyenne étant un peu supérieure à 12,5 hectolitres. Au milieu des années 1870, la compagnie qui traite environ 70 000 mètres cubes par an, possède en propre une douzaine de voitures et a pu réduire à 1,50 f. la cotisation par mètre cube d'engrais.

Face à l'organisation suscitée par les agriculteurs de la périphérie, une seule société parvient durablement à s'imposer. Il s'agit de la compagnie Fondère, autorisée en décembre 1861. La perte du registre des actes de sociétés de 1861 ne permet pas de s'en faire une idée précise. Vraisemblablement créée pour une durée de dix ans, la société est dissoute puis reconstituée le 26 juin 1871²²⁶⁵. Elle a pour objet « l'exploitation des vidanges de la ville de Lyon, leur extraction des fosses d'aisances et leur vente à l'agriculture ». Sa durée est fixée à six ans. La société est détenue par trois associés : Jean Fondère qui se déclare négociant à Sète (Hérault), Jean-Baptiste Nau et Victor Fondère demeurant à Lyon. Le premier des trois est de loin le premier actionnaire. Il apporte, outre les droits d'exploitation, 25 000 francs de caution et 15 000 francs pour fond de roulement. Il contribue encore pour un tiers de la valeur du matériel d'extraction évalué à 18 000 f. Jean-Baptiste Nau est « chargé plus spécialement de la direction générale ». c'est lui le principal animateur de l'entreprise, celui à qui échoit la délicate tâche de mobiliser au moins 500 attelages à Lyon et dans les communes suburbaines. Victor Fondère est quant à lui affecté au contrôle des écritures. Les deux derniers associés participent chacun à hauteur du tiers de la valeur du matériel d'extraction. A nouveau dissoute en juillet 1874, la société est reconstituée pour trois ans en novembre de la même année. Les conditions sont comparables à la reconstitution de 1871 mais le matériel d'exploitation ne vaut plus que 10 000 francs²²⁶⁶.

Les propriétaires, longtemps en position de force, sont la troisième composante du triumvirat. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, ils conservent une assez grande latitude d'action et administrent les vidanges sur la base de contrats de gré à gré. Pour toutes les fosses encore exemptes d'eau, la vidange se révèle même une opération profitable. Émile Burelle évoque le souvenir de cette période faste, lors d'une conférence prononcée devant le comice agricole de Villeurbanne le 6 novembre 1887 : « Les anciens propriétaires de Lyon se rappellent ce temps avec plaisir car les agriculteurs payaient alors le droit d'enlever les vidanges à un prix assez

²²⁶¹ Voir table des cartes et des schémas des cartes, chapitre X, carte N° 1 Sociétaires de la Compagnie générale des vidanges de Lyon, raison sociale Marduel et Cie, nombre de sociétaires par commune.

²²⁶² Etienne FERRAND, *Vidanges à Lyon de 1856 à 1886*, ouv. cité, p. 5.

²²⁶³ *Service des vidanges, rapport de la commission...*, ouv. cité, p. 12.

²²⁶⁴ Arch. dép. Rhône, 6 UP, actes des sociétés, statuts de la Compagnie générale des vidanges de la ville de Lyon, 11 mai 1859.

²²⁶⁵ *Ibidem*, 6 UP, actes des sociétés, création de la société Jean Fondère et Cie, 26 juin 1871 ; dissolution de la société, 25 juillet 1874.

²²⁶⁶ *Ibidem*, 6 UP/1, actes des sociétés, création de la société Jean Fondère et Cie, 13 novembre 1874.

élevé pour couvrir les appointements des concierges »²²⁶⁷. A partir de 1853, le recours obligatoire à des compagnies et l'instauration d'un droit de stationnement pour les tonneaux de vidange assèche les profits. Les fosses deviennent une charge dont les propriétaires tentent de s'exonérer. Tout laisse à penser que la destruction des radiers et la pratique des puits perdus ont été des effets pervers de ces nouvelles dispositions. Elles imposent aux propriétaires la mutualisation de la gestion de leurs fosses. Ils ne sont pas les derniers à comprendre l'utilité des coalitions. A l'automne 1854, deux entreprises voient le jour : la Société lyonnaise et mutuelle pour les vidanges et l'Association mutuelle pour les vidanges. En mai 1855, elles fusionnent sous le nom de Société des propriétaires pour les vidanges²²⁶⁸. La société en nom collectif et en commandite dispose d'un capital de 400 000 francs. Pierre-Sébastien Caillat, un entrepreneur en vidanges, en prend la direction. Il livre une rude concurrence à la Société des agriculteurs et lui impose en 1856, un pacte : les agriculteurs apportent leurs attelages et les propriétaires leurs fosses. Les propriétaires parviennent à négocier un abonnement avantageux qui diminue très sensiblement les frais de vidange. A partir de 1859, confrontée à des difficultés financières et à la concurrence d'autres entreprises, la société des propriétaires ne parvient plus à maintenir son emprise. Néanmoins, jusqu'au milieu des années 1870, la démarche des propriétaires reste identique : trouver un compromis avantageux avec les agriculteurs.

Le service des vidanges, tel qu'il a été aménagé à la fin des années 1850 reste empreint d'une grande instabilité. Les contraintes imposées aux compagnies et aux agriculteurs permettent le fonctionnement du système mais il n'est pas exempt de blocages. Ainsi à l'automne 1870, dans des circonstances exceptionnelles liées à l'effondrement du régime impérial et à la guerre franco-prussienne, les agriculteurs délaissent le service des vidanges. La ville ploie sous ses excréments et les fosses menacent de déborder. Devant l'incapacité des compagnies à mobiliser leurs réseaux ruraux, le préfet du Rhône, commissaire extraordinaire de la République, est contraint de recourir à la réquisition : « Article 1^{er}. Les agriculteurs immatriculés au service des vidanges sont requis de reprendre immédiatement leur travail. Article 2. MM ; les maires de Caluire, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Vénissieux, Écully, Tassin, Craponne et 3^{ème} arrondissement de Lyon pour les quartiers de Montchat, Monplaisir et Moulin-à-Vent sont tenus d'envoyer tous les jours à Lyon, par voie de réquisition et à tour de rôle, le quart des voitures qui se trouvent dans leur commune et de les mettre à la disposition de l'inspecteur chargé du service des vidanges »²²⁶⁹. Le fonctionnement du système, est également sensible à la conjoncture économique et aux aléas météorologiques. La ville de l'âge industriel n'est pas encore affranchie des contraintes qui pèsent sur le monde rural. Une nouvelle crise en 1876 montre bien ces incidences et leurs répercussions à Lyon. La Commission des intérêts publics s'inquiète du stock de matières fécales qui s'accumule dans les fosses de la ville et « qui n'est pas évalué à moins de 60 000 mètres cubes ». Outre la dilution des matières sous l'effet d'une consommation sans cesse croissante d'eau à domicile, la commission signale deux autres causes : « 1° Les mauvaises récoltes qui se sont succédé en 1874 et 1875 ; elles ont appauvri le cultivateur et ralenti l'emploi assez dispendieux, des matières fécales ; 2° Les pluies persistantes d'automne qui ont empêché les semailles de s'effectuer et retardé l'emploi de l'engrais ; puis les neiges et glaces qui ont suspendu les travaux de la campagne et entravé la circulation des voitures »²²⁷⁰.

²²⁶⁷ Émile [Pierre-Louis dit] BURELLE, *Utilisation directe...*, ouv. cité, p. 7.

²²⁶⁸ Arch. dép. Rhône, 6UP, Actes des sociétés, mai 1855, création de la société des propriétaires pour les vidanges.

²²⁶⁹ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 121, copie conforme de l'arrêté préfectoral du 15 novembre 1870.

²²⁷⁰ *Service des vidanges*, ouv. cité, p. 16.

II - La métamorphose d'un vieux système

En moins de quatre ans, de février 1876 à août 1879, un ensemble d'arrêtés municipaux et préfectoraux changent en profondeur l'organisation des vidanges. Cette nouvelle approche ne se résume pas aux seuls procédés d'extraction des matières mais englobe tout le cycle excrémental. En optant sans réserve pour la voie de l'enlèvement, donc pour le stockage temporaire des matières à domicile, la municipalité prend à bras le corps la question des fosses d'aisances. Elles sont inlassablement répertoriées, classées et inspectées. A quelques exceptions près, le réseau des égouts est déconnecté des fosses. Les branchements clandestins sont activement recherchés et les propriétaires délinquants déferés devant les tribunaux. Pourtant ce nouveau cours, prêché sans relâche par les hygiénistes lyonnais comme une alternative au tout-à-l'égout, induit de redoutables difficultés. En premier lieu, il n'apporte pas de solution au problème des matières trop légères qu'il faut se résoudre à « couler » ; en second lieu, il provoque une crue considérable du volume des vidanges que la périphérie est incapable d'absorber. Le système retenu commande donc l'entrée dans une véritable logique industrielle, celle des usines-dépotoirs, très polluantes, dont ne veulent ni les riverains ni les communes avoisinantes.

En quelques années, la polémique olfactive abandonne les fosses d'aisance et migre vers les égouts et les banlieues. Les vidanges cessent de hanter la population. Même le *Salut public*, si prompt à fustiger l'incurie de la municipalité, en convient dans un article d'avril 1882 : « Depuis quelques années notre système de vidanges a été amélioré. On peut aujourd'hui procéder à cette opération désagréable en plein jour sans que nos nerfs olfactifs soient trop désagréablement impressionnés »²²⁷¹. L'avancée est significative. Comparée à Paris et à nombre d'autres villes de province, la situation de Lyon semble privilégiée²²⁷². C'est dans ce contexte rénové que s'affirme progressivement l'UMDP. Après des débuts difficiles, elle s'impose comme un acteur majeur de la salubrité publique lyonnaise.

1 - Nouveaux systèmes, nouvelles règles

La réorganisation des vidanges entreprise de 1876 à 1879 est le résultat d'une rencontre entre de nouvelles entreprises disposées à utiliser des procédés modernes d'extraction et la volonté municipale de régler cette délicate question d'hygiène publique. Depuis 1871, la mairie est en effet sollicitée par des inventeurs ou des entreprises qui proposent des formules de vidanges inodores. Entre 1872 et 1874, les constructeurs Bozon et Vachon, fondateurs de la Société Lyonnaise des vidanges inodores se proposent d'utiliser un double système de pompe à bras qui permet d'extraire successivement et sans odeurs les matières liquides des fosses et les matières semi-fluides, les borbasses. Ce système compliqué requiert un matériel coûteux. Il ne parvient pas à franchir l'étape de la mise en œuvre effective²²⁷³. En 1874, Édouard Philippe, directeur de la Compagnie anglo-française de fertilisation bientôt remplacée par la Compagnie générale d'assainissement et de fertilisation, soumet à la municipalité et aux autorités préfectorales un système de vidanges au moyen « de tonneaux en tôle dans lesquels on ferait un vide préalable »²²⁷⁴. Le procédé a l'avantage d'être utilisé à Nîmes. Le 8 juin 1874, une commission dépêchée sur place et conduite par l'ingénieur en chef Gobin constate son efficacité. L'ingénieur Leger, dont la plume est au service d'Édouard Philippe, livre une description détaillée de l'expérience nîmoise : « Le 8 juin 1874, à

²²⁷¹ *Salut public* 17 avril 1882.

²²⁷² Roger-Henri GUERRAND, ouv. cité pp. 143-145 ; Georges DUBY [dir.], *Histoire de la France urbaine*, Paris, Éditions du Seuil, 1983, La ville de l'âge industriel, tome 4, pp. 322-323.

²²⁷³ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 121, *Mémoire, Historique de la vidange*, ouv.cité, une planche illustrée présente les procédés mis en œuvre.

²²⁷⁴ *Rapport de la Commission des intérêts publics*, ouv. cité, p. 13.

11 heures du matin, par une chaleur accablante (35°), sur la place principale de Nîmes, on a vidé une fosse, avec 47 mètres de tuyaux d'aspiration, traversant la grande salle du café le plus fréquenté de la ville, entre les jambes de nombreux consommateurs, qui n'ont éprouvé aucun désagrément ! C'est là une épreuve fort concluante qui laisse peu de choses à objecter... »²²⁷⁵. Le rapport de la commission, rédigé dès le 12 juin 1874, est tout aussi favorable. Édouard Philippe en exploite la teneur, dans un memorandum adressé au préfet du Rhône le 25 octobre 1874, en vue d'obtenir le droit d'exploiter son système à Lyon : « En résumé, la commission reconnaît que les essais sous nos yeux, à Nîmes, des systèmes de MM. Éd. Philippe et Cie, ont parfaitement réussi ; que la vidange des fosses a été faite sans répandre aucun liquide ni dégager aucune mauvaise odeur ; que le système peut être appliqué à toute heure du jour et en toutes saisons sans compromettre la salubrité, qu'avec un matériel suffisant on peut espérer opérer avec une très grande rapidité puisque les tonnes (de 2 500 litres) se remplissent en moins de deux minutes. Signé : Gobin, Glémard, Ferrand »²²⁷⁶.

L'efficacité des nouvelles méthodes d'extraction et leur adoption pose d'emblée la question de la réorganisation complète du service des vidanges. C'est à la construction de ce nouveau cadre que s'attelle la commission des intérêts publics, instituée par arrêté préfectoral du 25 février 1876. La commission composée de dix membres représente à la fois les autorités préfectorales et municipales, les ingénieurs du service de la voirie et des membres influents du conseil d'hygiène au nombre desquels figure son vice-président.²²⁷⁷ En six séances échelonnées de mars à avril 1876, la commission fait la synthèse des travaux antérieurs et reçoit les entrepreneurs et représentants des sociétés intéressées par le marché des vidanges. Il apparaît très vite qu'il n'est pas possible de laisser coexister les méthodes d'extraction traditionnelles et modernes sans induire de fortes distorsions de concurrence. L'adoption de solutions vraiment inodores impose l'interdiction pure et simple des pratiques antérieures. Il ne s'agit pas d'un simple réaménagement mais d'une nouvelle distribution des cartes, sans laquelle aucune nouvelle société n'est en mesure de distendre la coalition des intérêts qui unissent les membres du triumvirat : « l'administration a maintenant à sa disposition des entrepreneurs qui veulent faire le service des vidanges ; si elle interdit résolument les systèmes imparfaits, les propriétaires seront bien obligés de recourir aux entrepreneurs agréés s'ils ne veulent pas exploiter eux-mêmes des procédés aussi perfectionnés ou s'exposer à voir leurs fosses vidangées d'office, à leurs frais ».²²⁷⁸ Les recommandations de la commission sont acceptées le 19 septembre 1876 par une délibération du conseil municipal.

Trois arrêtés fondamentaux régissent le nouveau régime administratif des vidanges²²⁷⁹. Ils déterminent un cadre juridique à la fois cohérent et contraignant pour les entreprises et les propriétaires. Ils donnent aux autorités les moyens d'exercer une surveillance constante sur toute la chaîne excrémentielle, de la fosse au transport des matières. Le premier en date, l'arrêté préfectoral du 10 octobre 1876 reprend toutes les recommandations de la commission. Il fixe les conditions auxquelles sont soumises les entreprises de vidanges : obligation de mettre en œuvre des techniques d'extraction par le vide à l'aide « d'appareils perfectionnés » préalablement agréés par la commission des vidanges. Les entreprises sont tenues de posséder

²²⁷⁵ A. LEGER, *Notice sur les grandes villes*, ouv. cité, p. 18.

²²⁷⁶ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 121, *Demande d'autorisation de la Compagnie anglo-française de fertilisation représentée par MM. Édouard Philippe & C^{ie}*, de Nîmes, Nîmes 1874, typographie Clavel-Ballivet, 12, rue Pradier, 4 pages.

²²⁷⁷ La composition de la commission est la suivante : MM. De Saint-Charles, conseiller de préfecture, président ; les docteurs Chavanne et Gailleton respectivement président et membre du conseil municipal, Vézu, pharmacien, adjoint au maire du VI^e arrondissement jacquet et Delocre, ingénieurs en chef des Ponts et chaussées, Gobin ingénieur-directeur du service municipal ; trois membres conseil d'hygiène : Glémard, directeur de l'École de médecine et vice-président du conseil d'hygiène, Loir professeur à la faculté des sciences et Ferrand, pharmacien.

²²⁷⁸ Commission des intérêts publics, ouv. cité, p. 23.

²²⁷⁹ *Arrêtés réglant le service des vidanges*, Lyon, Imprimerie Léon Delaroche et Cie, 1890, 26 pages.

un matériel permettant l'extraction d'un minimum de 50 mètres cubes par jour. L'autorisation est assortie d'un cautionnement « proportionnel de 300 francs par mètre cube calculé d'après la capacité des tonnes composant leur matériel ». L'arrêté fixe un droit de stationnement d'un franc par mètre cube de matière non coulée et impose un tarif maximum de trois francs par mètre cube extrait. Le 30 janvier 1877, un deuxième arrêté préfectoral fixe les dispositions de détail et de salubrité auxquelles est astreint le service des vidanges. Il comporte 31 articles. Toute opération d'extraction doit être préalablement déclarée et autorisée. Les fosses vidées et balayées sont soumises à l'inspection de l'administration. L'article 13 précise « qu'un rapport sera immédiatement adressé à l'administration sur cette visite pour être ordonné ce qu'il appartiendra ». Toute une série de dispositions déterminent l'identification des véhicules, leur circulation en ville et leur passage aux barrières de l'octroi. Enfin, l'arrêté préfectoral du 8 février 1879 réglementant les conditions d'établissement des fosses d'aisances à Lyon, constitue un élément essentiel de la nouvelle politique. Ses 25 articles uniformisent la construction des nouvelles fosses : toute une série de dispositions précisent l'épaisseur des murs, la nature de leur revêtement, le diamètre de l'ouverture d'extraction, la disposition des tuyaux de chute et d'évent. Le titre II fixe plus précisément les modalités de reconstruction des fosses non conformes. Par ailleurs, toute modification ou construction relative aux fosses est soumise à l'autorisation du service des vidanges. L'article 23 précise qu'il ne pourra être mis aucun empêchement, sous quelque prétexte que ce soit au contrôle des agents du service.

Ce cadre nouveau permet l'établissement d'un véritable parc de fosses d'aisances. D'année en année, les rapports du service constatent l'amélioration de leur qualité :

Année/ qualité des fosses	bonnes fosses	fosses passables	fosses médiocres
1882	15 %	40 %	45 %
1884	48 %	19 %	33 %
1890	69 %	8 %	23 %
1895	75 %	10 %	15 % ²²⁸⁰

Entre février 1879 et décembre 1895, 11 970 fosses sont construites ou réparées. Les branchements clandestins sur les égouts sont activement recherchés. En 1890, 30 communications illicites sont détruites. En 1895, le service n'en signale plus que quatre. Sans disparaître, cette délinquance devient résiduelle. La conséquence immédiate de cette entreprise est la crue très significative des volumes vidangés : 1885 : 195 471 mètres cubes ; 1890 : 222 765 ; 276 816. En dix ans, le volume de vidanges à traiter progresse de plus de 40 %.

La première conséquence de la réorganisation des vidanges est le renouvellement complet des entreprises du secteur. Entre 1876 et 1879, la situation qui y prévaut se caractérise par une grande fluidité. Les abandons, les fusions et les regroupements se succèdent à un rythme élevé. Les entreprises les plus anciennes trop faiblement capitalisées ou trop attentistes sont rapidement mises hors jeu. Les propriétaires sont les premiers à tirer toutes les conséquences de la réflexion entreprise sur la transformation du service des vidanges. A l'automne 1875, ils mettent sur pied une société commerciale anonyme à capital variable, l'Union mutuelle des propriétaires lyonnais pour les vidanges, l'UMDP²²⁸¹. L'objet de cette société est le curage des fosses d'aisances par « les procédés qui seront jugés les plus perfectionnés et les plus dynamiques ». La formule est dans l'air du temps. La société est initialement constituée grâce à la souscription de 500 actions de 50 francs, ce qui est somme toute fort modeste au regard des transformations qui s'annoncent. L'avenir est toutefois préservé puisque l'article 6 des statuts stipule qu'une action ne donne droit qu'au curage d'une seule fosse dont la contenance

²²⁸⁰ Arch. mun. Lyon, 400 065, *documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon*, rapport du service des vidanges, années 1882, 1884, 1890, 1895.

²²⁸¹ Arch. dép. Rhône, actes des sociétés. Statuts de l'UMDP, 25 octobre 1875.

n'excède pas 12 mètres cubes. La liste des premiers actionnaires montre que l'engagement des sociétaires semble guidé par des choix essentiellement utilitaires qui se démarquent des manœuvres et des montages financiers qui prévalent à la constitution d'autres sociétés.

Certains investisseurs se proposent de mettre immédiatement en service un matériel considérable puis disparaissent aussitôt des négociations. D'autres entreprises pour lesquelles l'affaire semblait bien engagée ne parviennent pas à concrétiser leur programme. C'est le cas pour la Société anglo-française de fertilisation d'Édouard Philippe, la première à prévoir le tournant industriel de la filière : elle doit faire face à un contentieux juridique qui l'empêche d'exploiter à Lyon le procédé d'extraction par le vide préalable : Vernaison, le propriétaire du brevet, est en effet engagé un temps dans une nouvelle compagnie, la société Le Progrès, constituée par Léon Moïse Crémieu, un négociant d'Avignon. Quant à l'entreprise de Jean-Baptiste Caillat et Rodolphe Lalignant, autorisée dès 1874 et dont le projet consistait à exporter les vidanges urbaines par la voie ferrée, elle se heurte à des difficultés administratives et vraisemblablement à un manque de capitaux. Les deux entrepreneurs cèdent l'ensemble de leurs activités à une nouvelle société, la Compagnie lyonnaise des vidanges créée en 1877 par Jean-Baptiste Mignot-Morel. La cession qui se monte à 106 000 francs comporte le droit d'exploiter le brevet d'une pompe effectuant le vide sur place, des dépotoirs situés à Villeurbanne et à Heyrieux (Isère) ainsi que les droits concédés par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

La création de la Compagnie lyonnaise des vidanges est une opération d'envergure. Le capital social d'abord fixé à 1 500 000 francs est manifestement surdimensionné. Il est ramené à 760 000 francs. Son fondateur est membre du conseil d'administration de la Banque lyonnaise, elle-même création de la Banque parisienne. La souscription activement menée par la Banque lyonnaise est couverte sans difficulté. L'essentiel du capital est d'ailleurs entre les mains de quelques gros actionnaires. Huit d'entre eux détiennent 84 % des 1520 actions. Mignot-Morel contrôle à lui seul plus de la moitié du capital de la nouvelle société. Les perspectives et les résultats attendus sont présentés lors de l'assemblée générale des actionnaires, le 22 mai 1877. Les données chiffrées proposées à cette occasion sont les seules qui permettent d'estimer les marges bénéficiaires escomptées. Les deux projections proposées soumises aux actionnaires promettent de substantiels bénéfices qui représentent de 31 à 53% du chiffre d'affaires. La première hypothèse, sans doute la plus raisonnable, est exposée de la manière suivante :

«Recettes :	
Extraction journalière de 260 mètres cubes à 3 francs.....	780
Vente de 90 mètres cubes à 5 francs.....	450
Total.....	1230
Dépenses :	
Travaux d'extraction estimés à 2,50 francs le mètre cube.....	650
Machines, main-d'œuvre, combustible.....	100
Impôts à la ville, 90 mètres cube à un franc.....	90
Total.....	840
Reste pour bénéfice net.....	390»

La seconde hypothèse, plus ambitieuse que la première, constitue un morceau de bravoure que n'aurait pas renié Saccard, l'emblématique financier de *L'Argent*. Il est vrai qu'elle émane du fondateur qui cherche à se faire attribuer plusieurs centaines d'actions : « (...) je ne doute pas, lorsque je vous aurai fait entrevoir les bénéfices que je vous apporte, que vous me votiez unanimement les 200 000 francs que je demande ; veuillez bien suivre mon raisonnement, actuellement avec une seule machine on gagne 239 francs par jour, cela résulte des livres et est incontestable. Avec trois machines vous admettez bien qu'on fera le double soit 474 francs par jour ou pour 300 jours 142 000 francs. De ce revenu je déduis pour amortissement du matériel et les frais de premier établissement qui s'élèvent en chiffres ronds

à 300 000 francs (200 000 que vous allez voter ; 50 000 frais divers ; 50 000 francs de matériel à commander). L'amortissement de cette somme en 20 années, durée de la société donne par année 15 000 francs. Locations diverses 6000 francs, frais généraux, total 24 200 francs. Reste 118 000 francs pour bénéfice net. De ces 118 000 francs, je déduis 5 % d'intérêt des actions ce qui donne pour le capital versé 19 000 francs ; 5% à la réserve. Total 24 900. reste 93 100 francs. 10% au directeur, 8380, reste 75 410 francs pour dividendes des 1520 actions de la société ou pour action de 250 francs, 49,60 francs ; Ces 49,60 francs représentent 20 %. Ajoutez-y les 5 % d'intérêt cela fait 25 % que vous rendra l'argent placé dans notre société. Voilà messieurs ce que je vous apporte, 25 % »²²⁸²

A l'automne 1878, Lyon compte trois entreprises de vidanges en activité : l'UMDP dont le démarrage est laborieux, Le Progrès et la Compagnie lyonnaise des vidanges. Toutes réunies, elles emploient 84 personnes, des directeurs aux garçons d'écurie. Le Progrès 31, l'UMDP et la Compagnie lyonnaise respectivement 29 et 24. Ces effectifs peu nombreux comprennent pour l'essentiel des préposés aux pompes, des mécaniciens et des voituriers²²⁸³. Le secteur des vidanges ne trouve provisoirement son équilibre qu'en juillet 1879 avec une dernière grosse fusion qui dépasse d'ailleurs le cadre local. Le 1 juillet 1879, la Compagnie lyonnaise des vidanges où s'activent Jean-Baptiste Mignot-Morel et Jean-Baptiste Berlier fusionne avec la société Le Progrès et constitue la Compagnie départementale des vidanges et engrais²²⁸⁴. La nouvelle société qui réunit diverses entreprises de province cache en fait une vaste et douteuse entreprise spéculative. Confrontée dès le départ à de sérieuses difficultés financières, l'affaire périclité²²⁸⁵. En 1883, la succursale lyonnaise est mise en liquidation. L'UMDP rachète alors les droits et le matériel de la Départementale. Pourtant malgré son échec final, l'entreprise a fière allure. De loin la première entreprise du secteur, elle aligne un matériel considérable : une demi-douzaine de pompes à vapeur, cinq bateaux, une soixantaine de véhicules de toute sorte et une cavalerie de 53 chevaux.

Entre la fin octobre 1875 date de sa création et décembre 1883, date à laquelle elle rachète les droits et le matériel de sa rivale, l'UMDP effectue un parcours heurté mais finalement victorieux. Un double écueil explique les difficultés initiales auxquelles est confrontée l'UMDP : en premier lieu celui de l'hostilité déclarée de la Commission des intérêts publics qui redoute en effet « que les propriétaires cherchent à faire vidanger leurs fosses à bon marché et sacrifient au besoin les intérêts de la salubrité »²²⁸⁶. Pour l'administration, l'exclusion des agriculteurs et des propriétaires comme acteurs directs du système est une des clefs de la réorganisation du service. La commission rappelle comment une première association de propriétaires organisée autour de la société Caillat « s'opposait à ce que le prix payé pour l'enlèvement des matières fût suffisamment rémunérateur »²²⁸⁷. En second lieu, l'Union mutuelle peine à proposer un procédé d'extraction performant. De fait, les systèmes existants, le vide préalable fait à l'usine ou le vide fait sur place, sont accaparés par des compagnies rivales et protégés par des brevets. Insuffisamment capitalisée l'UMDP n'est pas en mesure de faire un service satisfaisant. Dans son rapport du 22 juin 1876, la Commission des intérêts publics dresse un constat accablant : « L'Union mutuelle des propriétaires qui s'est constituée il y a quelques mois pour vidanger au moyen d'une pompe locomobile à vapeur et des tonneaux de la campagne n'a donné que des résultats si défectueux qu'il n'y a guère lieu de la distinguer des compagnies Marduel et Fondère dont les procédés sont si

²²⁸² Arch. dép. Rhône, 6 UP, actes des sociétés, 2^{ème} trimestre 1877, registre n° 37.

²²⁸³ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 121, état du personnel des compagnies de vidanges, rapport de l'ingénieur-adjoint au préfet du Rhône, 4 septembre 1878.

²²⁸⁴ Arch. dép. Rhône, 6 UP, actes des sociétés, Compagnie départementale des vidanges et engrais, registre N° 47, 1^{er} juillet 1879.

²²⁸⁵ Gérard JACQUEMET, *Urbanisme parisien...* article cité, pp. 532-533.

²²⁸⁶ *Service des vidanges, rapport de la Commission...*, ouv. cité, page 18.

²²⁸⁷ *Idem*, page 11.

imparfaits »²²⁸⁸. La Commission recommande même de « ne pas renouveler en l'état l'autorisation donnée à l'Union mutuelle pour faire des essais sur un nouveau système de vidanges ». Le 28 novembre 1876, l'assemblée générale des actionnaires est informée de l'acquisition d'une « nouvelle machine qui extrait en peu de temps les matières et ne donne durant son fonctionnement aucune odeur »²²⁸⁹. L'UMDP fait le choix du système par refoulement que l'ingénieur Gobin présente de la manière suivante : « [il] ne repose ni sur le vide fait sur place ni sur le vide fait d'avance ; il pourrait être désigné par les mots : système par aspiration directe et refoulement pour le distinguer des autres »²²⁹⁰.

Les deux premières années de l'Union mutuelle sont marquées par d'incessants changements de direction : directeurs, administrateurs délégués et présidents du conseil d'administration changent au gré des assemblées générales. La correspondance administrative a conservé en partie ce véritable florilège de responsables successifs. L'un des premiers noms à apparaître est celui du président Lachat qui en avril 1876 peine à défendre les intérêts de la société devant les membres de la Commission. Quelques mois plus tard, Fleury, un autre membre du conseil d'administration, semble prendre provisoirement la direction des affaires. Il anime l'assemblée générale du 28 novembre 1876 devant plusieurs centaines d'actionnaires. Président du conseil d'administration, il entretient des relations tendues avec la municipalité dont il conteste la préférence pour les systèmes d'extraction par le vide. Dans une lettre adressée au préfet le 12 décembre 1876 il écrit : « pour tout homme compétent, tout ingénieur pratique, pomper de l'air est une opération difficile, délicate et peu pratique et qui ne peut séduire qu'à un premier coup d'œil »²²⁹¹. La remarque est peu appréciée par le directeur de la voirie qui s'en entretient au préfet quelques jours plus tard : « le demandeur aurait dû se borner à exposer les avantages de son système sans chercher à déprécier le système par le vide qui a fait ses preuves et qui n'est plus discuté aujourd'hui »²²⁹². Les préventions de la commission des vidanges sont suffisamment fortes pour que l'UMDP se propose de présenter deux systèmes d'extraction en vue de leur homologation : celui par refoulement et celui par le vide²²⁹³. C'est d'ailleurs ce système qui est présenté par Charasse le nouveau directeur de l'Union mutuelle et agréé par la Commission fin février 1877²²⁹⁴.

Lors de l'assemblée extraordinaire du 23 avril 1877, le bilan présenté est globalement négatif : « A l'ouverture de la séance, M. Borgat, président de l'assemblée et du conseil d'administration a donné lecture de son rapport sur la situation à ce jour de l'actif et du passif de la société. [Il constate] un passif de 92 639,60 francs et un actif de 68 874 francs avec un déficit de 23 765,60 francs occasionné par les frais généraux et par l'absence des bénéfices d'extraction pendant une période de près de six mois par suite de l'arrêt, à diverses reprises, du fonctionnement du service »²²⁹⁵. Pourtant au cours de la même séance, le destin de l'UMDP prend un tour nouveau. Après lecture du bilan, le président du conseil d'administration annonce l'adhésion d'un groupe de 42 régisseurs. Ils souscrivent au nom de leurs mandants 1017 actions de cent francs. L'accroissement du capital qui en découle équivaut à une véritable refondation qui impose quelques modifications statutaires auxquelles pousse le président : « (...) le président fait ressortir l'opportunité et les avantages du concours apporté à l'Union mutuelle par les régisseurs sous le rapport de l'importance du

²²⁸⁸ *Idem*, page 3.

²²⁸⁹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, rapport du commissaire de police du quartier de la bourse relatif à l'assemblée générale de l'UMDP le 28 novembre 1876.

²²⁹⁰ Arch. mun. Lyon 1140 WP 121, rapport du directeur de la voirie au préfet du Rhône, 14 juillet 1876.

²²⁹¹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, lettre de Fleury au préfet du Rhône, 12 décembre 1876.

²²⁹² *Ibidem*, lettre de l'ingénieur Gobin au préfet du Rhône, 21 décembre 1876.

²²⁹³ *Ibidem*, lettre de Fleury au préfet du Rhône, 24 janvier 1877.

²²⁹⁴ *Ibidem*, service des vidanges, nouvel essai de la machine présentée par la société dite l'Union mutuelle, rapport de la commission, 27 février 1877.

²²⁹⁵ Arch. dép. Rhône, 6 U, actes des sociétés, registre N° 37, 2^{ème} trimestre, 12 mai 1877.

capital qui [vient] accroître celui de l'Union»²²⁹⁶. L'entrée en force de ces nouveaux actionnaires signifie vraisemblablement la mobilisation de puissants intérêts locaux enfin conscients du cours irréversible impulsé au secteur des vidanges. Les nouveaux venus obtiennent quatre des neuf sièges du conseil d'administration. En quelques semaines, le changement est patent : l'UMDP recapitalisée et dotée d'une nouvelle direction est désormais en ordre de marche. Cette évolution n'échappe pas à l'ingénieur adjoint de la voirie qui diligente pour le préfet une enquête sur l'état du matériel mis en œuvre par la compagnie. La livraison prévue au 1^{er} août 1877 de deux pompes supplémentaires et de 29 tonneaux de fer doit lui permettre d'assurer une extraction quotidienne de 170 mètres cubes. L'ingénieur ajoute : « cet accroissement du matériel n'est dû qu'à la nouvelle direction que vient de recevoir la compagnie l'Union mutuelle depuis le 1^{er} mai dernier »²²⁹⁷

L'expansion de l'UMDP se confond avec la vie et l'œuvre de Pierre-Louis [dit Émile] Burelle. Né à Moulins le 26 novembre 1848 dans une famille de notables originaires du Bourbonnais, ce jeune ingénieur diplômé de l'École des mines de Paris, n'a pas encore 29 ans lorsqu'il prend en main les destinées de l'UMDP. En moins de dix ans il ancre solidement l'entreprise dans le paysage industriel lyonnais. Les sources disponibles montrent à l'évidence une personnalité hors du commun. C'est en premier lieu un remarquable organisateur. La correspondance administrative le montre attentif aux détails. Son empreinte est visible du sommet à la base de l'entreprise. Il est aussi bien capable de redessiner les tonnes destinées à la collecte des résidus solides des fosses auxquelles l'usage donne le surnom de «burelles» que d'engager une longue bataille contre les droits de stationnement prélevés par la municipalité ou contrer une campagne de presse d'une plume acérée²²⁹⁸. Cette capacité tactique à occuper tous les créneaux, à démultiplier sa présence, ne lui fait pas pour autant perdre de vue l'environnement global dans lequel évolue l'UMDP. Très impliqué dans le tour industriel que prend le secteur des vidanges, il sait surmonter les blocages qui en découlent. Dans les années 1880, prenant conscience des limites inhérentes aux réservoirs ruraux alimentés depuis Lyon par une cavalerie coûteuse et les profits incertains de la production des sels ammoniacaux, il a l'idée lumineuse de canaliser la plaine dauphinoise. Cette activité débordante ne se limite pas au monde de l'entreprise. Il sait être présent hors de l'entreprise et accroître son envergure sociale en participant à de nombreuses associations. La diversité de ses engagements n'exclut pas, loin de là, la recherche d'une véritable synergie où les préoccupations agronomiques, agricoles et industrielles se côtoient et se complètent. La notice biographique que lui consacre le dictionnaire des notabilités lyonnaises publié en 1899 est révélatrice : « Ancien président de la société d'agriculture du Rhône ; vice-président de la société régionale de viticulture, président de l'association des industriels de France pour prévenir les accidents dans les usines, président du conseil d'administration et de perfectionnement de l'école d'agriculture d'Écully, membre du jury et rapporteur du jury de l'exposition universelle de Lyon de 1894, président du comité départementale à l'exposition de 1900, groupe de l'agriculture »²²⁹⁹

2 - L'économie des vidanges

L'accélération des fusions dans la deuxième moitié des années 1870 et les rachats d'installations ou de brevets sont rendus nécessaires par les exigences techniques des systèmes d'extraction et par la gestion de l'écoulement des matières vidangées. Sans capital

²²⁹⁶ *Ibidem.*

²²⁹⁷ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, rapport de l'ingénieur adjoint de la voirie municipale au préfet du Rhône, 22 mai 1877.

²²⁹⁸ Voir à cet égard la réponse du directeur de l'UMDP dans le *Salut public* du 13 février 1885 à la protestation des habitants d'Oullins contre l'usine de La Mouche.

²²⁹⁹ *Dictionnaire et Album, Rhône*, Paris, Henri Jouve éditeur-imprimeur, 1899, 2 volumes, volume I, Achard-Jacqueau, s.p.

suffisant aucune activité n'est plus possible. Cette logique de fonctionnement voulue par les nouveaux entrepreneurs a été pleinement assumée par les autorités publiques. Cet aspect est explicité de manière très claire dans un rapport du directeur de la voirie en date de juillet 1878 : « Les appareils de vidange par le vide ont été les seuls autorisés par les arrêtés du 19 octobre 1876 et 30 janvier 1877. Cette mesure a été inspirée par les compagnies parce que les appareils par le vide sont coûteux et que c'était le meilleur moyen d'éloigner les petits entrepreneurs qui auraient pu leur faire concurrence ; elle a été subie par l'Administration dans la crainte, sans doute, de décourager les compagnies et de compromettre les services de vidange qui, sans leur concours, auraient pu tomber en souffrance »²³⁰⁰. Au printemps 1877, la constitution de la Société lyonnaise des vidanges se fait sur la base d'un capital de 760 000 francs. Même si les apports du fondateur Jean-Baptiste Mignot-Morel sont surévalués, le montant des capitaux levés reste néanmoins considérable à l'échelle locale²³⁰¹. Les apports du fondateur sont très révélateurs des charges générées par le nouveau système. Mignot-Morel apporte en effet à la société les pompes hydropneumatiques Duvergier et leurs droits d'exploitation, rachetés à la société Caillat, tout comme divers droits consentis au même entrepreneur. Le monopole de fait institué par les procédés d'extraction semble une solide garantie pour les souscripteurs qui n'ont rien de spéculateurs.

La commercialisation des matières vidangées pose des problèmes beaucoup plus délicats. En premier lieu, les compagnies doivent être en mesure de stocker une production en constante augmentation : le choix de l'enlèvement, à l'exclusion de tout autre, la réfection méthodique des fosses d'aisances augmente mécaniquement le volume des vidanges. Or, les capacités d'absorption de la périphérie restent stables. Les compagnies ont donc développé un réseau de dépotoirs dans les communes suburbaines en vue d'élargir la zone de chalandise de l'engrais humain. C'est la politique qu'adoptent l'UMDP et la Compagnie lyonnaises des vidanges. Cette dernière dispose, en 1879, d'un réseau de quatre dépotoirs sis à Caluire, Villeurbanne, Vénissieux et Heyrieux et s'apprête à en ouvrir un cinquième à Pied Chardon dans la commune de Caluire²³⁰². En second lieu, le rythme très saisonnier de la consommation d'engrais, confronté à la production constante des matières fécales, impose très vite une véritable solution industrielle. Étienne Ferrand, dans ses rapports généraux au conseil d'hygiène retrace l'économie du système : « Le dépotoir, en définitive, était une nécessité ressortissant de l'impossibilité où l'on se trouve de faire immédiatement et constamment emploi des quantités énormes de produits extraits journallement des fosses de la ville et Lyon en fournit 4 à 500 mètres cubes »²³⁰³. Deux usines-dépotoirs sont effectivement exploitées à partir de 1878. La première, située dans le faubourg industriel de la Mouche, à 1 700 mètres de l'avenue des Ponts du Midi, a été autorisée dès 1874 au profit d'Édouard Philippe. Elle est acquise en 1878 par l'UMDP ; la seconde, un kilomètre en contrebas, aux Brotteaux Rouges, appartient à la société Le Progrès (raison sociale : Desfond et C^{ie}) puis passe à la Compagnie départementale des vidanges et engrais. L'usine de l'UMDP est alimentée par une noria incessante de véhicules qui saturent l'unique chemin de la Vitriolerie ; celle du Progrès reçoit les vidanges par une flottille de trois bateaux-citernes capables de transporter 190 mètres cubes de matière, un quatrième étant aménagé pour transporter les matières épaisses. C'est pour éviter les inconvénients de ces transports qu'en 1880 Jean-Baptiste Berlier, directeur de la Départementale, imagine une canalisation aspirante. Dans un rapport de novembre 1886 adressé au procureur de la République à Lyon, le directeur de la voirie municipale fait la description du système : « La compagnie départementale de vidanges dont M. Berlier était

²³⁰⁰ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 121, rapport de l'ingénieur en chef directeur de la voirie au préfet du Rhône, 15 juillet 1878.

²³⁰¹ arch. dép. Rhône, 6 UP, Actes des sociétés, versements du tribunal de commerce de Lyon, registre N° 37, 12 juin 1877, constitution de la Société lyonnaise des vidanges.

²³⁰² *Ibidem*, registre N° 47, 1 juillet 1879, constitution de la Société départementale des vidanges.

directeur, demanda l'autorisation d'établir sur la voie publique une conduite en fonte destinée à transporter par des moyens pneumatiques les matières vidangées entre l'extrémité avale du quai Claude-Bernard et son usine située à 2 700 mètres de distance environ »²³⁰⁴. En mai 1883, après le rachat des installations de la Départementale par l'UMDP, « cette conduite a été prolongée (...) jusqu'aux entrepôts de la compagnie ». Le directeur conclut son historique en soulignant qu'elle « fonctionne encore actuellement dans des conditions très satisfaisantes »²³⁰⁵

Au début des années 1880 les deux dépotoirs usines de la périphérie sud de Lyon traitent chaque jour environ 400 à 500 mètres cubes d'eaux de vidanges. L'usine de l'UMDP est installée dans les bâtiments d'une ancienne fonderie, les ateliers Chevalier-Granier, chemin de la Vitriolerie. L'usine, modernisée en 1882, comporte quatre bassins de stockage clos mesurant chacun 60 mètres de long par 20 de large. Ils ont une contenance de 2 484 mètres cubes²³⁰⁶. Des regards permettent de vérifier à tout moment le niveau des cuves²³⁰⁷. En 1891, alors que la canalisation de la plaine dauphinoise est déjà largement entamée, il ne subsiste plus que deux cuves ou bâches totalisant 80 mètres cubes²³⁰⁸. L'usine de la Départementale, de loin la plus active puisqu'elle traite les deux tiers de la production urbaine, est aussi beaucoup plus rudimentaire avec ses bassins non couverts et son vaporium à l'air libre. Avant toute transformation, le contenu des vastes cuves est titré à l'aréomètre Baumé. Si le titrage est inférieur à 1,5° le contenu est coulé au Rhône par le biais d'une canalisation. Si la matière titre 1,5° elle peut être transformée en sulfate d'ammoniaque. Les produits de vidange sont chauffés dans des bacs et distillés pour l'obtention de sels. Cette opération génère une part notable des nuisances olfactives. D'après les rapports du conseil d'hygiène et de salubrité publique « dans l'opération de la sulfatation des vapeurs ammoniacales, il y a, quel que soit le procédé suivi, de Marguerite ou autre, des émanations horriblement fétides qui se répandent dans l'atelier et de là, au dehors de l'usine »²³⁰⁹. Dans son rapport, Étienne Ferrand ajoute que le barbotage dans l'acide sulfurique ne retient pas tout l'ammoniaque : « (...) les pertes ammoniacales elles-mêmes ne sont pas évaluées à moins de 20 % ; aussi les ouvriers sont-ils souvent affectés d'ophtalmie plus ou moins grave »²³¹⁰. L'usine de la Départementale exploite 8 appareils de distillation qui permettent de produire 2 000 à 2 400 kg de sulfate d'ammoniaque par jour soit vraisemblablement plus de trois tonnes pour les deux usines. Les résidus calciques de la distillation sont soit directement vendus aux agriculteurs soit incorporés à une autre production opérée à partir des *bourbasses*, les matières épaisses des fosses, qui sont cuites, « c'est-à-dire concentrées jusqu'à siccité » pour l'obtention d'un « engrais de première qualité ». Les installations sont périodiquement arrêtées pour des opérations d'entretien : « Tous les trois mois environ, la fabrication des sels et ammoniaque est interrompue pendant trois ou quatre semaines, pour permettre de procéder à des réparations périodiquement nécessaires. Pendant cet intervalle(...)ce ne sont plus seulement les mauvaises matières qui sont déversées dans le Rhône mais encore celles qui pourraient être utilisées pour l'agriculture »²³¹¹.

²³⁰⁴ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 18, rapport du directeur de la voirie municipale au procureur de la République à Lyon, 10 novembre 1886.

²³⁰⁵ *Ibidem*.

²³⁰⁶ Étienne FERRAND, *Les vidanges à Lyon...*, ouv. cité, p. 35.

²³⁰⁷ *Salut public*, 23 octobre 1883. L'opération n'est pas sans danger car les cuves produisent des gaz hautement inflammables.

²³⁰⁸ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, rapport du service des vidanges, 19 mai 1891.

²³⁰⁹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 18, rapport du Conseil d'hygiène, dépotoir de la Mouche, séance du 2 juin 1881.

²³¹⁰ *Ibidem*.

²³¹¹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, rapport du service des vidanges, 19 mai 1891 ; *Salut public* 13 février 1885.

Les usines dépotoirs suscitent dès leur création des protestations qui vont *crescendo*. Elles sont à la fois mal tenues et intrinsèquement polluantes²³¹². La désinvolture des compagnies, face aux prescriptions de l'administration, s'explique par un rapport de force qui leur est favorable : les usines ne peuvent être ni déplacées parce qu'aucune commune riveraine n'en voudrait, ni supprimées parce que consubstantielles au système de l'enlèvement. Il faut des années de patientes procédures, des actions en justice gagnées de manière systématique, la mobilisation permanent de la population, des élus et enfin, de véritables campagnes de presse pour atténuer le scandale. Le Conseil général et même le ministère des Travaux publics, assaillis de nombreuses pétitions, ont toutes les peines du monde à imposer un degré de nuisances juste acceptable²³¹³. Au vrai, la pollution engendrée par les usines pose une question de fond qui embarrasse la commission d'hygiène. En effet, malgré des aménagements successifs, les émanations fétides restent insupportables. Dès que souffle le vent du sud, les communes riveraines et une partie de la Presqu'île sont enveloppées d'une puanteur révoltante. Certains jours, la pestilence confine à l'absurde : les progrès de l'extraction inodore des vidanges sont pour ainsi dire annihilés par les bouffées stercoraires que charrie le vent. Qui plus est, l'aérisme, dont les membres de la commission sont tous peu ou prou des tenants, est habilement retourné contre la commission. Elle a beau multiplier les rapports et souligner les améliorations obtenues, elle est en mal d'arguments convaincants : l'enlèvement s'avère aussi polluant que le système honni du tout-à-l'égout.

Les eaux de vidanges qui ne sont pas transformées dans l'usine de la Mouche sont livrées à l'agriculture suburbaine. Cette activité se caractérise par de fortes variations saisonnières marquées notamment par un profond étiage estival. Les pics de l'activité correspondent au printemps et à l'automne. Ils sont étroitement liés aux façons culturales comme le rappelle Étienne Ferrand dans un ouvrage déjà cité : « notre banlieue pour ses cultures dans un sol de cailloux roulés à peine revêtu de terre se réclame surtout de l'action intensive de la vidange lyonnaise, à ce point qu'elle enlève journalièrement pendant quatre mois de l'année jusqu'à 200 mètres cubes de matière »²³¹⁴. Au cours des vingt dernières années du XIX^e siècle, l'UMDP met en œuvre plusieurs procédés de commercialisation qui permettent de retrouver des logiques de fonctionnement disposées par strates successives. Le système de commercialisation le plus ancien est celui de la vente effectuée au pied même de la fosse d'aisance. La compagnie distribue la matière aux agriculteurs munis d'une tonne en fer. Cette pratique reste en vigueur tout au long de la période. La presse quotidienne laisse entrevoir cette présence régulière en ville. La vente de l'engrais au pied de la fosse comporte deux limites. D'une part elle ne concerne que les agriculteurs domiciliés dans un rayon de dix à douze kilomètres des limites de la ville ; d'autre part, le poids des tonneaux métalliques les rend peu manœuvrables dans les champs. L'agriculteur est soit contraint de transborder la matière dans un tonneau de bois plus léger soit de renforcer l'attelage, ce qui n'est pas à la portée de tous. En tout état de cause, l'engrais ainsi obtenu reste assez onéreux car il suppose l'acquisition d'une tonne appropriée ou sa location et n'exonère pas l'agriculteur de longs voyages. En revanche ce système est avantageux pour la compagnie puisqu'elle est déchargée

²³¹² Arch. mun. Lyon, 1124 WP 18, rapport du conseil d'hygiène publique et de salubrité, dépotoirs de la Mouche, 2 juin 1881 : « les débordements, suite du remplissage des tonneaux de la campagne, avaient converti le sol détrempe des cours non pavées en bourbiers de fiente dans lequel piétinaient hommes et chevaux (...). L'on se plaignait donc de la compagnie le Progrès comme on s'est plaint à bon droit et de la C^{ie} la Départementale et de la Mutuelle. L'infection était générale et permanente ».

²³¹³ La presse quotidienne met en exergue la révolte des riverains. L'un d'eux, le docteur Paillon, médecin des ateliers PLM d'Oullins est à la pointe du combat. Il dénonce dans le *Salut public* du 12 février 1885 « les émanations de cet actif et immortel foyer d'infection, placé sous le patronage d'importants capitalistes plus soucieux de leurs intérêts financiers que des intérêts moraux du public ». La mobilisation débouche sur des pétitions couvertes de centaines de signatures d'habitants de Sainte-Foy, de la Mulatière, d'Oullins, de la Mouche et de la partie sud de Lyon. Voir sur ce point le *Salut public* du 21 février 1885.

²³¹⁴ Étienne FERRAND, *Vidanges à Lyon...*, ouv. cité, p. 28.

de toute tâche de transport. La vente directe s'applique vraisemblablement aux fosses les plus titrées et cela au moins jusqu'à la fin des années 1880.

Le deuxième procédé de commercialisation consiste à vendre l'engrais dans un réseau de dépotoirs suburbains. Un dépotoir se compose d'une ou plusieurs cuves généralement couvertes dont la capacité peut atteindre plusieurs milliers de mètres cubes. Il est approvisionné par les tonneaux de la compagnie. L'UMDP hérite du réseau mis en place par ses devancières. Il forme un arc de cercle de Caluire à Vénissieux avec un avant-poste dauphinois à Heyrieux. Le dépotoir suburbain découle d'une double nécessité : stocker le flux ininterrompu de la production alvine qui n'est pas immédiatement commercialisé ; élargir la zone de chalandise de l'engrais de ville. Ce ne sont plus les agriculteurs qui vont vers les vidanges mais les vidanges qui se rapprochent des champs. Les agriculteurs ne sont plus astreints à de longs déplacements mais la matière est plus chère car la compagnie est obligée de répercuter le coût du transport dans le prix de l'engrais.

La canalisation des vidanges constitue le troisième et dernier procédé de commercialisation des engrais. Imaginé vers 1886-1887, ce moyen offre une solution inédite aux blocages techniques et financiers inhérents au système de l'enlèvement. Il règle en effet deux problèmes de fond, qui constituent le point de mire de tous les adversaires du système lyonnais, au moment même où le camp du tout-à-l'égout marque des points à Paris. Elle supprime d'abord la pollution olfactive de l'usine dépotoir contre laquelle il est si difficile de lutter ; elle supprime ensuite et surtout, les coulages sans cesse plus nombreux des matières impropres à l'agriculture. La canalisation sauve d'un point de vue théorique et pratique le procédé de l'enlèvement de plus en plus malmené par la diffusion de l'eau dans les fosses. La canalisation passe en effet par une première phase de stockage, qui permet d'obtenir un titrage acceptable de la matière, en assemblant les bonnes et les mauvaises fosses. En proposant un produit standard, la distribution par canalisation permet la commercialisation des matières trop diluées des mauvaises fosses jusqu'alors vouées au coulage pur et simple. Par ce biais, les intérêts de la ville et de l'Union mutuelle sont sauvegardés. La technique même de la canalisation refoulante n'est pas nouvelle puisqu'elle fonctionne déjà entre la rue Sébastien Gryphe et l'usine de la Mouche. L'idée simple qui en fait toute l'originalité consiste à la prolonger au loin, vers la plaine dauphinoise et distribuer l'engrais de ville dans un périmètre considérablement élargi²³¹⁵. Cette solution s'est de surcroît imposée comme la seule manière de surmonter l'accroissement exponentiel des volumes vidangés et les profits incertains de leur transformation massive en sels ammoniacaux. En somme, le nouveau procédé d'évacuation des matières stercoraires est un aboutissement inespéré pour les tenants de l'enlèvement. Il devient aussi une vitrine de la technologie lyonnaise. Le système est présenté à l'exposition universelle de Paris en 1889 : « Les canalisations de refoulement de la plaine dauphinoise (...) desservent les réservoirs de Parilly, Vénissieux, Saint-Priest, Heyrieux, Bron, Décines, Meyzieu, Janneyrias et Saint-Romain. Une autre branche alimente les réservoirs de Caluire et de Rillieux sur le plateau de la Croix Rousse. Les réservoirs peuvent emmagasiner un approvisionnement de 45 000 mètres cubes : ils sont distribués de telle sorte que les terrains à pourvoir d'engrais ne sont jamais à plus de quatre kilomètres de l'un d'eux ;

²³¹⁵ Arch. dép. Ain, 38 M 1, compte-rendu au préfet de l'Ain du système Kennedy, 3 avril 1858. Si l'on excepte l'échelle à laquelle est mise en œuvre le réseau de l'UMDP, il faut souligner que le système dans son principe a déjà été testé avec succès plus d'un quart de siècle auparavant dans le comté de Warwick. C'est ce qui ressort d'un memorandum adressé au préfet de l'Ain par un ingénieur du service départemental des ponts et chaussées. Au terme d'un voyage d'étude, le rédacteur de la note propose d'établir partiellement à Bourg-en-Bresse, un réseau de transport des vidanges liquides sur le modèle de celui qui existe à Rugby, ville de 8 000 habitants. Les 721 mètres cubes de vidanges quotidiennes (eaux ménagères et matières alvines) sont directement conduites dans un seul et unique réservoir de « 15 mètres de diamètre et de 3,60 mètres de profondeur ». De là, une pompe refoulante alimente un réseau tubé de 9 900 mètres qui quadrille les 180 hectares de prairie d'une vaste exploitation agricole.

ces terrains répartis sur un territoire de forme rectangulaire et d'une contenance d'environ 50 000 hectares, sont limités dans une zone qui s'étend jusqu'à 30 kilomètres de Lyon »²³¹⁶.

III - Les résistances de l'agriculture périurbaine

1 - La vidange, un engrais vital

L'hostilité des cultivateurs de la périphérie, la rapidité de leur réaction et la constitution d'une société de vidanges concurrente mettent en évidence l'importance vitale de l'engrais de ville pour cette agriculture périurbaine. Il existe en premier lieu un lien indissoluble entre les engrais et les systèmes de cultures qui prévalent aux portes de Lyon. L'Est lyonnais est entièrement nourri et façonné par l'épandage des matières fécales. Dans un ouvrage de M. Bleton, *Les environs de Lyon*, dont le *Journal de Villeurbanne* publie un extrait en octobre 1898, l'est lyonnais est présenté comme « une espèce de Sahara cultivé qui s'étend à l'infini, et qui serait pour décourager le plus intrépide si le terrain, par endroits, plus haut et plus touffu ne refermait pas des îlots vivants au milieu de cette mer de cultures mornes »²³¹⁷. Cette intensification des cultures sur des sols médiocres d'un point de vue agronomique n'est possible que grâce au recours massif aux vidanges urbaines. Les statistiques agricoles décennales disponibles du Rhône et de l'Isère en montrent l'usage massif. D'après l'enquête agricole décennale de 1862, les communes du canton de Villeurbanne utilisent plus de 600 000 hectolitres de vidange par an dont un tiers pour la seule commune de Vaulx-en-Velin. C'est de loin l'engrais le plus employé. Le rédacteur de l'état cantonal note qu'il « fait produire plus que tout autre en paille et en grains sans pouvoir préciser un chiffre parce que la récolte réussit selon l'atmosphère et il faut répéter cet engrais tous les ans »²³¹⁸. Le canton de Neuville dans lequel est incluse la commune de Caluire et Cuire utilise 175 000 hectolitres de vidange. Trente ans plus tard, l'enquête décennale de 1892 répercute les transformations des modes de distribution de l'engrais : Vénissieux, située à proximité du dépotier de la Mouche occupe la première place du canton de Villeurbanne avec l'utilisation de 280 000 quintaux métriques de vidange. Elle est suivie de Vaulx-en-Velin et de Caluire et Cuire qui utilisent respectivement 150 000 et 100 000 quintaux métriques. La même enquête, dans le département voisin de l'Isère, permet de cerner les cantons dauphinois qui bénéficient de l'engrais lyonnais : celui de Saint-Symphorien-d'Ozon arrive en tête avec une consommation de 137 000 quintaux métriques suivi de loin, il est vrai, par les cantons de Meyzieu (24 795 q.m.) et d'Heyrieux (15 200 q.m.)²³¹⁹. Les statistiques de l'engrais, qu'il convient de prendre comme des ordres de grandeur, montrent le poids des communes de la rive gauche du Rhône. En 1892, seule Pierre-Bénite avec une consommation de 50 000 quintaux métriques semble recourir sur une large échelle à la vidange lyonnaise. Cet usage empirique de la matière fécale est avalisé et encouragé par les institutions qui accompagnent la modernisation de l'agriculture locale. En septembre 1886, dans une conférence au comice agricole de Villeurbanne, Deville, professeur à l'école d'agriculture d'Ecully, exhorte les agriculteurs à utiliser de manière encore plus massive la matière que l'UMDP s'apprête à canaliser à travers la plaine dauphinoise : « Oh ! Messieurs, je vous en conjure (...) faites usage sur une vaste échelle de cet excellent engrais ; (...) restituez au sol les principes que vous lui enlevez pour les récoltes et vous agirez sagement »²³²⁰. Les vidanges apportent en effet, sous forme parfaitement assimilable, l'azote nécessaire aux cultures. C'est ce que résume très bien un

²³¹⁶ *Lyon à l'exposition universelle de 1889*, Lyon, Éditions Storck, 1891, pp. 231-233 ; voir annexe des cartes et schémas, chapitre X, carte N° 2 La canalisation de la plaine de Lyon par l'UMDP, 1889.

²³¹⁷ Arch. dép. Rhône, PER 498, *Journal de Villeurbanne*, 2-9 octobre 1898.

²³¹⁸ Arch. dép. Rhône, 6 MP, enquête agricole décennale de 1862, département du Rhône.

²³¹⁹ Arch. dép. Isère, 137 M 34/35, enquête agricole décennale de 1892, département de l'Isère.

²³²⁰ Arch. dép. Rhône, PER 225, *Le Cultivateur progressiste*, 20 septembre 1886, N° 18, Compte rendu du concours de Vénissieux.

agriculteur de Saint-Fons dans une lettre adressée en novembre 1890 au *Cultivateur progressiste* : « En un mot, la vidange et les phosphates sont les deux grands principes nourriciers des céréales de notre région »²³²¹. D'après les calculs du professeur Deville, un mètre cube de vidange titrant 2° à l'aréomètre Baumé fournit plus de 3 kg d'azote ammoniacal, 0,15 kg d'acide phosphorique et une quantité similaire de potasse. La vidange urbaine est donc un engrais indispensable. Dans ces conditions, la commercialisation de matières moins riches au même prix, ne pouvait que susciter une violente opposition.

La composition chiffrée des eaux de vidange et la statistique des quantités absorbées ne révèlent qu'incomplètement les liens étroits qui unissent les agriculteurs à la matière fécale. Son odeur qui incommode tant la population urbaine fait partie intégrante de l'univers olfactif de la périphérie. Au printemps et à l'automne, à raison de 25 à 30 mètres cubes de vidange par hectare, les effluves stercoraires enveloppent et imprègnent les habitations et les hommes. La campagne est piquetée de dépotoirs de vidange situés à proximité « des parcelles en culture pour parer aux besoins »²³²². Les fermes elles-mêmes sont fréquemment dotées de fosses assez importantes. La matière est donc omniprésente et personne ne s'en offusque puisqu'elle est la promesse des moissons à venir. Les techniques d'épandage mettent d'ailleurs les agriculteurs en étroite communion avec les déjections urbaines. Le tonneau amené sur la parcelle est progressivement transvasé dans un baquet quadrangulaire en bois, le *bagnon*. Ce dernier est vidé à l'aide de pelles en bois, les *agotios*, qui servent à asperger le champs²³²³. Des milliers d'hectares sont ainsi méticuleusement fumés avant les labours. Cette tâche difficile qui demande une certaine dextérité, coûteuse en temps et en énergie requiert une matière de qualité : trop épaisse elle ne peut être appliquée ; trop fluide elle n'est pas assez riche. Ainsi, la qualité fertilisantes et les techniques d'épandages de la vidange expliquent en partie l'attention que les agriculteurs lui accordent avant de s'en porter acquéreurs²³²⁴. Le procédé utilisé explique que la matière imprègne autant la terre que les hommes dont la peau et les vêtements sont soumis aux éclaboussures provoquées par les pelletées inlassablement répétées. L'intimité entre l'engrais et ses utilisateurs est encore plus étroite que cela : certains n'hésitent pas à tester la qualité de la matière en la goûtant pour en vérifier le titrage²³²⁵.

2 - La fronde rurale

C'est au cours de l'année 1888 que les agriculteurs du canton de Villeurbanne commencent à s'organiser et songent à créer un syndicat capable d'assurer la pérennité de leur approvisionnement en engrais. Ils renouent ainsi avec une vieille tradition. L'opération débouche en 1889 sur la création de la société coopérative des propriétaires des troisième et sixième arrondissements et l'année suivante, sur celle du syndicat des agriculteurs indépendants de la rive gauche. De fait, propriétaires et agriculteurs de la rive orientale du Rhône ont tout intérêt à s'unir contre l'hégémonie de l'UMDP qui peut compter de son côté, sur la bienveillance de l'administration municipale. Pour l'Union mutuelle, alors engagée dans la phase terminale de la canalisation du bas Dauphiné, la menace est sérieuse. Elle compte en effet sur la qualité des fosses de la rive gauche pour équilibrer le titrage médiocre des secteurs de la Presqu'île. Des sources administratives signalent déjà au début des années 1880 l'acuité du phénomène. Dans un rapport de novembre 1882, l'ingénieur adjoint de la voirie constate que « la Compagnie départementale de vidanges et d'engrais a une clientèle différente de celle de la compagnie La Mutuelle. Cette dernière, en effet, effectue

²³²¹ *Ibidem*, 15 novembre 1890, N° 118.

²³²² Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon et la région lyonnaise en 1906*, Lyon, Rey et Cie, 1906, 2 tomes, 664 pages, p. 100.

²³²³ Entretien François Peysson, maraîcher à Vaulx-en-Velin, 10 juillet 2001.

²³²⁴ Entretien Albert Crozy, maraîcher à Vaulx-en-Velin, 22 octobre 2001.

²³²⁵ Entretien Maurice Perrin, ancien président du syndicat agricole de Vaulx-en-Velin, 8 juillet 2001 ; entretien François Peysson, 10 juillet 2001.

principalement les vidanges des maisons situées dans les quartiers les plus riches et dans lesquelles l'eau n'est point ménagée ; il en résulte que la proportion des matières impropres à l'agriculture est beaucoup plus grande dans l'Union mutuelle que dans la Compagnie départementale (elle est en 1881, de 40,4 % pour l'une et de 28,1 % pour l'autre). Aussi, bien qu'en 1881, les quantités de matières extraites par l'une et l'autre de ces compagnies aient été presque égales, la Compagnie départementale a payé 58 773 f. 30, tandis que l'Union mutuelle n'a versé que 49 535 f 70 »²³²⁶. La disparition ultérieure de la Départementale a sans doute changé la donne mais il n'en demeure pas moins que les actionnaires de l'UMDP, débarrassés de toute concurrence, n'ont rien fait pour diminuer le prix des vidanges. Les propriétaires du centre ville paient plus cher le curage des fosses mais ils récupèrent leurs débours dans les dividendes qui leurs sont distribués. En somme, les bonnes fosses paient pour les mauvaises. De leur côté, le service des vidanges et la municipalité voient d'un mauvais œil la création d'une nouvelle société. Il existe en effet depuis 1883 un système d'abonnement qui associe la ville et la compagnie. En échange d'un abonnement annuel de 108 000 francs, la vérification des matières impropres à l'agriculture, celles qui ne donnent pas lieu au versement d'un droit de stationnement, est supprimée²³²⁷. Ce système permet la disparition des contrôleurs dont la charge diminuait d'autant le revenu tiré des vidanges. L'abonnement permet en outre de limiter la moins-value des matières impropres à l'agriculture. Le service sait mieux que quiconque le danger d'un système qui distinguerait bonnes et mauvaises fosses. Or, les rumeurs d'une fronde rurale arrivent au plus mauvais moment, puisque l'abonnement vient à expiration le 31 décembre 1888. Dans une note, vraisemblablement destinée au rapporteur de la commission municipale chargée de la renégociation du traité d'abonnement, l'initiative rurale est fort mal acceptée : « Si l'on fait de si pressantes démarches auprès de quelques membres du conseil municipal en vue de faciliter la création d'une nouvelle société de vidange, ce n'est pas que l'intérêt général soit en jeu. Non, il ne s'agit que de l'intérêt particulier »²³²⁸. Le rédacteur de la note poursuit : « Les propriétaires ruraux ne veulent pas acheter leur engrais à la Compagnie l'Union mutuelle et veulent venir le prendre directement à Lyon. C'est très bien, mais ne doit-on pas craindre que les propriétaires ruraux une fois en possession d'une autorisation régulière, essaient de se soustraire aux obligations des règlements ou des ordres qu'ils recevront de l'administration pour faire de préférence le curage des fosses dans lesquelles l'eau n'arrive pas ? ».

Dans ce contexte, bien que les règlements en vigueur n'empêchent nullement la création d'une société concurrente, l'UMDP tente d'étouffer la révolte qui menace à l'est de la ville. Elle refuse la matière aux agriculteurs qui font mine de s'inscrire dans le nouveau syndicat. L'épreuve de force est alors engagée. Des agriculteurs de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne parviennent à mobiliser un certain nombre de conseillers municipaux. Le compte rendu de la séance du conseil municipal du 27 décembre 1888, que le *Cultivateur progressiste* publie *in extenso* dans plusieurs numéros, permet de découvrir les positions en présence²³²⁹ : « M. Deschamps : Il se passe quelque chose d'anormal avec cette compagnie. J'ai reçu différentes réclamations des cultivateurs de Vaulx-en-Velin et d'autres communes qui se plaignent, avec raison, de ce que cette compagnie aurait refusé de leur livrer de la matière, sous prétexte qu'il n'y en a pas, mais en réalité, parce que les cultivateurs auraient adhéré à la formation d'une nouvelle société.

De cette manière, les cultivateurs sont privés d'un engrais qui est nécessaire pour leur culture. (...) Est-ce que l'on veut créer un monopole en faveur de cette société ? Si non, il est

²³²⁶ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, rapport de l'ingénieur adjoint de la voirie, 29 novembre 1882.

²³²⁷ *Ibidem*, Renouvellement du traité passé entre la ville de Lyon et la compagnie l'Union mutuelle des propriétaires lyonnais, rapport du directeur du service municipal, 17 octobre 1885.

²³²⁸ *Ibidem*, note explicative sans date ni auteur spécifié.

²³²⁹ *Le Cultivateur progressiste*, numéros N°78-82 du 15 mars au 15 mai 1889.

nécessaire d'introduire, dans le traité, un article stipulant que la compagnie est tenue de délivrer la matière à ceux qui la demanderont.

M. Bedin : Je joins ma demande à celle de mon collègue, M. Deschamps. J'ai reçu la visite de plusieurs agriculteurs du canton de Villeurbanne qui ont l'intention de former un syndicat. Ils m'ont déclaré que, pour les mêmes raisons qui viennent de vous être indiquées, la Société de l'Union mutuelle leur refusait la matière »²³³⁰.

Simultanément, l'offensive rurale contre l'UMDP en appelle directement au maire de Lyon. Dans une lettre adressée fin décembre 1888 à la mairie de Lyon, Louis Foray, adjoint au maire de Vaulx-en-Velin, synthétise tous les griefs de l'immédiate périphérie à l'encontre de l'Union mutuelle²³³¹. Agissant en tant que président du syndicat des propriétaires du canton de Villeurbanne et fort de l'appui « de toute la population agricole de la banlieue de Lyon », il demande que la discussion de la nouvelle convention entre la ville de Lyon et l'UMDP prenne en considération les intérêts de l'agriculture. Il développe un réquisitoire en quatre points : il conteste la situation de monopole qui découle de la canalisation ; il s'insurge de la qualité des matières : « nous trouverons un mélange d'eau et de bonne matière à des prix fabuleux ; bannis de la ville nous serons obligés de subir toutes les exigences, quelque dures qu'elles soient ». Louis Foray assimile cet échange inégal à une véritable escroquerie : « Avec justice on punit les fraudeurs de lait, avec non moins de justice on doit aussi réprimer la fraude des matières ». Enfin, il proteste contre les méthodes brutales de l'UMDP : « Le directeur de la société mutuelle, dans le but d'étouffer cette société en formation, société qui prenait les intérêts des propriétaires des Brotteaux et de la Guillotière, ainsi que ceux des agriculteurs ruraux, a refusé complètement la matière aux titulaires du syndicat agricole, et menacé d'en priver tous ceux qui y adhèreraient d'une manière quelconque. Il était certain de jeter de cette façon la terreur²³³² chez les agriculteurs ruraux et de les éloigner à jamais des propriétaires de la ville ». Après avoir énuméré tout ce que l'agriculture périurbaine apportait à la ville, il termine ainsi : « Nous désirons conserver notre indépendance, être libres de nous entendre au mieux de nos intérêts, pouvoir les défendre ».

Le maire et ses adjoints refusent de s'engager dans un amendement contraignant pour l'Union mutuelle. Quivogne souligne les efforts de la compagnie et les « 600 000 à 700 000 fr. en travaux d'installation » qu'elle a consenti²³³³. L'éloignement des matière même s'il se fait au détriment de la proche banlieue rurale est un progrès : « De cette façon nous ne [serons] plus incommodés par l'usine de la Mouche. L'intérêt de la compagnie est d'expédier les vidanges hors de Lyon et c'est aussi le nôtre ». L'adjoint Quivogne constate en outre que l'administration ne peut pas intervenir dans une affaire particulière (...). Quant à imposer à la compagnie l'obligation de livrer sa marchandises à tous ceux qui la réclament, c'est son affaire »²³³⁴. Au cours du débat le maire ajoute : « Je ferai remarquer en passant que dans ces histoires de campagnards, il doit y avoir des dessous que nous ne connaissons pas et des torts réciproques qu'il nous est bien difficile de pouvoir apprécier exactement ». Ainsi donc, les protagonistes du conflit sont renvoyés dos à dos sans autres considérations. En revanche, le débat du 27 décembre 1888 règle une question pratique relative aux droits de stationnements payables par toute nouvelle compagnie de vidange exerçant sur la place de Lyon. Il est

²³³⁰ *Ibidem*, N° 78, 15 mars 1889.

²³³¹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, lettre de Louis Foray au maire de Lyon, 25 décembre 1888.

²³³² On retrouve une trace de cette inquiétude dans un compte-rendu publié dans *Le Cultivateur progressiste*, N° 77, 1^{er} mars 1889 : « La séance du Comice terminée, M. Godard prend la parole, et dit qu'il croit intéresser l'assemblée en lui donnant quelques renseignements sur le syndicat des agriculteurs de Villeurbanne qui s'est fondé dans le canton pour l'exploitation de la matière dans les 3^e et 6^e arrondissements de Lyon (...). Arrivant à la panique qui s'était emparée un moment de quelques-uns des membres de ce syndicat au sujet des mesures prises envers eux par la Compagnie actuelle, je puis leur affirmer, dit M. Godard, qu'aucune liste n'a été remise au directeur, du moins par un des membres du bureau du syndicat ».

²³³³ *Le Cultivateur progressiste*, N° 79, 1^{er} avril 1889.

²³³⁴ *Ibidem*, N° 81, 1^{er} mai 1889.

clairement stipulé que le montant des droits payés vient en déduction de l'abonnement consenti par l'UMDP. En l'espèce, le paragraphe 2 de l'article 5 prévoyait initialement que l'abonnement de l'Union mutuelle serait augmenté ou diminué de manière à être rendu égal à celui de toute nouvelle compagnie. Cette disposition est supprimée car elle aurait contraint toute société concurrente à payer la moitié de la redevance totale. Rien ne s'oppose plus au retour d'une situation concurrentielle.

Entre l'automne 1889 et le printemps 1890, les propriétaires de la rive gauche du Rhône et les agriculteurs de la périphérie se constituent en syndicats malgré les réticences de l'administration de la voirie²³³⁵. Les premiers déposent le 10 novembre 1889 les statuts de la Société coopérative des propriétaires des troisième et sixième arrondissements de Lyon pour les vidanges²³³⁶; les seconds s'organisent dans le Syndicat des agriculteurs indépendants de la banlieue lyonnaise qui est constitué le 26 mai 1890 et dont le siège est à la mairie de Villeurbanne. La fiche signalétique adressée le 10 juillet 1890 au ministre du Commerce et de l'industrie résume le but de ces deux nouvelles associations : « La société a été formée dans le but exclusif de procurer à ses adhérents l'engrais humain nécessaire à leurs exploitations rurales, sans passer par l'intermédiaire coûteux et tracassier de la Compagnie lyonnaise des vidanges dénommée "Union mutuelle des propriétaires" ».

À cet effet, il a été traité avec le syndicat des propriétaires des III^e et VI^e arrondissements de Lyon, qui de son côté, s'est constitué en cette ville pour assurer le curage des fosses d'aisances des maisons des sociétaires à des conditions moins onéreuses que celle de "l'Union mutuelle des propriétaires"»²³³⁷.

Il semble bien que la jonction entre propriétaires et agriculteurs de la périphérie relève de l'activité du comice agricole de Villeurbanne. En septembre 1890, lors du concours de Saint-Fons, M. Faure, le président en exercice, l'affirme sans détours dans son discours inaugural : « Je rappellerai que c'est sous le patronage du comice que s'est fondée la nouvelle société de vidanges. Nous avons par là contribué à l'abaissement du prix d'un engrais dont les cultivateurs de notre région font un si grand usage »²³³⁸. Cette réalité est confortée par les critiques voilées des services de la voirie contre les « intérêts ruraux » qui ne sont jamais nommément désignés mais qui s'adressent de toute évidence à une force constituée.

La société coopérative, émanation de la chambre syndicale des propriétés immobilières des 3^e et 6^e arrondissements de Lyon, se développe sans difficultés notables dans les deux arrondissements où son activité a été autorisée. Les statuts de la société révèlent d'emblée le caractère spatialement très marqué et délimité « afin d'éviter que [la] société ne soit livrée à la spéculation » ou qu'elle puisse être investie de l'intérieur par les puissants intérêts financiers massés derrière l'UMDP. Ainsi, les actions de la société coopérative ne peuvent être acquises que par les seuls adhérents de la chambre syndicale et aucun actionnaire ne peut disposer de plus de deux voix. Ce luxe de précautions en dit long sur les suspicions que nourrissent les propriétaires de la rive gauche.

Entre 1890 et 1900, sans jamais atteindre le volume traité par l'UMDP, les extractions effectuées par la société coopérative passent de 10 896 à 45 272 mètres cubes soit une

²³³⁵ arch. mun. Lyon, 1124 WP 21, rapport de l'ingénieur chef de la voirie municipale, 9 février 1889 : « L'administration municipale et le public ne gagneront rien à voir se multiplier par trop dans l'intérieur d'une grande ville comme Lyon des exploitations de vidanges qui semblent organisées surtout en vue de satisfaire à des besoins agricoles ».

²³³⁶ *Ibidem*, Statuts de la société coopérative des propriétaires des 3^{ème} et 6^{ème} arrondissements de Lyon (rive gauche du Rhône) et de sa banlieue pour les vidanges, Lyon, Imprimerie et lithographie F. Demaison, 1890, 19 pages.

²³³⁷ Arch. dép. Rhône, 7 MP 43, syndicats dissous, Syndicat des agriculteurs indépendants de la banlieue lyonnaise.

²³³⁸ *Le Cultivateur progressiste*, 15 septembre 1890, n° 114.

croissance supérieure à 400 % qui est d'autant plus remarquable qu'elle est régulière²³³⁹. Entre ces deux dates, la société étoffe régulièrement son matériel d'extraction : elle met en œuvre une pompe locomobile et 98 tonnes ou tombereaux en tôle la première année d'exploitation ; deux pompes et 190 tonnes en 1900. Un document de 1899 montre qu'une partie notable du matériel utilisé par la coopérative est fournie directement par les agriculteurs et cela, dans des proportions nettement supérieures à celles que l'on rencontre à l'UMDP : 80 % contre à peine 38,2 % pour cette dernière²³⁴⁰. On devine derrière ces chiffres deux stratégies radicalement différentes : la société coopérative fonctionne sur un mode traditionnel en étroite symbiose avec le monde rural. La vidange est directement livrée à l'agriculteur au sortir de la fosse tandis que l'UMDP, par le système de la canalisation, fournit les clients dans ses entrepôts qui jalonnent la plaine dauphinoise. La modernité du procédé compense la faiblesse relative du titrage des matières. C'est à l'évidence la qualité des fosses qui marque la spécificité de la société coopérative. Dans un courrier adressé au maire de Lyon, Jules Vally, président du conseil d'administration, demande l'autorisation d'écouler les matières impropres à l'agriculture mais il affirme « qu'un très petit nombre de fosses de nos 960 adhérents sont des fosses dites d'eau, et la quantité de matière légère à écouler au Rhône sera par suite peu considérable »²³⁴¹.

Il existe peu de documents sur le syndicat agricole. Il ne compte que 80 adhérents en 1890, année de sa création et 273 à la veille de la Grande guerre. On dispose toutefois d'une liste datée de juin 1891, où figurent les noms des agriculteurs syndiqués qui acceptent de mettre des dépotoirs à la disposition de la société coopérative des vidanges²³⁴². Les 87 noms du document représentent selon toute vraisemblance la majeure partie des adhérents²³⁴³. L'essentiel des effectifs est centré sur les communes de l'immédiate périphérie : Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Vénissieux arrivent en tête. En tout, moins d'une douzaine de communes forment le noyau dur des utilisateurs de l'engrais urbain. Ces agriculteurs sont proches de la ville, ils s'y rendent de manière quotidienne à l'occasion de leurs tournées de lait ou pour vendre leurs productions sur les marchés des quais. Ils connaissent de longue date la localisation des meilleures fosses et sont d'autant moins enclins à suivre la stratégie de l'UMDP, qu'ils utilisent massivement et sans contraintes particulières l'engrais de ville. Pour tous ces utilisateurs, la canalisation ne présente aucun avantage, ni en temps ni en prix ni en qualité²³⁴⁴.

Le faible nombre des adhérents au syndicat et l'accroissement régulier des matières extraites des fosses par la société coopérative pose la question du statut des agriculteurs syndiqués. Il semble bien, sans qu'on puisse le prouver, qu'un certain nombre d'entre eux agissent comme des revendeurs de matière. Cela explique la présence d'adhérents dans les communes où les agriculteurs semblent peu nombreux à prendre le chemin des fosses urbaines. Il n'est pas impossible que derrière chaque adhérent au syndicat se profilent des utilisateurs locaux d'engrais qui s'approvisionnent chez lui. Cette hypothèse permettrait de comprendre le réseau initial des dépotoirs qui apparaît alors comme une contrepartie à un accès privilégié à l'engrais. Ainsi en avril 1900, un incident survenu sur une voiture de vidange rue Servient dans le VI^e arrondissement, révèle qu'elle est conduite « par M.

²³³⁹ Arch. mun. Lyon, 400 065, *Documents relatifs au projet de budget de la ville de Lyon*, service des vidanges, rapports de 1890 et 1900.

²³⁴⁰ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, rapport du maire de Lyon au conseil municipal, cautionnement des compagnies de vidange, 8 novembre 1899.

²³⁴¹ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 21, exploitation des vidanges par la compagnie des propriétaires de Lyon et sa banlieue, 24 juin 1891.

²³⁴² *Ibidem*.

²³⁴³ Voir table des cartes et des schémas, chapitre X, carte N° 3 Le syndicat des agriculteurs indépendants de la rive gauche du Rhône.

²³⁴⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N° 1 Groupe de vidangeurs de Vaux-en-Velin au lendemain de la Grande Guerre.

Meunier, au service de M. Bourchalat, cultivateur à Décines »²³⁴⁵. En l'espèce, rien n'interdit de voir là, un commerce local d'engrais, par un revendeur employant un ouvrier pour ses charrois. Cette pratique expliquerait la permanence d'un flux d'engrais au-delà de l'immédiate périphérie. Rendu possible par le titrage élevé de la matière, ce commerce local permet au revendeur de mutualiser le coût du transport en échange d'un gain de temps appréciable pour l'ensemble des utilisateurs.

Arrivé à son apogée dans les premières années du XX^e siècle, le système lyonnais des vidanges reflue ensuite très lentement, sur des dizaines d'années au fur et à mesure de l'avancée du tout-à-l'égout, pour lequel opte la municipalité avant la Grande guerre. L'écho des premières inquiétudes résonne dans le milieu agricole un peu avant le tournant du siècle²³⁴⁶. Pourtant la substitution est loin d'être enclenchée pour les engrais minéraux et *a fortiori* pour les engrais chimiques. Dans une lettre adressée le 15 février 1908 au maire de Lyon, l'Union du Sud-Est des syndicats agricoles souligne que l'agriculture maraîchère peine face à l'augmentation du prix des engrais fournis par le commerce comme l'incontournable nitrate de soude²³⁴⁷. Aussi, pendant une bonne partie de l'entre-deux-guerres, la cavalerie de l'UMDP continue à tirer les tonneaux de vidange avant que les camions automobiles ne prennent la relève. Jusque dans les années 1960, le recours à la vidange constitue un des apports en engrais utilisé par les maraîchers de la périphérie et singulièrement à Vaulx-en-Velin.

La gestion des matières alvines que secrète en permanence la ville et leur recyclage par l'immédiate périphérie mettent en évidence les liens étroits qui unissent les deux espaces. Le présent article s'est efforcé de montrer la richesse potentielle d'une recherche campée aux marges de deux champs d'investigation relativement cloisonnés. Il existe en effet entre l'histoire urbaine et l'histoire rurale des problématiques et des domaines de recherche qui se nourrissent de l'interpénétration des deux espaces. En scrutant les confins des deux mondes il est possible d'appréhender de manière plus fine une réalité qui ne se laisse pas enfermer dans des schémas préétablis.

Section II – La gestion des immondices urbaines : ordures des villes, or des champs

À Lyon comme dans d'autres villes françaises ou européennes, les immondices sont entièrement absorbées par les agriculteurs de la proche banlieue et ceux du bas Dauphiné. Ceci «s'explique par ce fait que la campagne des environs de Lyon et notamment la plaine du Dauphiné est d'un sol tellement pauvre que les agriculteurs ont un intérêt puissant à en augmenter et enrichir l'humus».²³⁴⁸ Cette symbiose ville-campagne est ancienne. Au XVIII^e siècle, Chauvet, cité par H.A. Chevalier en 1849 et repris par A. Corbin, présente déjà ce système d'évacuation des ordures. À Lyon dit-il, «on a des caisses à chaque étage des maisons où l'on entrepose les balayures ; les paysans des environs viennent régulièrement, toutes les semaines, les enlever»²³⁴⁹.

²³⁴⁵ *Journal de Villeurbanne*, 1^{er} avril 1900.

²³⁴⁶ *Ibidem*, 10 septembre 1899. Lors du concours agricole de Vaulx-en-velin, en septembre 1899, le président du comice agricole de Villeurbanne rappelle aux agriculteurs « leur attention sur le tout-à-l'égout que doit pratiquer la ville de Lyon ; après avoir jeté ce premier cri d'alarme, il les engage à prendre des mesures pour remplacer ces précieux engrais ».

²³⁴⁷ Arch. mun. Lyon, 923 WP 340, Lettre de l'Union du Sud-Est des Syndicats agricoles au maire de Lyon, 15 février 1908.

²³⁴⁸ Arch. mun. Lyon 923 WP 236, pièce N°4, Rapport de l'ingénieur du service de la voirie, 8 juillet 1898.

²³⁴⁹ H.A. Chevalier, *Notice historique sur le nettoyage de la ville de Paris*, Annales d'hygiène publique et de médecine légale, 1849, cité par A. Corbin in *Le miasme et la jonquille*, Paris 1982, Aubier-Montaigne ; Champs Flammarion, 1986, p.109 ; table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N° 3 Seau à immondices, un objet normé.

En janvier 1893, lors d'une grève des charretiers préposés à l'enlèvement des ordures, les « rondeurs », que la population appelle les « âniers », le *Salut public* donne quelques informations pratiques qui permettent de « jeter un coup d'œil sur l'existence intime d'une cité » :

« Le matin, en ouvrant les portes d'allées, les concierges déposent sur le trottoir des seaux de bois peints en vert à l'exception d'un petit carré blanc sur lequel se lit le numéro de la maison. Pis, les ménagères ou les domestiques viennent y jeter les détritux de toutes sortes ou, comme nous les appelons à Lyon, les "équevilles" (un savant nous dirait que ce mot est très correctement dérivé du bas-latin *scribilla*). En même temps, les cantonniers balayent les immondices éparses dans la rue et dont ils forment de petits tas au bas des seaux d'équevilles. Les chiffonniers et les pattis, viennent ensuite, armés d'un crochet fouiller parmi ces amas de balayures et tâcher d'y découvrir des cheveux, morceaux de papier, chiffons, fragments d'os, de verre, de corne, d'écaille, bouchons, etc., qu'ils revendent ensuite et dont le produit leur assure une maigre et chétive existence »²³⁵⁰.

Ce système ne connaît aucun changement notable jusqu'à la Grande Guerre. Malgré la tentation parfois évoquée d'incinérer les ordures urbaines, tout le monde y trouve son compte : la ville et les agriculteurs. À l'instar des vidanges, l'évacuation des immondices mobilise tous les jours plus d'une centaine de chevaux.

I – L'organisation du système

Le service de l'enlèvement des immondices déposés sur la voie publique est partagé en six lots, un par arrondissement et adjudgé pour une période quinquennale. L'adjudication a lieu publiquement au rabais par soumissions cachetées. Le cahier des charges stipule en effet qu'elle « sera tranchée en faveur de celui qui fera le plus fort rabais ». La diversité des mises à prix reflète la variété des situations locales. Le I^{er} arrondissement comporte par exemple le service des pentes de la Croix Rousse que l'expérience révèle peu rémunérateur ; le III^e quant à lui, se caractérise par son extension et la diversité des services qu'il requière :

Arrondissements	Mise à prix
I ^{er}	26000 francs
II ^e	24000
III ^e	21000
IV ^e	15300
V ^e	18000
VI ^e	16000

Le cahier des charges pour le quinquennat 1883-1887 présente l'organisation générale du service. L'unité de base de la prestation demandée aux six adjudicataires est la ronde ; Ils organisent leur service dans le cadre des rondes ordinaires destinées au ramassage des ordures et des rondes spéciales affectées à l'enlèvement des débris d'immondices provenant des marchés, des bêtes de somme et de trait, des hospices, ainsi que le produit du balayage amené par les cantonniers. En 1883, les six arrondissements sont desservis de la manière suivante :

Arrondissements	Rondes ordinaires	Rondes spéciales
I ^{er}	20	0
II ^e	20	2
III ^e	17	4
IV ^e	14	3
V ^e	16	1
VI ^e	15	3

²³⁵⁰ *Salut public*, 6 janvier 1893.

À chaque renouvellement du marché de l'enlèvement des immondices, le nombre des rondes est ajusté à l'augmentation des besoins. Une note technique de décembre 1898 donne les chiffres suivants pour les vingt dernières années du XIX^e siècle²³⁵¹ :

Période des baux	Nombre de rondes ordinaires
1883 – 1887	102
1888 – 1892	106
1893 – 1897	109
1898 - 1902	115

Outre l'enlèvement des immondices, les adjudicataires sont tenus d'assurer le service de l'enlèvement des neiges et des glaces. L'article 8 du cahier des charges fixe les effectifs exigibles : 850 hommes et 420 chevaux et tombereaux pour les six arrondissements urbains.

La ronde est l'unité d'exploitation comprenant un attelage, cheval et tombereau, desservi en théorie par deux hommes.²³⁵² Chaque ronde suit un itinéraire fixe et minutieusement établi. Cela permet d'évaluer approximativement le volume des ordures à collecter²³⁵³. Dans un rapport de juillet 1898, l'ingénieur du service de la voirie apporte des précisions : «la quantité d'immondices recueillie par chaque ronde est la charge complète d'un tombereau»²³⁵⁴. L'ingénieur ajoute :

«D'après un mesurage effectué récemment dans les six arrondissements, la charge de chaque tombereau est en moyenne de 4 m³ environ ou de 2200 Kilogrammes».²³⁵⁵

Il s'agit bien entendu de données théoriques. Les rythmes de production des déchets de la population urbaine restent assez variables. En février 1899, dans un autre rapport, l'ingénieur précise ce point. Il répond à l'étonnement du docteur Roux, directeur du bureau municipal d'hygiène qui dénonce le spectacle des tombereaux surchargés :

«Il convient (...) de remarquer que la quantité d'immondices de chaque ronde varie notablement non seulement d'une saison à l'autre, parce qu'en hiver elles contiennent beaucoup plus de cendres qu'en été, mais même d'un jour à l'autre parce que les ménagères ne disposent pas tous les jours dans la rue les cendres de la veille. Il semble que c'est principalement le mercredi et le samedi que l'on a l'habitude de se débarrasser de ces déchets».²³⁵⁶

Les rondes sont astreintes à un horaire strict. En été (d'avril à septembre), la ronde commence à 7 heures et s'achève au plus tard à 10 heures. En hiver, cet horaire est décalé d'une heure. Le service complet est un peu plus long : « si l'on ajoute à la durée assignée à la ronde proprement dite, soit trois heures, le temps nécessaire pour conduire le tombereau plein jusqu'au lieu de déchargement, on voit que la durée totale de l'opération est au moins 4 heures, qu'elle peut atteindre ou dépasser 5 heures et qu'elle représente somme toute une demi-journée de travail»²³⁵⁷.

²³⁵¹ Arch. mun. Lyon, 923 WP 236, pièce N°3, note de M. Colliex sur un rapport du dr. Roux, directeur du bureau municipal d'hygiène, 19 décembre 1898.

²³⁵² Arch. mun. Lyon, 925 WP 292, cahier des charges pour l'enlèvement des immondices déposées sur la voie publique, article 7.

²³⁵³ Lot du III^e arrondissement, esquisse avec rondes, bail de 1883-1887, le cahier des charges est complété par des plans au 1/10000 distinguant rondes ordinaires et rondes spéciales ; voir table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N° 4 Esquisse d'un plan de lot avec la répartition de ses différentes rondes, bail de 1883-1887.

²³⁵⁴ Arch. mun. Lyon, 923 WP 236

²³⁵⁵ Ibidem.

²³⁵⁶ Ibidem, pièce N° 16, rapport de l'ingénieur de la voirie, 8 février 1899.

²³⁵⁷ Arch. mun. Lyon, 923 WP 236, pièce N°4, doc. cité.

II – Le fonctionnement du système

La symbiose ville-campagne commande entièrement l'évacuation des immondices. En l'espèce, c'est le monde rural qui tient la ville à la merci de ses propres excréments. Sans le concours des agriculteurs et de leurs attelages, le coût de l'enlèvement des ordures serait très élevé et contraindrait la municipalité à installer une usine d'incinération et à payer au prix fort une cavalerie difficile à rentabiliser de manière satisfaisante. De fait, le système de l'enlèvement des immondices, tel qu'il fonctionne à Lyon, est de loin le plus avantageux qui soit. Il représente un exceptionnel rapport qualité-prix et instaure un équilibre globalement satisfaisant entre les parties prenantes que sont la mairie, les adjudicataires et les agriculteurs.

1 – Un système à part entière

En 1898, le ramassage des immondices dans les six arrondissements de Lyon coûte 155 736 francs. Cette somme permet d'assurer quotidiennement 115 rondes et de collecter en moyenne 300 tonnes de déchets. Le service de la voirie chiffre à 3f.70 le prix de la ronde. Au prix du marché, celui qui est pratiqué par les entrepreneurs de la ville, son coût est de 6 francs. Il comprend la fourniture pour une demi-journée d'un attelage, d'un conducteur et d'un aide. L'écart entre les deux prix est important. Il s'élève à 2 f.30 par ronde soit une différence de 45%. Puisque ni les adjudicataires ni les rondeurs ne travaillent à perte, il faut logiquement en déduire que la différence correspond à la valeur moyenne minimale des 2200 kg d'immondices que collecte chaque jour une ronde. La tonne d'immondices vaut donc au minimum 1,15 fr. Il s'agit bien entendu d'une valeur minimale moyenne, susceptible de varier en cours d'année, puisque la composante végétale des ordures est étroitement liée aux saisons. La biomasse collectée a une valeur agronomique qu'il est possible de déterminer par rapport aux autres types d'engrais organiques. L'ingénieur Tirlicien, au cours d'une conférence donnée à Marseille en octobre 1906, à l'occasion du Congrès national d'hygiène et de salubrité publiques, donne d'utiles points de comparaisons :

Principes fertilisants, teneur en kg. par tonne	Fumier d'étable	Fumier d'écurie	Gadoue broyée
Azote total	5.096	4.670	9.310
Acide phosphorique	2.143	2.795	7.120
Potasse totale	6.040	6.113	5.280
Chaux totale	4.900	8.025	54.900

Les teneurs moyennes de «principes utiles» contenus dans une tonne de 1000 kilogrammes, abstraction faite de la chaux, s'élèvent à 13 kg. 189 pour le fumier d'étable ; à 13 kg. 578 pour le fumier d'écurie et à 21 Kg 710 pour la gadoue broyée. La tonne de gadoue broyée revient à 14 fr. 83. Elle apparaît nettement plus avantageuse que les engrais chimiques dans leurs formulations les plus courantes. À teneurs équivalentes elles coûtent toutes plus de 20 francs en 1906. Les gadoues grossièrement traitées et triées ne présentent sans doute pas l'homogénéité des gadoues broyées, mais elles constituent néanmoins un engrais de qualité.

Les immondices ou gadoues à l'état frais sont dites «gadoues vertes», coloration donnée par l'importance des végétaux qu'elles contiennent. Ces déchets entrent en fermentation environ 24 heures après leur collecte et se transforment ensuite progressivement en «gadoues noires». Les gadoues sont mises en tas pour accélérer leur fermentation. Il faut au minimum quatre ou cinq mois pour qu'elles se transforment en engrais de qualité moyenne. Ce processus de décomposition de la biomasse peut être mené, par phases successives, sur une année entière. Les gadoues noires diminuent de volume sous l'effet de la fermentation. Les dépôts sont recouverts plusieurs fois afin d'en homogénéiser la composition. Au cours de ces manutentions, les gadoues sont triées de manière à extraire les éléments inorganiques divers

(métal des boîtes de conserve, tissus, tessons de poterie ou fragments de verre) qui n'apportent rien et qui sont à l'occasion dangereux pour les utilisateurs ou leur cheptel.

Il existe un véritable circuit économique des immondices. Les 100 000 tonnes de gadoues urbaines produites chaque année transitent de la ville aux champs en incorporant progressivement de la valeur. La matière brute acquise au prix moyen de 1,15 f. la tonne est effectivement valorisée : le transport jusqu'au lieu de stockage, le temps nécessaire à l'accomplissement des transformations chimiques de la matière collectée, le savoir-faire des préparateurs et le travail incorporé au processus global constituent les éléments de la valeur ajoutée. Ce circuit commercial est animé par les rondeurs qui sont aussi des maraîchers, des préparateurs et des vendeurs de compost. Chaque ronde représente – si l'on se réfère aux données précises fournies par les ingénieurs de la voirie - un poids annuel moyen de 730 tonnes qui correspond à un volume d'environ 3000 mètres cubes. Ces chiffres disent assez que, sauf exception, la matière collectée n'est pas utilisée pour les seuls besoins agricoles du rondieur. Les documents disponibles font état d'un commerce régulier. Ainsi dans un rapport établi en juillet 1909, à partir d'un dossier du bureau d'hygiène, l'ingénieur en chef de la voirie fait état d'un important dépôt d'immondices formé par M. Diot, rondieur, chemin de Combe Blanche, N°30, à Monplaisir. L'ingénieur note que sur ce terrain loué, le rondieur vend les produits de sa collecte «à des agriculteurs ou les utilise au fur et à mesure de ses besoins».²³⁵⁸ Dans un rapport d'octobre 1907, l'ingénieur de la voirie précise qu'ils «*sont une cause d'infection pour tout le voisinage*»²³⁵⁹. Cette activité commerciale suscite une hostilité des riverains confrontés à l'extension de cette pratique. Dans une lettre adressée au maire de Lyon, datée du 6 octobre 1908, l'ingénieur en chef fait état de plusieurs plaintes adressées à un conseiller municipal de Bron. Elles concernent – dit-il – «*des dépôts d'immondices transportés journallement dans la propriété de MM. Barios et Mathieu-Biron, rondeurs demeurant chemin de Saint-Priest dans le III^e arrondissement. Ces immondices représentent un cube très important*»²³⁶⁰. Le bureau municipal d'hygiène est également assez hostile à ces dépôts et ils sont soumis à une certaine surveillance. Pourtant son point de vue n'a aucune chance de s'imposer car il existe, encore une fois, comme pour les vidanges, des synergies et des complémentarités entre les excréments de la ville et la faim d'engrais jamais assouvie de la périphérie.

Ces dépôts sont de véritables centres de distribution d'engrais. Situés à mi-chemin de la ville et de l'espace périphérique, ils délimitent un double espace : le premier est celui d'une véritable ceinture maraîchère qui englobe une partie de l'espace urbain comme Monplaisir ou Montchat et les communes périurbaines du canton de Villeurbanne. Les dépôts d'ordures des rondes du III^e arrondissement forment un arc de cercle de Vénissieux à Montchat²³⁶¹. L'administration de la voirie cartographie avec soin les dizaines de dépôts qui ceignent l'Est de l'agglomération lyonnaise du quartier des Brotteaux Rouges et de Vénissieux au Sud à Vaulx-en-Velin au Nord-Est. À elles seules, les rondes des III^e et VI^e arrondissements représentent 62 dépôts d'immondices²³⁶². Il faut en effet évaluer précisément la longueur de l'itinéraire de chaque ronde, puisque chacune d'entre elle a forcément un dépôt attiré. Le coût de revient n'est pas le même d'une ronde à l'autre. Dans le II^e arrondissement, la ronde la plus proche de son dépôt est à 3,8 km du milieu de son itinéraire tandis que la plus éloignée en est à 8 km.

²³⁵⁸ Arch. mun. Lyon, 923 WP 236, pièce N° 39, 28 juillet 1909.

²³⁵⁹ *Ibidem*, pièce N°8, rapport de l'ingénieur en chef de la voirie municipale, 12 octobre 1907.

²³⁶⁰ *Ibidem*, 923 WP 236, pièce N° 24.

²³⁶¹ *Ibidem*, 923 WP 340, pièce 72, Ronde de nettoyage, III^e arrondissement, 4 avril 1908 ; table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N°5 Rondes et dépôts d'immondices du III^e arrondissement.

²³⁶² *Ibidem*, 923 WP 340, pièces N° 72 et 75, dossier général/ enlèvement des immondices, plans au 1/20000^{ème} indiquant les lieux de dépôts des immondices.

Comme la ceinture maraîchère ne consomme pas toute la production lyonnaise, le surplus est mis à la disposition des agriculteurs d'un second espace encore plus périphérique que le premier et animé par la demande de la périphérie. Les dépôts les plus lointains apparaissent comme de véritables infrastructures commerciales qui débordent parfois les limites des communes de la périphérie et poussent leurs ramifications au-delà, vers l'Est, en rase campagne, en direction de Décines²³⁶³. Les dépôts les plus excentrés servent de lieu de vente directe aux agriculteurs.

2 – les acteurs du système

L'enlèvement des immondices met en scène trois acteurs : la municipalité, les adjudicataires et les agriculteurs dont les intérêts respectifs s'accommodent assez bien du système mis en œuvre.

La municipalité sait d'expérience que la solution retenue à Lyon est exceptionnellement profitable. Le transport des immondices dans la ville soulève des polémiques : les hygiénistes s'inquiètent des tombereaux découverts qui sont communément utilisés. Pourtant, au regard des faits, le système reste de loin le plus intéressant. Outre l'aspect financier, le régime de l'adjudication libère la ville des problèmes redoutables de logistique, inhérents à la mise en régie directe. Dans différents rapports, les ingénieurs de la voirie insistent sur le coût prohibitif d'un service entièrement réalisé par les soins de la ville. Les chiffrages précis auxquels ils se livrent sont autant de mises en garde adressées aux édiles locaux. Un rapport du 14 juin 1907 est particulièrement éclairant à cet égard :

« *Le nombre de tombereaux occupés journellement est d'environ 160, comprenant les rondes ordinaires, les rondes supplémentaires, les rondes spéciales, les rondes dédoublées, les rondes faites avec deux tombereaux, etc. Une réserve de 20 tombereaux et de 40 chevaux devrait être constituée pour parer au doublement des rondes pendant la période d'hiver, aux réparations, aux accidents, à la maladie, etc. soit au total 180 tombereaux et 200 chevaux qui coûteraient :*

comme premier achat : 180 tombereaux à 600 = 108 000; 200 chevaux à 1000 = 200 000
Total = 308 000

Comme dépenses annuelles : 200 voituriers, gardes d'écuries à 1 500 f.= 300 000.

Il faudrait ajouter à ce chiffre la dépense d'entretien des chevaux et des tombereaux ; ce renseignement pourrait être fourni d'une manière précise par le service des transports qui fonctionne en régie : en se basant sur les chiffres du budget de 1907, on peut l'évaluer approximativement comme il suit :

nourriture et litière, frais de ferrage environ 150 000 f. ;

entretien et acquisition du matériel environ 60 000 f.

Enfin, il faudrait construire des écuries et des remises pour loger cette importante cavalerie ainsi que tout le matériel ; on arriverait ainsi à une dépense de premier établissement d'environ 400 000 f. et à des frais annuels d'environ 500 000 f. ; il est vrai qu'on pourrait disposer des chevaux et des tombereaux pendant une partie de l'après-midi ; mais c'est là un avantage qui serait acheté beaucoup trop cher et nous n'hésitons pas à déclarer cette solution irréalisable...»²³⁶⁴

Les six concessionnaires de l'enlèvement des immondices occupent une place centrale dans le dispositif existant. Ils sont l'indispensable courroie de transmission entre l'administration de la voirie et les dizaines de rondeurs qui s'activent tous les jours à travers la ville. En cas de litige, les adjudicataires sont juridiquement responsables de l'exécution des

²³⁶³ Table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N° 6 Rondes et dépôts d'immondices du VI^e arrondissement.

²³⁶⁴ Arch. mun. Lyon, 923 WP 236, pièce N° 7, rapport de l'ingénieur en chef sur l'enlèvement des immondices en régie, 14 juin 1907.

clauses stipulées dans le cahier des charges. Cet échelon intermédiaire renchérit le service que paie la ville, mais il évite le souci de passer plus d'une centaine de conventions de gré à gré avec les rondeurs. Le recours à un système de régie indirecte a d'ailleurs été expérimenté en 1901 puis abandonné. En effet les agriculteurs chargés des rondes, regroupés en syndicat, avaient considérablement augmenté leurs exigences, appuyant leurs revendications par la grève ou la menace d'y recourir. Dans un rapport déjà cité, l'ingénieur en chef n'écarte pas cette solution «à la condition de prendre certaines précautions en vue d'une grève toujours possible. Ces précautions consisteraient surtout à tenir en réserve un matériel et un personnel suffisants pour parer à cette éventualité et à acquérir un terrain, dans le quartier de La Mouche par exemple, pour y déposer exceptionnellement, en temps de grève, les immondices recueillies»²³⁶⁵. Supprimer le système des lots d'arrondissement suppose donc, d'après les comptes de l'administration, l'achat ou la location d'un terrain d'un hectare environ, l'achat de 40 chevaux et de 40 tombereaux et la construction ou l'aménagement d'une écurie-remise. L'ensemble dépassant 200 000f. de frais de première installation.

Au regard du système en vigueur, le recours aux adjudicataires s'impose à l'évidence, comme le système le plus intéressant. Ils assurent le service des rondes de deux manières possibles. Dans la très grande majorité des cas, ils sous-traitent les rondes à des agriculteurs qui s'engagent à effectuer le service selon les recommandations de l'administration. Nominalelement responsables des rondes de leur arrondissement, les adjudicataires doivent assurer au pied levé le service des rondeurs qui seraient dans l'impossibilité d'accomplir leur tâche. Dans un certain nombre de cas, l'adjudicataire prend directement en charge les rondes qu'il ne parvient pas à sous-traiter. «*Ces rondes qui n'ont jamais pu être sous traitées – note l'ingénieur de la voirie dans un rapport de juin 1907 – se trouvent en général sur les pentes c'est-à-dire dans les régions où le service de la collecte est assez pénible*»²³⁶⁶. En 1907 l'administration de la voirie estime qu'elles sont au nombre d'une quinzaine. Ainsi, chaque adjudicataire est en pratique amené à entretenir quelques attelages. Ils jouent également un rôle important en répercutant auprès de l'administration les griefs des rondeurs. Leur action a vraisemblablement été déterminante, dans la tolérance dont fait preuve l'administration, face à la pratique – portant non autorisée - de la ronde à un seul homme²³⁶⁷. Par ailleurs, l'adjudicataire, en traitant directement avec les rondeurs, dissout les solidarités qui pourraient les unir, atténuant ainsi les risques d'une éventuelle coalition.

Quelques enquêtes menées sur le terrain par les agents de la voirie permettent de cerner les rondeurs et leurs activités. Il s'agit dans leur très grande majorité de cultivateurs qui habitent aux marges de l'espace communal ou dans l'immédiate périphérie. Dans une série de comptages réalisés de 1907 à 1909, sur 114 rondeurs recensés dans les I^{er}, II^e, III^e, IV^e et VI^e arrondissements, 70 sont domiciliés hors des limites administratives de la ville. Situé presque au bout de la chaîne qui relie la ville à la campagne, le rondeur n'est plus tout à fait un agriculteur : la régularité du service auquel il est quotidiennement astreint en fait aussi un homme de la ville. On retrouve ici un exemple de pluriactivité, qui assure sans doute

²³⁶⁵ *Ibidem.*

²³⁶⁶ *Ibidem.*

²³⁶⁷ Dans un rapport déjà cité du 8 février 1899, l'ingénieur de la voirie écrit : «Devant une menace de grève, l'administration a cru devoir faire entendre aux entrepreneurs qu'on fermerait les yeux pendant quelques temps sur l'inexécution de cette clause, et il en est résulté naturellement que maintenant le plus grand nombre des tombereaux ne sont accompagnés que d'un seul homme. Le service de la voirie étudie en ce moment les moyens propres à aplanir cette difficulté, et tout porte à croire qu'une solution interviendra dans le courant de l'année, qui rendra effectif l'équipement de chaque tombereau soit par deux hommes soit par un homme et une femme». Optimisme sans lendemain puisqu'en juin 1911, dans une notice sur l'enlèvement des immondices (Arch. mun. Lyon, 923 WP 236, pièce N° 82), l'ingénieur en chef de la ville observe «que le voiturier assure à lui seul le service ; quelquefois et sur certains points pendant la période d'hiver, l'entrepreneur lui adjoint un aide».

l'équilibre financier d'un certain nombre d'exploitations maraîchères de l'immédiate périphérie.²³⁶⁸

Les contraintes techniques déjà évoquées, et notamment la nécessité du stockage, suppose qu'il puisse à la fois acheter le produit de chaque ronde sans pouvoir l'écouler immédiatement. La ronde est payée à l'agriculteur qui fournit le tombereau, le cheval et l'aide mais le montant de la rétribution ne couvre pas, peu s'en faut, la totalité des frais engagés par le rondeur. Le complément de la prestation est fourni en nature, par le chargement du tombereau qui lui est cédé. Dans le dispositif qui permet d'évacuer les ordures hors de l'agglomération, le rondeur joue un rôle essentiel. C'est lui qui sert de relais entre l'immondice urbaine et l'engrais rural. Il est le maillon qui permet cette alchimie. En somme, les rondeurs revendent les immondices récoltées en y ajoutant la valeur du transport à proximité des lieux d'épandage, la fermentation et le triage, même sommaire, de la matière. A cet égard, un certain nombre de litiges entre rondeurs et usagers des services municipaux, montrent qu'ils sont exigeants sur la qualité des déchets récoltés. Ils refusent à l'occasion de débarrasser les seaux à ordures trop encombrés de matières non organiques. Ainsi, aux franges de la ville, un peu plus d'une centaine de ruraux anonymes rendent possible l'évacuation, le conditionnement et le recyclage de plus de 100 000 tonnes de déchets urbains par an.

Le service de la voirie rencontre des difficultés à cerner l'utilisation effective des immondices. Dans une note du 6 avril 1908, le conducteur de la voirie du II^e arrondissement affirme qu'«il n'est pas possible d'être renseigné d'une façon exacte, au sujet des immondices vendues annuellement par chaque rondeur»²³⁶⁹. Les intéressés ont tout lieu de s'inquiéter de la curiosité de l'administration. La vente des immondices et la plus-value qu'elle engendre, ne sont pas sans incidences sur la rémunération de la ronde. On peut donc assez facilement considérer que les réponses restent volontairement évasives. Les enquêtes effectuées de 1907 à 1909 répertorient 77 rondes sur 122 dont le produit est vendu²³⁷⁰. Avec 63% du total, la vente représente la pratique majoritaire. Dans l'impossibilité de nier l'existence d'un commerce ayant pignon sur rue et dont les lieux de vente sont précisément connus, les rondeurs tentent de minorer la part des immondices qu'ils commercialisent. Dans le III^e arrondissement, sur 36 rondes ordinaires, 19 ne donnent lieu à aucune vente, le rondeur employant «toutes ses immondices», quatorze rondeurs vendent la moitié de leur collecte. Seuls deux d'entre eux reconnaissent vendre la totalité des immondices. Dans le VI^e, l'autre arrondissement de la rive gauche, la physionomie d'ensemble est assez différente : seuls trois rondeurs emploient la totalité de leurs immondices tandis que deux autres n'en vendent que le dixième et le huitième. 18 rondeurs, affirment vendre le quart de leurs immondices. Les rondeurs du I^{er} arrondissement déclarent formellement aux chefs cantonniers «qu'ils utilisaient en partie toutes les immondices pour leurs cultures et qu'ils n'en vendaient que quelques mètres cubes en moyenne»²³⁷¹. L'un d'entre eux affirme même qu'il les incinère. L'adjudicataire Biguet, qui se charge directement d'un certain nombre de rondes, les livre «gratuitement croyons-nous - précise le conducteur du I^{er} arrondissement - à des cultivateurs de la commune de Vaulx et du quartier de Cusset à Villeurbanne»²³⁷². Cela semble bien improbable. À l'occasion, les documents permettent de repérer l'incertitude des réponses. Ainsi, dans une enquête effectuée en mars 1908 dans le IV^e arrondissement, le rondeur Pintaparis, agriculteur domicilié rue du Chapeau rouge, vend 3 francs le tombereau

²³⁶⁸ Jean-Luc Mayaud, *La petite exploitation rurale triomphante*, Belin, Paris 1999, pages 74 et suivantes.

²³⁶⁹ Arch. mun. Lyon, 923 WP 340, pièce N°26.

²³⁷⁰ *Ibidem*, pièces N° 35, 48, 49, 55, 56.

²³⁷¹ *Ibidem*, pièce N°20.

²³⁷² *Ibidem*.

d'immondices préalablement criblées. Le mois suivant, dans une autre enquête, il n'en vend plus !²³⁷³

Le flou qu'entretiennent volontairement les rondeurs est facilité par la métamorphose des immondices et par la diversité des modes de commercialisation. De fait, le tonnage n'a pas grande signification : Ainsi par exemple, la proportion des déchets non organiques, représente en été environ le 1/5 par mètre cube collecté et la moitié en hiver²³⁷⁴. D'ailleurs, les immondices sont rarement vendues non triées puisqu'elles n'incorporent qu'une valeur ajoutée dérisoire. La pratique généralisée des dépôts confirme la vente différée des ordures ménagères. De surcroît, au cours du processus de décomposition, les immondices perdent la moitié de leur volume et une part sans doute appréciable de leur poids. De sorte qu'un rondeur qui affirme vendre la moitié de ces immondices en vend probablement la quasi totalité. En tout état de cause, les chiffres et les ordres de grandeur déclarés par les rondeurs, ne donnent au mieux que des indications générales.

La commercialisation des immondices montre la diversité des pratiques et des prix proposés. Les immondices sont parfois vendues brutes. L'agriculteur qui les acquiert prend en charge leur stockage et les différentes opérations de préparation (criblage et homogénéisation de la matière). Dans le IV^e arrondissement, d'après l'enquête menée par l'agent de la voirie, le prix d'un mètre cube d'immondices non criblées est de 1 franc pris au dépôt²³⁷⁵. Un prix semblable est relevé dans le II^e arrondissement²³⁷⁶. Ces prix paraissent plus vraisemblables que ceux annoncés par les rondeurs du VI^e arrondissement soit un franc le tombereau de quatre à cinq mètres cubes. Dans le même arrondissement «les immondices triées ayant séjourné au dépôt un an environ, sont vendues par quelques rondeurs au prix de 1 franc à 1 f. 25 le mètre cube»²³⁷⁷. C'est sensiblement le même prix que l'on retrouve dans le IV^e arrondissement. Le prix des immondices varie également en fonction de la quantité de déchets organiques qu'elles contiennent. Cette proportion est étroitement corrélée aux saisons. Enfin, certaines rondes sont plus intéressantes que d'autres. Les rondes chargées du nettoyage des marchés ou des halles sont particulièrement prisées et se vendent bien. Certains rondeurs, si l'on en croit les enquêteurs, réalisent de substantiels profits : ainsi Buisson, agriculteur rondeur du IV^e arrondissement, vend les immondices de ses rondes à raison de 20 francs le wagon de 8m³ chargé en gare de la Croix-Rousse, soit 2 f. 50 le mètre cube. Il expédie ses immondices «dans la Dombes, à Villars, aux Échets, à Saint-André-de-Corcy, Rillieux, etc.»²³⁷⁸. Sans qu'il soit possible d'en dire davantage, plus de la moitié des rondes du IV^e arrondissement aboutissent à la gare de l'Est. Mêmes fragmentaires, les documents attestent qu'il existe, en dehors d'un usage strictement local, une circulation régionale des immondices urbaines.

III – Deux problèmes spécifiques : le transport et l'incinération des immondices

Jusqu'à la Grande Guerre, l'évacuation des immondices soulève un certain nombre de problèmes techniques non résolus. Deux d'entre eux reviennent de manière récurrente dans les rapports des ingénieurs de la voirie. Le premier concerne le transport des immondices ; le second, celui de leur incinération. Dans les deux cas, l'impossibilité ou la difficulté de trouver des solutions est liée à la logique du système existant, qui repose sur la valorisation agricole des déchets. Améliorer le transport des ordures ou les incinérer, impose des choix radicaux aux conséquences financières que la municipalité se refuse à assumer.

²³⁷³ *Ibidem*, pièce N°21, mars 1908 ; pièce N°48 avril 1908.

²³⁷⁴ *Ibidem*, pièce N°56, II^e arrondissement, quantité d'immondices triées vendues en 1907 par chaque rondeur.

²³⁷⁵ *Ibidem*, pièce N°21.

²³⁷⁶ *Ibidem*, pièce N°26, note du conducteur du II^e arrondissement, 6 avril 1908.

²³⁷⁷ *Ibidem*, pièce N°27.

²³⁷⁸ *Ibidem*, pièce N°21.

1 – Le transport des immondices : les tombereaux hygiéniques

Dans ses implications purement matérielles, l'évacuation des immondices est par excellence une des grandes questions éditaires qui se posent à travers toute l'Europe. En effet Lyon, comme toutes les communes de son importance, recherche la solution la plus satisfaisante du point de vue de l'hygiène publique et la moins onéreuse pour ses finances. Ces deux impératifs sont difficiles voire impossibles à concilier. Le service de l'enlèvement des ordures suscite l'indignation des hygiénistes qui contestent à la fois la conception des voitures utilisées et les manutentions qui en découlent.

En 1898, dans la foulée des recommandations du comité consultatif d'hygiène publique de France, le Dr. Roux, directeur du bureau municipal d'hygiène, critique l'organisation du système lyonnais. Il propose un certain nombre de solutions : augmentations des rondes et du personnel desservant chaque tombereau, installation d'un treuil aidant au déchargement des seaux à ordures, limiter les jets de pelle à bout de bras, modification des voitures chargées de la collecte. Les solutions préconisées sont irréalisables sauf à transformer complètement le système de l'enlèvement. Le service de la voirie, mis en cause, oppose une défense souple : il reconnaît bien volontiers les imperfections du système. S'agissant des tombereaux utilisés, il abonde même dans le sens du rapport²³⁷⁹. On constate surtout que le service s'efforce de relativiser les critiques et d'en atténuer la portée : les rondes ordinaires sont en nombre suffisant et périodiquement ajustées à l'augmentation des besoins ; le personnel employé suffit à la tâche, les rondes sont terminées à l'heure. Quant aux jets de pelle, considérés comme particulièrement nocifs, ils peuvent être supprimés si la réglementation est convenablement appliquée :

«Conformément à l'arrêté du 6 avril 1878, les ordures ménagères doivent être apportées sur la voie publique dans des récipients de forme et de capacité déterminées. Or, soit que la capacité de ces récipients soit insuffisante soit que les chiffonniers en quête de vieux papiers et chiffons ou les chiens errants en quête d'os à ronger fouillent dans les seaux à immondices, il est rare qu'une partie notable de leur contenu ne soit pas répandue sur le trottoir.

Il en résulte pour le charretier chargé de l'enlèvement des immondices, l'obligation de balayer les ordures répandues, ce qu'il fait à contrecœur c'est-à-dire incomplètement et de les charger à la pelle dans le tombereau».²³⁸⁰

L'ingénieur propose que l'on interdise le chiffonnage et que l'on mette en fourrière les chiens errants. En ce qui concerne l'installation d'un treuil permettant de déverser les seaux à ordures, il considère qu'il vaudrait mieux abaisser la caisse des tombereaux.

En accord avec le Dr. Roux, l'ingénieur en chef considère que l'amélioration du transport des immondices est d'abord et avant tout liée à la nature des véhicules utilisés. Dans l'absolu il faudrait un tombereau à la fois hygiénique, de préférence couvert y compris en cours de

²³⁷⁹ Arch. mun. Lyon, 923 WP 236, transformation du service de l'enlèvement des immondices, rapport de l'ingénieur en chef de la voirie, 8 février 1899 : «Le matériel et véhicules employés à Lyon pour l'évacuation des immondices est assurément l'une des parties les plus défectueuses du service. Ce matériel est constitué tout simplement par les tombereaux de type le plus communément employé à Lyon et dans la région lyonnaise pour le transport des produits agricoles ou industriels de densité moyenne. Ces tombereaux sont sans doute très bien appropriés à cet usage mais, en ce qui concerne les immondices, ils présentent trois défauts graves :

1° Le bout de la caisse est à une hauteur telle qu'il faut lancer à la volée les seaux à immondices pour les y déverser, ou faire des jets de pelles à bout de bras. Dans l'un et l'autre cas pour peu que les immondices soient sèches et pulvérulentes il se forme un nuage de poussière aussi dangereuse qu'incommodante ;

2° Le tombereau est aussi étanche que sa construction le comporte, mais cette étanchéité est insuffisante notamment à raison des hausses qui sont toujours relevées, ce qui produit contre les parois d'avant et d'arrière de larges passages par où les poussières s'écoulent (...);

3° Le tombereau n'est pas couvert pendant la durée du chargement, en sorte que le vent dissémine les parties légères des immondices durant cette opération : la couverture du tombereau n'est opérée au moyen d'une bâche qu'après le chargement complet».

²³⁸⁰ *Ibidem.*

chargement, efficace et d'un prix abordable. Il faudrait en outre, que ce tombereau soit adapté aux conditions d'utilisation dictées par la destination agricole des déchets collectés : facilité de déversement, poids, simplicité d'utilisation. Le rapport de l'ingénieur en chef rappelle que les expériences françaises et étrangères se sont révélées coûteuses et dans l'ensemble peu concluantes. Il recommande plutôt l'adoption de tombereaux bas et suspendus sur le modèle de ceux mis en circulation par la municipalité de Lille²³⁸¹. Reste la question du prix. La transformation du matériel de collecte ne pouvant pas être mise à la charge des adjudicataires, la dépense incomberait à la ville. L'achat de 120 tombereaux Durey-Sohy, en service à Lille, coûterait plus de 90 000 francs soit 785 francs pièce l'un. Dans l'éventualité d'un essai, l'ingénieur propose au maire d'en acheter un exemplaire. Le coût de la transformation s'avère dans l'immédiat un frein puissant à la transformation des modalités de collecte. Par ailleurs, outre les dépenses de premier établissement, l'emploi de tombereaux spécifiques soulève des difficultés d'ordre pratique : frais d'entretien, de remisage et d'une manière générale, la réglementation de leur utilisation par les rondeurs.

Pourtant, en l'espace de quelques années, la situation évolue. Les exigences sans cesse grandissantes de l'hygiène publique se renforcent. Les tombereaux traditionnels semblent brusquement appartenir à une autre époque. L'offre de matériel spécifique proposée lors des grandes expositions s'enrichit de nombreux modèles ; la presse professionnelle joue également un rôle important en diffusant les expériences françaises et étrangères²³⁸². De fait, et contre toute attente, c'est d'abord dans les applications édilitaires que l'on observe le mieux la persistance du mode traditionnel de transport et surtout, sa grande capacité d'adaptation. La traction hippomobile étant sans conteste la plus souple et la moins onéreuse, il convenait de lui adjoindre un véhicule de nature comparable : la métamorphose du tombereau à ordures en offre une remarquable illustration. Face aux *desiderata* draconiens des édiles municipaux, hantés par les impératifs d'hygiène publique, la mue du tombereau ordinaire s'avère incertaine. La sévérité des cahiers des charges tout comme celle des essais, supervisés par des commissions *ad hoc*, sont pourtant surmontées. Entre 1900 et la Grande Guerre, l'ingéniosité pratique des artisans, constructeurs, ingénieurs et inventeurs en tous genres, permet de recomposer le véhicule traditionnel. Subsistent la paire de roues, le châssis rabaissé par l'emploi des essieux coudés et les brancards. Tout le reste est inventé ou réinventé par une véritable cure de jouvence qui rajeunit le tombereau. La variété des procédés manuels de chargement des tombereaux est étonnante : chaînes sans fin, poulies, leviers, contrepoids et pièces coulissantes, actionnées par la seule force musculaire, soulèvent, vidangent les poubelles et répartissent les ordures. Face à cette vitalité, l'industrie automobile apparaît bien en retrait comme si les seuls marchés rentables ne concernaient que le transport classique. Bien que la traction ait été envisagée dès 1907 dans un rapport de l'ingénieur Auric, l'offre reste anémique. Ainsi, Berliet, constructeur pourtant opportuniste, ne peut proposer un modèle adapté aux exigences de la collecte des ordures. En août 1909, devant la commission municipale chargée de la question, son représentant doit reconnaître «que la voiture n'est pas encore au point»²³⁸³. Les essais réalisés quelques jours auparavant ayant été jugés encourageants, l'administration invite néanmoins la maison Berliet à poursuivre ses efforts²³⁸⁴.

En mai 1905, un arrêté du maire institue une commission chargée d'étudier la question du mode d'enlèvement et du transport des immondices. Un mois plus tard, la ville expérimente le tombereau Roux. François Roux son inventeur, conseiller municipal, autorise la ville à

²³⁸¹ Cf. table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N° 7 Le tombereau hygiénique Durey-Sohy.

²³⁸² Ainsi depuis 1897, la Revue municipale, recueil bi-mensuel d'études édilitaires, publiée par l'Association communale de France, propose de nombreux articles relatifs au traitement des ordures.

²³⁸³ 937 WP 150, commission d'enlèvement des immondices, séances du 12 août 1909.

²³⁸⁴ *Ibidem*, 945 WP 48, essais d'un tombereau automobile construit par la maison Berliet pour le service du nettoyage, rapport de l'agent voyer en chef, 11 août 1909.

exploiter son invention à titre gracieux²³⁸⁵. C'est le premier essai d'une longue série. Le choix final de la commission est retardé par la grande diversité des systèmes proposés. On découvre à cette occasion l'existence d'une véritable internationale européenne de la voirie. Le tropisme allemand, déjà observé dans le domaine de l'équarrissage, réapparaît avec force. Dans un rapport très documenté de 1907, l'ingénieur Auric passe en revue un certain nombre de systèmes ou dominant les exemples allemands : Berlin, Nuremberg, Cologne, Hambourg, Francfort utilisent des tombereaux fermés qui effectuent la vidanges de caisses à ordures munies de couvercles. Les voitures sont dotées de systèmes qui ouvrent automatiquement le couvercle de la poubelle et les trappes de vidange situées sur les côtés de la voiture. Procédé similaire à Zürich. À Kiel, les tombereaux sont conçus pour transporter des poubelles pleines remplacées au fur et à mesure par des récipients vides et désinfectés. Dès 1907, la municipalité semble intéressée par un système qui en est dérivé : l'OTL, sur proposition du maire, étudie l'emploi de tombereaux à caisses mobiles chargées en fin de ronde sur des trucks de tramways²³⁸⁶.

Evidente source d'inspiration, l'expérience étrangère sollicitée et dûment répertoriée, stimule les constructeurs lyonnais. Entre 1908 et 1910, les essais se multiplient. En juillet 1908, le conseil municipal autorise encore l'achat d'un dernier prototype de tombereau dont profite le constructeur lyonnais Notaire²³⁸⁷. En revanche il ne donne pas suite aux propositions de la maison Biancheri de Paris²³⁸⁸. Trois systèmes restent en lice : deux tombereaux lyonnais et un modèle suisse exploité à Zürich par la firme Ochsner. Le tombereau Roux avec monte-charge situé à l'arrière, révolutionnaire en 1905, semble techniquement dépassé par le modèle proposé par Louis Meunier. Dans le premier, la vidange des poubelles s'effectue à l'arrière et un râteau répartit les immondices dans la caisse²³⁸⁹. Dans le second, la vidange peut se faire en n'importe quel point du tombereau²³⁹⁰. L'accilage des deux modèles se fait au moyen de trappes situées sous la voiture. Le modèle suisse, voiture à quatre roues, propose une caisse fermée munie d'un certain nombre d'ouvertures sur chacune desquelles vient s'appliquer exactement une caisse quadrangulaire. Un mécanisme très simple provoque l'ouverture simultanée des panneaux et du couvercle de la poubelle, évitant ainsi toute projection de poussières. Selon le rapport de la commission, avec le modèle Ochsner «les opérations d'enlèvement des immondices [sont] infiniment plus rapides qu'avec tout autre système précédemment essayé»²³⁹¹. En revanche, les poubelles adaptées au mécanisme utilisé résistent mal et se déforment à l'usage, supprimant l'étanchéité lors du transvasement des immondices. Chaque type de tombereau est essayé plus d'une centaine de jours dans des rondes de plaine et de coteaux. Les essais en service réel et prolongé sont notés : durée des rondes, durée du déchargement, contenance moyenne collectées, nombre de caisses traitées. Les pannes sont relevées jour après jour. Le 10 mars 1909 par exemple, ronde

²³⁸⁵ *Ibidem*, 923 WP 236, dossier essais de tombereaux, pièce N°15, lettre de F. Roux à l'ingénieur en chef de la ville, 10 juin 1907.

²³⁸⁶ *Ibidem*, 923 WP 270, OTL, note pour l'utilisation des voies de tramways pour l'évacuation des immondices, 24 mars 1908 ; table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N°8 Plan d'un garage type, place Tolozan, avec train au chargement.

²³⁸⁷ *Ibidem*, 923 WP 236, essais de tombereaux hygiéniques, pièce N°25.

²³⁸⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N°9 Voiture municipale hygiénique Biancheri, classée 1^{ère} au concours de la ville de Paris.

²³⁸⁹ *Ibidem*, 1124 WP 16, dossier enlèvement, traitement et transport des boues et immondices (1897-1905), *Notice sur le tombereau hygiénique*, breveté s.g.d.g. Système F.Roux, Lyon, 1905 ; voir table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N° 10 Tombereau hygiénique, système Roux.

²³⁹⁰ Cf. *Revue générale industrielle*, 9 mai 1909, rubrique hygiène publique, les tombereaux hygiéniques Meunier ; cf. également arch. mun. Lyon, 923 WP 340, pièce N° 30, exposé d'invention, copie du brevet N° 36218 déposé au bureau fédéral suisse de la propriété industrielle, le 8 février 1906 ; Voir table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N° 11 Tombereau hygiénique Meunier en service à Lyon.

²³⁹¹ *Ibidem*, pièce N°21, rapport de la commission chargée d'examiner et d'expérimenter le tombereau suisse pour l'enlèvement des immondices, système Ochsner, 17 juillet 1907.

N° 25 du VI^e arrondissement, l'agent voyer note : «*il y a eu un arrêt de 20 minutes pour remettre la chaîne en place (chaîne qui fait manœuvrer le monte-charge)*» ; le 19 mars : «*la manivelle du monte-charge s'est cassée à 9 h. 15*»²³⁹². L'attitude des rondeurs est également consignée. Aucun des trois systèmes ne trouve grâce à leurs yeux. Le tombereau Meunier est celui qui semble le mieux s'en sortir, le tombereau Roux déclenche quant à lui l'exaspération des rondeurs : entre décembre 1908 et juin 1909, de nombreux rondeurs refusent de terminer leur ronde. Le 7 février 1909, dans le VI^e arrondissement, le rondeur refuse de continuer prétextant «*que le tombereau est mal équilibré et qu'ainsi il fatigue son cheval*»²³⁹³. En mars 1909, dans le II^e arrondissement, plus aucun rondeur n'accepte d'utiliser le tombereau Roux.

En 1910, après de nombreux essais²³⁹⁴, l'administration municipale fait le choix du tombereau Meunier. Le 1^{er} janvier 1911, 78 tombereaux hygiéniques sont mis en circulation²³⁹⁵. Ils représentent un investissement de 92430 francs. Dans une estimation prévisionnelle de janvier 1910, le coût d'exploitation annuel du nouveau tombereau est estimé à 1980 francs contre 1756 francs pour le tombereau ordinaire²³⁹⁶. Ce coût relativement important explique en partie que le système traditionnel reste encore majoritaire, avec plus de 66% du parc exploité. Cette modification du matériel suscite d'emblée l'hostilité des rondeurs. Ils critiquent tous la lenteur du système de chargement qu'ils utilisent le moins possible. Le treuil, mû à bras, est tout aussi fatigant que le déversement des caisses à la volée²³⁹⁷. Peu sensibles aux questions d'hygiène et surtout peu convaincus de l'utilité pratique du système, les rondeurs délaissent le nouveau matériel. Les adjudicataires sont priés d'en imposer l'usage. Ils se heurtent à une vigoureuse résistance. Monin, l'un des adjudicataires fait parvenir à l'ingénieur de la voirie la lettre expédiée par un de ses rondeurs réfractaires :

«Je ne sais pourquoi vous mettez tant d'insistance à m'obliger à prendre un de vos tombereaux hygiéniques. Je conçois très bien que vous soyez embarrassés de ces véhicules encombrants, et je serais enchanté de vous rendre service en prenant possession d'un de ces fameux tombereaux. Mais cela m'est à peu près impossible de faire la ronde que vous connaissez avec ce genre de tombereau. (...) Vous devez bien penser, que si j'ai choisi une de vos plus grandes rondes, c'est bien parce que, elle se trouvait moitié en dehors de la ville, et que par conséquent j'ai supposé que ce quartier serait le dernier à être astreint au tombereau hygiénique»²³⁹⁸

En 1928, un quart seulement de l'enlèvement des immondices est effectué par des camions automobiles. Les chevaux constituent encore l'énergie la plus souple²³⁹⁹.

²³⁹² *Ibidem*, 937 WP 150, Essais des tombereau Meunier, Ritton (Ochsner), Roux.

²³⁹³ *Ibidem* ;

²³⁹⁴ Pour un exemple de compte-rendu d'essai, cf. arch. mun. Lyon, 923 WP 236, dossier essais de tombereaux hygiéniques, pièce N° 21, rapport de la commission chargée d'examiner et d'expérimenter le tombereau suisse pour l'enlèvement des immondices, système Ochsner, de Zürich, 17 juillet 1907 ; table des gravures et des illustrations, chapitre X, Document N° 12 Tombereau J. Ochsner.

²³⁹⁵ Arch. mun. Lyon, 923 WP 270, notice sur l'enlèvement des immondices, 7juin 1911.

²³⁹⁶ *Ibidem*, 923 WP 340, dossier enlèvement des immondices, détail de l'organisation et des dépenses du service, pièce N°9, 26 janvier 1910.

²³⁹⁷ Arch. mun. Lyon, 923 WP 340. Cette réaction était pourtant prévisible. Ayant demandé des renseignements à son collègue parisien sur l'utilisation du treuil fixé au tombereau d'immondices, l'ingénieur Auric reçoit la réponse suivante dans une lettre du 27 juin 1908 : «Pendant 4 ou 5 ans on s'est efforcé de rendre ce système pratique ; on n'y est pas parvenu ; il a fallu l'abandonner à peu près complètement vers 1889, sur la demande des ouvriers. (...) Les entrepreneurs protestaient aussi contre les pertes de temps. Leurs chevaux étaient fatigués par les mouvements alternatifs que provoquait chaque opération. (...) Malheureusement, je ne crois pas qu'on puisse trouver un monte-charge pratique s'il est mû par les bras des ouvriers. Et pour avoir des monte-charges mus mécaniquement il faut des voitures automobiles ! La dépense est alors énorme.»

²³⁹⁸ *Ibidem*, dossier renseignements divers, pièce N°16, lettre du rondeur Guignardat à l'adjudicataire Monin, 13 février 1911.

²³⁹⁹ *Ibidem*, 923 WP 270, note sur la collecte des ordures ménagères, vers 1928.

2 –L’incinération des immondices

La réflexion sur l’incinération des immondices, solution hygiénique par excellence, s’est d’abord développée au niveau central, dans le sillage de la Commission nationale de travaux d’utilité publique et d’assainissement. Ce procédé largement utilisé au Royaume-Unis reste d’un emploi exceptionnel sur le continent. Si l’on excepte quelques grandes villes allemandes, les déchets des centres urbains sont systématiquement livrés à l’agriculture. À Lyon, cette destination traditionnelle des immondices repose sur des circuits qu’il ne semble pas urgent de remettre en cause. Néanmoins, une réflexion s’ébauche sur cette question.

Une modernité trop coûteuse.

Le 22 avril 1898, le maire de Lyon demande un avis à l’ingénieur en chef. Ce dernier n’a aucune difficulté à conclure son rapport sur l’inutilité coûteuse d’une telle solution : *«J’estime qu’il n’y a, quant à présent, aucun parti à tirer, pour la ville de Lyon des fours destructeurs d’immondices en ce qui concerne les ordures ménagères»*²⁴⁰⁰. À vrai dire, il n’en voit l’utilité que pour les déchets des hôpitaux *«qui contiennent certainement les germes d’infections graves»*²⁴⁰¹. En réalité, outre son coût, l’incinération est difficile à mettre en œuvre parce qu’elle impose une transformation complète de la gestion des immondices sans qu’il soit possible de rôder le système de substitution ni l’interrompre un seul jour.

Le coût de l’incinération constitue pendant de nombreuses années un écueil insurmontable. Dès son premier rapport de juillet 1898, l’ingénieur estime que l’incinération amènerait un doublement des dépenses courantes. En effet, l’incinération pose en corollaire la question de l’acheminement des immondices. Si les agriculteurs ne s’en chargent plus, il faudrait recourir aux services d’entreprises dont les prix seraient très nettement supérieurs. Sortir de la symbiose ville-campagne a donc un coût qu’il faut assumer. Dans son rapport, l’ingénieur ajoute que l’acquisition des fours coûterait vraisemblablement plus d’un million de francs.

La continuité du service constitue un deuxième obstacle. L’enlèvement des immondices est réalisé dans un cadre contraignant, celui de l’adjudication sexennale. Toute solution de rechange doit être étudiée, financée et réalisée dans un délai de six ans. Ainsi, lorsqu’en 1902 M. Mesure, un ingénieur marseillais, propose une usine capable de transformer les immondices en briquettes combustibles, la municipalité lui répond, tout en reconnaissant l’efficacité du système proposé, que le marché pour l’enlèvement des immondices vient d’être renouvelé pour six ans.²⁴⁰²

Au cours de l’année 1907, alors que viennent à expiration les marchés de l’enlèvement des immondices, la municipalité tente de forcer l’allure. Elle ne semble pas saisir toutes les implications pratiques de l’affaire. Le 21 novembre 1907, E. Herriot affirme devant l’assemblée municipale que le conseil *«se propose de modifier complètement le système actuellement en vigueur pour la collecte et l’évacuation des immondices»*²⁴⁰³. Malgré l’urgence, le maire s’efforce d’insérer la réforme dans un temps long et maîtrisé, la décision ayant été prise *«après de longues études et plusieurs visites à l’étranger»*²⁴⁰⁴. Sollicité dès le début de l’année, l’ingénieur en chef Auric est mis à contribution. Chargé de mettre en œuvre les ambitions des édiles, il montre surtout la complexité de l’affaire. Dès le 14 juin 1907, se prononçant sur la mise en régie de l’évacuation des immondices, dont il conteste le bien-fondé, l’ingénieur constate qu’elle implique la nécessité de créer une usine d’incinération. C’est pour cette raison qu’il prend position sans ambiguïté : *«nous croyons devoir donner un avis nettement défavorable à cette solution»*²⁴⁰⁵. Il considère d’une part que *«la question n’est pas encore assez mûre»* et d’autre part, que les frais de premier établissement *«sont encore*

²⁴⁰⁰ Arch. mun. Lyon, 923 WP 236, rapport de l’ingénieur en chef de la voirie, pièce N°4, 8 juillet 1898

²⁴⁰¹ *Ibidem*, rapport de l’ingénieur en chef de la voirie, pièce N°16, 8 février 1899.

²⁴⁰² *Ibidem*, Etudes diverses pour la transformation du service de l’enlèvement, sans date ni auteur.

²⁴⁰³ Bulletin municipal officiel de la ville de Lyon, séance du 26 novembre 1907, pp.168-169.

²⁴⁰⁴ *Ibidem*.

²⁴⁰⁵ Arch. mun. Lyon, 923 WP 236, pièce N°7, rapport de l’ingénieur en chef, 14 juin 1907.

trop élevés pour engager la ville de Lyon à entrer dans cette voie». Dans un second rapport daté du 12 octobre 1907, l'ingénieur Auric, prié d'être plus coopératif, reprend son argumentaire qu'il nuance pour la circonstance :

*« étant donné que les usines [d'incinération] s'élèvent de tous les côtés, que les recherches et les essais se poursuivent dans nombre de villes et qu'un progrès certain naîtra fatalement de la concurrence et de la variété des systèmes, nous pensons que dans une dizaine d'années l'incinération sera très probablement devenue le procédé à la fois le plus hygiénique et le plus économique pour se débarrasser des immondices ».*²⁴⁰⁶

Les dix ans que demande l'ingénieur contrastent singulièrement avec la précipitation du conseil municipal. Cette différence d'appréciation en dit long sur le désaccord entre techniciens et politiques. Passant outre, les édiles lancent un concours-projet en vue de la construction d'une usine d'incinération. Le cahier des charges paraît au bulletin officiel municipal à la mi-novembre 1907²⁴⁰⁷. Dans l'effervescence que suscite le projet, le long travail de réflexion sur les tombereaux hygiéniques est abandonné au profit d'un ambitieux système négocié avec l'OTL²⁴⁰⁸ : les ordures seraient collectées grâce à des caisses amovibles fixées sur des tombereaux et placées en fin de ronde sur des trucks de tramways²⁴⁰⁹. Pour parer au plus pressé, le marché des immondices est négocié de gré à gré pour une période d'un an en attendant la construction de l'usine dont le projet doit être adopté au début de l'année 1908.

En choisissant a priori la solution de l'incinération et ce, malgré l'avis défavorable des spécialistes, la municipalité entend explorer cette voie de manière approfondie. Cette préférence n'est dictée ni par l'attrait d'une solution d'avant-garde ni par des considérations hygiénistes, mais par la volonté de desserrer l'étreinte, que le monde périurbain fait peser sur la ville. Par son caractère radical, l'incinération affranchit la commune des coalitions paysannes et de la prétention des rondeurs. Éliminer le chantage sur les ordures et le risque de voir l'agglomération étouffer sous ses excréments, c'est d'abord et avant tout inverser le rapport de force entre le centre urbain et la périphérie rurale. Il est d'ailleurs tout à fait intéressant de constater la réaction du monde agricole à l'annonce des projets de la municipalité. Dans un courrier du 15 février 1908, le conseil de l'Union du Sud-Est des syndicats agricoles se dit « vivement ému à la pensée que quatre cents tonnes de substances fertilisantes allaient être détruites en pure perte, puisqu'il semble établi que le pouvoir calorifique des gadoues est trop faible et la houille trop chère chez nous pour que leur mélange puisse alimenter un foyer d'une façon économique ».²⁴¹⁰

En engageant un appel d'offre officiel, la ville se donne les moyens de choisir en toute connaissance de cause parmi une série de projets spécialement conçus pour elle. Le procédé permet d'éclairer - au moins partiellement - la réalité d'une offre dispersée à travers le continent, qui sait à l'occasion s'appuyer sur des groupes de pression. Les représentants ou agents des grandes firmes participent aux congrès hygiénistes, rédigent des articles dans les revues à vocation édilitaire, s'appuient sur les témoignages de spécialistes reconnus. Cette aptitude à hisser des expériences particulières au rang de lois générales reproductibles ailleurs brouille considérablement la prise de décision. Dans son rapport d'octobre 1907, l'ingénieur

²⁴⁰⁶ *Ibidem*, 923 WP 236, pièce N°8, rapport de l'ingénieur en chef, 12 octobre 1907.

²⁴⁰⁷ Bulletin officiel municipal de la ville de Lyon, 17 novembre 1907, pp. 356-358.

²⁴⁰⁸ Arch. mun. Lyon, 923 WP 270, dossier proposition de l'OTL, note sur l'utilisation des voies de tramways pour l'évacuation des immondices, mars 1908. L'idée d'utiliser le réseau OTL date d'octobre 1907 : cf. 937 WP 150, lettre du maire de Lyon au directeur du service de la voirie, 21 octobre 1907. Le maire écrit à propos de l'évacuation des immondices : « J'ai pensé que le réseau de tramways très complet dont est dotée la ville de Lyon pourrait contribuer à obtenir le résultat que j'ai envisagé ».

²⁴⁰⁹ Cf. table des gravures et des illustrations, chapitre X, document N° 8 Plan d'un garage type avec train au chargement.

²⁴¹⁰ Arch. mun. Lyon, 923 WP 340, enlèvements des immondices, renseignements divers, lettre de l'Union du Sud-Est des syndicats agricoles, 15 février 1908.

Auric parlait déjà des «affirmations souvent fantaisistes et presque toujours intéressées des nombreuses firmes qui l'exploitent»²⁴¹¹ De fait, l'incinération des ordures ménagères est d'une extrême complexité : les coûts d'exploitation sont susceptibles de varier à l'infini. Ainsi la combustion des immondices dépend de leur composition qui elle-même varie d'une saison à l'autre. La combustion produit de l'énergie électrique mais il est bien difficile d'en évaluer le coût. Entre 1908 et 1910, la commission examine toutes les solutions possibles : l'incinération totale, l'incinération partielle, le broyage et la transformation des immondices.

La résolution qu'affiche ostensiblement la municipalité n'a d'autre objet que d'envoyer un message très ferme au monde agricole. Mais cette ligne de conduite s'avère difficile à maintenir, car les comptes-rendus des séances de la commission indiquent sans ambiguïté que l'incinération mène vers une impasse financière et technologique. Trois séances suffisent à consacrer l'abandon de l'incinération totale. Le 14 mars 1908 lors de la deuxième séance de travail, l'ingénieur Auric qui préside la commission rappelle qu'elle «a été nommée en vue d'opérer le classement des projets mais qu'il peut arriver qu'aucun d'eux ne soit trouvé suffisant pour être retenu»²⁴¹². Dix jours plus tard, le procès-verbal de la séance du 23 mars est sans équivoque :

«Les délégués de la sous-commission sont d'avis qu'il serait imprudent d'engager la ville de Lyon dans la dépense considérable qui résulterait de l'adoption d'un des projets présentés, étant donné l'incertitude des résultats obtenus dans un grand nombre d'installations de ce genre. Ils pensent qu'il serait préférable de faire un essai à petite échelle pour se rendre compte des conditions pratiques de fonctionnement, des difficultés d'exploitation, des frais de réparation, d'entretien ainsi que du pouvoir calorifique des gadoues (...) Les délégués seraient d'avis de retenir, si possible, deux types de fours différents permettant de traiter une quantité totale de 50 tonnes par vingt quatre heures : 20 à 25 tonnes par jour, pour faire un essai d'incinération proprement dit».²⁴¹³

Ce constat d'échec ramène la municipalité au point de départ. Le rapport de force redevenu défavorable impose deux démarches concomitantes. En premier lieu convaincre l'opinion publique de la pertinence de la démarche ; en ce sens la poursuite des essais permettait de maintenir une illusion. En second lieu explorer d'autres solutions. Sur le premier point, les immondices incinérées ayant clairement une valeur négative, la logique impose d'y renoncer provisoirement puisque comme engrais elles ont une valeur positive que la commission estime à 200000 francs. C'est cette réalité qu'il faut imposer au monde agricole. C'est tout le sens de l'intervention d'Edouard Herriot lors de la séance du 1^{er} juillet 1908 :

*«Mon avis est que ces agriculteurs devront de leur côté reconnaître que ces gadoues, dont ils n'ont précédemment la valeur, sont tout au contraire indispensables à leurs exploitations et qu'ils devront prendre des engagements durables et avantageux envers la ville qui leur maintiendrait la situation favorable actuelle»*²⁴¹⁴.

Pour maintenir un moyen de pression sur les agriculteurs, auxiliaires incontournables de la collecte et de l'évacuation des ordures urbaines, il est indispensable de conserver l'option de l'incinération. Le maire de Lyon rappelle cette évidente nécessité :

*«Si la commission adopte ces conclusions (...) elle devra bien indiquer qu'il ne s'agit que d'un ajournement, car il ne faudrait pas que le fait d'avoir renoncé momentanément à l'usine d'incinération fût interprété par les rondeurs comme un abandon complet du principe, un aveu d'impuissance et leur laisser supposer que nous serons dans la nécessité de faire appel à leurs services»*²⁴¹⁵.

²⁴¹¹ *Ibidem*, 923 WP 236, pièce N°8.

²⁴¹² *Ibidem*, 937 WP 150, procès-verbal de la séance du 14 mars 1908.

²⁴¹³ *Ibidem*, procès-verbal de la séance du 23 mars 1908.

²⁴¹⁴ *Ibidem*, procès-verbal de la séance du 1^{er} juillet 1908.

²⁴¹⁵ *Ibidem*.

Lors des séances suivantes, le recours à l'incinération ayant été éliminé, la commission explore la solution du broyage des immondices et envisage dès le 12 juillet 1908 «*de leur faire subir un traitement analogue à celui pratiqué dans les usines de la ville de Paris*»²⁴¹⁶. La question des immondices est d'ailleurs singulièrement relativisée depuis la séance du 27 mai 1908, le docteur Courmont ayant affirmé à cette occasion «*qu'il ne faut pas s'exagérer le danger afférant aux immondices ; qu'à son point de vue le côté hygiénique n'est pas primordial dans cette affaire, et qu'il y a plutôt là une question de propreté, de suppression d'odeur, et de mesures d'agrément pour une ville*». Il ne manque pas de rajouter qu'à ses yeux, la question des vidanges est infiniment plus urgente à régler. Sur proposition de la commission, la municipalité prend contact avec la Société Générale des Engrais Organiques. Les tractations durent plus d'une année. M. de Rouvre, l'administrateur de la société est entendu lors de la séance du 12 août 1909. L'entreprise propose de dessécher les «*gadoues vertes*» et de les transformer en engrais stable et inodore, le «*poudro*»²⁴¹⁷. Une usine de la société fonctionnant à Toulon, la commission décide d'y envoyer une délégation d'étude. Un compte-rendu est présenté au cours de la séance du 4 octobre 1909. Son fonctionnement est jugé satisfaisant réalisant de nets progrès par rapport aux installations parisiennes. L'ingénieur Auric fait toutefois «*remarquer que toute l'économie du projet réside dans la vente des engrais. Il faut envisager que si la société ne pouvait tenir ses engagements par suite de la mévente de ses produits, c'est à la ville qu'il incomberait le soin d'assurer le fonctionnement de l'usine*»²⁴¹⁸. Il constate également que les immondices de Toulon sont de meilleure qualité, contenant davantage de légumes et moins de charbon que celles de Lyon. Le directeur de l'école d'agriculture d'Ecully, consulté sur la qualité de l'engrais, pense qu'il trouverait aisément un débouché dans les vignes. Son prix serait déterminé par la valeur de sa composition.

Au cours de la même séance de travail, sur proposition du maire, la commission opte définitivement pour un système mixte : une partie des immondices continuerait à être réservée aux agriculteurs tandis que l'autre serait collectée et traitée par la Société Générale des Engrais. La municipalité réserverait les meilleures gadoues, celles des II^e, III^e et VI^e arrondissements aux agriculteurs de la périphérie tandis que la société se chargerait des arrondissements restants. La solution imaginée permet de rétablir l'équilibre recherché par la ville, le compte-rendu de la séance de travail est très clair sur ce point :

«*Il croit [le maire] qu'il y a grand intérêt pour la ville à maintenir deux procédés en concurrence ; ainsi en cas de coalitions des rondeurs dans une partie du service, on peut faire appel à l'usine, et en cas d'arrêt de cette dernière on peut s'adresser aux rondeurs ; M. le maire estime qu'il faut d'abord faire une expérience avec la société générale et dans deux ou trois ans on verra s'il y a avantage à lui concéder toute l'entreprise*»²⁴¹⁹

Cette répartition décidée par la ville de Lyon est entérinée par la Société des engrais urbains mais au prix d'un net accroissement de ses tarifs. Aussi, lors de la séance du 24 janvier 1910, les exigences formulées étant jugées excessives, le maire «*reconnaît que dans ces conditions, la solution envisagée (...) ne présente plus d'intérêt*»²⁴²⁰. La commission décide donc de renoncer à l'usine de traitement pour raisons financières et demande au conseil municipal «*l'autorisation de mettre en service le tombereau Meunier sur le tiers des rondes dans chaque arrondissement*»²⁴²¹. Ainsi, deux ans de tractations et de réunions

²⁴¹⁶ Arch. mun. Lyon, 937 WP 150, séance de la commission, 1^{er} juillet 1908.

²⁴¹⁷ *Ibidem*. Le procédé n'appartient pas en propre à la société. Dans une série de communications faites à Marseille en octobre 1906, à l'occasion du Congrès National d'Hygiène et de Salubrité Publiques, la transformations des gadoues est présentée en détail.

²⁴¹⁸ *Ibidem*, séance de la commission, 4 octobre 1909.

²⁴¹⁹ *Ibidem*.

²⁴²⁰ *Ibidem*, séance de la commission, 24 janvier 1910.

²⁴²¹ *Ibidem*.

débouchent sur un épilogue fort modeste. Ni l'incinération ni le traitement industriel des gadoues ne compensent la simplicité du système précédent, de loin le plus avantageux. La symbiose ville-campagne résiste donc à la modernisation. La métropole doit accepter - et pour de nombreuses années encore - les désagréments du système et l'humeur des ronds. La municipalité décide néanmoins de réorganiser le système de l'adjudication en morcelant les lots en ensembles de sept ou huit ronds²⁴²².

²⁴²² *Ibidem*, 945 WP 47, dossier immondices, voirie urbaine, renouvellement des marchés, *Enlèvement des immondices déposées sur les voies publiques et privées de la ville de Lyon*, cahier des charges du 1^{er} juin 1910 au 31 décembre 1914, Imprimerie nouvelle lyonnaise, Lyon 1910, 26 pages. Le tableau des adjudicataires, annexé au fascicule fait état de 29 lots.

CHAPITRE XI - LA PRÉSENCE DU CHEPTEL ÉQUIN EN MILIEU URBAIN

L'animal est là, au cœur de la ville, présence obligée parmi les hommes qui vivent en société. Sortir de chez soi c'est la quasi-certitude de le voir à l'œuvre dans ses innombrables activités de transport. Il est en somme imbriqué dans les faits et gestes qui forment la trame de la vie quotidienne. Dans les rues de la *walking city*, les fers résonnent sur les pavés de granit, emmenant avec eux le bruit si familier des roues cerclées et des grincements d'essieux. Le passage lent des fardiens, le trot vif des postiers scandent des rythmes qui s'enchevêtrent dans les sons de la ville. Les ordres brefs du cocher, onomatopées modulées sur tous les registres de la voix, appartiennent à l'environnement sonore du citadin. Il n'y prête attention que s'ils se transforment en jurons. Le cheval en ville, c'est aussi l'odeur qui parvient par bouffées au passage d'un attelage ou qui stagne, âpre et entêtante, là où stationnent les fiacres. Le vent du sud, la chaleur, le froid accentuent ou atténuent ces impressions olfactives si caractéristiques de la ville du XIX^e siècle. La rue appartient aux hommes mais aussi aux chevaux. Il traîne en ville un parfum de manège et de crottin pulvérisé.

Section I – Le cheval au quotidien

Dans le micro-réseau des faits qui animent rues et trottoirs, les chevaux occupent une position importante et les contemporains y sont sensibles. Les chevaux sont en effet les acteurs involontaires d'accidents en tout genre, de chutes, de collisions, d'atroupements, d'altercations, d'insultes, de ragots, de lâchetés et de bravoure anonymes. Les journaux sont pleins de ces multiples petits faits qui, mis bout à bout, constituent une ambiance de la vie urbaine. Surgit ainsi une véritable chronique des tragédies du pavé ou des malheurs de l'instant, qui ne sont anodins qu'avec le recul du temps. Les événements menus de cet environnement sont rapportés par les journalistes des quotidiens lyonnais ou par les lecteurs qui sont autant de spectateurs attentifs et d'informateurs zélés. Sauf exception, il n'y a jamais plus que quelques lignes mais répétées jour après jour, elles s'inscrivent bien dans ce que l'on peut appeler l'espace vécu.

I – La rue chevaline

L'intensité du trafic et la perception qu'en ont les usagers de la voie publique sont deux aspects très différents d'une même réalité, celle de l'espace vécu. Les chiffres ne permettent pas de révéler – et il s'en faut de beaucoup – l'oppression que peut susciter l'écoulement des flux dans le réseau des voies urbaines tant pour les hommes que pour les chevaux. Parmi les très nombreux paramètres qui entrent en ligne de compte pour l'analyse d'une seule voie de communication interviennent le nombre de couloirs de circulation, la disposition et le nombre des intersections, la déclivité de la chaussée, la taille des trottoirs, l'utilisation du rez-de-chaussée, la nature du trafic qui est en grande partie dictée par les considérations précédentes. À ces considérations élémentaires et relativement fixes, il faut ajouter des conditions fugitives telles que la qualité de la chaussée, son éclairage, les conditions météorologiques. Lyon est célèbre pour ses brouillards épais qui parviennent à engloutir les mouvements de la ville dans un halo inquiétant d'ombres en déplacement. Enfin, l'heure de la journée constitue un paramètre fondamental dans la perception qu'ont les usagers de la dangerosité de la rue. Le trafic est donc une notion subjective qui résulte de l'analyse consciente et inconsciente de l'utilisateur, piéton ou cocher. La perception de l'intensité des flux est aussi liée à l'écoulement du trafic qui est matérialisé par le nombre de voitures, de colliers et de piétons qui le composent. La prise en compte des unités en déplacement simultané est par conséquent une donnée qui peut être relativisée, mais qui s'avère aussi essentielle que les précédentes. La

connaissance intime de la rue est la somme de données objectives et subjectives dont l'analyse scientifique ne peut au mieux appréhender qu'une infime partie.

1 - Les données quantitatives de la circulation urbaine

La matérialité des flux est constituée par le nombre d'usagers qui empruntent la chaussée. Cette donnée objective est fixée par le comptage et sa mise en œuvre statistique. La collecte des données est particulièrement lourde et de ce fait elle n'est pas généralisée dans l'espace urbain. Elle est même exceptionnelle. Les édiles municipaux n'ont pas ou peu d'études statistiques sur l'importance des flux urbains²⁴²³. Lorsqu'un problème de circulation apparaît, c'est en priorité son origine qui est traitée. Les arrêtés réglementent l'usage de la voie publique. Les interdictions ou les limitations de circulation sont pilotées de manière très empirique jusqu'à ce qu'un équilibre acceptable soit trouvé à la fois pour les usagers et pour les riverains. Ce pilotage à vue de l'utilisation des voies urbaines s'explique par la rareté des données statistiques. L'espace urbain est néanmoins parcouru par une série de routes nationales et départementales qui constituent, lorsque les sources sont disponibles, des lieux d'observation. Des comptages de circulation sur les routes nationales et départementales dans leurs sections urbaines sont disponibles en 1882. Cette exceptionnelle profusion de données permet de mesurer le trafic urbain à partir de 11 postes d'observations : six stations urbaines pour les routes nationales et cinq pour les routes départementales. On peut y ajouter un comptage de février-mars 1883 réalisé sur le pont du Midi (Rhône). Les données matérielles brutes ayant été conservée, la source ne manque pas d'intérêt. Un deuxième ensemble de données relatives à la circulation sur les ponts de la ville est disponible en 1890²⁴²⁴. Les données des comptages effectués sur les routes nationales en 1894 n'ont pas été conservées.

Les dizaines de milliers de colliers journaliers qui circulent dans les principales artères ou qui franchissent les ponts sont des entités statistiques qui indiquent des flux. Compte tenu du cheptel urbain, des véhicules qui lui sont affectés et des dimensions de la ville, chaque entité physique représente plusieurs unités statistiques. Il suffit de songer à la ronde sans cesse répétée des voitures publiques sur leurs lignes pour s'en rendre compte. En livrant un ordre de grandeur des passages sur des sections précises des voies urbaines et des ponts, les comptages livrent en partie les dynamiques de la circulation²⁴²⁵.

La voie la plus parcourue de la ville est la rue de la République de la place de la Comédie à la place Bellecour avec un trafic de plus de 5 800 colliers bruts. Cette circulation méridienne au cœur de la Presqu'île est épaulée par des flux de même direction : ceux des autres voies parallèles à la rue de la République comme la rue de l'Hôtel de ville, la rue Centrale ou la rue Mercière, qui toutes supportent des trafics importants. Il faut encore, en élargissant le périmètre, ajouter d'autres flux méridiens qui irriguent la Presqu'île, ceux des deux rives de la Saône. Ils constituent le cordon ombilical qui relie le centre ville à l'excroissance industrielle du faubourg de Vaise. L'axe des routes nationales 6 et 7 concentre plus de 2 500 colliers, auxquels il faut ajouter un flux encore plus considérable qui gagne la rive de la Saône dès le pont de la Gare²⁴²⁶. À l'autre extrémité de la Presqu'île, du pont de la Mulatière au quai de la

²⁴²³ Arch. mun. Lyon, 0923 WP 324 : à une demande relative à cette question, l'ingénieur de la voie publique écrit au maire de Lyon le 4 septembre 1891 : « le service de la voirie ne possède aucun renseignement sur le mouvement des voitures dans les principales rues de la ville, je ne puis donc actuellement que présenter les comptages effectués sur les ponts ; pour le reste, j'ai écrit à messieurs les ingénieurs des Ponts et Chaussées de me faire connaître d'urgence les comptages qui auraient pu être effectués par leurs services ». Les documents fournis quelques jours plus tard sont ceux du recensement de 1882, aucun comptage n'ayant été entrepris depuis cette date.

²⁴²⁴ Arch. mun. Lyon, 0342 WP 015, rapport de l'ingénieur en chef de la ville au maire de Lyon 22 mai 1894 ; table des tableaux, chapitre XI, tableau N° 2 Intensité du trafic moyen sur les ponts de Lyon en 1890.

²⁴²⁵ Table des cartes et des schémas, chapitre XI, schéma N°2 Les flux de circulation à Lyon (1882-1890).

²⁴²⁶ En 1882, les comptages de trafic sur la départementale N° 2, à la station de la place de la Butte, recensent 3102 colliers.

Charité, sur la rive droite du Rhône, un mouvement de près de 4 600 colliers dessert en priorité la zone industrielle située au sud des voûtes de Perrache. Une part de ce trafic est vraisemblablement à destination des secteurs proches de la place Bellecour. En revanche, la départementale N°10 qui relie sur la rive droite de la Saône le quartier de Saint-Georges à la Mulatière, enregistre un moindre trafic²⁴²⁷. Cet état de fait se répercute dans le trafic des ponts de la Saône au sud de la place Bellecour.

Les voies méridiennes de la Presqu'île absorbent le trafic ordinaire sans difficulté majeure à l'exception de trois secteurs qui semblent connaître des difficultés aux heures de circulation maximale. À l'extrémité nord de la rue de la République, la place de la Comédie est affectée par le goulet d'étranglement constitué par l'étroite rue Puits Gaillot qui ralentit l'écoulement des flux vers la Place des Terreaux. Ce phénomène de thrombose se répercute sur la circulation qui franchit le Rhône sur le pont Morand. À l'extrémité sud de la rue de la République, la place Le Viste ne parvient pas à absorber les flots de voitures qui proviennent de cette rue et qui s'additionnent à ceux qui s'écoulent de la rue de la Barre en provenance à la fois des quais et du pont de la Guillotière qui, à lui seul, génère un mouvement de 5 400 colliers. Ces mouvements se rajoutent à la circulation en provenance des axes qui longent la Saône (Pont Tilsitt) ou qui sourdent des rues du quartier d'Ainay. Ce secteur est parcouru dans sa zone centrale par la rue Victor Hugo qui, dans l'axe de la Gare de Perrache, passe à juste titre pour l'une des plus passantes de la ville. Enfin, de manière plus diffuse et sans que l'on ait de chiffres précis, le secteur urbain qui s'étend de part et d'autre de la rue de la République connaît des fréquentations excessives au regard de la largeur des rues. Le quadrillage serré de rues étroites hachées d'intersections rend la circulation difficile et indispose les riverains.

Sur la rive gauche du Rhône, là où se trouvent les capacités expansives de la ville, quatre points d'observation permettent de mesurer l'intensité du trafic. Trois routes départementales traversent la périphérie maraîchère avant d'entrer dans l'espace urbain. Leur parcours urbain révèle de puissants trafics. La départementale N°11 emprunte dans son cours urbain le cours La Fayette. Le poste de la Part-Dieu enregistre en 1882 un mouvement journalier moyen de 1972 colliers. La départementale N°9, de Lyon à Crémieu, dans la section comprise entre la place de L'Abondance et le boulevard des Hirondelles compte 1325,2 colliers. Enfin, toujours dans le III^e arrondissement, la route départementale N° 12 du Pont du Midi jusqu'au fort de la Colombière génère quant à elle un flux quotidien moyen de 1375,5 colliers bruts. Toutes ces voies enregistrent un accroissement spectaculaire depuis le recensement de 1876 :

RD N°11 : 35,5%

RD N° 9 : 52,6%

RD N°12 : 58,9%

Cette croissance des flux permet de lire la dynamique spatiale de l'économie lyonnaise. La croissance du trafic de la route départementale N°12 résulte à la fois de la vocation de plus en plus industrielle du quartier de La Mouche et de la permanence des flux ruraux qui approvisionnent les marchés de la ville. À cet égard, le comptage réalisé sur le pont du Midi en février mars 1883 donne d'utiles indications²⁴²⁸. En semaine, sur un total quotidien moyen de 1794 véhicules, les camions chargés de marchandises forment le gros des effectifs avec 911 unités, mais les voitures maraîchères sont au nombre de 414. Les voitures à bras, qui n'apparaissent pas en général dans les statistiques, représentent environ 10% du trafic total.

La statistique de 1882 révèle également que l'activité des voies urbaines ne s'interrompt pas ou à peine quelques heures. Cette activité incessante mesurée heure par heure apparaît

²⁴²⁷ Arch. Dép. Rhône, S 2460, *Recensement de la circulation effectué en 1882 sur les routes départementales et donnant la comparaison entre ces résultats et ceux obtenus lors des comptages de 1876*, 31 juillet 1883. L'état dressé par l'ingénieur en chef Delocre montre une circulation journalière moyenne de 719,7 colliers bruts.

²⁴²⁸ Voir table des tableaux, chapitre XI, tableau N°1 Circulation moyenne sur le pont du Midi (Rhône) en février mars 1883.

dans les comptages effectués en 1883 sur le pont du Midi (Rhône). Ils mettent en lumière la chronologie du trafic urbain²⁴²⁹. De grand matin, une activité soutenue démarre par paliers successifs : vers 4-5 heures, le flux des maraîchers ouvre l'activité. Il est grossi une heure plus tard par les voitures à bras puis, entre 6 et 7 heures du matin, par les autres voitures de marchandises qui ajoutent leurs roulements sourds à la ville qui s'ébroue. L'intensité maximale du matin culmine entre 8 et 11 heures. Le trafic moyen horaire compte alors 131 voitures de tous types, 480 piétons et 20 cavaliers. Après une décrue entre 11 heures et 14 heures, l'activité repart de plus belle et atteint le point culminant du trafic entre 14 heures et 18 heures. Au-delà de ce pic, le flux diminue rapidement et se résume à un faible mouvement jusqu'aux premières heures du jour suivant.

Ce comptage de 1883 permet également de déterminer la direction que prennent les voitures comptabilisées à différents moments de la journée. De véritables mouvements pendulaires unissent tous les jours les quartiers périphériques et le centre ville. Au cours de la semaine trois, des quatre tranches horaires qui fractionnent chaque jour sont déterminées par le laps de temps nécessaire au passage de 280 camions sur le pont du Midi²⁴³⁰. L'écoulement de ce flux-étalon varie d'un jour à l'autre et de ce fait, l'horaire de départ de la tranche suivante est décalé. La première tranche horaire qui débute à minuit peut, selon les jours, s'arrêter entre 9h15 et 10h30. Cette première tranche horaire est marquée par un trafic qui est très majoritairement issu de la rive gauche du Rhône. Cinq des six jours ouvrables de la semaine comptent plus de 60% de véhicules allant de la périphérie vers le centre ville. Ce mouvement est particulièrement important pour les voitures maraîchères qui alimentent les marchés urbains. À l'opposé, la dernière tranche horaire montre un phénomène inversement proportionnel : les flux quittent le centre pour réintégrer la périphérie. Les deux tranches intermédiaires présentent des profils moins tranchés. La deuxième tranche horaire du matin est la plus équilibrée : les flux de la rive gauche du Rhône sont comparables à ceux qui arrivent de la Presqu'île. Le mouvement des voitures maraîchères de retour vers la banlieue participe à ce rééquilibrage. Enfin, la troisième tranche horaire, la deuxième de l'après-midi, qui correspond à l'intensité maximale du trafic, est à nouveau orientée assez nettement dans un mouvement de la périphérie vers le centre-ville. Cela correspond vraisemblablement pour les camions de marchandises à une deuxième tournée de livraison en ville.

2 – La diversité du trafic urbain

A – Le trafic

L'utilisation du cheptel s'impose d'abord dans l'animation des rues. Cette présence physique s'accompagne d'un environnement sonore et olfactif qui enracine la présence animale au cœur de la ville et au plus profond de l'esprit de ses habitants. On entend d'abord l'attelage avant de le voir. Son allure, martelée sur les pavés, transmet les premières informations aux piétons et aux autres usagers de la chaussée. Elle leur permet d'anticiper les dangers. Ce n'est pas un hasard si les personnes âgées, devenues insensibles au stimulus auditif, figurent parmi les victimes fréquentes des accidents de la circulation. L'animation des rues est faite de cet enchevêtrement de rythmes qui ensemble créent le trafic. L'exploitation du cheptel équin impose en effet des utilisations très différenciées. Chaque activité ou presque détermine un type de conduite. Le trafic est aussi fait de la juxtaposition des rythmes diurnes et nocturnes. Selon les heures et les lieux, l'activité des attelages enfle et congestionne des rues trop étroites, alors que d'autres moins passantes n'en reçoivent que les échos estompés.

²⁴²⁹ Arch. un. Lyon 923 WP 197, comptage du trafic sur le pont du Midi.

²⁴³⁰ Voir table des tableaux, chapitre XI, tableau N°3 Les flux horaires centre-périphérie sur le pont du Midi.

Dans sa diversité, le trait inclut d'abord la vitesse d'exploitation. L'exploitation de la cavalerie au trot soutenu, comme allure normale de déplacement, ne semble pas être d'un usage fréquent à Lyon. La majeure partie du cheptel est menée de manière modérée et économe. Cette allure est le fait de certaines maisons de factages ou d'entreprises au service des compagnies de chemin de fer comme Gavand et Frainet. Il s'agit ici de satisfaire aux ruptures de charge et d'assurer l'interconnexion des réseaux. Le service d'une gare à l'autre se fait sous la contrainte horaire. Le postier breton, le petit boulonnais - dit mareyeur - et surtout le petit percheron, constituent par excellence les types de chevaux utilisés. La palme revient sans conteste au percheron pour ses aptitudes au camionnage urbain : il trotte vite en traînant de lourdes charges. D'autres maisons, comme les Messageries nationales, exploitent des chevaux de Châtellerauld réputés pour leur aptitude au trot. Une partie du cheptel que l'on voit évoluer en ville est affecté aux liaisons interurbaines. La rapidité est ici un facteur primordial. Les attelages menés au trot sont puissamment constitués : les fourgons qui relient Lyon à Saint-Etienne sont attelés à quatre chevaux²⁴³¹. Ce mode d'exploitation est contesté par les administrés qui s'inquiètent des dangers qui en découlent. L'un d'entre eux, domicilié cours Morand, dans le VI^e arrondissement en fait part au maire dans une lettre du 30 juin 1903 : «*Souvent soit par témérité soit par défaut de temps pour se rendre aux gares, on voit circuler des camions à des allures désordonnées (on en sait quelque chose cours Morand, rue de la Charité, rue de Paris)*»²⁴³². La presse quotidienne rapporte bien entendu des cas de vitesse excessive de camions lancés à vive allure, mais il s'agit de situations particulières qui ne s'apparentent pas à un mode régulier d'exploitation. Dans un article d'août 1891, un journaliste du *Salut public* constate que les accidents de voiture sont toutes proportions gardées huit fois plus nombreux à Lyon qu'à Paris. Il attribue cette différence à une approche spécifique de l'usage de la chaussée. À Paris écrit-il, «*le public est plus leste, plus attentif et plus préoccupé de ne pas se laisser atteindre par les roues et les timons*». Il ajoute que «*sous prétexte qu'à Lyon on ne rencontre pas des myriades de voitures, on ne se soucie pas de se sauvegarder*». L'argument vaut ce qu'il vaut, toutefois il semble bien confirmer que la ville n'est pas accoutumée aux vitesses excessives des attelages. De fait, une seule corporation lyonnaise, celle des bouchers, est décriée pour la vitesse excessive dont elle fait preuve. Les bouchers sont unanimement désignés comme des conducteurs dangereux²⁴³³. Il est vrai que la viande est une denrée éminemment périssable, qui s'accommode mal des transports trop lents. En août 1891, dans un article déjà cité du *Salut public*, l'auteur note «*qu'à Lyon les voitures de messieurs les bouchers, dont les chevaux trottent à faire pâlir de jalousie les entraîneurs, sont particulièrement redoutées*»²⁴³⁴. Ils sont souvent impliqués dans de graves accidents.

L'exploitation au pas caractérise le trait des pondéreux ou des matériaux volumineux. Ce type de trait est la caractéristique même de la vie économique et industrielle des grandes agglomérations. Lyon n'y échappe pas plus que les autres. La multiplication des quais de déchargement au cœur de la ville et l'intense activité fluviale génèrent un trafic lourd. Par ailleurs, le maintien d'un certain nombre d'usines dans les différents quartiers urbains de plus en plus peuplés comme ceux de la rive gauche du Rhône multiplie les occasions de rencontrer de très gros attelages. La construction des locomotives dans les ateliers de mécanique de la Buire ou les chantiers navals du quartier de la Mouche requièrent ponctuellement d'énormes forces de traction qui sont obtenues en multipliant les chevaux dans d'interminables attelages de volée. Joseph Mazas se souvient de ces longs attelages qu'il voyait en ville avant la Grande guerre :

²⁴³¹ *Salut public*

²⁴³² Arch. mun. Lyon, 1125 WP 16, lettre de M. Laurent Neyret au maire de Lyon, 30 juin 1903.

²⁴³³ *Salut public*, 1^{er} mars 1890 : «*[les bouchers] ont la déplorable manie de vouloir lutter de vitesse, au risque de s'abîmer sur le pavé*».

²⁴³⁴ *Ibidem*, 12 août 1891.

«À ce moment-là, il y avait la maison Findu qui était rue Bugeaud et qui faisait des locomotives pour les chemins de fer départementaux. De la rue Bugeaud, on les mettait sur des chariots pour les emmener à la gare de la Guillotière avec des attelages de 13 ou de 15 chevaux. C'était superbe! Je me rappelle avoir vu passer ça sur l'avenue (Saxe). Le limonier était seul et puis, les autres étaient par deux. Il y avait toujours un nombre impair»²⁴³⁵

Le déplacement des grosses pièces de l'industrie métallurgique est parfois évoqué dans la presse : «Hier vers midi un lourd chariot sur lequel était chargé une énorme pièce de fonte du poids de onze mille kilos, traversait le passage à niveau du chemin de fer sur le cours Lafayette, lorsqu'en passant sur les rails de la voie ferrée, un essieu se rompit et le bloc de fonte s'affaissa sur la chaussée encombrant les deux voies principales et interceptant complètement la circulation des trains»²⁴³⁶.

La diversité du trait lourd est extrême. Elle concerne également les activités du bâtiment. Ainsi, les bois de construction sont amenés en ville par flottage et hissés hors de l'eau par les pans inclinés des bas-ports et transportés à travers la ville vers les lieux de stockage.²⁴³⁷ Les besoins de la construction commandent l'acheminement «dans l'intérieur de la ville d'une grande quantité de poutres, solives et autres grandes pièces de bois conduites au lieu de leur destination au moyen d'un avant-train auquel des chevaux sont attelés, ce qui occupe un très grand espace sur la voie publique et en rend la circulation très dangereuse, ce qui a occasionné des accidents graves et a donné lieu à des plaintes fondées».²⁴³⁸ C'est en partant de ces considérants qu'un arrêté du 22 mars 1872 limite la longueur des pièces transportées et n'autorise leur déplacement qu'entre deux et six heures du matin l'été et de quatre heures à huit heures l'hiver²⁴³⁹.

Il existe en effet des rythmes particuliers qui marquent les activités du jour et de la nuit. Ils donnent des indications intéressantes sur l'emploi de la cavalerie au service des entreprises industrielles et artisanales dans le cadre urbain. L'essentiel du roulage s'effectue de jour. Il se répercute de manière très différente d'un quartier à l'autre de la ville. Si les artères rectilignes des III^e et VI^e arrondissements absorbent le trafic sans grande difficulté, ce n'est pas la situation qui prévaut dans les secteurs très animés de la presqu'île. De véritables phénomènes de saturation affectent les rues parallèles et perpendiculaires aux grands axes de la rénovation haussmannienne. À certaines heures de la journée, la circulation atteint des niveaux qui inquiètent les contemporains :

*«À Lyon, la circulation des voitures ne saurait être comparée à ce qu'elle est à Paris et nous n'avons pas encore notre carrefour des écrasés. Mais le nombre de véhicules de toutes sortes, voitures de maître, fiacres, omnibus, tramways, cars-ripert, haquets, camions, voitures de maraîchers, de laitiers, de charbonniers et surtout de bouchers, qui ont la déplorable manie de vouloir lutter de vitesse, au risque de s'abîmer sur le pavé, leur nombre est assez grand, ainsi que les personnes mises en fâcheux état par le fait des cochers de tous genres pour que l'on prenne des mesures de nature à sauvegarder la vie de nos concitoyens qui vont à pied. Nous citerons notamment la place des Jacobins, la place de la Comédie, sur lesquelles on ne peut s'aventurer qu'avec de sérieuses appréhensions»*²⁴⁴⁰.

²⁴³⁵ Entretien Joseph Mazas, 11.5. 1985 , 87 ans, ancien transporteur.

²⁴³⁶ *Salut public*, 7 janvier 1892.

²⁴³⁷ *Ibidem*.

²⁴³⁸ Arrêté du maire de Lyon en date du 22 mars 1872 limitant le passages des poutres, solives et autres grandes pièces servant aux constructions dans le courant de la journée.

²⁴³⁹ Arch. dép. Rhône, 5 KP 18, les procès-verbaux des délits de grande voirie montrent que ces dispositions ne semblent pas toujours scrupuleusement respectées. Pour la seule matinée du 9 août 1884, l'agent Duclos verbalise les propriétaires de deux attelages composés de 3 et de 4 chevaux chargés respectivement de 8 et 7 grosses pièces de bois, qui non seulement encombrent la voie publique mais la détériorent. Le chargement des deux fardiens de type « trainque balle » laboure la chaussée empierrée du quai Jaÿr.

²⁴⁴⁰ *Salut public*, 1 mars 1890.

Dans le *Tout Lyon*, les embarras de la circulation dans une rue toute proche, la rue Puits-Gaillot, inspirent l'humoriste Trick :

«*Que vous protègent mes souhaits,
Voici dans l'air un vol de fouets
Trois camions, puis deux tramways,
Un coupé, deux haquets, un fiacre...
Là-bas, Collignon hurle et sacre ;
Attention, gare au massacre !*»²⁴⁴¹

Les différentes corporations se disputent un espace devenu trop rare. Dans une lettre d'août 1895, le président du syndicat de l'Union des marchands de soie, épaulé par celui de la Chambre syndicale de l'Association de la fabrique lyonnaise, se plaignent auprès du maire de Lyon :

« Par suite d'une fâcheuse habitude, prise depuis longtemps déjà, par les teinturiers, apprêteurs, etc. de choisir la place de la Comédie comme lieu de stationnement de leurs voitures, l'accès de cette Place, déjà si exigüe, et où la circulation est des plus actives, devient, à certaines heures de la journée, à peu près impossible et même dangereuse.

En effet, chaque jour, notamment le soir de 4 à 6 heures, l'abondance des voitures y est telle, qu'elles remplissent complètement l'espace situé immédiatement devant le théâtre, espace qui devrait être réservé aux piétons, le va-et-vient incessant des tramways et des voitures interdisant l'accès de l'autre partie de la chaussée.

Du reste, les voitures obligées de stationner pour effectuer ou attendre des livraisons, pourraient, sans aucun inconvénient, utiliser les emplacements laissés libres sur la place Tolozan ou sur les quais du Rhône ».²⁴⁴²

Les difficultés de circulation n'affectent pas seulement les grandes artères de la presqu'île. La saturation des axes principaux se répercute en effet sur les voies adjacentes. La rue Mercière en fournit un bel exemple. Dans les dernières années du XIX^e siècle, cette voie étroite, parallèle aux quais de Saône et à la rue Centrale, étouffe sous l'augmentation inexorable du trafic. Elle devient l'itinéraire principal des tombereaux et des camions chargés de sable et de marchandises provenant des bas-ports du quai Saint-Antoine. Les riverains s'indignent et protestent. Ils rappellent qu'un arrêté du 8 octobre 1874 interdit tout trafic qui ne serait pas directement destiné à la rue elle-même. L'administration ne conteste pas les nuisances engendrées par ce trafic : trépidations des lourdes voitures non suspendues, bruits et dangerosité. Dans un rapport du 3 janvier 1900, l'ingénieur de la voie publique affirme sans détour que les inconvénients signalés «*sont réels et nullement exagérés*» mais il avoue son impuissance à régler le problème : les quais des Célestins et Saint-Antoine sont impraticables à certaines heures, en particulier au moment des marchés découverts. La rue Centrale, quant à elle, est saturée de lignes de tramways²⁴⁴³. En 1907, un autre rapport du service municipal de la voirie montre que le problème n'a pas été résolu et qu'il suscite toujours une sourde opposition des riverains²⁴⁴⁴.

L'activité, même considérablement réduite, ne cesse jamais complètement. Il subsiste en effet un roulage nocturne spécifique. Cela tient à plusieurs raisons. En premier lieu, un certain

²⁴⁴¹ *Le Tout Lyon*, samedi 7 décembre 1895.

²⁴⁴² Arch. mun. Lyon, 1125 WP 16, lettre du 13 août 1895.

²⁴⁴³ *Ibidem*, dossier règlement de la circulation des véhicules lourdement chargés, réclamation relative à la circulation des voitures lourdement chargées dans la rue Mercière, rapport de l'ingénieur de la voie publique, 3 janvier 1900. Il existe de nombreuses pétitions adressées à la mairie centrale par des riverains excédés. Quelques exemples sont reproduits dans les annexes, voir table des textes, chapitre XI, document N° 2 Pétition des riverains de la Montée de la Grande-Côte ; document N°3 Circulation au carrefour des rues Terme et Sergent Blandan ; document N°4 La circulation des voitures de charbon, rue Lanterne.

²⁴⁴⁴ *Ibidem*, circulation de voitures de roulage pesamment chargées, dans la rue Mercière, rapport de l'ingénieur de la voie publique, 2 novembre 1907.

nombre de tâches comme le curage des fosses d'aisances, ne sont effectuées que de nuit. En second lieu, les charrois lourds profitent de la faible intensité du trafic pour occuper la chaussée. Il existe ainsi une gestion fonctionnelle de la voie publique : la nuit appartient au transport des pondéreux qu'il serait impossible d'effectuer de plein jour sous peine de paralyser la circulation urbaine. Ce roulage nocturne est généré par la présence des ports au cœur du tissu urbain le plus dense. L'activité des bas-ports, en décalage avec celle de la ville, produit de véritables nuisances qui sont d'autant plus fortes qu'aucun bruit de fond ne les absorbe. Le passage des voitures et les trépidations qui les accompagnent suscitent des pétitions de riverains dont le sommeil est perturbé. La municipalité tente, mais souvent sans succès, d'imposer une diversité des itinéraires de manière à diluer cet inconvénient majeur. Une pétition d'octobre 1895 signée par les riverains des rues d'Auvergne et Saint-Hélène témoigne de cet état de fait :

«Monsieur le Maire

À la date du 29 avril dernier nous avons eu l'honneur de vous remettre une pétition signée de divers habitants des rues Sainte-Hélène et d'Auvergne et concernant le passage avant le jour dans nos rues des lourds camions des maisons d'approvisionnement des quais de Saône. Certaines maisons se sont abstenues de passer dans notre quartier et ont dû suivre les quais pour se conformer aux injonctions que vous avez bien voulu leur faire parvenir. Mais d'autres, comme par le passé, continuent à troubler le repos et la tranquillité de nos rues à des heures où tout est encore dans le sommeil en ville».²⁴⁴⁵

Ces problèmes ne se limitent pas à la presqu'île. En février 1899, des conseillers municipaux répercutent une réclamation des habitants de la rue Davout qui «se plaignent de la trépidation résultant du passage des voitures lourdement chargées qui empruntent cette voie pour se rendre dans le centre de la Guillotière». Dans son rapport, l'ingénieur de la voie publique apporte des précisions sur la nature du trafic incriminé : «La rue Davout, qui va de la rue du Bas-Port à la rue Chaponnay, est une voie très étroite d'une longueur de 80 mètres environ, et sur laquelle la circulation est de très peu d'importance. Les véhicules qui occasionnent la trépidation dont se plaignent les pétitionnaires, sont généralement des tonneaux de vidange qui circulent de nuit et des tombereaux chargés de gravier ou de ciment venant des bas-ports du Rhône»²⁴⁴⁶. Il conclut son rapport en estimant que le trafic diurne ne peut vraisemblablement pas être limité mais qu'en ce qui concerne «le passage des tonneaux de vidange pendant la nuit, une invitation à ne pas emprunter cette voie pourrait être adressée aux diverses compagnies chargées de ce service, car les habitants de la rue Davout peuvent à bon droit considérer comme un abus le fait que cette rue soit systématiquement maintenue dans l'itinéraire de ces voitures»²⁴⁴⁷.

Dans certaines rues très passantes la nuisance est telle que les services de la voirie expérimentent des revêtements alternatifs dont la résistance soulève des questions techniques.

B – Les accidents

Les accidents sont le résultat involontaire du déplacement à des vitesses différentes d'individus ou d'animaux sur la chaussée et les trottoirs urbains. Ni les règles de conduite ni les mesures de sécurité ne peuvent à elles seules supprimer les dangers de la voie publique. La circulation doit se fonder dans un cadre qui ne peut être modifié et dont la physionomie change d'ailleurs d'une heure à l'autre. Elle est à la merci des comportements déviants des usagers, l'ivresse étant à cet égard lourde de conséquences, comme elle l'est de l'imprévisibilité du cheptel lui-même, capable par ses peurs brutales de semer la désolation

²⁴⁴⁵ *Ibidem*, lettre du 15 octobre 1895 adressée au maire de Lyon par le délégué des riverains pétitionnaires des rues d'Auvergne et Sainte-Hélène.

²⁴⁴⁶ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 20, rapport de l'ingénieur de la voie publique au maire de Lyon, 20 mars 1899.

²⁴⁴⁷ *Ibidem*.

sur son passage. Si la rue du XIX^e siècle finissant s'inquiète si fort de l'apparition des premières voitures automobiles c'est qu'elles sont perçues comme un risque supplémentaire dans un espace qui n'en manque pas²⁴⁴⁸. L'automobile est considérée comme une intruse chargée de tous les dangers de la circulation²⁴⁴⁹.

a – Les victimes

La traction hippomobile induit des risques corporels élevés. Ils résultent des chevaux, donc du moteur de l'attelage, et de l'architecture du véhicule : les roues et le poste de conduite s'avèrent particulièrement mortifères.

Les piétons.

Le franchissement d'une voie publique, artère ou place, rend les piétons vulnérables. *A priori*, le cocher qui surplombe les chevaux jouit d'une bonne visibilité bien qu'il se trouve à quelques mètres de la tête de l'attelage. Il est aussi secondé par les chevaux qui peuvent, dans une certaine mesure, anticiper les obstacles imprévus à condition de ne pas être menés à trop grande vitesse. Lorsque les chevaux connaissent l'itinéraire, ils sont attentifs aux points les plus délicats. Toutefois, les circonstances diverses et multiples ne permettent pas de prévenir tous les dangers. Ainsi, en cas de trafic intense, lorsque que le piéton s'immisce dans le flot de la circulation et traverse la voie par étapes successives, il peut être caché par un autre véhicule et se situer hors du champ de vision du conducteur. L'accident est alors souvent inévitable²⁴⁵⁰. Le piéton peut être à la fois bousculé par les chevaux et éjecté sur le côté. Il peut être piétiné par les chevaux sans passer sous le véhicule. Le danger mortel est constitué par le train de roulage de la voiture hippomobile. L'effet destructeur du bandage métallique des roues, qui constitue de véritables meules, dépend du poids du véhicule, de son système de suspension et de la vitesse du passage sur le corps. Si la voiture est chargée, les blessures infligées à la victime sont toujours sévères et souvent mortelles.

L'observation attentive des centaines d'accidents de la circulation, relevés dans le *Salut public* entre 1881 et 1899, désigne deux types privilégiés de victimes : les vieillards et les enfants. Les vieux, dont les sens et la rapidité de réaction sont émoussés, constituent une part appréciable des piétons victimes de la circulation. Les exemples ne manquent pas. Un quotidien daté du 17 avril 1890 rapporte l'accident suivant survenu rue Victor Hugo, l'une des voies les plus chargées de la ville et de ce fait des plus dangereuses de Lyon :

²⁴⁴⁸ Les chaussées les plus fréquentées supportent le trafic de véhicules très différents. Si la majeure partie d'entre eux est mue grâce à la force musculaire de l'animal, les véhicules tractés par les hommes, comme les carrioles, ou propulsés comme les bicyclettes, occupent également la chaussée et s'ajoutent aux tramways qui utilisent en outre les rails posés sur la chaussée. Ils sont à l'occasion un risque supplémentaire pour les véhicules hippotractés et pour les chevaux.

²⁴⁴⁹ Un article de l'hebdomadaire le *Monde lyonnais* daté du 5 mai 1901 est révélateur de l'inquiétude que suscite l'apparition de l'automobile. L'homme ne serait pas capable de maîtriser les forces libérées par le moteur à explosion : « Quand il n'y a pas de cheval à sa voiture, il va il ne sait où, jusqu'à la mort et jusqu'au crime. Il se tue et il tue. Sous les roues de sa redoutable machine craquent les os des passants happés. La chair des petits enfants broyés ensanglantent les routes. Les buissons sont rouges et rouges les aspérités des ravins auxquels se suspendent des membres disloqués. Une clameur d'effroi à cette heure s'élève de toutes parts : Oh ! mon Dieu ! s'écrient les pauvres gens, voilà que passent les voitures sans chevaux ».

²⁴⁵⁰ *Salut public*, 19 janvier 1885 : « Hier, vers les neuf heures du matin, une voiture faisant le service de Soucieu-en-Jarest, et conduite par M. Piot fils aîné, traversait le quartier de la Mulatière à la suite d'un tramway. M. Piot voulut le dépasser et poussa vivement son attelage en avant. Mais il eut l'imprudence de prendre la gauche, et il arriva sur une jeune fille, Melle Jeanne Gros, qui se dirigeait dans le même sens et se trouvait près du trottoir.

Le conducteur héla, mais trop tard, et la malheureuse fut renversée et piétinée par les trois chevaux de l'attelage». *Salut public*, 23 février 1892 : « Hier entre quatre et cinq heure, alors que la rue de la République était pleine de promeneurs (...) un jeune homme de quinze ans en traversant la rue a été pris entre un tramway et un fiacre et jeté à terre. On le crut écrasé. Fort heureusement il n'en était rien ».

«Un horrible accident est arrivé hier, à quatre heures, rue Victor Hugo, à l'intersection de la rue Jarente.

Une femme âgée de soixante-six ans, Mme veuve Thévenet qui marchait sur le trottoir, voulut traverser la chaussée. Elle ne vit pas un de ces tramways dits Buffalo et n'entendit pas les cris du cocher ; elle se précipita sous les pieds du cheval qui s'abattit, puis qui se relevant d'un bond vigoureux fit avancer le tramway.

On devine l'émotion produite par l'accident. La malheureuse femme avait les deux jambes prises sous les roues ; avancer ou reculer, c'était couper infailliblement les deux membres. On a dû apporter des crics et soulever le lourd véhicule pour la dégager». Et l'auteur d'ajouter : «Il paraît que Mme Thévenet est un peu sourde et très myope»²⁴⁵¹.

Cet accident n'a rien d'exceptionnel. Un autre, très similaire, se produit d'ailleurs quelques mois plus tard²⁴⁵².

Les enfants constituent la deuxième grande catégorie de piétons victimes de très nombreux accidents. Les circonstances sont cependant beaucoup plus variées. Trois cas de figure reviennent en permanence dans les colonnes de la presse quotidienne. Le premier cas est celui d'enfants qui échappent ne serait-ce que quelques instants à la vigilance de leurs parents dans une rue passante. Une simple chute dans une rue passante bordée de trottoirs étroits peut s'achever dans un horrible fait divers. Les enfants laissés à eux-mêmes constituent un deuxième ensemble bien plus important. Lorsque les rues ne sont pas trop animées, elles sont occupées par les enfants et transformées en aires de jeu.

«Un accident grave a eu lieu hier dans la rue Ney. Une petite fille de sept ans, Jeanne Saletto dont les parents demeurent au N°57 de cette rue s'amusait avec une de ses petites camarades au milieu de la chaussée, lorsqu'une voiture vint à passer et la renversa.

Le conducteur de la voiture, le sieur Pierron, a immédiatement essayé d'arrêter son cheval. Il a tiré vivement les guides à lui»²⁴⁵³

La sortie de l'école et son cortège d'accidents peut également prendre place dans cet ensemble :

«Ce matin, vers onze heures, des enfants sortant de l'école jouaient dans la rue des Capucins, près de la place Forez.

Une petite fille d'une huitaine d'années, glisse sur le pavé et tomba. Avant qu'elle eût le temps de se relever un cheval lancé au galop et attelé à une voiture heureusement légère lui passait sur le corps.

La fillette fut transportée dans une pharmacie voisine où elle reçut les premiers soins, et de là au domicile de ses parents»²⁴⁵⁴.

L'inconscience du danger encouru est à l'origine d'un troisième type d'accident concernant les enfants. Il s'agit d'une scène classique de la rue qui voit des jeunes monter dans des véhicules en marche, à l'insu du conducteur²⁴⁵⁵. L'accident survient soit lors de l'ascension sur le camion soit lors de la descente :

²⁴⁵¹ *Salut public*, 17 avril 1890.

²⁴⁵² *Salut public*, 21 juillet 1890 : «Horrible accident. Une vieille femme de soixante-quinze ans légèrement aveugle et sourde, était sortie hier matin de l'asile de Saint-Louis, où elle est pensionnaire. Dans la rue Moncey, la pauvre femme a été renversée par un car-Ripert qu'elle n'avait ni vu ni entendu venir». Le 3 septembre de la même année, le même quotidien rapporte l'accident survenu à un vieillard de 89 ans. La victime est amputée d'un bras. L'article précise que «le pauvre homme est absolument sourd : il n'a pas entendu venir le lourd véhicule».

²⁴⁵³ *Salut public*, 22 mai 1886.

²⁴⁵⁴ *Salut public*, 25 juin 1890.

²⁴⁵⁵ Cette pratique est en principe formellement interdite, mais elle est tolérée. C'est ce que souligne un article du *Progrès de Lyon*, le 26 novembre 1881 : « Les règlements de police enjoignent aux conducteurs de voitures de faire descendre les enfants qui se cramponnent derrière. Or les gardiens de la paix n'ont pas l'air de se douter le moins du monde de l'existence de cette prescription. Tous les jours, au nez et à la barbe des gardiens de la paix qui laissent faire, des gamins s'accrochent aux omnibus et aux voitures de place ».

« Les enfants ont la vicieuse habitude de monter sur les voitures en marche, ce qui est l'occasion de nombreux accidents.

Hier, sur l'avenue de Saxe, un jeune homme voulant s'installer sur un camion, calcula mal son élan et fut précipité sous les roues, qui lui ont brisé plusieurs côtes. Son état offre un grave danger»²⁴⁵⁶.

«Un enfant de douze ans, Paul Guillermin, était hier, amusé à grimper derrière un camion qui passait quai des Etroits

Il voulut descendre, mais son pied s'étant embarrassé dans une chaîne, il tomba et resta accroché à la voiture, qui le traîna sur un espace de trente mètres.

Entendant les cris, le conducteur arrêta son camion et releva l'enfant qui, tout meurtri, couvert de contusions et un bras fracturé, a été conduit au domicile de ses parents, quai Fulchiron»²⁴⁵⁷

Les conducteurs

Conduire une voiture ou un camion est une activité à risque. Le cocher est de loin la première victime de la rue chevaline. Le conducteur est très exposé car le poste de pilotage n'offre aucune protection efficace permettant de lutter contre la force d'inertie qui à tout instant, en cas d'arrêt brutal, est susceptible de le désolidariser de son véhicule et le projeter sur la chaussée. Son équilibre sur le siège de pilotage résulte pour l'essentiel de la posture assise qui n'implique qu'une très faible surface du corps. Il peut tout au plus, lorsqu'il tire sur les guides, faire contrepoids en calant les pieds sur l'arc-boutant du devant de la caisse. Ses mains occupées à tenir les guides ne lui sont d'aucun secours. Les chocs latéraux sont encore plus redoutables puisque même bien calées, les jambes ne peuvent absorber qu'une partie infime de la force émise. C'est particulièrement vrai pour les cochers de tramway qui conduisent leur voiture en position debout²⁴⁵⁸. Les passagers qu'ils soient assis à côté du cocher ou à l'arrière du véhicule ne sont guère mieux lotis. Lorsque surviennent des accidents, ils figurent régulièrement au nombre des victimes²⁴⁵⁹. L'architecture même du véhicule hippomobile, la hauteur d'assise et l'absence de point d'attache livrent le cocher aux aléas de la circulation urbaine. Il est la victime désignée de toute défaillance du véhicule, du ou des chevaux de l'attelage, de l'état de la chaussée et de l'imprudence des autres usagers de la voie publique, piétons et véhicules. Cette simple énumération d'occurrences possibles, que la réalité se charge de combiner à l'infini, expose le conducteur à tous les dangers. L'observation des accidents de la circulation relatée dans la presse quotidienne permet d'individualiser deux risques majeurs : le premier est la chute aux suites plus ou moins sévères et l'écrasement aux conséquences en général plus graves.

La chute est due soit à un heurt frontal entre deux véhicules se dirigeant en sens contraire, soit à un obstacle fixe qui déstabilise la voiture soit à toute autre circonstance qui interrompt l'élan du véhicule. Dans le premier cas de figure, l'accident est toujours assez spectaculaire même lorsqu'il s'agit de voitures légères :

« Un accident assez grave est arrivé hier, à quatre heures et demie du soir, au parc de la Tête d'Or.

²⁴⁵⁶ *Salut public*, 2 juin 1888.

²⁴⁵⁷ *Salut public* 31 août 1890.

²⁴⁵⁸ *Salut public*, 21 avril 1882 : « Un cheval attelé à un tilbury appartenant à M. Lemain fils, carrossier à Perrache, s'est emporté, hier soir, à quatre heures, sur le quai de la Charité et est parti à fond de train. L'animal furieux s'est jeté dans sa course folle, contre le tramway N°15 venant de Bellecour. Les brancards du tilbury ont enfoncé le tambour du tramways ; le conducteur a été violemment projeté sur le sol et dans sa chute s'est fait de graves contusions aux mains ».

²⁴⁵⁹ *Salut public*, 6 janvier 1887. L'omnibus de Lyon à Pierre Bénite heurte des pierres dans la descente de la Mulatière : « Tous les voyageurs placés sur la banquette à côté du conducteur ont été, avec ce dernier, projetés sur la route. Dans cette chute, plusieurs personnes ont été assez grièvement blessées ».

*Deux voitures bourgeoises allant en sens inverse se sont heurtées dans une allée. Il en est résulté un choc si violent que le cheval de l'une des voitures s'est abattu ; la seconde voiture a été en partie brisée, et les deux conducteurs projetés à bas de leur siège. L'un d'eux n'a eu que des contusions sans gravité, mais l'autre a été assez grièvement blessé à la tête »*²⁴⁶⁰.

L'état de la chaussée peut aussi être la cause directe de la chute puisqu'il suffit d'un cahot un peu marqué pour déstabiliser le conducteur. Ces accidents étant assez fréquents, les articles ne se privent pas de souligner le mauvais état de la chaussée. Par ailleurs les conditions météorologiques peuvent aussi provoquer de chutes :

« Les deux chevaux de l'omnibus qui fait le service de Monchat ont glissé sur la neige et se sont abattus. Les brancards de la voiture ont été brisés. Le conducteur, arraché de son siège par la violence du choc, a été projeté à terre. Il s'est fait, dans sa chute, d'assez graves contusions »²⁴⁶¹. Les bordures de trottoir sont très souvent à l'origine de chutes alors que le véhicule se déplace à vitesse soutenue : « Aujourd'hui, vers onze heure, le nommé Joseph Viallon, camionneur de la maison Ferrand, conduisait une voiture, lorsque, en traversant l'avenue de Saxe prolongée, le camion heurte une bordure de trottoir en ce moment en réparation. Il tombe de son siège, contusion à la tête, bras gauche cassé »²⁴⁶².

L'écrasement du cocher par le véhicule résulte la plupart du temps d'un choc frontal ou d'un obstacle imprévu qui propulse le conducteur devant la voiture. En retombant il passe presque inévitablement sous les roues. Les exemples ne manquent pas : « Hier dans l'après-midi, une collision a eu lieu, près du pont de la Feuillée, entre deux camions conduits l'un par M. Rostaing, voiturier chez M. Bellisson, et l'autre par M. X..., employé chez Lefebvre.

*Le choc a été si violent que les brancards du camion de la maison Bellisson ont été coupés net et que le conducteur, M. Rostaing, violemment projeté sur le sol, est tombé sous sa voiture, dont les roues lui ont passé sur la poitrine. Les contusions du blessé sont graves, mais on espère qu'elles n'auront pas de suites funestes »*²⁴⁶³. Les obstacles qui déstabilisent le plus brutalement les véhicules semblent être les bordures de trottoir qui apparaissent de manière constante dans ce type d'accident, comme en témoigne parmi d'autres exemples cet article du *Salut public* : « Ce matin, à dix heures, un garçon boucher conduisait une voiture au grand galop du cheval, suivant la tradition des bouchers ; à l'angle de la rue Passet et de la rue de Marseille, une roue heurta le trottoir et le choc lança le garçon boucher de son siège sur la chaussée. La voiture lui a passé sur la poitrine, et quand on l'a relevé, il avait cessé de vivre »²⁴⁶⁴.

Les chevaux qui trop souvent endeuilent la rue sont aussi les premières victimes des peurs qui les rendent incontrôlables et de l'imprudence des hommes qui les conduisent. Un conducteur ivre, une voiture délabrée, une manœuvre approximative ou une distance mal appréciée, sont autant de causes qui concourent à blesser ou tuer les chevaux employés en ville. La lecture des quotidiens lyonnais montre au jour le jour le tribut sanglant que paie la cavalerie urbaine. Au-delà des péripéties particulières de tel ou tel accident, il est possible de dégager quelques lignes de force.

L'une des premières causes de mortalité du cheptel est liée aux conditions naturelles et au site spécifique de Lyon. En premier lieu, la chaussée rendue glissante par la pluie, le gel ou la neige explique une forte mortalité hivernale. Si certaines chutes se soldent par des genoux couronnés ou des lésions réparables, d'autres provoquent la perte de l'animal. La fracture d'un membre condamne instantanément le cheval à la boucherie chevaline. Ces accidents de la circulation qui n'impliquent aucun tiers surviennent également lorsque la chaussée est défectueuse. En mars 1886, le *Salut public* signale que le quai d'Occident «est rempli de trous

²⁴⁶⁰ *Salut public*, 10 mars 1888.

²⁴⁶¹ *Salut public*, 24 janvier 1881.

²⁴⁶² *Salut public*, 7 mars 1886.

²⁴⁶³ *Salut public*, 22 avril 1882.

²⁴⁶⁴ *Salut public*, 4 février 1889.

qui sont dangereux pour les chevaux »²⁴⁶⁵. La présence des cours d'eau et des fortes pentes explique nombre d'accidents spécifiques. L'exploitation des chevaux le long des quais ou des berges de la Saône et du Rhône explique la fréquence des noyades qui affectent le cheptel : « Ce matin, une grande sapine remontait le Rhône, halée par 4 chevaux. Au-dessus du Grand Camp, une fausse manœuvre tendit la maille de telle façon que les chevaux furent entraînés dans le fleuve. Les mariniers purent ancrer leur embarcation, mais les malheureux chevaux emportés par le courant, s'en allèrent à la dérive et se noyèrent »²⁴⁶⁶. Le danger est encore plus évident pour les chevaux employés à extraire des sables et des graviers puisque les attelages sont souvent dans l'eau jusqu'au poitrail²⁴⁶⁷. Enfin, les descentes particulièrement abruptes qui caractérisent la topographie de Lyon, sont une source supplémentaire de danger. L'usage du frein est indispensable dans les descentes de la Croix Rousse et de Fourvière. Lorsque par malheur il cède, le poids du véhicule, surtout lorsqu'il s'agit d'un camion chargé, écrase le cheval ou l'étrangle dans son harnais. Les circonstances sont parfois singulières comme cet accident montée de la Côte Saint Sébastien :

« Une lourde voiture servant au transport des viandes de l'abattoir a été entraînée, son frein s'étant rompu, poussant le cheval impuissant à la retenir.

Après avoir ainsi parcouru une vingtaine de mètres, le lourd véhicule vint heurter le parapet qui surplombe les jardins de l'ancien séminaire, en face du N°20.

Le poids porté à l'arrière fit basculer et le cheval fut élevé dans les brancards, au-delà du parapet et suspendu au-dessus des jardins à une hauteur de quinze mètres. Au bout de quelques instants, le cheval expirait, étranglé par son collier »²⁴⁶⁸.

Collisions et accrochages entre attelages sont responsables d'un nombre sans doute important de pertes dans la cavalerie lyonnaise. Les circonstances varient à l'infini, mais les heurts violents qui surviennent provoquent de graves blessures, surtout lorsqu'il s'agit de lourds véhicules comme les tramways²⁴⁶⁹. En se brisant, les pièces de bois comme les brancards peuvent se transformer en de redoutables lances. La violence de certaines collisions est telle, que le cheval est tué sur le coup ou ne survit pas à ses blessures : « Un rassemblement assez considérable s'était formé avant-hier soir, vers six heures, place des Terreaux autour de deux voitures qui venaient de se rencontrer. Le choc a été si fort qu'un des deux chevaux s'était abattu mortellement blessé »²⁴⁷⁰. Les chevaux rencontrent également des obstacles inanimés. Il arrive fréquemment que les chevaux emballés terminent leur course éperdue dans la devanture d'un magasin et qu'en brisant la vitrine ils se blessent avec plus ou moins de gravité. Ainsi le 15 septembre 1890, sur le cours Morand, en fin d'après-midi, le cheval du lieutenant d'Hussel, attelé à une voiture, prend peur. Il se précipite sur la devanture d'une pharmacie. L'article du *Salut public* qui relate le fait, signale que « le cheval a eu le poitrail fortement déchiré ».

²⁴⁶⁵ *Salut public*, 20 mars 1886.

²⁴⁶⁶ *Salut public*, 24 février 1883. Le 9 mars 1893, un article du même quotidien signale un accident très similaire qui implique six chevaux.

²⁴⁶⁷ *Salut public*, 15 février 1886 ; *Salut public*, 14 mai 1899 : « Cet après-midi, un grand bateau, ou rigue, appartenant à la maison Thorrand et Cie, dont l'entrepôt de ciment est situé sur le bas-port du Rhône, près du pont Lafayette, remontait le fleuve à la hauteur du parc de la Tête d'Or, halé par deux attelages de quatre chevaux. Arrivée près du pont du chemin de fer, la rigue s'arrêtait un moment pour permettre aux chevaux, qui venaient de faire un certain parcours dans l'eau le long du bord, de remonter sur le bas-port. Le premier des deux attelages avait à peine fait quelques pas qu'il perdait pied et tombait dans un bas fond. Le conducteur n'a eu que le temps de regagner la rive à la nage. Quant aux quatre chevaux, on s'est immédiatement occupé de les retirer, mais on n'a ramené que des cadavres ; c'est une perte sèche d'environ cinq mille francs ».

²⁴⁶⁸ *Salut public*, 7 mars 1889.

²⁴⁶⁹ *Salut public*, 4 février 1891.

²⁴⁷⁰ *Progrès de Lyon*, 13 octobre 1881.

b – Les causes

L'imprudence : alcoolisme, vitesse excessive.

La conduite en état d'ébriété est rapportée avec suffisamment de constance par la presse quotidienne pour que l'on puisse affirmer qu'il s'agit d'une cause majeure des accidents matériels et corporels qui ensanglantent la rue chevaline. Deux situations peuvent être privilégiées : la conduite de l'attelage au pas et la conduite guidée en main. Dans le premier cas de figure, le camionneur marche en tête de l'attelage. La seule compétence vraiment indispensable est celle de pouvoir encore tenir debout et suivre la voiture. Le danger de l'ivresse est ici principalement représenté par la chute. Le conducteur ivre n'est alors pas assez vif pour se garer des roues sous lesquelles il achève trop souvent son existence :

«Ce matin, à onze heures, un triste événement a causé la mort d'un malheureux voiturier, le nommé Claude Jeannin demeurant rue Clos Siphon, qui conduisait une voiture chargée de sacs de farine. Il se dirigeait vers la gare de Vaise, lorsque, arrivé vers le pont Mouton, il a fait un faux-pas et est tombé juste sous les roues de son véhicule pesamment chargé. Il paraissait en état d'ivresse. Lorsqu'on a pu arrêter les chevaux et le relever de terre, les intestins sortaient par une blessure au ventre»²⁴⁷¹.

Ce type d'accident est extrêmement fréquent et il est toujours rapporté de la même manière. Parfois l'anonymat de la victime est préservé :

«Hier, à une heure de l'après-midi, un nommé V..., conduisait un tombereau sur la place de Villeurbanne. Tout à coup, le charretier qui avait, paraît-il trop tété de la dive bouteille, fit un faux-pas et tomba sous les roues du véhicule qui lui passèrent sur les reins»²⁴⁷².

Dans le deuxième cas de figure, le cocher conduit le véhicule. Si les chevaux de l'attelage sont des partenaires réguliers de travail, ils marchent d'eux-mêmes dès qu'ils sentent une mollesse excessive dans les guides. Certaines tournées s'achèvent presque à l'entière initiative des chevaux qui rentrent à l'écurie en ramenant le cocher à demi conscient, brisé par la fatigue et l'alcool. C'est une situation qui existe de manière endémique chez les «charbons» et les livreurs de boissons qui approvisionnent cafés et épiceries. En définitive, le danger le plus immédiat pour les autres usagers de la voie publique survient lorsque le cocher pris de boisson est encore capable de commander l'attelage. Il se trouve en effet que le surcroît d'assurance que lui donne l'alcool se traduit par un accroissement de la vitesse alors que ses capacités d'anticipation et de réaction sont altérées. L'accident n'est alors jamais loin. L'ivresse induit également des troubles du comportement qui débouchent sur la violence. L'ivresse agressive qui transforme la rue en arène est redoutée à juste titre :

«Un incident s'est produit hier soir qui vient justifier toutes les attaques dont la police de notre ville est l'objet.

Il pouvait être trois heures de l'après-midi lorsque de la rue Confort, déboucha au grand galop un fiacre attelé d'un cheval gris et dirigé par un cocher absolument ivre. Ce cocher frappait à tour de bras son cheval, qui parcourut ventre à terre la rue de la République.

Cette course vertigineuse se continua jusqu'à la place de la Charité, où la pauvre bête exténuée, refusa d'avancer, mais le cocher cingla de plus belle les flancs de l'animal, qui repartit au galop. Il arriva ainsi jusqu'à la rue Franklin, risquant à chaque instant d'accrocher les voitures et d'écraser les passants»²⁴⁷³.

L'emballement.

La rue est dangereuse par la juxtaposition des flux qui la sillonnent mais elle est également imprévisible. En quelques instants, un cheval qui prend le mors aux dents peut transformer une rue paisible en un espace particulièrement exposé. Rien ni personne n'est à l'abri de la

²⁴⁷¹ *Salut public*, 23 janvier 1883.

²⁴⁷² *Salut public*, 24 septembre 1890.

²⁴⁷³ *Salut public*, 21 août 1886. La recension de l'incident est intéressante puisqu'elle suppose que l'informateur a suivi sur plus d'un kilomètre la chevauchée dont il est question.

course folle d'un cheval en furie, ni les autres usagers de la chaussée, ni les piétons qui déambulent sur les trottoirs ni même les devantures des magasins, qui sont à l'occasion saccagées par l'intrusion brutale d'un cheval emballé. Cette scène imprévisible et redoutée de la rue au quotidien comporte plusieurs moments. Il y a d'abord la panique tout juste précédée des cris d'alerte qui, avec un peu de chance, remontent la rue plus vite que le danger.

«Hier soir, un accident est venu troubler la rue de la République, au moment où les trottoirs étaient des plus animés.

Deux forts chevaux étaient attelés à un camion chargé de caisses de bouteilles et appartenant à M. Couturier, marchand de vin, 26, quai Saint-Vincent, s'étaient emballés et parcouraient, dans un galop furieux, la rue de la République.

Ça a été pendant quelques minutes un sauve-qui-peut général et d'autant plus effrayant que les clameurs et l'obscurité naissante empêchaient la plupart des gens de se rendre un compte exact du danger.

Les chevaux affolés prirent le côté gauche de la place de la République. Par une heureuse coïncidence, la voie de tramway était libre.

L'attelage vint enfin heurter le trottoir situé devant les deux passages à l'angle de la rue du Palais-Grillet, et un des chevaux s'abattit, entraîné encore quelques mètres par la violence de la vitesse acquise»²⁴⁷⁴.

Tous les incidents de ce genre n'ont pas, loin de là, une issue aussi favorable. L'attelage à la dérive percute généralement un autre véhicule entraînant des dommages matériels et/ou corporels plus ou moins importants :

«Accident d'une voiture bourgeoise.

Hier, à cinq heures du soir, M. Franc, négociant, rue de la République, passant avec sa voiture quai de l'Hôpital a heurté un camion. Le cheval, effrayé par ce choc, est parti au galop, et dans sa course a heurté une deuxième voiture. À la suite de ce deuxième choc, M. Franc et son frère qui se trouvait dans la voiture ont été précipités sur le sol et dans leur chute se sont fait de nombreuses contusions»²⁴⁷⁵.

Les accidents mortels, quoique moins fréquents, contribuent à entretenir la peur panique que suscite l'emballement en tant que fait imprévisible susceptible de toucher à tout instant n'importe quel piéton :

«Hier à six heures du soir, un cheval attelé à une voiture bourgeoise appartenant à Mme Martin d'Oullins, s'est effrayé sur le pont de la Mulatière au moment du passage d'un train.

L'animal, parti à fond de train a renversé, en face du N° 1 de la Grand'Rue de la Mulatière, le sieur Perrier, cantonnier qui n'avait pas su se garer à temps.

L'infortuné cantonnier a été transporté à la pharmacie Jolibois dans un état désespéré, où les soins les plus pressés lui ont été prodigués. Mais tout a été inutile ; il n'a pu survivre à ses nombreuses blessures»²⁴⁷⁶.

II – Le miroir de la société

Dans sa dimension véritable, celle de l'instant vécu, le peuple des passants, tel un corps social constitué, recrée sur le champ tous les archétypes qui permettent de distinguer les bons, les méchants et d'en débattre.

1 - Le héros

Le héros du jour, celui qui au péril de sa vie parvient à arrêter un attelage lancé au galop est fêté comme il se doit. Autour du ou des chevaux maîtrisés, la foule des passants encore commotionnés le congratule et lui adresse ses félicitations. On s'enquiert de son nom, de sa

²⁴⁷⁴ *Salut public*, 16 octobre 1886.

²⁴⁷⁵ *Salut public*, 10 mars 1882.

²⁴⁷⁶ *Salut public*, 21 février 1890.

profession. Le téméraire sort un instant de l'anonymat qu'enveloppe une vie sans relief apparent. Son nom a toutes les chances de figurer le lendemain dans un de ces petits articles par lesquels la presse quotidienne traduit les respirations de la ville.

De fait, arrêter un attelage emballé propulsé par une peur sourde dénote tout à la fois un évident courage physique, une bonne connaissance des chevaux et de la conduite des attelages. L'action requiert en outre une certaine force physique et beaucoup d'agilité. Le héros est donc en général un jeune homme ou un homme dans la force de l'âge. Face à l'effroi qui balaie la rue, la décision d'intervenir doit être prise presque spontanément. L'intervention est excessivement dangereuse car l'attelage, lancé à pleine vitesse, développe une énergie sans commune mesure avec celle qui peut lui être opposée. Deux méthodes sont usuellement pratiquées : soit l'intervention est faite en s'élançant de biais soit carrément de face. Dans les deux cas, l'intervenant doit impérativement saisir le cheval par l'encolure en s'agrippant fermement à une des courroies de la bride (montant, sous-gorge) jusqu'à ce que le cheval s'arrête.

«Acte de courage

Hier à deux heures, M. Vianel, horticulteur à La Mulatière, conduisait un char à banc qui contenait toute sa famille. Le cheval très fort et très ombrageux, s'était emballé après avoir passé le pont-viaduc du chemin de fer. Malgré les efforts de son conducteur, la bête affolée allait culbuter la voiture sur les grilles qui entourent le chevet de Saint-Georges, lorsque, du trottoir, s'élança un jeune soldat, du 52^e de ligne qui, après avoir détourné le péril et s'être fait traîner plus de cinquante mètres, est parvenu à maintenir l'animal»²⁴⁷⁷.

Les exemples de ces interventions ne manquent pas et elles s'effectuent presque toujours de la même manière²⁴⁷⁸. L'audace de certaines laisse pourtant songeur :

«Le cheval (...) parcourait à fond de train l'allée du Parc et le quai de l'Est, de graves accidents étaient à craindre, lorsqu'un courageux citoyen, M. Edouard Mocchi, grilleur d'étoffes demeurant cours Vitton 74, saisissant le cheval par les naseaux, se planta résolument devant lui et l'arrêta net»²⁴⁷⁹.

Toute erreur d'appréciation au cours de l'intervention se solde en général par un accident aux conséquences souvent graves. Le 14 février 18881, un article du *Salut public* rapporte un accident survenu cours Lafayette lorsqu'un passant tente d'arrêter un cheval : «M. Dantin, n'écoutant que son courage, se jeta à la tête de l'animal pour l'arrêter. Mais entraîné par le cheval, il dut lâcher prise. Son pied glissa sur le pavé et il tomba sous le pesant camion». Ce type d'accident sanctionne la plupart du temps l'échec d'une intervention extérieure. Mais le conducteur de l'attelage est aussi une victime fréquente car pour maîtriser l'animal qui s'emballé il se porte à l'avant de l'attelage. S'il ne parvient pas à calmer l'animal, l'accident est presque inévitable.

2 - le délinquant

Les accidents de la circulation engendrent des comportements déviants. La fuite semble constituer une attitude assez commune. La nature de la source utilisée amplifie sans doute le phénomène : les comptes-rendus que propose la presse quotidienne, sont en moyenne plus

²⁴⁷⁷ *Salut public*, 25 mai 1890

²⁴⁷⁸ *Salut public*, 23 décembre 1890 : «À deux heures trois quarts, les passants qui se trouvaient, rue de la République regardaient avec étonnement un cheval lancé au galop, qui traînait derrière lui l'avant-train et le siège d'un fiacre. Qu'étaient devenus le cocher et l'arrière-train du véhicule ? Sans doute ils avaient été laissés en route. Le cheval menaçait de causer quelque accident de personne ou d'enfoncer la vitrine de quelque magasin, lorsque, à la hauteur de la rue Tupin, un jeune homme d'une vingtaine d'années, M. Paulet, employé dans la maison Cuzin, se jeta à la tête du cheval et, après de nombreux efforts réussit à l'arrêter». Le courageux jeune homme a droit à toutes les félicitations».

²⁴⁷⁹ *L'Express de Lyon*, 5 mai 1888.

longs et plus dramatiques que ceux qui concernent les autres types d'accidents²⁴⁸⁰. Le délit de fuite apparaît comme un signe du délitement moral de la société. De fait, la fuite qui se surimpose à la non-assistance de personne en danger heurte la norme sociale.

Les circonstances du sinistre sont invariablement les mêmes : la vitesse excessive parce que mal adaptée rend illusoire toute réactivité du cocher. Il ne peut ni arrêter l'attelage à temps ni dévier sensiblement sa trajectoire. Aussi, la présence inopinée d'un piéton qui apprécie mal le danger ou qui ne sait l'anticiper comme les personnes âgées et les enfants, provoque inmanquablement l'accident.

Le délit de fuite est en général consécutif aux accidents corporels. Cela pour plusieurs raisons : en premier lieu, l'attelage n'est pas endommagé par le heurt, il peut donc poursuivre sa route. Il arrive que le cocher, voire des cavaliers, ne se donnent même pas la peine d'interrompre leur course²⁴⁸¹. Soit parce qu'ils ne mesurent pas la gravité de l'accident, soit au contraire parce qu'ils en apprécient immédiatement les conséquences. En second lieu, l'absence d'assurance, qui est vraisemblablement la règle pour la foule des petits transporteurs, laisse présager, si la responsabilité du conducteur est engagée, des suites financières extrêmement lourdes en cas de décès ou de blessures invalidantes. Par ailleurs, le cocher qui est généralement un employé craint de devoir rendre compte à son patron. Les circonstances de l'accident influent également sur le conducteur de l'attelage : ainsi, l'absence de témoins ou de marques distinctives permettant de repérer formellement l'auteur du sinistre augmentent les probabilités de fuite. Il arrive même que le responsable de l'accident s'éclipse à la faveur du rassemblement causé par l'accident :

« Une vieille femme, coquetière de son état, a été renversée hier, rue de la Martinière par une voiture lancée au grand trot, et qui lui a passé sur le corps. On a relevé la pauvre femme dans un si pitoyable état que, transportée à l'Hôtel-Dieu, elle y a rendu le dernier soupir quelques heures après.

*L'auteur de ce regrettable accident n'a pas malheureusement été arrêté ; comme il arrive toujours, il a fouetté vigoureusement son cheval et a disparu au milieu de l'émotion générale »*²⁴⁸².

Le délit de fuite qui augmente l'insécurité des piétons et qui peut dramatiquement bousculer le destin de tout un chacun provoque une réaction spontanée des témoins. Ils s'efforcent, lorsqu'ils le peuvent, d'interdire la fuite du délinquant pour que force reste à la loi :

« Hier, à neuf heures du soir, deux gardiens de la paix ont amené à l'Hôtel-Dieu le dénommé Jacques Dufresne, âgé de 39 ans, qui venait d'être renversé, sur le boulevard des Hirondelles par une voiture allant au grand trot.

²⁴⁸⁰ Les articles qui signalent un certain empressement des responsables d'accidents à l'égard des victimes ne sont pas exceptionnels. Le 2 février 1888, le *Salut public* signale le fait suivant : « Hier soir, une voiture bourgeoise a renversé, sur le quai de l'Hôpital un jeune enfant de dix à onze ans et une des roues lui a passé sur le pied droit. L'enfant a été soigné dans la pharmacie des Cordeliers, et le propriétaire de la voiture s'est empressé de reconduire l'enfant au domicile de ses parents ».

²⁴⁸¹ *Salut public*, 30 août 1885 : « Un triste accident est arrivé hier soir, à neuf heures, sur la place des Cordeliers. Deux militaires, dont on a pu reconnaître l'uniforme, par suite de l'obscurité, traversaient au galop de leurs chevaux la place, lorsqu'ils heurtèrent violemment et renversèrent le nommé Benoît Rey, âgé de vingt-huit ans, qui traversait à ce moment la chaussée ».

²⁴⁸² *Salut public*, 16 mai 1890. Lorsque la responsabilité du cocher ne semble pas formellement établie, la fuite est préventive. C'est ce que rapporte un article du *Salut public* date du 21 février 1888 à propos d'un accident survenu sur la place des Cordeliers : « D'après les renseignements que nous avons pu recueillir, cet accident ne serait pas imputable au conducteur dont la voiture n'était pas lancée à fond de train, comme le sont trop souvent les voitures de boucher ; cependant ce conducteur s'est empressé de disparaître au milieu de l'émotion provoquée par l'accident ».

(...) L'auteur de cet accident a cherché, par une fuite rapide, à se dérober à la responsabilité qui lui incombe, mais les employés de l'octroi, témoins du fait, l'ont arrêté au passage. Procès-verbal a été dressé contre le propriétaire du véhicule »²⁴⁸³.

3 - le spectacle de la rue : badauds et attroupements

La rue n'est pas qu'un lieu de passage, c'est aussi un lieu de vie et de rencontres. La diversité du mobilier urbain en témoigne : colonnes Morris, bancs, urinoirs, chalets, buvettes et kiosques sans omettre les nombreux débits de boisson ou les marchands ambulants au service de la foule qui arpente la voie publique. En moyenne, du seul fait de la marche, le citadin de la Belle Epoque passe plus de temps dans la rue que celui d'aujourd'hui. Le piéton peut être spectateur ou acteur dans l'enchevêtrement sans fin des faits qui forment la substance de la vie au quotidien.

A- le spectacle : une sociabilité du trottoir

Le spectacle ne manque pas d'attrait, il égaye un itinéraire inlassablement répété, il est cette part d'imprévu et d'inattendu qui dévie de son cours l'unanimité de la foule en marche. L'activité irradie les rues, les places, les bas-ports et les marchés où se croisent une multitudes de véhicules variés. L'animation est sans pareille et la diversité des mouvements l'est tout autant : les revues militaires, le défilé à l'aller et au retour des courses, les affiches vivantes des hommes-sandwichs, les terrasses encombrées dès que reviennent les beaux jours, les convois mortuaires, les accidents, les incendies, les rixes, les algarades sont autant de distractions gratuites. Marcher, c'est goûter aux mille et un incidents de la vie quotidienne que la présence des chevaux contribue puissamment à rehausser. Le marcheur est un badaud en puissance, commentateur expérimenté de l'immédiat. Dans les attroupements qui se forment, il y a toujours l'expert en accrochage, en chute ; les discours prêts à l'emploi surgissent dès qu'un auditoire se forme. Ils se greffent sur les variations infinies de la politesse, de l'imprudence, des vices et des vertus ou plus généralement encore du malheur qui devait fatalement arriver. Dans ce répertoire du théâtre de plein air, se rencontrent également les témoins de l'instant qui ont toujours tout vu et tout entendu mais qui ne sont jamais d'accord entre eux. Dans une société où le temps de travail est encore long, le passant sait prendre le temps d'une pause, d'une distraction, même si la scène est violente et parfois insoutenable au point de l'indisposer. Le fait divers rapporté par la presse quotidienne prolonge et amplifie le spectacle incessant de la rue. L'existence même de ces rubriques, inlassablement reproduites, est révélatrice à plus d'un titre. Qu'importe la facture stéréotypée du fait rapporté puisqu'en définitive il permet d'enrichir l'expérience vécue du lecteur. Le lieu exact, l'heure de l'accident, l'âge et la profession de la victime suffisent, en remémorant des scènes similaires, à mettre en route l'imaginaire du lecteur-piéton. C'est au ras du pavé, en suivant la cavalerie, que la ville livre le meilleur point de vue sur son incessante activité.

Cette sociabilité de la rue chevaline apparaît à travers les rassemblements et les attroupements qui se forment au gré des événements et des circonstances qui interrompent le flux normal de la circulation. Certains sont prévisibles et d'autres s'en offusquent. Comme l'hebdomadaire *L'Eclair* qui fustige au début des années 1880 la mise en place laborieuse du réseau de l'OTL :

« Quant aux déraillements, ils sont continuels. Les embranchements deviennent un rendez-vous pour les désœuvrés qui peuvent y admirer les piaffements et les glissades désespérées des chevaux, les juréments des cochers et les récriminations impatientes des voyageurs. Véritable progrès »²⁴⁸⁴.

²⁴⁸³ *Salut public*, 12 février 1885.

²⁴⁸⁴ *L'Eclair*, 10 septembre 1881, N° 85.

D'une manière générale, les rampes qui permettent d'accéder aux ponts sont des lieux propices aux accidents : camions trop chargés ou chaussées gelées apportent leurs lots d'incidents et d'embouteillages et par suite de rassemblements qui atteignent bien vite plusieurs dizaines voire plusieurs centaines de curieux. Mais ce sont les accidents matériels et corporels qui engendrent les attroupements les plus fréquents. Le moindre incident agglutine les badauds et lance les conversations :

« Une voiture attelée d'un cheval, conduite par M. G..., rue de Créqui, 252, passait avenue de Saxe, près le cours Gambetta, hier, à cinq h du soir, lorsque l'essieu s'est rompu. On a dû attendre qu'une réparation fût faite pour emmener la voiture. Cet accident, sans importance, avait attiré un petit rassemblement »²⁴⁸⁵.

Cette sociabilité de l'instant, que l'on devine dans la lecture des comptes-rendus, est parfois nommément décrite comme à la suite d'un incident sans gravité, survenu en novembre 1881, montée du Chemin-Neuf. Le chroniqueur termine son article en remarquant que «*comme toujours des groupes nombreux ont discuté longtemps sur cette scène qui aurait pu devenir sérieuse*»²⁴⁸⁶. Lorsque l'événement est plus spectaculaire, le rassemblement est en proportion :

« Hier matin, à onze heures, un cheval attelé à une voiture appartenant à M. Bardot, rue Saint Jérôme, 42, et conduite par M. Bouvier, employé, s'est effrayé sur le quai de la Pêcherie ;

Il est parti à fond de train dans la rue Constantine qu'il a parcourue ventre à terre.

L'animal est venu s'abattre sur la place des Terreaux. Une des roues de la voiture a été brisée en plusieurs pièces et le conducteur jeté à terre. Par bonheur il n'a presque aucun mal. Cet accident avait attiré place des Terreaux un rassemblement de plus de 200 personnes »²⁴⁸⁷.

B - L'engagement

Badauds et passants ne se cantonnent pas tous dans une attitude passive. Ils prêtent en effet volontiers main forte aux attelages en détresse. L'aide apportée consiste en général à pousser un camion lourdement chargé pour lui permettre de franchir une rampe ou à relever un cheval. Les exemples ne manquent pas. Ainsi le 1^{er} décembre 1894, vers 8 heures du matin, rue du Peyrat, l'aide s'organise spontanément pour relever un cheval qui vient de chuter sur le sol gelé ; passants et commerçants proposent aussitôt leur concours à la pauvre bête:

« On s'est empressé alors de la dégager et de la dépouiller de tout harnais. Complètement libre, le cheval aidé d'une dizaine d'hommes ne parvenait pas davantage à se rétablir sur ses quatre pattes ; alors les propriétaires de l'Hôtel de Rome, avec le plus louable empressement, ont fait apporter une série de paillasons, pensant que le pauvre animal pourrait mieux se ressaisir. Mais à la suite de chaque nouvel effort, la bête retombait sur elle-même en envoyant rouler sur la chaussée un ou deux de ses auxiliaires »²⁴⁸⁸.

S'agissant généralement de véhicules assez chargés et de puissants chevaux l'aide apportée n'est pas sans danger pour ceux qui la dispensent. Les comptes-rendus de la presse quotidienne foisonnent d'accidents :

« Vers les deux heures et demie, un camion chargé de pierres montait le pont de la Guillotière : les chevaux ne pouvaient avancer. Quelques personnes vinrent pousser le

²⁴⁸⁵ *Le Progrès de Lyon*, 25 février 1891.

²⁴⁸⁶ *Le Progrès de Lyon*, 2 novembre 1881.

²⁴⁸⁷ *Le Progrès de Lyon*, 21 février 1891.

²⁴⁸⁸ *Salut public*, 1^{er} décembre 1894.

véhicule ; une d'elles, ayant malheureusement glissé, la roue lui a passé sur la jambe, qui a été fracturée »²⁴⁸⁹. Ou encore tel autre accident :

« Dans la soirée d'hier, vers trois heures, deux chevaux attelés à une charrette se sont abattus dans la rue d'Algérie. Le sieur Bellat, garçon boulanger, qui passait à ce moment ayant voulu aider le cocher à relever un des chevaux, a reçu un coup de pied à la figure »²⁴⁹⁰.

Section II – Loger et soigner les chevaux

Les écuries sont indissociables de la présence des chevaux au cœur de la ville. Le cheval moteur vivant requiert un lieu spécifique où il puisse se reposer, se nourrir et recevoir des soins. Particuliers et chefs d'entreprise savent d'expérience qu'une bonne cavalerie n'est jamais issue d'une mauvaise écurie. Une écurie saine et bien agencée influe grandement sur la conservation du cheptel. Elle est en général l'objet d'une attention toute particulière.

La vie imbriquée des hommes et des chevaux se retrouve dans l'étroite proximité des logements et des écuries. En ville, les hommes et les chevaux partagent très souvent la même construction : les chevaux au rez-de-chaussée, les hommes au-dessus. Lorsque le terrain n'est pas entièrement occupé par la construction, il comporte un ou plusieurs bâtiments servant à remiser les véhicules et à loger les chevaux. Les portes cochères qui donnent accès à une cour plus ou moins étendue font partie intégrante du décor urbain. La ville du XIX^e siècle finissant est piquetée d'écuries. Elle consacre des centaines de milliers de m² au logement des chevaux. En réalité, cette superficie théoriquement disponible est faiblement occupée. D'abord parce que la cavalerie urbaine est relativement modeste, ensuite parce qu'il s'agit d'écuries liées aux immeubles d'habitat collectif qui prévoient d'office le logement de quelques chevaux. Ainsi, un grand nombre d'immeubles construits à la fin du XIX^e, comme ceux de la rive gauche du Rhône, sont systématiquement livrés avec des écuries. Le projet architectural rapproche l'homme et le cheval dans un même espace, alors que leurs destins respectifs commencent à diverger : les dernières écuries construites n'ont dans bien des cas jamais servi à la moindre cavalerie et les remises n'ont souvent connu que des voitures automobiles. La proximité entre l'homme et le cheval vient de la taille modeste des cavaleries urbaines. Jusqu'à quatre ou cinq chevaux, l'écurie peut trouver place dans une vaste pièce voûtée de quelques dizaines de m² donnant à même la rue, lorsque l'exiguïté de l'espace disponible ne permet pas l'existence de véritables cours intérieures. Le logement des petites cavaleries de l'artisanat et du commerce qui comptent deux ou trois chevaux ne pose pas de véritables problèmes. Ces cavaleries se retrouvent dans tous les quartiers.

Au-delà d'une demi-douzaine de chevaux, l'écurie impose une série d'aménagements et un minimum d'espace, car il n'est plus possible de remiser les chevaux et les voitures dans un même lieu. L'écurie devient alors un bâtiment ou un corps de bâtiment beaucoup plus fonctionnel. La construction comprend des espaces distincts permettant de loger les chevaux, le garçon d'écurie, et d'isoler les animaux malades, et une sellerie permettant d'entreposer le harnachement ; un fenil de capacité variable, mais qui occupe en général toute la surface située au-dessus de l'écurie proprement dite ; la remise est située dans un bâtiment à part, hangar ou auvent, protégeant les véhicules des intempéries. Les écuries les plus importantes se trouvent parfois au cœur de la ville, mais en règle générale elles se situent dans les quartiers les plus récents là où la place est la plus abondante. L'écurie se fonde alors dans un espace plus vaste qui englobe les lieux de production, ateliers ou usines et les aires de stockage. Cette disposition d'ensemble se retrouve dans les quartiers de Perrache, Vaise, dans le III^e arrondissement et dans les îlots manufacturiers du VI^e. Les écuries de L'OTL aux

²⁴⁸⁹ *Salut public*, 11 janvier 1886.

²⁴⁹⁰ *Salut public*, 7 février 1882.

Charpennes ont une emprise au sol supérieure à un hectare²⁴⁹¹. C'est sans doute l'exception, mais il n'est pas rare de trouver des espaces de plusieurs milliers de m².

1 - Les écuries particulières

La possession d'un attelage et son mode d'exploitation imposent des choix à son propriétaire. Il peut en effet remiser ses voitures et ses chevaux à domicile ou chez un logeur de chevaux qui les prend en pension assurant leur entretien et l'exercice régulier des chevaux. Un système similaire existe pour les chevaux de selle.

L'attelage particulier à demeure suppose des installations prévues à cet effet ou pour le moins l'espace nécessaire à leur création. La vie commune des hommes et des chevaux apparaît dans l'architecture fonctionnelle des immeubles du XIX^e siècle. L'observation des cours intérieures, des plans au 1/500^e ou la lecture attentive des avis de ventes d'immeubles par licitation permettent de se faire une idée assez précise de l'agencement que l'on retrouve en ville. Les grandes cours intérieures ont été prévues dès l'origine lorsque les immeubles sont issus de la reconstruction de la période post-révolutionnaire comme ceux de la place Bellecour ou ceux de la période haussmanienne. Les immeubles qui ceignent la place Bellecour constituent en quelque sorte le centre symbolique de Lyon à cheval que domine d'ailleurs la statue équestre de Lemot²⁴⁹². Le plan au 1/500^e montre de façon remarquable l'emprise du fait équin dans l'aménagement des immeubles. Les cours donnent accès aux écuries et aux remises. Elles sont parfois reliées à la voie publique par un système d'accès traversant qui facilite les circulations, comme sur le côté occidental de la place Bellecour ou les cours ont un accès à la rue du Plat. Dans cette partie très spécifique de la ville, les cours, les espaces fonctionnels du cheval peuvent représenter entre le tiers et le quart des parcelles. Mises bout à bout, elles représenteraient une superficie non négligeable. La rue de la République (l'ex-rue Impériale) de construction plus tardive, accorde globalement moins d'importance aux espaces chevalins, les cours sont plus ramassées mais elles permettent toujours de loger quelques chevaux puisqu'il ne saurait y avoir de logements de qualité sans écuries. L'îlot de maisons délimité par la rue de la République à l'Ouest, du Garet à l'Est et celles du Bât-d'Argent et de l'Arbre-Sec respectivement au Sud et au Nord en offre une illustration. Lorsque les parcelles ont une superficie suffisante, les cours permettent de loger et remiser quelques chevaux et voitures²⁴⁹³. D'une manière générale, l'espace de service est adapté aux types de véhicules susceptibles d'y être remisés. Les écuries sont quant à elles aménagées avec un certain soin et avec la volonté d'éviter les nuisances rencontrées dans les zones les plus anciennes de la ville²⁴⁹⁴. Ainsi, la fosse à fumier est prévue dès l'origine au même titre que la fosse d'aisance.

La cour est en général dotée d'une écurie dont la disposition générale dépend à la fois de l'espace disponible, de l'ancienneté de la construction et de la qualité sociale des propriétaires. Ces paramètres expliquent la diversité des installations que l'on peut trouver. La description d'un immeuble d'habitation, situé au N°7 de la rue Denuzière, dans le quartier de Perrache, peut illustrer un type d'installation assez commune :

« La façade principale de la maison est au couchant, sur la rue Denuzière, où elle porte le N°7. On accède à l'immeuble par une allée pavée ayant porte cochère sur la rue Denuzière et

²⁴⁹¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 1 Plan des hangars et écuries appartenant à la Cie des Omnibus et tramways de Lyon aux Charpennes, lieu-dit du Tonkin.

²⁴⁹² Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 2 Les espaces chevalins de la ville dense : le dédale des cours et des arrière-cours du quartier de Bellecour.

²⁴⁹³ Table des gravures et des illustrations chapitre XI, document N° 3 Les espaces chevalins de la ville dense : vers une présence plus mesurée, quartier Opéra-Bourse.

²⁴⁹⁴ *La Gazette Libérale* du dimanche 8 octobre 1882 rapporte l'interdiction faite «aux balayeurs de pousser le fumier dans les égouts» afin de supprimer les «odeurs nauséabondes dont se plaignent non seulement les habitants des rues de la Bombarde et de la Reine mais encore ceux de beaucoup d'autres.»

desservant la maison, les écuries et les bâtiments qui s'y trouvent. (...) À la suite s'étend la cour, desservant tout l'immeuble, et dans laquelle s'élèvent les constructions ci-après:

1° Une petite construction comprenant deux pièces, dépendances et construite en mâchefer, percée d'une porte et d'une fenêtre au premier et recouverte en tuiles plates. Cette construction sert d'habitat au garçon d'écurie.

2° Une autre construction en mâchefer, ayant un toit recouvert en tuiles creuses, fermée par un portail en bois s'ouvrant à deux battants ; cette construction sert de remise.

3° Deux grandes constructions servant d'écuries et tous leurs accessoires, avec fenil au-dessus.

Ces constructions sont percées chacune de deux portes et de deux fenêtres éclairant les écuries et le fenil, ainsi que de plusieurs lucarnes. Elles sont recouvertes de toits à trois pentes. Au milieu se trouve une fosse à fumier recouverte de plaques métalliques. Un petit ciel vitré existe entre les deux bâtiments servant d'écurie.»²⁴⁹⁵

Cette disposition d'ensemble est assez fréquente. Le descriptif des locations d'écuries qui sont proposées par voie d'annonce dans la presse quotidienne semble montrer qu'il s'agit d'un standard usuel : « À louer écurie pour trois chevaux. Remise, fenil et logement au-dessus pour cocher. S'adresser 22 quai des Brotteaux ou à l'agence Fournier, 14 rue Confort »²⁴⁹⁶ ; « À louer écurie pour quatre chevaux, fenil et chambre de cocher. Au besoin on adjoindrait une remise. S'adresser à MM. Monin et Matthey, rue Ferrandière 42 »²⁴⁹⁷.

Lorsque la place fait défaut ou qu'elle est déjà dévolue à une autre fonction, l'écurie peut être installée au sous-sol. C'est la solution retenue à l'hôtel Saint-Charles, 6, rue de la Martinière. L'arrière-cour, occupée par divers bâtiments donne accès à un vaste sous-sol divisé en deux compartiments servant d'écuries souterraines : « On accède aux écuries souterraines par un plan incliné nord y conduisant en pente douce et éclairé par un châssis vitré en toiture ; les écuries prennent jour et ventilation par quatre larmiers et trois soupiraux horizontaux existants dans le sol et munis de grilles métalliques »²⁴⁹⁸.

Le VI^e arrondissement, où l'on retrouve une part importante de la cavalerie de luxe, présente plusieurs types d'agencements encore largement visibles. Il est même un véritable conservatoire des différents types d'aménagements fonctionnels destinés à loger les chevaux et à remiser les voitures.

Les maisons de maître et leurs dépendances situées le long du boulevard du Nord (actuel boulevard des Belges) accolées au parc de la Tête d'Or, avec entrée privative sur celui-ci, sont édifiées sur des parcelles assez vastes. L'écurie et la remise des voitures constituent de véritables communs séparés du bâtiment principal. La propriété des Baguenault de Puchesse, sise à côté de l'entrée principale du parc ou celles des Vibert, des Löwengard ou encore celle d'Edmond Gilet sont un peu hors norme, avec leurs splendides écuries en briques et colombages apparents, véritables petits haras. Les installations, plus ordinaires, comprennent l'écurie et la remise au rez-de-chaussée, un logement pour le cocher ou le palefrenier et le fenil à l'étage²⁴⁹⁹. Cet agencement stéréotypé se perpétue au moins jusqu'à la Grande Guerre. C'est ce schéma très classique qu'adopte en mai 1904 Simon Plissonnier, député de l'Isère, lorsque qu'il fait bâtir une villa, boulevard du Nord angle de la rue Montgolfier, sur un terrain qui jouxte le parc de la Tête d'Or²⁵⁰⁰. Outre la villa, le permis de construire prévoit l'édification d'une dépendance construite en façade sur le boulevard du Nord, regroupant la

²⁴⁹⁵ *Salut public*, 14 décembre 1890.

²⁴⁹⁶ *Salut public*, 12 janvier 1885.

²⁴⁹⁷ *Salut public*, 12 février 1885.

²⁴⁹⁸ *Salut public*, 18 octobre 1890, vente par licitation d'une maison et des bâtiments servant à l'exploitation de l'Hôtel Saint Charles, situé rue de la Martinière, 6.

²⁴⁹⁹ Arch. mun. Lyon, 4 S 89 et 90, 1912.

²⁵⁰⁰ Arch. mun. Lyon, 33 WP 015, PCA 1904/294.

conciergerie, l'écurie, la remise avec le fenil au-dessus²⁵⁰¹. Comme toutes les autres propriétés sises en bordure du parc, la construction du mur délimitant la propriété comprend deux entrées privatives sur le parc : un portail d'entrée pour voiture et une petite porte pour les piétons.

On retrouve ce type d'agencement dans les rues adjacentes dès que l'espace ne fait pas trop défaut. Il en subsiste quelques spécimens. Le bloc rectangulaire délimité par la rue Crillon au Nord, la rue Tronchet au Sud, la rue Masséna à l'Est et la rue Tête d'Or à l'Ouest offre quelques très beaux exemples qui sont encore partiellement visibles aujourd'hui. La propriété Chapuis comporte un hôtel particulier divisé en deux corps de logements symétriques ayant une façade de 23 m. encadrée par 2 portes cochères sur la rue Tronchet²⁵⁰². Au N°91 réside Chapuis père, rentier, au N° 89, Chapuis fils, avoué au tribunal civil. Le plan au 1/500^{ème} de la ville de Lyon donne des renseignements très précis. La parcelle est un long rectangle de 23 m x 65 m soit environ 1500 m² qui débouche sur la rue Crillon²⁵⁰³. Sur la façade de l'hôtel opposée à la rue, un porche donne accès à deux escaliers qui débouchent sur un vaste jardin d'agrément où des allées serpentent entre les pelouses, et qu'un bassin de plus de 10 mètres de long vient agrémenter. Un kiosque de jardin vers lequel convergent des allées de terre battue regarde le bassin. Cet espace paysagé est un véritable petit parc. Au fond de la parcelle, une porte cochère qui donne sur la rue Crillon est encadrée par deux bâtiments symétriques percés d'oculi rappel de la façade du bâtiment servent de dépendances : conciergerie, écurie et fenil et logement d'une partie du personnel²⁵⁰⁴. L'ensemble particulièrement soigné ne manque pas de charme. Dans le même secteur, d'autres propriétés, moins vastes que la précédente disposent également d'un jardin et de dépendances permettant de loger chevaux et voitures²⁵⁰⁵.

Lorsque l'espace est plus densément bâti, l'habitat de standing tel qu'on le retrouve avenue de Noailles (l'actuelle avenue Foch) intègre écuries et remises dans la construction principale, pour partie ou en totalité. Il existe deux versions différentes de ces immeubles de prestige. En premier lieu l'immeuble traditionnel d'habitat collectif de facture très soignée est divisé en appartements de plusieurs centaines de m² structurés autour d'une cour centrale qui abrite remises et écuries. L'édifice s'ouvre sur l'extérieur par une porte cochère bordée de deux trottoirs qui protègent à la fois les murs et les piétons. L'un d'eux donne accès à un escalier de belle facture qui mène aux appartements. Les maîtres descendent de voiture dès qu'ils arrivent à sa hauteur, évitant ainsi le passage par la cour. Dès le seuil de la maison, la gestion fonctionnelle de l'espace crée la séparation entre maîtres et serviteurs. La cour d'importance variable, mais qui peut souvent excéder 100 m², dessert un nombre variable de boxes et de remises assez hautes pour autoriser le relèvement des brancards. Les boxes, tous situés sur la même aile, sont surmontés du fenil. La transformation de ces espaces en garages et la réfection du sol ne permet plus de voir l'aménagement technique: la légère inclinaison du sol qui permet l'écoulement de l'urine ou la fosse à fumier. Il subsiste parfois de belles pompes et des abreuvoirs ainsi que les anneaux qui permettaient d'attacher les chevaux. Un exemple achevé de ce type d'habitat est constitué par « l'îlot Saint-Olive ». L'espace densément peuplé, de part et d'autre du cours Morand, offre des dispositifs qui intègrent la cavalerie de pleine taxe dans les immeubles d'habitat. L'îlot Saint-Olive, compris entre l'avenue de Noailles et la place Morand, présente l'originalité d'associer toutes les cours en une grande

²⁵⁰¹ Voir table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 4 Plan de la propriété Plissonnier boulevard du Nord : écurie et dépendances ; Simon Plissonnier ; document N° 5 Photographie des communs.

²⁵⁰² Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 6 Façade de l'hôtel Chapuis, rue Tronchet N° 89-91.

²⁵⁰³ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 7 plan de la propriété Chapuis.

²⁵⁰⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 8 Les communs de la propriété Chapuis, rue de Crillon.

²⁵⁰⁵ Arch. mun. Lyon, 4 S 122, 1907

dont la superficie dépasse 400 m² et qui dessert un vaste espace fonctionnel où la circulation des voitures, leur manutention et le logement des chevaux s'effectue sans aucune difficulté²⁵⁰⁶.

Les hôtels particuliers qui parfois ne se soupçonnent pas dans l'alignement des façades, comportent quelques très beaux spécimens. L'un d'eux, l'hôtel Vitta a été commandé à l'architecte lyonnais Jean Marie Anselme Lablatinière par le banquier Jonas Vitta, l'une des plus grosses fortunes de la ville. Il a été acquis à la mort de ce dernier par la ville de Lyon et est devenu l'hôtel du gouverneur militaire de Lyon. Cet édifice élégant construit en 1858, est sis sur une parcelle rectangulaire de 43 m. x 30 m. entre l'avenue de Noailles et la rue Malesherbes²⁵⁰⁷. Sur cette superficie d'environ 1290 m², l'architecte a su dessiner une construction fonctionnelle. Le corps principal de l'hôtel est dans l'alignement des façades de l'avenue de Noailles à laquelle on accède par une porte cochère. Une vaste cour intérieure est organisée autour d'une pelouse de forme ovale qui permet de desservir l'entrée principale de l'hôtel avant d'accéder aux communs ayant façade sur la rue Malesherbes, également dotée d'une porte cochère²⁵⁰⁸. Immédiatement à gauche de cette entrée secondaire, l'aile gauche est occupée par l'écurie tandis que l'aile opposée est celle de la remise. L'écurie admirablement conservée est en l'état²⁵⁰⁹. Elle donne une idée fidèle de ce qu'est une écurie dans un hôtel particulier de province avec ses auges de marbres et son râtelier en bois sombre assorti au lambris ouvragé qui garni les murs²⁵¹⁰. Le sol légèrement incliné permet l'écoulement de l'urine. Il n'y a pas de différence de nature entre l'écurie où séjournent une demi-douzaine de chevaux cinq chevaux de prix, et l'habitat de leur maître : la cavalerie est à l'image des maîtres et vice versa.

Sur le cours Morand (l'actuel cours Franklin Roosevelt) où les immeubles sont d'une classe moins affirmée, le logement des chevaux est en général prévu pour quelques têtes mais il est adapté à l'habitat collectif qui y prédomine. L'immeuble du 30, cours Morand (28 à l'origine) offre un exemple particulièrement bien conservé. Derrière une imposante porte ouvragée²⁵¹¹, l'allée cochère débouche sur une cour intérieure d'environ 70 m²²⁵¹² qui encadre un immeuble en forme de U²⁵¹³. De part et d'autre de la cour, se faisant face, on trouve quatre boxes et deux remises servant actuellement de garage : une grande remise à trois portes et une petite remise²⁵¹⁴. L'écurie prévue pour 3 chevaux est dotée de 4 portes. La surface disponible est d'environ 2,75 de large sur 3 de profondeur soit environ 8 m² par stalle. Chaque box d'une largeur de deux mètres et d'une profondeur totale de trois mètres est surmontée d'un fenil d'environ 3 mètres cubes²⁵¹⁵. Il est précédé dans la cour d'une fosse d'environ 1.50 m³

²⁵⁰⁶ Arch. mun. Lyon, 4 S 121, 1907 ; table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 9 L'îlot Saint-Olive.

²⁵⁰⁷ Arch. mun. Lyon, 4 S 121, 1907 hôtel particulier du baron Vitta, 38 avenue de Noailles ; Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N°10 L'hôtel Vitta, plan de la parcelle.

²⁵⁰⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 11 Cour de l'hôtel Vitta.

²⁵⁰⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 12 Écurie de l'hôtel Vitta, vue d'ensemble.

²⁵¹⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 13 Écurie de l'hôtel Vitta, détails de l'écurie pour six chevaux.

²⁵¹¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 14 Entrée de l'immeuble 30 cours Morand.

²⁵¹² Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 15 Allée cochère de l'immeuble 30, cours Morand.

²⁵¹³ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 16 Les espaces chevalins de la ville dense : écuries et remises du 30 cours Morand (actuel cours Franklin Roosevelt) ; document N° 17 Photographie de la cour du 30 cours Morand.

²⁵¹⁴ Table des gravures et des illustrations chapitre XI, document N°18 Remises de l'immeuble 30 cours Morand, document N° 19 Remise de l'immeuble 30 cours Morand, détail.

²⁵¹⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 20 boxes et fenils de l'immeuble 30 cours Morand.

permettant de stocker le fumier de chaque stalle²⁵¹⁶. Comme pour l'écurie, les trappes sont individualisées au sol mais ne constituent en réalité qu'une seule et même fosse. Elle est fermée par une lourde plaque d'acier ajourée de trous. Un point d'eau aujourd'hui disparu servait d'abreuvoir dont il existe encore un certain nombre de spécimens dans le quartier. Cette disposition d'ensemble et la stricte individualisation des équipements imposait à chaque possesseur de chevaux, locataire ou copropriétaire, une gestion de son installation. La contenance relativement modeste de la fosse à fumier évitait l'accumulation de matières organiques nauséabondes et rappelle surtout que son enlèvement ne posait guère de problèmes car il s'agissait d'un engrais apprécié.

2 - Les écuries d'entreprises

Elles recouvrent une grande diversité de situations. Certaines ne diffèrent guère des écuries particulières tandis que d'autres se développent sur de vastes espaces. Au-delà de la taille de la cavalerie qui y est hébergée, l'écurie est un lieu de vie où le cheptel de labour régénère ses forces. Cet espace est placé sous l'autorité d'un responsable dont l'avis n'est jamais négligé même lorsqu'il ne s'agit en apparence que d'un simple garçon d'écurie.

A – La diversité des écuries d'entreprises privées

a – La multitude des petites écuries

La ville compte d'innombrables cavaleries qui ne dépassent pas deux ou trois existences. C'est de loin la configuration la plus répandue dans le monde du commerce et de l'artisanat. L'écurie est alors située à proximité des autres espaces spécifiques qui concourent au fonctionnement de l'entreprise. Le magasin ou l'atelier qui donne sur la voie publique est complété côté cour par un ou plusieurs bâtiments, hangar, entrepôt et remise de taille variable. L'écurie est soit intégrée dans un élément de l'ensemble soit installée dans une construction spécifique. Cette disposition fonctionnelle des lieux se retrouve dans des activités diverses comme les marchands de charbon, de bois au détail, les droguistes, les quincailliers, les marchands de vin ou les liquoristes, les épiciers en gros ou les petits entrepreneurs de transport ou de travaux publics. Ce type d'aménagement fonctionnel de l'entreprise est extrêmement courant dans la plupart des quartiers de la ville et reste encore largement visible même si la destination des lieux a changé. Pour les constructions les plus récentes, l'organisation de l'espace est prévue dès l'origine. Il suffit de consulter les permis de construire pour s'en rendre compte. Ainsi en 1904, l'architecte de M. Faure, conseiller municipal du 1^{er} arrondissement, dépose une demande de permis de construire pour son client. L'architecte précise que ces bâtiments seront situés place Tabareau et rue Grataloup et sont destinés à servir de maison de rapport, entrepôts et dépendance. L'espace locatif servant à des activités professionnelles occupe la cour :

« Les entrepôts et dépendances situés sur la rue Grataloup sont élevés d'un rez-de-chaussée et d'un étage et seront composés de deux parties. La première partie aura une longueur moyenne de 13 m. La deuxième partie aura 2 m. 90 x 6 m. 50 (quatrième catégorie). Une écurie de 7 m. 43 par 4 m. 30 (cinquième catégorie) complète l'ensemble des bâtiments »²⁵¹⁷.

Quelques centaines de m², au cœur d'un quartier populaire suffisent à contenir l'ensemble des bâtiments nécessaires au fonctionnement d'une entreprise²⁵¹⁸. Une petite cour donne accès

²⁵¹⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 21 Fosse à fumier avec plaque d'acier ajourée.

²⁵¹⁷ Arch. mun. Lyon, 0344 WP 009, PCA 1903/0348 ; table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 22 Propriété Faure, plan de parcelle.

²⁵¹⁸ Table des textes, chapitre XI, Document N° 1 Maison et dépendances de M. Faure, Lyon quartier de la Croix Rousse.

aux bâtiments destinés à l'entreprise. Elle permet le stationnement de plusieurs camions. L'entrepôt d'une superficie d'environ 150m² est coiffé d'un étage qui sert en partie de logement au locataire. La petite construction annexe est une conciergerie occupée par le garçon d'écurie ou par le gardien. L'écurie permet de loger quatre chevaux dans des stalles de dimensions standard. Elle est surmontée d'un fenil.

Il existe malheureusement peu de plans précis qui renseignent sur l'agencement intérieur de ces toutes petites écuries. Les plans déposés pour un permis de construire par l'architecte de Jean Girard, rue des Pins à Monplaisir, font figure d'exception²⁵¹⁹. En 1912, ce marchand de bois réaménage les bâtiments servant à l'exploitation de son fonds de commerce²⁵²⁰. La superficie de l'écurie qui peut contenir 3 chevaux est de 28 m². Les trois stalles séparées par un galandage ont une largeur de 1,70 m. L'écurie a une profondeur de 5,50 m. La hauteur de plafond mesure un peu plus de 3,50 m. Le plan de coupe montre que le sol bétonné est incliné de manière à permettre l'écoulement de l'urine recueillie par une rigole perpendiculaire aux stalles. Le fenil semble convenablement isolé de l'écurie. L'installation apparaît donc globalement conforme aux normes qui sont en général préconisées pour ce type de construction.

b – Les écuries moyennes et grandes

Dès qu'une cavalerie dépasse sensiblement une demi-douzaine de chevaux, l'aménagement et la gestion de l'écurie posent une série de problèmes spécifiques qui concernent autant le voisinage que le chef d'établissement : évacuation du fumier et récupération du purin ; stockage du fourrage, produit hautement inflammable, qu'il faut conserver dans un endroit aéré et sec pour éviter les fermentations aux effets dévastateurs. Les registres d'incendies montrent assez la nécessité d'appliquer ces règles essentielles. La santé et la sécurité de la cavalerie exigent que l'espace disponible pour chaque cheval soit suffisant, ainsi que la hauteur de plafond, pour assurer un cubage d'air proportionnel à l'importance des effectifs hébergés. Ces impératifs sont rappelés dans une chronique que publie le *Salut public* en juillet 1883 : « Pour ceux qui bâtissent des écuries (...), s'ils veulent les avoir saines, il faut que chaque cheval ait une place de 1,75 m. de largeur, afin qu'il puisse se coucher et jouir de la liberté de ses mouvements. La largeur de l'écurie doit être calculée de manière à ce que chaque animal ait à sa disposition, la mangeoire et le passage derrière les chevaux compris, une surface de 8 m. 75 carrés. En donnant au plancher une hauteur de 3 mètres 50, le cube affecté à chacun d'eux est d'un peu plus de 30 mètres, minimum exigé par une bonne hygiène pour que les animaux soient préservés de l'influence fâcheuse d'une proportion trop forte d'acide carbonique dans l'air qu'ils respirent »²⁵²¹. L'auteur de la chronique ajoute : « Pour maintenir la propreté, il conviendrait de niveler les creux où l'on étend la litière et les remplacer par une surface plane légèrement inclinée et terminée par une rigole destinée à recevoir les urines et les conduire dans la fosse à fumier (...). Le sol devrait être rendu imperméable par un bétonnage ou par tout autre moyen ». Ces conseils qui ne sont pas dispensés dans une revue agricole, mais dans un quotidien qui s'adresse avant tout à un lectorat urbain ne peuvent surprendre qu'à première vue puisque le cheval est constamment présent au cœur de la ville.

L'écurie doit en outre comporter des annexes techniques indispensables : la sellerie, l'infirmerie pour les chevaux malades ou contagieux, le logement du garçon d'écurie ou du palefrenier de garde. À l'extérieur, l'espace nécessaire ne doit pas manquer pour pouvoir panser et étriller les chevaux ou installer provisoirement les chevaux à l'air libre pendant les

²⁵¹⁹ Arch. mun. Lyon, 0344 WP 054, PCA, 1912/0320. Le plan figure par erreur dans le dossier Dulac & Cie. Erreur signalée en octobre 2003.

²⁵²⁰ Table des gravures et des illustrations, document N° 23, Plan et coupe de l'écurie et des hangars de l'entreprise Jean Girard, 1912, chemin des Pins, III^e arrondissement.

²⁵²¹ *Salut public*, 31 juillet 1883.

fortes chaleurs qui éprouvent autant les hommes que les animaux. L'espace ne doit pas non plus manquer pour manœuvrer les attelages. La cour doit être en proportion des voitures et de la cavalerie mises en œuvre.

Dans quelle mesure ces préceptes théoriques trouvent-ils une place dans la gestion quotidienne de la cavalerie des entreprises ? Il n'existe pas de réponse précise dans la mesure où les sources disponibles sont éparées. Toutefois, dès qu'une cavalerie commence à représenter une part significative du capital d'une entreprise, les soins portés à sa conservation ne sont pas laissés au hasard. Les documents disponibles permettent de déterminer en partie l'organisation de diverses écuries appartenant à des entreprises privées ou à des services dépendant de l'administration communale.

Un premier exemple peut être fourni par la construction en juillet 1893 d'un ensemble architectural destiné à l'exploitation d'un fonds de camionnage comprenant une écurie et des entrepôts. La propriété Clasquin, construction *ex nihilo*, est intéressante parce qu'elle est passée par la double expertise d'un architecte en bâtiments professionnels et d'un entrepreneur en transports qui est le commanditaire de la construction. L'immeuble est sis sur une parcelle de 575 m², soit 23 m x 25 m entre la rue du Parfait Silence et celle de Crillon²⁵²². Il comprend deux bâtiments et des hangars qui encadrent une cour rectangulaire. La façade est très caractéristique de ces bâtiments professionnels²⁵²³. Les plans de l'architecte donnent les précisions par rapport à l'ensemble Faure étudié ci-dessus²⁵²⁴. Les impératifs sont fondamentalement les mêmes mais ici, la place dédiée à la cavalerie est bien plus considérable.

L'unité fonctionnelle qui est organisée prévoit une écurie pour 14 chevaux. Elle occupe le rez-de-chaussée du bâtiment le plus important. Elle est vraiment construite selon les règles de l'art si l'on observe l'espace alloué à chaque cheval. L'écurie qui mesure 17,40 m de long prend lumière sur la cour au moyen de 5 vantaux larges de 1,40 m. Les stalles sont disposées face aux deux plus longs murs porteurs et prévoient ainsi 2 rangées de 7 stalles de 2 mètres de large et trois de profondeur soit 6 m² par animal. Les 2 rangées sont séparées par une allée centrale de 2 mètres qui est desservie par une porte à chacune de ses extrémités. La porte située à l'extrémité Est du bâtiment débouche sur une fosse à fumier qui occupe une superficie de 9 m². La fosse d'aisance située à proximité de l'écurie laisse supposer en toute logique qu'elle récupère les urines de l'écurie. La porte située à l'extrémité ouest, face à la cour, donne sur un dégagement d'environ 9 m² qui doit servir de sellerie. Son emplacement à cet endroit est logique. Le harnachement de chaque animal est ainsi disponible au sortir de l'écurie. L'étage qui surmonte l'écurie est occupé par la fenièrre pour le stockage de la paille et du foin.

La remise, profonde de près de 10 mètres, mesure plus de 18 mètres de longueur. Elle permet de garer dans de bonnes conditions au moins 8 camions de taille respectable. L'aire de manœuvre utile dans la cour, un rectangle de 8 m x 20 m soit environ 160 m², est extrêmement confortable. Rapportée à l'ensemble, la superficie de stockage de l'entrepôt du rez-de-chaussée et de l'étage, environ 170 m², est par comparaison assez modeste puisqu'il faut encore soustraire la surface consacrée au logement du gardien. Le logement du garçon d'écurie est peut-être à l'étage de la fenièrre, les documents disponibles ne permettent pas de le dire, mais il va de soi que l'entretien de 14 chevaux requiert un garçon d'écurie à demeure, notamment pour les soins de grand matin.

²⁵²² Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 24 Écurie et entrepôts Clasquin, 5, rue du Parfait Silence, 48-50, rue de Crillon, VI^e arrondissement.

²⁵²³ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 25 Façade de l'immeuble Clasquin, 5, rue du Parfait Silence.

²⁵²⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 26 Plans de l'immeuble Clasquin, 5 rue du Parfait Silence, 48-50, rue de Crillon, VI^e arrondissement.

Un second exemple d'entreprise exploitant une grande écurie – à l'échelle de Lyon – est celui des Glacières de Paris. Cet exemple est bien documenté par un plan précis et par les précisions apportées par Hubert Cachard qui en a été le directeur de nombreuses années.

La cavalerie des Glacières de Paris est d'un format assez semblable à celui du service des inhumations étudiée ci-dessous puisque les effectifs oscillent entre une vingtaine et une trentaine de chevaux. Au sortir de la Grande guerre, les effectifs déclarés pour l'année 1920 se montent à 15 chevaux, le cheptel n'a pas encore été reconstitué. En 1927, le rôle primitif de la taxe municipale sur les chevaux comptabilise 21 existences; celui de 1935, 31. En 1920, la cavalerie est encore logée pour quelque temps dans le IV^e arrondissement, au 28 de la rue Denfert-Rochereau. La localisation des écuries, à deux pas de la gare des Dombes, n'a rien de surprenant puisqu'il s'agissait, jusqu'à ce que la production industrielle ne s'impose à la fin du XIX^e siècle, du débouché de la glace naturelle de l'Ain. C'est à partir du plateau de la Croix Rousse que les fourgons frigorifiques de la société irriguent la ville. Tous les matins, un certain nombre de chevaux attelés quittaient les entrepôts de la Croix Rousse tandis que d'autres étaient descendus dans la plaine pour y être attelés aux fourgons restés dans les usines de Monplaisir et de la rue Masséna. Ils sont logés dans les vastes écuries, édifiées au début des années 1920, 43, chemin Villon dans le VII^e arrondissement²⁵²⁵.

La cavalerie est une pièce maîtresse de l'entreprise. C'est en effet autant le conditionnement de l'eau, ici sous forme de blocs de glace, que la livraison aux entreprises et aux particuliers qui génère les gains les plus substantiels. À cet égard, l'agencement des écuries est intéressant à un double titre : en premier lieu elles ont été tardivement construites à la lueur d'une longue expérience. Les utilisateurs évaluent exactement l'espace nécessaire. Les écuries de la rue Villon ont été conçues de manière à rendre possible une utilisation efficace du cheptel et du parc hippomobile. En ce sens elles représentent un standard achevé d'une installation fonctionnelle. En second lieu, elles regroupent dans des services connexes une partie des métiers indispensables à l'utilisation intensive de la traction hippomobile : le charronnage et la bourrellerie.

L'écurie de la rue Villon est installée sur une vaste parcelle d'une superficie proche d'un hectare, sise à l'angle des rues Villon et Saint Nestor²⁵²⁶. L'entrée principale est située au 43 de la rue Villon. Elle est délimitée sur sa gauche par un bâtiment rectangulaire qui forme l'angle des rues Villon et Saint Nestor. Il comporte des bureaux au rez-de-chaussée et le logement du gardien et du bourrellier. L'étage est entièrement occupé par le logement de fonction du directeur²⁵²⁷. À droite du portail d'entrée s'étend un beau jardin d'agrément planté d'arbres et de massifs. Dans le prolongement de la voie d'accès se développe une vaste cour intérieure en pavés « tête de chat ». Ces innombrables galets aux formes arrondies évitaient aux chevaux de glisser. Cette cour qui mesure 40 mètres de large par 50 de long est bordée sur sa droite par un vaste hangar qui prolonge le bâtiment administratif. Il sert de remise aux voitures de livraison. Sa profondeur permet également de s'en servir comme d'une écurie d'été. Une longue mangeoire est fixée sur le mur qui longe la rue Saint Nestor. En face du hangar et dans le prolongement du jardin d'agrément, un bâtiment rectangulaire est occupé par les ateliers de charronnage et de bourrellerie. Enfin, au fond de la cour, un dernier bâtiment clôt la parcelle. L'essentiel de l'espace est occupé par les écuries dites d'hiver dans

²⁵²⁵ Entretien Hubert Cachard, 11 février 1999, ancien directeur de la succursale lyonnaise de la Société des Glacières de Paris ; Arch. mun. Lyon, 0344 WP PCA 19200367. Société anonyme des Glacières de Paris. Demande d'un permis de construire d'une écurie avec dépendances et un atelier de réparations dans l'intérieur de la propriété qui porte le N° 43 du chemin de Villon. Les plans sont annexés au dossier administratif.

²⁵²⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 27 Écuries, remises et ateliers de la Société anonyme des Glacières de Paris ; document N° 28 Écuries, remises et ateliers de la Société anonyme des Glacières de Paris, coupe.

²⁵²⁷ Le logement de fonction du directeur au dépôt de cavalerie n'est pas dû au hasard. Sa présence sur place le rend directement responsable de tout incident qui peut affecter les chevaux.

lesquelles on accède par deux portes à battants. La partie gauche du bâtiment sert de fenil. On y accède par une porte située sous le hangar. À l'extrémité opposée, une construction attenante sert d'infirmerie pour les chevaux malades et, à l'étage, de logement pour le palefrenier. Une fenêtre qui surplombe l'écurie lui permet de surveiller les chevaux depuis son logement. Le fumier n'est pas stocké. Il est emporté quotidiennement par les jardiniers de Monplaisir. Il existe d'autres plans d'écuries.

B – Les différentes cavaleries municipales : service des transports, service des inhumations

Un second exemple, mieux documenté est relatif au service des transports. À la différence des cavaleries privées, les rapports, les avis et la correspondance que génère l'exploitation des cavaleries publiques rendent mieux compte des questions techniques soulevées par le logement de la cavalerie. Deux cavaleries municipales peuvent servir d'exemple.

Le service des transports est installé dans les anciens ateliers de la voirie situés dans le III^e arrondissement, à l'angle des rues Pierre Corneille et Mazenod²⁵²⁸. Les bâtiments destinés à recevoir la cavalerie et le matériel hippomobile du nouveau service n'ont pas été prévus à cet effet. De ce point de vue, l'agencement des lieux est particulièrement intéressant, pour saisir l'organisation fonctionnelle et spatiale d'une cavalerie de taille moyenne en milieu urbain. L'intérêt des plans d'installation du service rue Mazenod est double²⁵²⁹. En premier lieu, il est tardif. Le début du siècle constitue une date limite dans l'aménagement des écuries au cœur de la ville. L'utilisation de l'espace reflète donc le standard final que l'on attend d'un réaménagement de ces locaux spécifiques que sont les écuries. Les plans de l'architecte ont été validés par les vétérinaires au service de la ville. En second lieu, l'installation du service prend en compte une contrainte qui est répandue en milieu urbain : le manque de place. À l'instar des nombreuses entreprises qui exploitent encore des cavaleries en milieu urbain, l'administration doit tirer parti de la surface disponible. Elle doit imbriquer les cinq espaces spécialisés inhérents à l'exploitation d'une cavalerie : l'écurie proprement dite et ses annexes techniques, les remises pour les véhicules, la cour intérieure, le fenil et la fosse à fumier.

Le dépôt du service des transports représente un quadrilatère de 38 mètres de long par 23 de large. La parcelle d'une superficie d'environ 874 m², est occupée par un bâtiment principal de deux niveaux en forme de L, dont le corps principal longe la rue Pierre Corneille. Une deuxième construction de forme rectangulaire, de petites dimensions, occupe le dernier angle du quadrilatère. Sa superficie au sol est d'environ 30 m². Ces deux constructions sont reliées entre elles par deux murs qui closent la parcelle. Le plus long sert d'appui à des hangars situés face à l'aile principale du bâtiment. Murs et bâtiments délimitent une large cour intérieure d'une superficie utile de 336 m² qui mesure 24 mètres dans sa plus grande longueur et 14 mètres de large. Un portail large de trois mètres débouche sur la rue Mazenod.

L'écurie et ses annexes sont situées dans la partie médiane de l'aile principale du bâtiment central. L'écurie proprement dite est de forme rectangulaire. Elle mesure 20 mètres de long par dix de large soit une surface de 220 m². Prévue pour douze chevaux, elle comporte le même nombre de stalles dont les dimensions - 4 m x 2 m - sont plus que confortables, même pour des chevaux de gros trait. L'agencement des stalles est du type «double rang tête au mur». Un passage de service, large de trois mètres, partage longitudinalement l'écurie en deux secteurs. Il permet l'accès aux stalles. L'entrée dans l'écurie s'effectue par un dégagement qui coupe en deux le rang situé côté cour. À l'une des extrémités de l'écurie, le passage de service débouche sur deux pièces contiguës : le logement du garçon d'écurie et la sellerie. La

²⁵²⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 29, Service municipal des transports, 51, rue Mazenod, plan de parcelle.

²⁵²⁹ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 2, anciens ateliers de la voirie, rue Mazenod, 51 ; appropriation pour loger les chevaux et le matériel de transport appartenant à la ville, plans dressés par l'architecte divisionnaire de la ville, 4 décembre 1902 ; table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 30 Écurie du service des transports. Plan dressé par l'architecte divisionnaire de la ville, 4 décembre 1902, rez-de-chaussée (1).

disposition des lieux est intéressante car la fonction a été adaptée à l'espace existant. Le plan confirme qu'il n'y avait pas d'autres espaces disponibles. La remise de la petite aile du bâtiment central aurait pu recevoir les chevaux, mais sans les annexes.

L'emplacement choisi par l'architecte présente néanmoins un certain nombre d'inconvénients. En premier lieu, l'écurie comporte un seul accès dont la largeur est sensiblement plus étroite que le passage de service. Cette disposition des lieux crée un goulet d'étranglement, gênant lors de la sortie des chevaux. La sellerie est probablement trop excentrée par rapport aux stalles les plus éloignées. Il s'agit là d'inconvénients somme toute mineurs. En revanche, la répartition des sept fenêtres de l'écurie pose des problèmes plus sérieux. En effet, la disposition des stalles place les chevaux la tête face aux fenêtres. L'édifice n'ayant pas été conçu pour recevoir une écurie, les ouvertures sont vraisemblablement situées trop bas et prennent naissance à hauteur du poitrail des chevaux. C'est à l'évidence la plus mauvaise disposition, eu égard au différentiel thermique et aux courants d'air générés par une double rangée d'ouvertures situées côté cour et côté rue²⁵³⁰. La moitié des stalles donne directement sur une fenêtre²⁵³¹. On remarque également l'absence d'une infirmerie permettant d'isoler un cheval malade du reste de la cavalerie. Ce local technique est rarement omis dans une écurie construite selon les règles de l'art.

Le reste du rez-de-chaussée comporte deux grandes remises pouvant abriter douze véhicules : six tombereaux, deux camions, deux fourgons, deux étuves et la voiture du lait stérilisé. Une seule voiture, celle de la fourrière, est remise sous un hangar attenant à la cour. Tout l'espace disponible n'est pas affecté au service des transports puisqu'une salle du rez-de-chaussée sert à entreposer le matériel des concerts de Bellecour. À l'étage supérieur, seule l'aile principale du grand bâtiment est réservée au service. On y trouve le logement de fonction du chef palefrenier et deux grands fenils où sont entreposés le fourrage et la paille nécessaires à l'alimentation des chevaux²⁵³². Enfin, la fosse à fumier permet de stocker les déjections de la cavalerie et son contenu est vraisemblablement enlevé par les maraîchers et horticulteurs de la périphérie immédiate.

Au même moment, alors que le service des transports est installé rue Mazenod dans des locaux réaménagés, la cavalerie des inhumations quitte la caserne des Passants pour l'avenue des Ponts du Midi. Les 32 chevaux sont installés dans des bâtiments flambant neufs. L'écurie est prévue pour 40 chevaux. Le bâtiment forme un U. Le corps principal mesure plus de 50 mètres de long. Les deux ailes servent de remise aux corbillards. Le bâtiment central héberge deux écuries de 20 stalles chacune qui encadrent l'entrée principale. Elles sont éclairées par deux rangées de cinq fenêtres donnant sur la cour principale et sur celle qui jouxte le cimetière de la Guillotière. Les plans du rez-de-chaussée n'ont malheureusement pas été conservés, mais les coupes et les pièces comptables permettent de reconstituer l'agencement de l'écurie. Les chevaux sont disposés en deux rangées de stalles tête au mur, laissant ainsi la place à un passage central. La sellerie et le local du palefrenier de garde sont vraisemblablement situés à proximité de l'entrée principale. L'infirmerie est sans doute située dans un local séparé de l'écurie. Les sources disponibles ne permettent pas de la situer.

La coupe longitudinale permet de distinguer l'équipement standard de l'écurie : bat-flancs de séparation fixés par des chaînes, mangeoire et râtelier. Les vantaux d'aération sont situés en hauteur. Ils sont conformes aux prescriptions communément admises. Les spécifications techniques précisent que le pavage des écuries est fait « en cailloux roulés

²⁵³⁰ Tous les manuels qui traitent de l'agencement des écuries abordent la question des courants d'air. Ils préconisent des fenêtres situées à environ deux mètres de hauteur au-dessus du sol. Les fenêtres recommandées sont de faible hauteur et de grande longueur.

²⁵³¹ Compte tenu de la disposition des stalles, les fenêtres auraient dû, si cela avait été possible, se situer perpendiculairement aux bat-flancs.

²⁵³² Table des gravures et des illustrations, chapitre XI, document N° 31 Plan dressé par l'architecte divisonnaire de la ville, 4 décembre 1902, étage (2).

posés sur forme en béton et coulé à la chaux lourde avec rigoles pour écoulement du purin »²⁵³³. La sellerie est équipée de 40 porte-harnais qui comprennent montant assemblés, bras porte-collier, console, bras et porte-selle. À l'extérieur, un auvent permet de panser les chevaux à l'abri des intempéries. L'installation est certainement un modèle du genre.

Le soin porté à l'organisation de l'écurie se retrouve dans l'agencement du fenil situé au premier étage juste au-dessus des écuries. Il est encadré aux deux extrémités par deux magasins à avoine qui comprennent trois coffres à avoine et à son en boiserie. Le conseil départemental des bâtiments civils impose des modifications au plan de l'architecte de la ville. Il fait valoir dans un rapport du 28 octobre 1903 que les planchers séparant le fenil de l'écurie ne sont pas étanches : « N'y-a-t-il pas un grave inconvénient pour la conservation des fourrages ? Il paraît que des écuries de 20 chevaux devraient être séparés du fenil par des planchers l'isolant des odeurs de l'écurie ». Le rapport signale en outre l'absence d'un système efficace d'aération. Les modifications demandées sont entérinées. Un autre document plus tardif, daté du 16 juin 1905, fait référence à un devis de piscine pour les chevaux, installation réclamée par le vétérinaire Deruelle. Il semble bien que la cavalerie des inhumations soit l'une des mieux installées de la ville. D'une manière générale, il convient de retenir que des écuries continuent tardivement à être construites et les demandes de permis déposées par les entreprises permettent de suivre cette dynamique que la floraison des garages automobiles contribue à occulter²⁵³⁴.

3 – Le monde des écuries

Les écuries où s'affairent palefreniers, cochers de garde ou garçons bruissent d'activité tôt le matin et le soir. Le passage des chevaux sous l'auvent, le bruit de crémaillère de la concasseuse d'avoine, les bottes de foin qui tombent par la trémie du fenil, les seaux d'avoine et de son qui sont puisés dans les coffres, l'eau qu'il faut charrier en abondance constituent les faits et gestes qui scandent le temps de l'écurie. Les employés doivent aussi prendre en charge le harnachement de la cavalerie, nettoyer, sécher et graisser sangles et grosses pièces et les accrocher dans la sellerie. Au-delà d'une dizaine de chevaux, l'écurie est en général confiée à un palefrenier qui veille à sa bonne marche. Dès que les effectifs s'accroissent, les fonctions se diversifient : un chef palefrenier dirige le travail, une hiérarchie voit le jour. L'écurie est le seul service de l'entreprise qui ne connaît ni pause ni jour chômé. Ce lieu, où les chevaux urbains passent le tiers de leur existence, est hautement stratégique pour les entreprises dont l'activité dépend de la force de traction de la cavalerie.

L'importance de la cavalerie détermine la nature de la présence humaine dans l'écurie. Elle peut se limiter au temps nécessaire pour assurer les soins. Ce cas de figure se retrouve fréquemment pour les petites cavaleries urbaines lorsque l'écurie et l'habitat du propriétaire des chevaux sont proches l'un de l'autre. Une part non négligeable du cheptel est gardée de cette manière indirecte. Dans ce cas de figure, l'artisan, le commerçant ou le petit industriel a tout loisir d'effectuer une ou plusieurs inspections. Lorsqu'il est possible d'établir une pièce séparée, un locataire y trouve un logement bon marché en échange d'un coup de main : les faits-divers que rapporte la presse quotidienne ou les rapports d'incendies montrent qu'il y a souvent une présence humaine dans les petites écuries. L'homme n'est jamais loin des animaux. Cette présence plus ou moins affirmée dans les petites écuries est la règle dès que les effectifs deviennent plus importants. Elle est de rigueur lorsqu'il y a dissociation entre

²⁵³³ Arch. mun. Lyon, 955 WP 07. Devis estimatif des travaux à exécuter, 11 juin 1903. Une canalisation est prévue pour récolter les matières liquides et les acheminer vers la fosse à fumier.

²⁵³⁴ Quelques exemples épars, mais qui pourraient donner lieu à un inventaire précis : Arch. mun. Lyon, 0344 WP 030 PCA 19080331, UMDP construction d'un bâtiment à usage d'écurie de chevaux et de grenier le long du chemin vicinal ordinaire N°45 de la Vitriolerie à Saint-Fons. Demande du 30 avril 1908 ; arch. mun. Lyon 0344 WP 078 PCA 19180286 Société anonyme des Docks lyonnais ; agrandissement des écuries, 14, rue Gorge de Loup. Demande du 2 octobre 1918.

l'habitat et l'écurie. La cavalerie représente alors un capital qu'il n'est guère possible de laisser sans surveillance : chevaux, fenil et sellerie sont placés sous la garde d'un palefrenier qui vit à demeure dans l'écurie²⁵³⁵. Il dispose d'un logement que les plans désignent sous le nom de chambre du garçon d'écurie. L'homme veille sur le repos des animaux. Même au cœur de la nuit, dans la pénombre de l'écurie faiblement éclairée par un ou plusieurs becs de gaz, alors que la cavalerie est plongée dans un profond sommeil, il y a toujours un cheval qui s'ébroue, qui frappe du pied ou qui renâcle. Ce bruit de fond amorti par la litière constitue l'environnement sonore qui enveloppe le sommeil léger du palefrenier. Il doit être attentif aux bruits que font ses pensionnaires. Il sait d'instinct quels sont les signes avant-coureurs de l'incident. La surveillance peut être active quand un cheval est sujet à des coliques. Il faut le frictionner, l'empêcher de se coucher et le faire marcher autant que possible. Dans les écuries d'une certaine importance, le logement du chef palefrenier est toujours immédiatement contigu à l'écurie. Tout incident grave lui est immédiatement notifié. Dans les très grandes écuries, comme celles de l'OTL, qui hébergent des centaines de chevaux, la présence des hommes est organisée de manière très hiérarchisée. Le chef de dépôt vit sur place et il est secondé par des piqueurs qui dirigent le travail des palefreniers et des botteleurs. Les équipes de nuit doivent être assez nombreuses pour pouvoir évacuer les chevaux en cas d'incendie.

Le ou les responsables de l'écurie, simple garçon, palefrenier chef, chef de dépôt de l'OTL ou responsable de la cavalerie dans les entreprises qui emploient plusieurs dizaines de chevaux constituent une véritable interface entre le lieu de récupération, de régénération du cheptel et l'extérieur. Leur importance est primordiale puisqu'ils sont comptables des chevaux qui leur sont confiés. Ils doivent évaluer l'état de chaque animal en début et en fin de service. Deux aspects focalisent l'attention des responsables : le régime alimentaire de la cavalerie et l'état général du cheval. En ce qui concerne le premier point, la situation varie d'une entreprise à l'autre et il n'est guère possible de dégager des lignes de conduite : le régime alimentaire, l'horaire des repas, la composition des rations sont déterminés par le chef d'entreprise. Toutefois, le garçon d'écurie expérimenté peut gagner une certaine autonomie lorsque son jugement s'avère perspicace. Le garçon d'écurie des Bernard, marchands de chevaux, avec ses quarante ans de maison, n'a plus de conseils à recevoir. Chez les Girard, marchands de charbon quai Rembaud, le garçon d'écurie, le « père Laurent », a la main haute sur la douzaine de chevaux que compte l'entreprise. Il a laissé un souvenir tenace au jeune Jean Girard qui, avant la Grande Guerre, côtoyait le commis de son père dès qu'il en avait le loisir :

« Laurent Turcos, c'était un Espagnol (...), il avait travaillé pour un type qui faisait des tunnels et des voies ferrées »²⁵³⁶. Il était chargé d'acheter les chevaux nécessaires aux travaux. « Un homme extraordinaire, il connaissait vraiment les chevaux. Ce bonhomme qui aurait dû être riche laissait son argent chez son patron. Et son patron a été déclaré en faillite, son argent était foutu et il s'est retrouvé autour de 70 ans avec ses deux mains. Et il est venu demander l'embauche à mon père : écoutez Monsieur Girard, vous avez des chevaux, je pourrais soigner vos chevaux ». Embauché pour de menus travaux, il remarque vite l'état de la cavalerie : « Vos chevaux ne sont pas soignés par rapport à ce qui devrait être donné

²⁵³⁵ L'incendie est l'accident le plus grave qui puisse affecter une écurie. La présence sur place du personnel permet souvent d'éviter le pire. Le 18 juin 1892, le *Salut public* rapporte qu'une partie de la cavalerie de l'UMDP est sauvée grâce à la rapidité de réaction d'un employé : « Cet après-midi, à quatre heures, un important incendie s'est déclaré dans l'entrepôt de l'UMDP à l'angle des rues Sébastien-Gryphe et Croix Jourdan.

Le feu a pris dans un bâtiment dont le rez-de-chaussée servait d'écurie, et le premier de grenier à fourrage. Dans l'écurie se trouvaient 38 chevaux qui font le service de nuit. Malgré la rapidité avec laquelle se propageaient les flammes, on a pu procéder, sous la direction d'un employé de la compagnie, M. Garride, au sauvetage de ces animaux, qui ont été conduits dans des écuries nouvellement construites.

Les harnais et tous les objets de sellerie et de bourrellerie ont pu également être mis en sûreté (...). Les dégâts atteignent un chiffre d'environ 30 000 fr. 50 000 kg de fourrages et autant d'avoine ont été détruits ».

²⁵³⁶ Entretien Jean Girard, marchand de charbon quai Rambaud 14 avril 1984.

comme alimentation : il faudrait donner l'avoine concassée au lieu de donner de l'avoine pure qui les brûle et puis moins leur en donner, les faire boire blanc. Bon, mon père l'a embauché et à partir de ce jour-là, on n'a plus entendu parler de coliques dans l'entrepôt Girard. Pendant ce temps, chez Charvet qui était à côté, il crevait dix chevaux par an de coliques ! Parce que lui quand un cheval arrivait, il était attaché. Il lui donnait, l'été, un fond de seau d'eau, si vous voulez un litre et demi, pour lui donner un tout petit peu à boire mais pas trop. Chez Charvet on lâchait les chevaux à l'abreuvoir comme au régiment, ils s'en foutaient plein. Là-dessus, on leur foutait de l'avoine et puis après ils avaient le foin, on redonnait la deuxième avoine et là, on faisait du sang, du sang et les chevaux prenaient des attaques ou des coliques ». L'alimentation des chevaux était entièrement de sa compétence : « lui s'il y avait un voiturier qui venait donner à manger à son cheval, il prenait la fourche et il le sortait... Ah ! c'était vite fait ! Personne n'avait le droit de donner à manger aux chevaux que lui ».

La situation qui prévaut dans la cavalerie plus nombreuse des grandes entreprises n'est pas laissée à l'appréciation des palefreniers. Elle est scientifiquement déterminée par les vétérinaires et l'administration. C'est vrai pour les chevaux de la cavalerie municipale comme pour ceux de l'OTL. Lamy, directeur de l'OTL, donne d'utiles précisions :

« Pour être certain qu'une cavalerie organisée avec soin se conserve dans les meilleures conditions possibles et ne soit jamais inférieure, sauf en cas de maladie, au travail qu'on lui demande et pour lequel elle a été dressée, il faut qu'elle soit parfaitement entretenue sous tous les rapports, mais spécialement au point de vue de la nourriture, qui doit être saine, abondante, et donnée d'après les résultats pratiques observés (...)

De nombreuses expériences sur l'alimentation des chevaux ont été faites, soit par la Cie des omnibus de Lyon, qui a précédé la Cie des Tramways, soit par cette dernière. La ration journalière a été composée de différentes manières en variant les proportions de foin, d'avoine, maïs, orge, etc., et en observant les effets qui en résultaient sur la santé générale des chevaux, leur force, leur aspect, leur entrain au travail, etc., toutes choses qui sont en relation directe avec leur durée. Après plusieurs années d'observations et d'expériences, on a établi d'une façon incontestable que la ration qui remplissait le mieux le but devait être composée de 8 kg de foin, 8 kg d'avoine et 1/2 à 3/4 kg de son par jour »²⁵³⁷.

Le directeur de la Cie des Tramways et Omnibus de Lyon détaille la qualité du foin donné aux chevaux :

« Le foin qui convenait le mieux, sans comparaison avec celui de toute autre provenance, était le foin dit de Bourgogne, que l'on récolte dans le département de la Côte-d'Or, principalement dans les parties traversées par la Saône. Ce foin, qui est d'une supériorité indiscutable au point de vue des qualités nutritives, par rapport à tous les autres foins dits de pays, récoltés dans le département du Rhône et des départements voisins, arrive ordinairement à Lyon par bateaux, sur la Saône. (...) Il est naturellement d'un prix plus élevé que le foin de pays, mais son emploi, pour les chevaux dont le travail ordinaire se produit au trot, donne des résultats si avantageux qu'il devrait toujours être préféré, malgré son excédent de prix ».

Ce recours au foin de Bourgogne n'est pas le seul fait des grosses entreprises. Avant la Grande Guerre, les Girard y recourent à l'occasion lorsque les foins de la région lyonnaise sont trop mauvais : « Ça c'est très vieux, c'était avant 1914 – des années pluvieuses, mauvaises où c'étaient des mauvais foins, où les chevaux crevaient. On s'est mis à acheter des foins qui venaient de Sorre, vous voyez Dijon... la plaine de Sorre. Et là, au lieu de faire du foin comme nous faisons nous dans nos régions (...), ils avaient un autre système qui était le système parisien pour les luzernes. C'est-à-dire qu'ils mettaient tout de suite coupé le foin, ils le mettaient en meule (...). Ce foin devenait tout jaune, il sentait comme du tabac. Il était sarné ».

²⁵³⁷ LAMY, *Les tramways de Lyon*, imprimerie Théolier, 1884, Saint Etienne, 160 pages, pp.138-139.

Les chevaux de l'OTL ne consomment pas de paille. Cette dernière est exclusivement destinée à la litière. C'est une particularité vraisemblablement due à l'exploitation intensive de la cavalerie attelée aux tramways.

L'alimentation des chevaux revêt une importance décisive dans la conservation du cheptel municipal, elle en détermine la durée d'exploitation. Deux responsables sont directement chargés de cette question : le vétérinaire et le chef palefrenier. Le premier élabore les rations qui doivent être distribuées et le second assure l'exacte exécution des prescriptions. Le règlement des cochers palefreniers du service des transports précise que le chef palefrenier possède la clé du coffre à avoine et qu'il «*remettra lui-même au cocher palefrenier de service la ration de chaque cheval.*»²⁵³⁸

En 1903, la ration alimentaire distribuée aux chevaux de la ville se compose de la manière suivante :

«Foin.....	10 kilogrammes
Avoine.....	4,5
Farine d'orge.....	0.5
Paille.....	7» ²⁵³⁹

Les chevaux du service des inhumations, qui sont moins étoffés que ceux du service des transports ou du bataillon des sapeurs-pompiers, reçoivent seulement une ration de quatre kilos d'avoine. Si les éléments composant la diète alimentaire des chevaux ne présentent pas d'aspects particuliers, pas davantage d'ailleurs que les 10 unités fourragères auxquelles ils correspondent, il en va tout autrement de leurs proportions respectives. On remarque la faiblesse relative de la ration d'avoine qui est remplacée par des quantités plus importantes de foin et de paille. On observe en effet que la quantité d'avoine distribuée à la cavalerie municipale est inférieure de moitié à celle qui est usuellement donnée aux chevaux, tant dans les grandes entreprises de transport que dans les compagnies de tramways. Ainsi, les chevaux de l'OTL recevaient huit kilos d'avoine et huit kilos de foin par jour.²⁵⁴⁰ Encore faut-il préciser qu'il s'agit là de quantités relativement modestes par rapport aux usages les plus courants²⁵⁴¹. À l'inverse, les quantités de foin et de paille sont très sensiblement augmentées : 17 kg de foin et de paille contre une dizaine dans les exemples proposés par Magne dans son opuscule *Nourriture pour les chevaux de travail*²⁵⁴².

La composition de la ration alimentaire des chevaux des services municipaux semble donc assez originale. Elle souligne la diversité des pratiques en usage. L'importance accordée au foin et à la paille qui était, pour cette dernière, exclue de la diète alimentaire des chevaux de l'OTL, s'explique par les importantes quantités de fourrages produites par le parc de la Tête d'Or. On découvre ici, à l'échelle de la commune, la pratique économe et les vertus de l'autosuffisance. De fait, les tables d'équivalence permettent en théorie le passage de l'avoine au foin et à la paille en respectant les apports en éléments hydrocarbonés nécessaires à la dépense énergétique des chevaux. Ainsi un kilo d'avoine représente 1.1 unité fourragère alors qu'il faut 2.5 kilos de foin de qualité moyenne pour obtenir la même unité et 4 kilos pour la

²⁵³⁸ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 02, service des transports, règlement des cochers.

²⁵³⁹ *Ibidem*, 1124 WP 36, service municipal des transports, renseignements statistiques sur la nourriture et la litière des chevaux, 1 janvier – 11 juin 1903.

²⁵⁴⁰ LAMY, *Les tramways de Lyon*, op. cit., p.139.

²⁵⁴¹ Ghislaine BOUCHET, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, op. cit. p. 204 : «Toutes différences de travail et de poids prises en compte, on peut estimer la ration moyenne d'un cheval de 500 à 600 kg soumis à un travail moyen à :

Foin.....	8 à 9 kg
Paille.....	5 à 6 kg
Grains.....	8 à 9 kg (avoine, maïs, orge)
Total	18 à 21 kg.

²⁵⁴² Jean-Henri MAGNE, *Nourriture des chevaux de travail...rations normales, rations économiques*, Paris, Garnier frères, 1870, 71 p. cité par G. BOUCHET, op. cit., pp. 203-204.

paille des céréales de printemps. En revanche, ce régime alimentaire génère un coefficient d'encombrement que l'on peut estimer à 1.8²⁵⁴³. S'agissant de chevaux effectuant un travail moyen, la donnée est peut-être un peu grossie par le manque d'informations suffisamment précises. En tout état de cause ce coefficient corrobore la politique alimentaire adoptée par la ville.

Néanmoins, la théorie des équivalences rencontre des limites dans la pratique réelle car l'avoine, comme le foin ou la paille, présentent selon leur qualité, une valeur nutritionnelle qui peut varier dans de notables proportions. Ainsi en 1904, le foin du parc, récolté tardivement s'avère de qualité médiocre et l'insuffisance des éléments nutritifs se traduit par un amaigrissement des chevaux du service des transports²⁵⁴⁴. En 1904, c'est un constat similaire que dresse le vétérinaire de la cavalerie des inhumations dans une lettre adressée au maire :

« J'ai l'honneur de vous exposer que le foin mis en distribution dans la ration des chevaux du service des inhumations est de mauvaise qualité ; les animaux le refusent et préfèrent la paille destinée à la litière, ils maigrissent malgré le supplément d'avoine qui leur est distribué.

*Je vous demande monsieur le maire d'accorder l'autorisation d'acheter du foin à l'adjudicataire de la ville.»*²⁵⁴⁵

Au prix de quelques réajustements - la quantité d'avoine est portée à cinq kilos - et d'un foin de qualité fourni par l'adjudicataire de la ville, les rations sont maintenues. C'est celles que l'on retrouve en vigueur en 1907 dans le service des transports. Dans une note adressée au maire, le vétérinaire Didier préconise leur maintien face à l'adjonction de produits mélassés, que les firmes productrices présentent comme plus économiques et surtout plus équilibrés. Le vétérinaire soutient qu'il n'y aurait aucun avantage hygiénique ou économique à les substituer aux rations existantes qui *«ont été scientifiquement établies à l'aide des tables des équivalents prônées par tous ceux qui se sont occupés d'une façon spéciale de l'alimentation des animaux»*²⁵⁴⁶.

L'activité des écuries est liée aux soins que reçoivent les chevaux. Ils sont indispensables à la conservation du cheptel. L'ensemble des opérations qui englobent la prise d'aliments, le pansage et l'examen de chaque animal constitue une seconde priorité essentielle de ceux qui sont en charge de la cavalerie.

Les écuries s'animent de grand matin. L'activité qui s'empare de l'écurie est directement liée à la prise des aliments. Dans la plupart des écuries, les chevaux sont nourris dès 4 h. 1/2 . La lumière des becs de gaz est poussée, éclairant les stalles d'une lumière fade. Le garçon d'écurie parle aux chevaux, garnit les crèches de paille puis de foin. Il faut compter environ 1 h. 1/2 pour que les chevaux soient opérationnels. C'est le temps nécessaire pour les nourrir, les panser et les habiller. C'est le préposé à l'écurie ou le cocher palefrenier de garde qui distribue les rations. C'est la règle dans le service municipal des transports. Dans celui des inhumations, la cavalerie plus nombreuse est en partie prise en charge par des palefreniers. La distribution des rations d'avoine et de son est de l'exclusive compétence du palefrenier chef qui est le seul à détenir les clefs qui ouvrent les coffres à avoine. À l'OTL, dans les grands dépôts des Charpennes, de Vaise et d'Oullins, une centaine de palefreniers s'activent et distribuent des rations préparées par les botteleurs. Après une première distribution de paille, de foin et d'avoine, les chevaux sont amenés à l'extérieur, sous l'auvent. Le pansage

²⁵⁴³ Le coefficient d'encombrement détermine le rapport qui existe entre la quantité journalière de matière sèche ingérée par le cheval et ses capacités digestives. Au-delà de 1,6 l'encombrement d'une ration est considéré comme excessif pour un cheval effectuant un travail moyen.

²⁵⁴⁴ Arch. mun. Lyon, 1124 WP 36. service municipal des transports, renseignements statistiques sur la nourriture et la litière des chevaux, 1 janvier – 11 juin 1903.

²⁵⁴⁵ *Ibidem*, 1003 WP 35, lettre du vétérinaire du service des inhumation au maire de Lyon, 13 mars 1904.

²⁵⁴⁶ *Ibidem*, 1125 WP 02, service des transports, rapport du vétérinaire Didier au maire de Lyon, 7 janvier 1907.

approfondi des chevaux peut commencer. En hiver l'étrillage des chevaux est particulièrement soigné pour que la sueur ne reste pas piégée dans le pelage. Les brossages successifs éliminent les impuretés. Le pansage débute vers 5h.1/2 dans les écuries de la cavalerie municipale lorsque les cochers prennent leur service. À l'OTL, la tâche incombe exclusivement aux palefreniers qui s'affairent enveloppés de leur tablier de cuir. Le pansage permet de passer en revue chaque cheval. C'est le moment privilégié où l'on découvre les plaies, les irritations passées inaperçues lors du pansage rapide effectué la veille, en fin de journée. Nourris et pansés, les chevaux sont alors « habillés ». Chaque animal a son propre harnachement déposé à la sellerie. Lorsque la cavalerie est nombreuse, un ou plusieurs bourreliers sont au service exclusif de l'entreprise. C'est bien entendu le cas à l'OTL mais aussi au Service municipal des inhumations ou à la Société des Glacières de Paris. À six heures du matin, les attelages peuvent enfin quitter la cour de l'écurie ou le dépôt. La journée commence. Le cocher emmène avec lui la ration de midi, une musette d'avoine et en hiver la couverture pour protéger les chevaux lors des arrêts prolongés. Chaque cocher en est personnellement responsable. Le palefrenier chef en fait régulièrement la revue. Toute perte doit être signalée et le remplacement se fait aux frais du fautif.

Le cheval passe des mains du palefrenier à celles du cocher et vice versa, deux fois par jour. La responsabilité de l'animal est donc partagée successivement par deux personnes différentes. Le relais de cette responsabilité s'effectue en vertu d'un protocole qui est inscrit dans les gestes quotidiens et dans les règlements du personnel quand ils existent. L'affaire est assez importante pour que chaque employé se sente concerné. En harnachant le ou les chevaux de son attelage, le cocher a tout intérêt à les examiner avec soin s'il ne veut pas endosser les conséquences d'une situation qui ne lui incombe pas. À l'OTL, la dissociation est très nette entre cochers et palefreniers. Aucun des deux n'a intérêt à passer sous silence l'état d'un cheval. Le règlement est assez éloquent à cet égard. S'agissant des cochers, il stipule qu'« en prenant leur service au dépôt, ils doivent s'assurer que leurs chevaux ont reçu tous les soins nécessaires, qu'ils sont propres, que la ferrure est en bon état, ainsi que les harnais. Ils doivent à ce sujet, faire leurs observations aux piqueurs, au chef de dépôt et enfin au chef de la cavalerie, si les précédents n'ont pas fait droit à leurs plaintes ». La vérification de l'état de la cavalerie est complétée par le regard expert des maréchaux dont la journée de travail commence à 5 h. du matin par la visite des pieds des chevaux. Ils doivent aider le vétérinaire dans ses opérations. Le règlement précise en outre « que leur travail sera réduit, s'il y a lieu, proportionnellement au temps employé ». Dans le service des transports qui emploie une petite cavalerie, le statut des cochers qui sont aussi palefreniers reporte la responsabilité de l'examen journalier sur le palefrenier chef. Il doit être particulièrement vigilant. Aucun cheval ne peut être attelé avant qu'il ne l'ait inspecté de la tête aux pieds. Lorsque le palefrenier chef conduit un attelage, l'employé à qui il incombe de soigner le cheval ne se prive pas à l'occasion de dénoncer l'état dans lequel il l'a trouvé²⁵⁴⁷.

²⁵⁴⁷ Arch. mun. Lyon, 1125 WP 002. En 1904 à 1905, le cocher Damon mis en cause par le palefrenier chef rédige un rapport au maire de Lyon : « Messieurs j'ai un rapor a vous faire contre monsieur Bouvier vis a vis du service, monsieur pourié vous demander à monsieur Bouvier dou sa vien que le cheval du service des chiens don il se saire pour aller au invalide ne peu presque plus tenir debout et que mardi en revenant des invalides à 8 heures du soir son cheval a une plais large comme la moitié de la main sur les côtes de droite ».

Chapitre XII LES USAGES DU CHEVAL DANS LES CAMPAGNES DE LA RÉGION LYONNAISE

Les utilisations du cheval en milieu rural ont été abordées sous l'angle des potentialités de déplacement qu'elles procurent aux habitants et aux artisans des communes rurales. Il s'agit de cerner à partir des sources fiscales les capacités de déplacements à l'échelle du canton, mais également vers la capitale régionale. L'analyse de cette mobilité d'abord saisie à travers la nature des attelages est ensuite mesurée en 1890 et en 1930 dans les communes disponibles de l'arrondissement de Lyon (I). L'intensité des échanges qui s'organise entre Lyon et sa périphérie ou à l'intérieur des espaces périphériques a été abordée de manière spécifique (II). Enfin les utilisations agricoles notamment à travers la mécanisation agricole sont abordées à partir des données des enquêtes agricoles décennales de 1892 et 1929 (III).

Section I – La fonction de trait dans la ceinture chevaline de Lyon

Les documents disponibles permettent dans une certaine mesure de cerner les usages du cheval dans la région lyonnaise. Les rôles de la contribution sur les voitures, chevaux, mules et mulets associés aux rôles de la patente et au recensement annuel des chevaux mobilisables qui se complètent mutuellement sont riches d'enseignements. La conservation presque complète des rôles communaux de l'arrondissement de Lyon permet d'approcher au plus près l'utilisation de la cavalerie. Les 7756 contribuables soumis au paiement de la taxe dans l'arrondissement de Lyon ont été recensés dans le cadre communal à travers un certain nombre de critères :

- 1) La taille démographique de la commune et le nombre d'articles du rôle.
- 2) Le nom, le prénom, la profession ou l'état du contribuable.
- 3) Le nombre et la qualité des voitures et des chevaux taxés.

Un total maximum de neuf données a été collectée pour chaque contribuable assujetti à la taxe. Les totaux communaux et cantonaux permettent d'ajouter un certain nombre de critères supplémentaires comme la répartition des effectifs équinés entre différentes catégories : les chevaux exclusivement employés à des travaux agricoles, les chevaux attelés à des voitures suspendues et ceux mis en œuvre par les assujettis à la patente dans le cadre de leurs activités professionnelles. L'étude des 7756 contribuables reflète les utilisations du cheptel par une population agglomérée de 178 000 habitants dans 119 communes, de 8853 voitures suspendues tractées par 10511 chevaux²⁵⁴⁸.

Les usages du cheval. Le pluriel s'impose pour cerner les mille et une raisons qui rendent compte de l'utilisation du cheptel dans les espaces de la périphérie. Quatre utilisations principales apparaissent à travers les différentes sources disponibles : le transport des personnes à des fins privées ou professionnelles, le transport des marchandises par des utilisateurs soumis au paiement de la patente, le transport des marchandises agricoles par les agriculteurs et les travaux agricoles. Ces quatre grandes catégories peuvent être déterminées grâce à l'utilisation conjointe de trois sources administratives : la loi de 1877 sur la réquisition des chevaux, la taxe sur les voitures, chevaux, mules et mulets et la patente. Ces documents militaires et fiscaux livrent les informations suivantes :

En premier lieu, le comptage annuel des chevaux mené par l'armée, une source particulièrement fiable, permet de cerner le cheptel communal total. Les commissions de classement totalisent les chevaux aptes et les chevaux réformés. La source est moins sujette à caution car contrairement aux statistiques agricoles annuelles, formulaires souvent bâclés, brassés par liasses à la préfecture, la commission militaire examine de vrais chevaux et goûte

²⁵⁴⁸ Table des tableaux, chapitre XII, Tableau N°1 Les usages du cheval dans les communes de l'arrondissement de Lyon en 1890 d'après la contribution sur les voitures chevaux mules et mulets et d'après les patentes.

fort mal la tenue approximative des registres. Au total peu de maires sont rappelés à l'ordre par le préfet qui n'hésite pas à brandir la menace des amendes²⁵⁴⁹.

La taxe sur les voitures et les chevaux livre des informations très précises. Il existe une marge d'erreur ou des fraudes possibles, mais elles sont marginales. Les utilisations du cheptel sont déterminées par la nature du véhicule auquel est attelé le cheval : la taxe ne comptabilise que le cheptel attelé à des voitures suspendues. Aussi, tout le cheptel attelé aux véhicules agricoles non suspendus n'est pas comptabilisé par l'administration des contributions. Cet aspect explique que le cheptel militaire soit presque toujours supérieur au cheptel fiscal. La différence entre les deux cheptels permet de déterminer exactement la part du cheptel équin exclusivement destiné à des tâches agricoles ou à du trait local.

Le cheptel taxé, attelé à des voitures suspendues, est soit soumis à la taxe entière soit à la demi-taxe. La taxe entière est payée par tous ceux qui utilisent le cheptel à des fins privées. Elle concerne également une part de trait professionnel pour les activités non soumises à la patente : le médecin et le notaire sont dans de nombreuses communes de la périphérie les seuls représentants de cette catégorie de contribuables. Les autres contribuables sont des notables que les documents saisissent sous le nom de « propriétaire » ou de « rentier ». Ces catégories peuvent aussi être astreintes au paiement de la demi-taxe pour le cheptel utilisé à des fins agricoles.

Le cheptel de demi-taxe relève de deux catégories : il s'agit soit du cheptel attelé à une voiture suspendue agricole soit du cheptel utilisé par des commerçants ou des producteurs soumis à la patente. Le rôle de la taxe sur les voitures et les chevaux n'est pas toujours rempli en totalité et de ce fait, il est indispensable de se reporter à celui des patentes, qui par définition donne toujours la profession puisqu'elle fonde l'imposition. La confrontation des deux sources permet de déceler des activités mixtes : les voituriers, commissionnaires, marchands de lait apparaissent souvent comme de simples agriculteurs dans le rôle de la taxe sur les voitures et les chevaux, l'autre versant de leur activité professionnelle étant passé sous silence.

I – Les données structurantes qui déterminent les usages du cheval

Les usages se matérialisent par l'utilisation d'attelages qui se meuvent dans un cadre spécifique. Les usages du cheval résultent d'un grand nombre de variables qui diffèrent dans le temps et dans l'espace. Il est vain de vouloir cerner ou approcher toutes les interactions qui en résultent. Toutefois quelques grandes régularités semblent structurer les flux qui matérialisent les usages de la cavalerie dans les communes de l'arrondissement de Lyon. Elles doivent être approchées conjointement à l'étude du parc roulant.

1 – Les phénomènes de polarisation

La proximité du centre lyonnais. Plus la commune est proche et plus les échanges sont soutenus. Les activités de l'immédiate périphérie se conjuguent avec celle du centre lyonnais. Ainsi entre Tassin-la-Demi-Lune et le faubourg usinier de Vaise, clientèles ou fournisseurs s'imbriquent, abolissant de fait les limites communales. Les flux sont ici dans le prolongement de ceux qui animent le reste de l'agglomération. Tassin-la-Demi-Lune est ainsi physiquement liée à la zone de chalandise lyonnaise. Certaines activités plus spécifiques, et qui peuvent d'ailleurs être fort différentes les unes des autres, comme les vidanges ou la blanchisserie, sont organiquement liées à l'agglomération et les activités qui en résultent,

²⁵⁴⁹ Arch. dép. Rhône, R 622, Dans une lettre du 4 août 1891 au préfet du Rhône, le général de Bousenard, commandant le 13^e corps d'armée, se plaint de la mauvaise tenue des registres de la commune de Brindas. La préfecture du Rhône envoie fin août 1891, un courrier au maire de la commune : « le peu de soin avec lequel ont été préparés ces documents est des plus regrettables et pourrait engager votre responsabilité. J'appelle toute votre attention sur ce point et vous prie de veiller à ce que la plainte formulée ne se renouvelle pas ».

imposent le recours à de nombreuses voitures. Ces activités de service s'ajoutent à bien d'autres qui sont en lien direct avec les zones agricoles : chaque jour des centaines de voitures de foins ou de maraîchers approvisionnent les marchés de la ville. La présence des agriculteurs de la périphérie est parfois encore plus régulière : les tournées de laitiers sont quotidiennes. Si le laitier passe une partie de la matinée à livrer ses clients en ville, il en profite aussi pour donner à réparer des pièces de harnais au bourrelier du quartier qu'il dessert. Les créances actives dans les inventaires après décès des artisans bourreliers, charrons ou maréchaux-ferrants permettent de découvrir dans leur réalité immédiate les liens qui s'établissent entre la périphérie et le centre lyonnais. Parmi les créances dues en 1898 à veuve Revol, bourrelière Grande Rue de la Guillotière, figurent celles de M. Michallet laitier à Jonage (Isère) pour un total de 16 francs et celles de deux blanchisseurs de Brinda et de Saint-Genis-les-Ollières (Rhône) pour plus de 170 francs²⁵⁵⁰. L'intensité des échanges entre la commune suburbaine et le centre lyonnais commande la possession d'un attelage ou pour le moins d'une voiture. L'exploitation commerciale de la cavalerie se conjugue alors avec son utilisation dans les façons culturales. Dans le canton de Villeurbanne, la présence massive du cheptel équin, qui s'appuie aussi sur une véritable culture du cheval, réduit à presque rien la présence du cheptel bovin. La diffusion du cheval est facilitée par les professionnels qui vivent aux portes de la ville et savent vendre les chevaux de deuxième main dont se défait le camionnage urbain.

La polarisation qu'exerce Lyon sur les communes de l'immédiate périphérie se retrouve dans l'organisation de l'espace cantonal où le chef-lieu et parfois une autre commune concentrent les services et la production nécessaires au fonctionnement des communautés qui y résident. Les communes les mieux pourvues comptabilisent plusieurs dizaines d'activités professionnelles différentes utilisant le cheval comme force de traction. Elles sont relayées par d'autres communes d'importance moindre qui forment ensemble une trame serrée. Au total, peu de communes de l'arrondissement de Lyon sont exemptes de cavaleries professionnelles. Celles où n'évoluent que des effectifs employés par l'agriculture ne totalisent guère plus d'une dizaine de communes généralement peu peuplées. Leur territoire est en outre cerné par des communes dotées de cavaleries. Aussi, même dans les cantons montagneux de l'Ouest où la présence bovine est la plus marquée, il existe toujours dans un rayon de quelques kilomètres un ou plusieurs professionnels à temps plein ou à temps partiel susceptibles de prendre en charge une commande ou un colis. Aucune route départementale n'est exempte du passage d'un voiturier, commissionnaire ou coquetier.

2 – Les infrastructures

L'organisation des échanges périphériques se matérialise par rapport aux infrastructures qui les rendent possibles. Le réseau des routes départementales et nationales induit, sur les tronçons les plus actifs, des concentrations plus ou moins importantes de cavaleries. Réseau qui s'est considérablement étoffé comme le rappelle Gilbert Garrier :

« À cette date, et sur la lancée des ateliers de charité de 1848, l'achèvement du réseau routier est en bonne voie : la route pousse ses ramifications carrossables jusqu'aux hameaux et vient chercher l'agriculteur sur le seuil de sa porte pour le mettre en relation avec les villages, les marchés et les villes »²⁵⁵¹.

Dans ce cas de figure, les communes riveraines des voies les plus fréquentées proposent les services de transporteurs qui rendent possibles les échanges intercommunaux. Cette réalité est particulièrement forte lorsque les communes situées en retrait sont en outre des communes où

²⁵⁵⁰ Minute de Me Ravier, notaire à Lyon, inventaire Revol, 22 août 1898, conservée en l'étude de Me Jean-Luc Reyjal, Alexandre Thurel et Caroline Courtiade, notaires associés, 1, rue Montebello, 69421 Lyon CEDEX 03.

²⁵⁵¹ Gilbert GARRIER, Les campagnes dans l'ombre de la ville, *Histoire de Lyon et du Lyonnais* publiée sous la direction d'André LATREILLE, Privat, collection Univers de la France et des pays francophones, Toulouse 1975, 511 pages, p. 415.

les bovins fournissent la majeure partie de l'énergie de trait. La présence d'une voie ferrée ou d'une ligne de tramways suburbains peut expliquer la faiblesse du nombre des voitures suspendues. Lorsque artisans et commerçants peuvent être approvisionnés par la voie ferrée, la nécessité d'entretenir une cavalerie ne revêt pas la même importance. Quelques voituriers suffisent à transporter les matières premières ou les produits manufacturés vers les commerces.

À l'opposé, le train peut également stimuler l'utilisation de véhicules suspendus en donnant des débouchés nouveaux aux productions locales. La collecte du lait est un exemple assez évident. Lorsqu'elle a lieu trop loin du centre urbain dominant pour y être directement commercialisée, le lait converge vers la gare la plus proche en de multiples flux. Le document N°1 montre la gare des Échets (Ain) au moment où arrive le train pour Lyon. D'innombrables berthes à lait, alignées sur le quai, attendent leur embarquement. On distingue bien au premier plan les voitures suspendues à deux roues, genre de carrioles, qui les ont apportées. Elles constituent de loin la très grande majorité des voitures utilisées dans la région²⁵⁵². Le degré de dispersion de l'habitat, le temps nécessaire pour se rendre au chef-lieu de canton constituent vraisemblablement d'autres variables non négligeables. Lorsque les chefs-lieux de communes sont proches, le transport peut s'effectuer au moyen de voitures non suspendues. Il s'agit pour l'essentiel de déplacements intra-communaux. Ainsi, le cheptel agricole non taxé dans les chefs-lieux de canton est souvent bien représenté, tandis que le cheptel taxé n'est pas très fourni. Des trajets de quelques kilomètres se satisfont parfaitement de voitures non suspendues. En revanche, au-delà de 4 ou 5 kilomètres, soit des déplacements de 8 ou 10 kilomètres, la voiture suspendue à 2 roues est la règle universelle. Elle ne souffre pas d'exception. Quelle que soit la taille de la commune, il existe toujours 4 ou 5 voitures suspendues à deux roues.

3 – Les voitures suspendues

La voiture suspendue permet l'extension des parcours en préservant l'attelage et en ménageant le conducteur et la cargaison transportée. Ces avantages, rapportés non pas au seul confort d'un utilisateur particulier mais à la population d'une commune ou d'un canton, permettent d'en déterminer les capacités d'échanges. Le comptage des voitures permet de cerner le degré d'ouverture d'une société à l'échelle communale ou cantonale. Il permet aussi, en s'intéressant aux hommes qui prennent en charge cette ouverture, de déterminer leur importance par rapport à la population totale. Le véhicule renseigne sur l'état d'esprit d'une population locale.

A – Les avantages des voitures suspendues

Déclarer une voiture suspendue et payer la taxe qui s'applique également au cheval qui la tracte n'est pas un acte dénué de sens : les contribuables qui la paient considèrent qu'il existe des avantages évidents à utiliser la voiture suspendue par rapport à celle qui ne l'est pas. La suspension diminue la résistance opposée au roulement, elle « est d'autant moindre que la voiture est mieux suspendue »²⁵⁵³. Les voitures suspendues allant au trot sont moins agressives pour les routes que les voitures non suspendues allant au pas. Dès que des trajets usuels dépassent quatre ou cinq kilomètres et qu'ils sont effectués sur des surfaces roulantes comme des routes empierrées, leur supériorité s'impose sans conteste. Les avantages évidents de la suspension sont bien résumés par le commandant Jouffray :

²⁵⁵² Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N°1 Les Echets (Ain), collecte du lait pour Lyon.

²⁵⁵³ Michel ROUS, *Charronnage, carrosserie et sellerie*, Librairie scientifique, industrielle et agricole, Eugène Lacroix éditeur, Paris 1884, 52 pages, p. 35.

« L'appareil de suspension est d'une extrême importance, à la fois pour le voyageur, auquel les cahots sont épargnés, pour le cheval dont le travail est régularisé et diminué, et pour la voiture, dont la durée est augmentée »²⁵⁵⁴.

Les ressorts qui relient la caisse à l'essieu représentent un prix relativement élevé. Les voitures suspendues utilisées à la campagne ou en milieu urbain destinées au transport des marchandises sont généralement dotées de ressorts droits. Si la carrosserie industrielle peut proposer des systèmes plus sophistiqués, la majeure partie des voitures suspendues à 2 roues comme les jardinières ou les carrioles, et à 4 roues comme les camions ordinaires, ne connaît que ce type de ressorts, les plus économiques, dont le nombre peut naturellement varier en fonction du type de véhicule. À Lyon, les camions utilisés par les marchands de charbon, de 2000 ou de 5000 kilos ont tous 4 ressorts, deux à l'avant et deux à l'arrière²⁵⁵⁵ ; les plateaux de brasseurs que les ateliers lyonnais avaient la réputation de bien construire en avaient davantage²⁵⁵⁶.

S'agissant de voitures souvent destinées à transporter des produits de la ferme vers les marchés, on peut ajouter que la suspension protège la qualité des marchandises. Il est impossible de transporter autrement des fruits, en particulier les plus fragiles d'entre eux, les fruits rouges qui sont une spécialité de l'Ouest lyonnais, des œufs, etc. Rapidité et efficacité se conjuguent dans l'utilisation de la voiture suspendue. La voiture suspendue est un remarquable marqueur du degré d'ouverture d'un canton. Contrairement au reste du matériel roulant, d'utilisation exclusivement agricole ou de proximité, elle est l'outil des échanges qui regardent au-delà de la commune et du canton.

B – Le parc des voitures suspendues de l'arrondissement de Lyon

Les 120 communes de l'arrondissement de Lyon pour lesquelles il existe des données chiffrées permettent de connaître précisément le nombre de voitures de 2 et 4 roues disponibles pour les populations vivant dans cette circonscription. Le parc des véhicules compte 7 736 voitures au service des 177 000 habitants vivant dans les 120 communes de l'arrondissement. Les données moyennes établissent 1 voiture pour près de 23 habitants. À un niveau inférieur, les moyennes cantonales soulignent la diversité des situations. Sur les 11 cantons recensés, 6, soit plus de la moitié, ont des moyennes relativement proches de la moyenne de l'arrondissement : les limites extrêmes sont 20,51 pour l'arrondissement de Vaugneray et 26,06 pour les communes disponibles du canton de Condrieu. Les 5 autres cantons se répartissent dans deux groupes contrastés : dans le premier groupe, les cantons de Limonest et de Saint-Genis-Laval, situés respectivement dans les prolongements Nord et Sud de Lyon, concentrent un nombre de véhicules par habitant relativement important. Le canton de Limonest compte 1 véhicule suspendu pour 13,36 habitants. C'est le meilleur ratio de l'arrondissement ; Saint-Genis-Laval un véhicule pour 18,7 habitants. Ces deux cantons utilisent 2419 véhicules, soit presque le tiers du parc de l'arrondissement, pour une population qui ne compte même pas 22% du total. Ici, deux phénomènes se conjuguent : en premier lieu, l'importance du parc est en relation étroite avec la géographie sociale qui structure cet espace : la propriété citadine domine comme le rappelle Gilbert Garrier : « Une couronne de banlieue résidentielle se dessine nettement sur les pentes des Monts d'Or et des coteaux qui bordent le Rhône, de Sainte-Foy-les-Lyon à Millery ; à Écully par exemple, les Lyonnais détiennent déjà 65% du sol et la part des terrains d'agrément, parcs, pelouses et jardins est

²⁵⁵⁴ Commandant JOUFFRAY, *Traité de la conduite en guides et de l'entretien des voitures*, page 97, cité par Jean-Louis LIBOUREL, *Voitures hippomobiles, vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du patrimoine, 2005, 411 pages, p. 214.

²⁵⁵⁵ Entretien Jean GIRARD, 11 avril 1984.

²⁵⁵⁶ Exposition universelle internationale de 1900, *L'économie sociale et l'histoire du travail à Lyon*, Rey éditeur, Lyon 1900, Léon Faurax, 661 pages.

bien supérieure à celle des parcelles cultivées»²⁵⁵⁷. Ainsi tout porte à croire que la forte implantation de la propriété bourgeoise explique l'importance du matériel roulant déclaré dans les communes suburbaines. De fait, des pans entiers de la sociabilité des possesseurs de voitures déclarés dans les communes suburbaines se déroulent à Lyon. La possession d'un attelage est incontournable et d'un entretien moins pesant qu'à Lyon. La place ne manque pas pour loger les chevaux et des pièces de terrains permettent de les laisser au vert. En second lieu, les communes maraîchères du canton vivent dans le sillage intime de Lyon : il faut tous les jours écouler la production horticole.

Dans le second groupe, trois cantons se caractérisent par un faible nombre moyen de véhicules par habitant. Ces trois cantons sont par ordre décroissant ceux de Saint-Symphorien-sur-Coise, de Saint-Laurent-de-Chamousset et de Givors. Le nombre moyen d'habitants par voiture est respectivement de 27,49, 34,58 et 46,59. 1259 voitures suspendues à 2 et 4 roues soit 16,27% du total pour 44663 soit le quart de la population globale. La moyenne de ces trois cantons représente 35,47 habitants pour une voiture suspendue. Le même calcul pour les deux cantons les mieux pourvus de l'arrondissement donne 16,04. Cet écart moyen du simple au double entre cantons bien pourvus et cantons moins bien pourvus est encore accru si l'on compare les moyennes communales.

Les moyennes communales sont extrêmement variables. De fait il n'existe aucune relation fixe entre la population d'une commune et le nombre de véhicules que l'on y rencontre. Cette réalité est vérifiable dans les communes rurales et dans les communes urbaines, mais la signification du phénomène ne peut pas être interprétée de la même manière. La commune urbaine, lorsque la population agglomérée au chef-lieu est importante, affiche un indice moyen plus élevé que celui d'une commune rurale. La concentration des hommes, la diversité des activités, l'existence fréquente d'autres moyens de transport, la spécialisation des fonctions et notamment celles de transport induisent une plus forte rationalisation des moyens de trait. En tenant compte des spécificités communales et des niveaux de populations agglomérées il est possible de comparer des réalités contrastées.

Les écarts parfois considérables sont perceptibles entre communes rurales de taille voisine. Ils marquent toujours une plus ou moins grande capacité d'ouverture, mais dépendent souvent de caractéristiques locales propres. Deux exemples peuvent illustrer le propos : Saint-Romain-au-Mont-d'Or dans le canton de Neuville, compte 218 habitants et déclare 27 voitures suspendues à deux et quatre roues, soit une pour 8 habitants. Saint-Romain-au-Mont-d'Or présente le profil type d'une communauté rurale largement ouverte sur la métropole régionale. Les données objectives expliquent cette situation : la commune participe au goût du cheval qu'elle partage avec les autres communes du canton et avec celles des cantons limitrophes. Elle cultive des rapports étroits avec Lyon dont elle est un lieu de villégiature apprécié, elle compte un nombre non négligeable de commerçants patentés qui fournissent Lyon en produits frais. Les Monts-d'Or, à l'instar du plateau lyonnais, ont été séduits par les cultures fruitières dont la commercialisation monopolise presque tous les attelages dès la fin du printemps. Ces quelques éléments expliquent à eux seuls l'ouverture que reflète le nombre de voitures suspendues utilisées dans la commune.

Constat similaire pour Ampuis, commune du canton de Condrieu. Si la moyenne cantonale du nombre d'habitants par véhicule suspendu est dans une situation intermédiaire, au niveau communal, les résultats propulsent Ampuis aux premiers rangs du département : 1748 habitants en 1891 et 153 voitures soit 11,42 habitants par voiture. Dans ce gros bourg horticole qui expédie chaque jour ses productions à Lyon, le nombre de voitures suspendues augmente d'une décennie à l'autre comme l'indique l'état du montant des rôles :

1880 : 96

²⁵⁵⁷ Gilbert GARRIER, André LATREILLE [Dir.], *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Privat éditeur, Toulouse, 1975, 511 pages, P. 413.

1890 : 153
1899 : 176²⁵⁵⁸

Ces véhicules sont tous en excellent état comme le confirme le recensement militaire triennal de 1893. Pour la commission mixte chargée de l'inspection des voitures, 142 véhicules à 2 roues et à un cheval sont susceptibles d'être requis en cas de mobilisation²⁵⁵⁹. Ce total rapporté au nombre de véhicules est élevé. Il souligne l'importance des attelages dans l'orientation économique de la commune et, dans son prolongement, l'importance des corps de métiers qui s'affairent quotidiennement pour maintenir cette liaison vitale²⁵⁶⁰.

À l'opposé, Saint-Sorlin, commune du canton de Mornant, au Sud de Lyon, peuplée de 360 habitants n'aligne que 4 voitures à 2 roues soit 1 véhicule pour 90 habitants. Plus peuplée et presque deux fois plus étendue que la première, elle met en œuvre 11 fois moins de voitures par habitant. Des écarts d'une telle ampleur ne peuvent pas ne pas cacher des différences notables d'organisation tant économiques qu'intellectuelles. Pourtant une approche plus précise montre une réalité plus nuancée. Les capacités de mobilité de Saint-Sorlin sont exclusivement mobilisables dans le périmètre communal. La traction des véhicules agricoles est assurée par les bovins. Ce très faible potentiel de mobilité doit être évalué à l'aune des conditions locales. Ainsi, seuls 3,5 Km séparent le centre de Saint-Sorlin au centre de Mornant, le chef-lieu de canton et principal débouché des échanges. Cette courte distance permet des transports entre les deux communes même aux pas lents des bœufs et des vaches de travail et elle autorise surtout la rotation rapide des quelques voitures suspendues déclarées dans la commune. Ainsi traditions bovines et proximité du principal centre d'échanges se combinent pour réduire de manière drastique, en apparence, les capacités de mobilité d'une petite communauté rurale. La réalité confrontée au terrain montre sans doute un degré d'ouverture borné aux limites du chef-lieu de canton, mais elle montre surtout une remarquable sobriété des moyens mis en œuvre.

À l'autre bout de l'échelle, parmi les communes urbaines, les écarts sans atteindre de telles proportions restent significatifs. Les 10 909 Givordins se contentent d'un véhicule suspendu pour 126 habitants tandis que les 8 881 habitants de Caluire-et-Cuire affichent une moyenne de 36,85 et les 14 000 Villeurbannais 38,30. L'analyse des conditions locales éclaire de la même manière les écarts constatés : Givors apparaît essentiellement comme une commune industrielle. Une partie significative de la population n'a aucun besoin direct du cheval qui est destiné aux activités patentées. La ville est par ailleurs admirablement reliée par le train aux autres centres économiques de la région. Les cas de Villeurbanne et de Caluire-et-Cuire s'inscrivent dans des réalités locales très différentes : pour ces deux communes, la proximité de Lyon génère mécaniquement des échanges. Villeurbanne est à la fois un centre industriel et une zone de production agricole ; Caluire-et-Cuire et une zone résidentielle et agricole. Elles participent toutes deux à une zone de culture chevaline. Ainsi, le canton de Villeurbanne ne compte pour ainsi dire pas de bovins de travail et Caluire-et-Cuire se distingue par l'importance des chevaux de pleine taxe.

II – Les mobilités en milieu rural

La cavalerie domiciliée dans les cantons de l'arrondissement de Lyon en 1890, pour laquelle il est possible de distinguer les différents types d'utilisation, s'élève à 8935 chevaux.

²⁵⁵⁸ Table des tableaux, chapitre XII, tableau N° 2 Parc hippomobile de l'arrondissement de Lyon d'après l'état du montant des rôles de la taxe sur les chevaux et les voitures (1880 – 1899).

²⁵⁵⁹ Table des tableaux, chapitre XII, tableau N° 3 Recensement triennal des voitures attelées de l'arrondissement de Lyon, situation au 15 janvier 1893.

²⁵⁶⁰ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N°1 Les hommes du cheval dans les cantons rhodaniens de la ceinture chevaline en 1896.

1 – La mobilité locale des populations rurales

Les données fiscales permettent de distinguer les attelages agricoles et les attelages de maître.

A – Les voitures agricoles de demi-taxe

La cavalerie domiciliée dans les cantons de l'arrondissement de Lyon en 1890, pour laquelle il est possible de distinguer les différents types d'utilisation, s'élève à 8935 chevaux. Les cavaleries des 11 cantons de l'arrondissement sont étroitement liées aux activités agricoles. En effet, 6499 chevaux, soit 72,7% des effectifs, sont utilisés dans le cadre d'exploitations agricoles. Ces chiffres correspondent à deux utilisations différentes. Le premier type d'utilisation qui représente 4443 existences peut être qualifié de mixte : il comporte à la fois des tâches agricoles et des tâches de transport qui constituent l'interface entre l'exploitation et le monde extérieur. Cette catégorie de cheptel de labour est déterminée par la taxe sur les chevaux et les voitures : les chevaux attelés à des voitures suspendues paient une demi-taxe même s'ils sont en activité dans une exploitation agricole. La déclaration d'une voiture suspendue entraîne automatiquement, lorsqu'il existe un ou plusieurs chevaux, l'imposition à la demi-taxe de l'un d'entre eux. Ces données globales varient selon la nature des cantons. Dans les cantons marqués par de forts effectifs bovins, l'importance des cavaleries agricoles est moindre. Dans ceux de Saint-Symphorien-sur-Coise, de Saint-Laurent-de-Chamousset ou de Vaugneray, les effectifs équins employés dans l'agriculture oscillent entre 67 et 57% du cheptel. Le cheval est davantage au service des professions patentées et les cavaleries communales sont souvent fort modestes.

Les chiffres que livrent les statistiques fiscales révèlent qu'il existe presque toujours dans les communes rurales des moyens de transport assez fournis puisque les deux tiers du cheptel sont au service des agriculteurs. La voiture suspendue qui paie une demi-taxe n'est pas nécessairement tirée par le cheval payant la taxe sur les contributions directes. Il est très vraisemblable que le nombre de chevaux non taxés susceptibles d'être attelés à des voitures suspendues soit assez significatif. Il est en effet possible, contrairement à la traction automobile, de dissocier le moteur, c'est-à-dire le cheval, du véhicule. Ce système permet aux communautés rurales de mutualiser au niveau des familles ou au niveau des hameaux et des écarts, le nombre de véhicules déclarés. Le véhicule suspendu déclaré est tour à tour employé par des utilisateurs différents qui y attellent leurs propres chevaux. Ce système de prêt qui s'applique aussi bien au matériel agricole comme les faucheuses ou les râtaux faneurs qu'aux voitures suspendues permet de mesurer la nécessité de connaître le nombre des chevaux plutôt que celui des véhicules pour déterminer les capacités de transport à la disposition des populations rurales.

Environ le tiers des 6499 chevaux employés dans l'agriculture n'a que cette destination. Les 2122 chevaux de cette catégorie sont ceux qui apparaissent en défalquant le cheptel soumis à la taxe sur les chevaux du total des effectifs recensés chaque année par l'armée au titre de la loi de 1877. Ainsi, en utilisant les statistiques militaires et les statistiques fiscales, il est possible de déterminer dans chaque commune la fourchette basse des effectifs équins mobilisés pour les besoins de transports locaux et la fourchette haute des chevaux susceptibles d'être attelés à des voitures suspendues et usuellement utilisés pour les travaux agricoles. Cette précision est d'autant plus importante que le % moyen de cette catégorie de chevaux dans l'arrondissement soit 23,74% des effectifs varie du simple au double au niveau cantonal, voire davantage. Plus le pourcentage des chevaux de cette catégorie est important par rapport aux effectifs globaux et plus il reflète la qualité d'espace chevalin. Les cantons de Givors, Condrieu, Neuville-sur-Saône ou Villeurbanne, sont dans cette situation. L'importance de ces chevaux qui atteint ou dépasse le tiers des effectifs signifie que de nombreuses exploitations n'ont pas qu'un cheval mais plusieurs. À l'inverse, les cantons dans lesquels cette catégorie est peu représentée sont soit des espaces peu favorables à l'exploitation du cheval comme force de trait agricole, soit des espaces dans lesquels les exploitations sont majoritairement

dotées d'un seul cheval. La distinction est importante car certains cantons dotés de puissantes cavaleries peuvent afficher des résultats médiocres. Ainsi, le canton de Limonest fort de 1340 chevaux n'a que 18,35% de ses effectifs dans cette catégorie. Dans ce cas précis, la cavalerie est le marqueur d'une grande ouverture vers le marché lyonnais, mais qui n'affecte pas fondamentalement l'économie du trait agricole qui reste marquée par le recours aux bovins. Les cantons les plus à l'Ouest, fortement caractérisés par la présence des bovins dans les façons culturales comme Saint-Laurent-de-Chamousset, comptent néanmoins 1/5^e de ses effectifs de cette catégorie. Cela est dû à la tradition bien établie dans les fermes d'élever des « laitons » qui sont ensuite revendus avec profit à cinq ou six ans. Les particularités locales expliquent ainsi des statistiques étonnantes de prime abord.

La présence du cheptel équin n'est pas simplement liée aux besoins de transports locaux des communautés villageoises ni aux seules façons culturales, elle s'explique par l'intensité des échanges que ces communautés de la périphérie tissent avec le centre lyonnais.

Les produits que les agriculteurs proposent directement aux consommateurs urbains arrivent en ville grâce aux flux que constituent des milliers de convois. Chaque jour des milliers d'agriculteurs vendent en ville des légumes, des volailles, des fromages, des œufs. Lorsque cette relation étroite est momentanément interrompue, les conséquences en sont immédiatement ressenties. Ainsi, en janvier 1893, un quotidien de Lyon s'inquiète des aléas météorologiques qui empêchent l'approvisionnement de la ville : « Ce mauvais temps met les ménagères dans le plus grand embarras, car les maraîchers qui alimentent les marchés ne viennent pas à Lyon : obligés de partir du village qu'ils habitent à une heure matinale, ils n'osent plus, dans l'obscurité, se hasarder sur des routes couvertes de neige »²⁵⁶¹. En temps ordinaire, les transports se font de grand matin, voire même de nuit comme cette horticultrice d'Ampuis qui arrive au pont du chemin de fer du quai des Étroits à trois heures du matin pour se rendre, comme d'habitude, au marché du quai de l'Archevêché²⁵⁶². Les maraîchers d'Ampuis partent en effet pour Lyon la veille du marché et rentrent le lendemain soir. Une voiture chargée et un cheval frais les ramènent aussitôt. Les convois nocturnes qui convergent comme des somnambules vers Lyon fournissent de temps à autre à la presse locale de surprenants entrefilets comme celui que publie le *Salut public* fin mars 1889 : « une bande de détrousseurs habiles infeste les localités voisines de Lyon, Beynost, Miribel, la Pape, etc., et jette la frayeur parmi les nombreux maraîchers qui chaque nuit, se rendent aux marchés de notre ville, embusqués le long des haies de la route, à l'affût des voitures isolées, choisissant de préférence celles qui sont conduites par les femmes, et profitant du demi-sommeil dans lequel le conducteur est plongé, ils enlèvent adroitement tout ce qui leur tombe sous la main : beurre, œufs, fromages et légumes, tout est, pour ces audacieux coquins, de bonne prise »²⁵⁶³.

L'économie de la périphérie est marquée par cette demande puissante de la ville. Lyon absorbe une grande quantité de produits agricoles qui lui arrivent quotidiennement des communes environnantes. En 1895, Charles Baltet, dans une publication très documentée, affirme que Lyon alimente en légumes ses 430 000 habitants par ses propres produits ou à peu près²⁵⁶⁴. Et quoique le site de Lyon ne soit pas très favorable aux maraîchages, les handicaps du climat et des sols sont surmontés par des adaptations locales. La fertilisation des sols médiocres de la plaine de Lyon, fumés par les vidanges ou les « gadoues vertes », a déjà été longuement abordée. En revanche, les adaptations au climat sont diverses : les jardins maraîchers sont savamment disposés par rapport aux vents les plus dangereux et les murs de pisé ménagent des effets thermiques qui ne doivent rien au hasard, cultures d'abris et

²⁵⁶¹ *Salut public*, 23 janvier 1893.

²⁵⁶² *Salut public*, 28 juillet 1886.

²⁵⁶³ *Salut public*, 27 mars 1889.

²⁵⁶⁴ Charles BALTET, *L'Horticulture dans les cinq parties du monde*, Troyes, chez l'auteur, 1895, 776 pages, p. 436.

repiquage de certains légumes, choix des variétés. Ainsi le climat de Caluire, saturé de l'humidité apporté par les brumes, a développé la culture des légumes à feuilles comme le cardon ou le chou²⁵⁶⁵.

Charles Baltet n'est pas le seul à évoquer cette diversité des productions qui convergent vers Lyon. Dans le *Dictionnaire du département de l'Ain*, Pommerol décrit l'importance de ces productions pour les communes de la Côtière de l'Ain²⁵⁶⁶. De Rillieux « la population est agricole, elle fait surtout de la culture maraîchère dont les produits font l'objet d'un grand commerce à Lyon ». Le coteau bien exposé profite de la présence du Rhône. Le fleuve joue le rôle de volant thermique qui atténue les contrastes de température. Situation idéale que précise un autre auteur : « à Crépieux – hameau de Rillieux - les légumes venaient en premier. C'était la petite Nice »²⁵⁶⁷. Même constat pour Neyron : « elle fait un grand commerce de légumes avec Lyon ». S'agissant de Miribel, aux portes de Lyon, commune qui s'étend, sur le plateau, sur la Côtière et sur les îles du Rhône, Pommerol écrit : « les cultivateurs écoulent leurs produits sur Lyon, principalement les productions maraîchères. Le commerce local du bourg est assez important grâce à la proximité de Lyon ». De Beynost, commune dont le territoire est à cheval entre le plateau et la plaine, l'auteur précise qu'il se fait un grand commerce de légumes pour le marché de Lyon, près de 60 hectares de terre labourables sont consacrées à la culture de ces légumes. La commune voisine de Saint-Maurice-de-Beynost est marquée par une spécialisation semblable : « la commune ne fait guère de commerce autre que celui de la vente à Lyon de produits agricoles ». Au-delà de Montluel, les relations journalières conservent leur importance : « Dagneux écoule son lait et surtout ses fourrages (luzerne) vers Lyon » ; Bressoles livre « du lait expédié chaque jour sur Lyon » tout comme la commune de Pizay qui fait « un grand commerce de lait avec Lyon ».

Si les légumes sont plutôt produits au nord le long des Côtières de l'Ain, quoiqu'en quantités très variables d'une commune à l'autre, ou sur la rive gauche du Rhône, les fruits sont cultivés à l'Ouest. Les cultures fruitières constituent les spéculations les plus rentables du plateau lyonnais et des Monts-d'Or. Les spécialisations fruitières ou maraîchères expliquent l'importance des cavaleries et des voitures suspendues sans lesquelles aucun transport n'est possible.

L'intensité des relations avec l'agglomération lyonnaise apparaît dans un grand nombre de monographies des communes de l'Ain proches de Lyon. À Balan (Ain), aux portes du camp militaire de la Valbonne, à environ 25 kilomètres à l'Est de Lyon, Georges Bouvier maire de 1969 à 1983 écrit à propos des agriculteurs de sa commune : « La commercialisation à Lyon de leurs récoltes était un avantage pour ceux qui possédaient un attelage correct, ils vendaient la paille, le foin, l'avoine pour nourrir les chevaux des transports urbains et même les fagots pour chauffer les fours des boulangers »²⁵⁶⁸. D'une manière générale, l'ouverture économique, l'amélioration des routes a induit sur la Côtière, sur le plateau dombiste et au-delà vers la Bresse, une utilisation renforcée de la cavalerie. La puissance de l'orbite

²⁵⁶⁵ Charles BALTET, ouv. cité, p. 436 : « Les légumes de bonne vente journalière se récoltent dans les jardins de Villeurbanne, de Montplaisir, de Cuire, d'Heyrieux. La grande culture potagère s'exerce à Vénissieux, à Vaux, à Caluire, à Rillieux, avec les artichauts, les cardons, les choux, les haricots, les navets, les pois, les pommes de terre, sans oublier le chou gros quintal de Strasbourg pour la choucroute. Le chou-fleur se concentre à Caluire et à Rillieux, où certains cultivateurs sèment jusqu'à 300 grammes ce qui représente 40 000 plants (...) Ampuis sur les bords du Rhône s'adonne surtout à la grande production de haricots. Pierre-Bénite et Décines fournissent des charretées de melons. Là, le paysan sème, en plein champ, des plates-bandes de seigle qui font espalier à la plante ».

²⁵⁶⁶ A. POMMEROL, *Dictionnaire du département de l'Ain*, Bourg 1907, réédition Laffitte reprints, 630 pages, Marseille 1980.

²⁵⁶⁷ Collectif, *Rillieux-la-Pape d'hier à demain*, Georges TRUCHON, Crépieu en lien avec Lyon, Éditions Xavier Lejeune, Lyon, 1999, 128 pages, p.12.

²⁵⁶⁸ Georges BOUVIER, *Balan, 120 ans de vie communale*, Imprimerie J. Banderier, Montluel / Meximieux 1998, 216 pages, p. 130.

lyonnaise cache sans doute des forces plus générales qui concernent tous les espaces urbains d'une certaine importance. Les données statistiques manquent mais les remarques des contemporains vont toutes dans le même sens. Ainsi dans une étude détaillée sur le département de l'Ain menée en 1889 par la Société d'émulation, agriculture, lettres et arts de l'Ain, le constat s'impose aux rédacteurs :

« Le nombre des chevaux de l'agriculture a été considérablement augmenté depuis une quarantaine d'années en Bresse surtout ; nous n'en voulons citer pour preuve que le petit nombre de voitures attelées avec des chevaux qu'apportaient alors, aux foires de Bourg, les cultivateurs des environs, et le petit nombre de voitures attelées avec des boeufs ou des vaches qu'ils amènent aujourd'hui »²⁵⁶⁹.

Plus à l'est et au sud, les communes du canton de Villeurbanne sont elles aussi en étroite relation avec Lyon. Elles sont toutes marquées par les activités agricoles. Les agriculteurs de Villeurbanne mettent en œuvre une cavalerie importante. Les productions maraîchères de la commune alimentent les marchés de Villeurbanne et de Lyon. Observation similaire pour les agriculteurs et maraîchers de Vaulx-en-Velin. La grande majorité d'entre eux exploitent le cheval comme animal de labour et comme force motrice permettant de rejoindre en une petite heure l'essentiel des marchés lyonnais. En 1890, 318 des 335 chevaux de la commune sont au service de l'agriculture. Les quelques 1700 hectares restent encore marqués par l'importance de la culture du blé, mais des spéculations plus importantes se développent comme les gros légumes ou les pommes de terre. Les betteraves de Silésie, les cultures fourragères permettent la présence de plus de 360 vaches laitières à la fin du XIX^e siècle. Qu'ils soient producteurs de légumes ou de lait, les agriculteurs des communes périphériques ont tous les yeux tournés vers Lyon. Dès le milieu du XIX^e siècle, le baron Raverat notait que « le village de Vénissieux doit son bien-être à la proximité de Lyon où les villageois vont porter leur laitage ». Au milieu des années 1890, 68% de la population de la commune vit encore de l'agriculture. Une carte agronomique dressée à la fin du siècle fait état de 192 exploitations qui s'étendent sur plus de 1000 hectares²⁵⁷⁰. La commune de Sainte-Anne de Bron aurait pu donner lieu à une remarque similaire. Les liens du canton de Villeurbanne avec Lyon sont renforcés par l'utilisation de l'engrais urbain qu'absorbent avec avidité les travaux agricoles.

Au-delà du canton de Villeurbanne, les communes dauphinoises sont elles aussi sous l'attraction de Lyon. À Saint-Priest par exemple, les vaches sont exclusivement laitières. Élevage attentif car les produits laitiers sont vendus directement aux consommateurs lyonnais. Une économie laitière est en place dans les années 1890. Dans une délibération du conseil municipal de Saint-Priest datée du 22 juin 1898, il est mentionné « 200 laitiers ou maraîchers qui vont chaque jour vendre leurs produits aux marchés de Lyon et aux habitants de cette ville »²⁵⁷¹. Le lait est acheminé à Lyon au moyen de voitures suspendues souvent conduites par des femmes. « Départ de Saint-Priest vers quatre heures retour vers midi. On se regroupait parfois à deux ou trois pour assurer ce transport ». Même constat dans la commune voisine de Chassieu. Tous les cantons isérois de la périphérie lyonnaise connaissent à la même époque, comme celui de Saint-Symphorien-d'Ozon, une expansion forte de leur cheptel laitier.

L'imbrication des économies urbaine et rurale, l'accroissement des effectifs équin qu'elle génère sont tout à fait comparables sur la rive droite du Rhône et de la Saône. Les demandes de la capitale régionale et les productions spécialisées s'organisent autour des productions horticoles, laitières et fruitières. À la fin du XIX^e siècle, l'Ouest lyonnais est déjà célèbre pour la qualité de ses fruits rouges.

²⁵⁶⁹ *Annales de la Société d'émulation agriculture, lettres et arts de l'Ain*, BARBIER, BIANCHI, BROSSARD, « Notes statistiques sur l'agriculture du département de l'Ain », 1889, tome 22, p. 72.

²⁵⁷⁰ Maurice CORBEL, *Vénissieux la rebelle*, Édition Cercle d'art, Paris 1997, 271 pages, p.96.

²⁵⁷¹ Cité par Charles TALON, *Histoire de la vie rurale en Bas-Dauphiné*, Elie Bellier éditeur, Lyon 1981, 377 pages, p. 279.

B - Les attelages de maître

L'arrondissement de Lyon compte, hors les communes de Lyon et Villeurbanne, 664 chevaux de maître qui apparaissent dans les documents fiscaux sous la rubrique « chevaux de pleine taxe ». Ils représentent 6,3% des effectifs recensés dans les 123 communes de l'arrondissement pour lesquelles des données sont disponibles²⁵⁷².

a - La localisation spatiale des attelages de maître

La localisation spatiale des chevaux de luxe ne diffère pas sensiblement de celle des chevaux de labeur. Les zones de plus forte concentration équine sont aussi celles des plus fortes concentrations de chevaux de maître²⁵⁷³. Au Nord et au Sud de Lyon, les cantons de Limonest et de Saint-Genis-Laval, avec respectivement un cheval de pleine taxe pour 121,09 et 144,60 habitants, sont les mieux dotés de l'arrondissement. Ils comportent, soit des extensions résidentielles de Lyon comme Écully ou Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, soit des résidences secondaires de propriétaires lyonnais ou des noyaux résidentiels de propriétaires et/ou de rentiers. D'une manière générale, une partie non négligeable de cette cavalerie de pleine taxe se situe dans le sillage lyonnais²⁵⁷⁴. Ces cantons juxtaposent des cavaleries de différentes origines. D'autres cantons où le cheptel équin est bien représenté, comme ceux de L'Arbresle, de Neuville-sur-Saône ou Mornant avec respectivement 221,09, 243,45 288,71, habitants par cheval de luxe comportent des communes rurales qui ne sont pas spécifiquement des lieux de villégiature des classes privilégiées de Lyon. Les effectifs correspondent aux chevaux qu'entretiennent les propriétaires fonciers et les notables locaux souvent domiciliés au chef-lieu de canton ou dans sa commune la plus importante.

Enfin, dans les espaces dominés par l'importance du cheptel bovin, les chevaux de maître présentent des effectifs squelettiques. Les chiffres sont particulièrement révélateurs : dans le canton de Saint-Laurent-de-Chamousset, il existe un cheval de maître pour 389 habitants et seulement un pour 730 dans celui de Saint-Symphorien-sur-Coise. Il est tout à fait intéressant de constater que la tonalité générale du canton influe sur le cheptel de luxe. Quoiqu'il n'y ait en principe pas de corrélation entre l'utilisation agricole du cheptel équin et son utilisation comme moyen de transport de personnes, il faut se rendre à l'évidence que dans les terres bovines, le recours au cheval n'est pas spontané pour les élites locales, comme si elles étaient culturellement conditionnées par leur environnement. Cette situation est d'autant plus paradoxale que les besoins de déplacement des propriétaires fonciers ou des rentiers domiciliés en milieu rural existent autant qu'ailleurs. La distinction sociale qui s'attache au bel attelage de maître aurait pu servir à marquer la distance entre la masse condamnée à assurer sa force de traction aux pas lents des bovins et l'élite conduite par des carrossiers vigoureux. Dans les cantons bovins du sud-ouest, le réflexe qui joue en ville, les codes de la distinction ne passent pas ou peu par le cheval.

b - Les caractéristiques sociales des possesseurs d'attelage

Les chevaux de maître établissent une distinction, parce qu'ils sont attelés à des voitures suspendues exclusivement destinées au transport des personnes. Ils marquent —même dans un canton chevalin— une frontière sociale. La nomenclature administrative ne s'y trompe pas et inconsciemment, en tout cas en dehors de toute obligation légale, elle marque le partage des contribuables en vertu de qualités perceptibles par chacun, qu'elles soient héritées ou acquises. L'élite distinguée par l'accès à la traction hippomobile privée se compose de strates

²⁵⁷² Table des tableaux, chapitre XII, tableau N° 4 Contribuables, chevaux et voitures de pleine taxe dans l'arrondissement de Lyon en 1890.

²⁵⁷³ Table des cartes et schémas, chapitre XII, Carte N°1 Localisation par commune des chevaux de pleine taxe déclarés dans l'arrondissement de Lyon en 1890.

²⁵⁷⁴ Voir chapitre III, section I, 1 – Le cheptel urbain de la périphérie.

différentes que la taxinomie administrative détaille de manière précise. Il existe deux grands groupes qui se subdivisent à leur tour : les contribuables définis par leurs relations à la propriété foncière et les actifs, qu'ils soient ou non assujettis à la patente.

La catégorie la plus fournie des possesseurs de chevaux de pleine taxe est celle des propriétaires. Il peut s'agir d'un propriétaire résidant ou non résidant. La qualité de propriétaire permet de distinguer le contribuable qui fait valoir une exploitation agricole. La fonction agricole de l'exploitation ou de la résidence secondaire, lorsque le contribuable est qualifié de « propriétaire à Lyon » ou lorsqu'il est rappelé que le contribuable déclare des chevaux et voitures dans cette ville, est déterminée par l'existence de voitures et de chevaux de demi-taxe. Le paiement de la demi-taxe est dû pour tout véhicule suspendu utilisé dans le cadre d'une exploitation agricole.

Divers types de propriétaires fonciers émergent des rôles de la taxe sur les chevaux : tous les cantons ou presque comptent des aristocrates résidant sur leurs terres, et cela même dans les régions les plus réfractaires au cheval. À Saint-Laurent-de-Chamousset, François Marie Bissuel de Saint-Victor déclare 2 voitures à 4 roues et un cheval de luxe auquel il faut adjoindre 2 voitures suspendues à 4 roues et 3 chevaux de demi-taxe au service de l'exploitation agricole. La veuve de Louis Lacroix de Laval à Orléans, la comtesse Bec de Lièvre à Millery offrent des profils similaires à l'instar du comte de Virieux à Cailloux-sur-Fontaine, Léon de Laval dans ses terres de Marcy l'Étoile ou Gaston Boulard de Gattelier à Marcilly-d'Azergues. À côté de l'aristocratie foncière, les documents montrent le très grand nombre de propriétaires qui mènent des attelages de maître et utilisent sur leurs exploitations des chevaux et voitures de demi-taxe. Ils jouent indiscutablement un grand rôle dans la diffusion de la traction hippomobile et vraisemblablement dans celle de la mécanisation de l'agriculture. En 1890, dans le canton de Limonest, le plus favorable à la présence du cheval, les contribuables qualifiés de propriétaires emploient 66 des 133 chevaux de pleine taxe mais ils mettent aussi en œuvre 107 voitures suspendues de demi-taxe et 53 chevaux de même nature. Ce total de 119 chevaux est sans doute supérieur car une partie des effectifs exclusivement destinés à l'agriculture n'apparaît pas dans les documents fiscaux. Un certain nombre de contribuables du canton sont des personnalités reconnues du monde hippique comme Albert Joannard qui déclare à Chasselay 2 voitures à 4 roues de pleine taxe, une voiture à 4 roues et deux chevaux de demi-taxe²⁵⁷⁵.

Les rentiers constituent une autre catégorie de contribuables déclarant des attelages de maître dont les contours se fondent parfois dans la catégorie précédente. Le terme doit être pris dans toutes ses acceptions : le rentier est l'ancien actif retiré, artisan ou négociant. Le rentier est aussi celui qui vit de ses rentes sans jamais avoir eu antérieurement une activité professionnelle. Il se distingue assez fréquemment du propriétaire par le fait qu'il ne déclare pas de chevaux ou de voitures de demi-taxe caractéristiques d'une activité agricole. Ces rentiers peuvent être des aristocrates domiciliés au chef-lieu de canton comme le comte de Noblet qui déclare 3 voitures à 4 roues et 3 chevaux de pleine taxe à Saint-Symphorien-sur-Coise ou Edmond Alphonse du Marais à Oullins²⁵⁷⁶, des personnalités du monde des affaires (Brossette-Heckel, Casati, Coignet, Tresca), de la haute administration hospitalière (Hermann Sabran) et de nombreux représentants du *Tout Lyon*. Ces rentiers possèdent de belles demeures dans les communes de la périphérie, de Sainte-Foy-les-Lyon à Grigny au sud de Lyon et dans les communes au nord de Lyon. Si certains rentiers ont des équipages bien dotés, une grande majorité n'aligne qu'un cheval et une voiture.

Les actifs, qu'ils soient ou non assujettis à la patente, constituent la deuxième grande catégorie qui permet de classer les utilisateurs de chevaux de pleine taxe. Ce groupe se

²⁵⁷⁵ Arch. dép. Rhône, 2 P 18.

²⁵⁷⁶ Arch. dép. Rhône, 2 PP 88, perception de Saint-Symphorien-sur-Coise, rôle de Saint-Symphorien-sur-Coise, 1890 ; 2PP 239, perception d'Oullins, rôle d'Oullins, 1890.

compose de deux types de possesseurs aux profils très différents : les contribuables qui exercent une profession libérale et ceux qui exerçant une activité patentée utilisent des attelages à des fins privées.

Une soixantaine de contribuables peuvent être rangés dans la catégorie des professions libérales : médecins, vétérinaires, notaires, avocats et autres professions juridiques. N'étant pas soumis à la patente, ils paient la taxe entière pour leur cavalerie bien qu'elle ait, pour la majorité d'entre eux, une finalité professionnelle : on songe aux médecins et aux vétérinaires. Dans ce groupe comme dans celui des autres possesseurs de chevaux de pleine taxe, on note l'opposition assez marquée dans la localisation des professionnels : la carte montre bien la différence entre l'Ouest aux effectifs nombreux et l'Est de l'arrondissement chichement doté²⁵⁷⁷. À l'Ouest, les professionnels se passent majoritairement de cavalerie. Ils sont dans la logique d'un service qui n'implique aucune mobilité, et si mobilité il y a, elle est soit prise en charge par le client soit facturée à celui-ci. La gestion des situations d'urgence n'impose pas au médecin d'entretenir un attelage. Ainsi, il est tout à fait caractéristique qu'aucun médecin exerçant à Saint-Martin-en-Haut ne déclare de cavalerie. Vivant en général au chef-lieu de canton, vétérinaires, médecins et notaires résident au centre de la zone qu'ils polarisent. À l'Est, la situation est différente, les membres des professions libérales sont influencés par la diffusion de la culture du cheval à partir de l'aire lyonnaise. De fait, dans un espace où le recours à la traction chevaline est courant, ils auraient pu faire l'économie d'un attelage, les situations d'urgence pouvant être prises en charge par l'entourage des blessés ou des malades. Cette hypothèse est vraisemblable. Pourtant la présence massive du cheval dans les modes de déplacement, l'importance déjà observée du nombre des voitures dans les cantons de la moitié orientale de l'arrondissement militent pour une approche différente de l'urgence médicale : à la différence du médecin des cantons bovins de l'Ouest, celui des zones de l'Est est en moyenne plus mobile et bien plus enclin à ce déplacer.

Les médecins fournissent de loin les effectifs les plus nombreux. 24 communes de l'arrondissement de Lyon comptent un ou plusieurs médecins. Au total, 36 médecins de l'arrondissement déclarent chevaux et voitures. La corporation dispose de 45 voitures à 4 roues et 10 voitures à 2 roues. Le parc roulant compte 55 voitures soit 1,5 par médecin. Cet ensemble non négligeable est mû par une cavalerie de 43 chevaux, ce qui représente en moyenne 1,2 animaux par médecin. Près du tiers des médecins déclarent 2 ou 3 chevaux. Les médecins déclarant des chevaux apparaissent comme un des groupes les mieux tractés de l'arrondissement. Si la configuration majoritaire est celle de l'attelage à 4 roues tracté par un cheval, les attelages à deux chevaux sont fréquents. Certains professionnels, sans doute amateurs éclairés, entretiennent des effectifs très significatifs comme le docteur Beaujolin à Saint-Symphorien-sur-Coise qui aligne 4 voitures à 4 roues et 3 chevaux. Il fait mieux que le comte de Noblet qui possède une voiture de moins²⁵⁷⁸.

Les représentants des autres professions libérales sont un peu moins nombreux. 7 vétérinaires paient la taxe. Cinq d'entre eux déclarent des chevaux et des voitures, un seulement des voitures et un autre, Alphonse Ajacques, de Saint-Didier-au-Mont-d'Or, déclare un cheval de selle. Les notaires et autres professions juridiques sont un peu plus nombreux, mais globalement la profession n'a nul besoin de disposer d'un attelage, et si certains actes imposent le transport de l'officier ministériel comme les inventaires après décès, l'étude reste le lieu principal d'activité. La localisation des notaires déclarant des voitures et des chevaux reprend pour l'essentiel les grands traits de la répartition des effectifs équins de l'arrondissement : les notaires possèdent des attelages là où le bon ton commande qu'ils en aient. On note à cet égard que quelques notaires de Lyon qui n'ont pas d'attelage en

²⁵⁷⁷ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, Carte N°2 Médecins, notaires et vétérinaire assujettis à la pleine taxe sur les chevaux et les voitures dans l'arrondissement de Lyon en 1890.

²⁵⁷⁸ Arch. dép. Rhône, 2 PP 88, perception de Saint-Symphorien-sur-Coise.

ville en déclarent dans leur résidence de campagne. Me Juron, à la tête d'une importante étude lyonnaise acquitte à Dommartin au nord de Lyon la contribution pour quatre voitures à 4 roues et deux chevaux²⁵⁷⁹.

Enfin, la seconde catégorie d'actifs déclarant des chevaux de pleine taxe est constituée par des commerçants ou des artisans qui disposent d'un véhicule suspendu non affecté à des activités relevant de la patente. Si dans un grand nombre de cas le véhicule professionnel peut aussi être utilisé à des fins privées, il arrive que le contribuable veuille utiliser un véhicule suspendu exclusivement destiné au transport des personnes

2 – Les activités patentées

A – Les caractéristiques générales de la cavalerie du commerce et de l'artisanat

La cavalerie des professionnels qui paient la patente s'élève à 1909 chevaux soit 21,36% des effectifs de l'arrondissement de Lyon. Environ un cheval sur cinq est au service du commerce ou de l'artisanat. Dans la très grande majorité des cas, la cavalerie se résume à un seul animal. Il n'y a que 34 communes de l'arrondissement dans lesquelles figurent des cavaleries de deux ou trois chevaux.

Les professions qui déclarent une utilisation professionnelle de chevaux sont nombreuses²⁵⁸⁰. Les rôles de la patente permettent de dénombrer 112 professions différentes qui couvrent tous les genres d'activités. Les professions les plus rarement dotées d'attelages sont représentées par une seule occurrence comme celles de hongreur, cressonnier, fondeur de cloches ou scieur de long. D'autres au contraire apparaissent des centaines ou des dizaines de fois comme les blanchisseurs ou les boulangers. 13 professions qui représentent près de 1200 contribuables et un nombre un peu supérieur de chevaux constituent l'essentiel des effectifs de la cavalerie mise en œuvre par les contribuables assujettis à la patente :

Professions	Jardiniers horticulteurs	Cafetiers, cabaretiers et aubergistes	Bouchers	Boulangers	Blanchisseurs	Marchands de vin et de bière	Voituriers	Coquetiers	Épiciers	Forains	Marchands de bestiaux.
Condrieu	2	2	1	3		2	3		1	3	
Givors	2	7	14	4		10	6	5	6	2	4
Mornand		14	17	4		2	12	12	3	3	1
St.- Symphorien-sur-Coise	3	8	10	3		5	8	4	5		10
St.- Laurent de Chamousset		14	6	3		4	9	19	7	2	15
Vaugneray	15	19	18	20	185	4	8	17	11	2	5
Limonest	11	17	17	18	8	1	11	25	18	3	1
L'Arbresle	4	20	18	18		3	17	6	6	3	2
Neuville-sur-Saône	18	6	23	20	4	17	12	14	9	3	1
St.- Genis -Laval	26	24	27	21	21	13	9	5	19	1	4
Villeurbanne	37	10	10	9	1	4	4	16	7	1	4
Total	118	126	161	123	219	66	99	123	92	23	47

²⁵⁷⁹ Arch. dép. Rhône, 2 PP 73, perception de L'Arbresle, commune de Dommartin.

²⁵⁸⁰ Table des cartes et schémas, chapitre XII, Carte N°3 Nombre de professions patentées par commune soumises à la taxe sur les voitures et les chevaux dans l'arrondissement de Lyon en 1890.

Le cheptel des patentes est en général assez bien représenté au chef-lieu de canton ou dans la commune la plus peuplée. C'est une des manifestations de la capacité de polarisation des chefs-lieux qui concentrent des services de la vie quotidienne. La remarque ne souffre pas d'exception : le chef-lieu de canton ou le cas échéant sa commune la plus peuplée offre un rapport hommes/cheval de patente sensiblement moins élevé. Les chefs-lieux des cantons bovins de l'Ouest comme Saint-Symphorien-sur-Coise ou Saint-Laurent-de-Chamousset, enregistrent des ordres de grandeur qui varient presque du simple au double : le premier compte 47,22 habitants pour un cheval de patente, le second, 79,86 pour des moyennes cantonales qui sont respectivement de 107, 71 et 140,04. C'est bien entendu une situation inverse que l'on observe dans les cantons chevalins où les écarts sont nettement moins marqués. Les attelages entretenus par les commerçants et les artisans du chef-lieu de canton dessinent en général une aire de chalandise d'un rayon d'une dizaine de kilomètres. Hors secteur des transports, certaines professions sont plus enclines que d'autres à démarcher une clientèle qui déborde les limites de la commune. C'est le cas des bouchers à la cheville, des commissionnaires en bestiaux ou des marchands de vin en gros²⁵⁸¹.

La plus grande partie des attelages mis en œuvre par les artisans et commerçants de l'arrondissement de Lyon est constituée d'un cheval et d'une voiture à deux ou quatre roues. Seuls 71 assujettis à la patente sur un total de 1836 utilisent deux chevaux soit 3,86%. Quelques rares professionnels déclarent 3 chevaux. De ce point de vue, la périphérie se démarque du centre lyonnais où les cavaleries sont en moyenne bien plus fournies par contribuable. Les communes rurales et urbaines de la périphérie n'abritent pas d'entreprises commerciales ou artisanales de taille importante. Les entreprises nombreuses qui constituent le tissu économique de la périphérie apparaissent remarquablement économes quant à leur recours aux forces de trait.

En conservant la distinction centre/périphérie, il est possible d'ordonner la présentation des cavaleries du commerce et de l'artisanat en fonction du degré d'attraction exercé par Lyon.

A – Les cavaleries dans l'orbite de Lyon

Les blanchisseurs de l'Ouest lyonnais constituent une corporation très étroitement liée au marché lyonnais. Qu'il s'agisse de la gestion des vidanges ou de la propreté du linge, l'hygiène urbaine est inséparable de ses annexes fonctionnelles situées en milieu rural. De fait, le blanchissage du linge est resté jusque dans la seconde moitié du XX^e siècle une activité éprouvante et répétitive. Les dangers inhérents à la manipulation de lourdes lessiveuses, l'énergie nécessaire pour bouillir le linge, la place requise pour le sécher et le besoin d'eau claire ont entraîné la constitution d'un secteur professionnel spécialisé. Dans ce cycle de la propreté urbaine, comme dans d'autres secteurs, la cavalerie joue un rôle déterminant puisqu'elle établit le lien entre le marché et les prestataires de service.

Les blanchisseurs se distinguent par deux caractéristiques spécifiques : c'est en premier lieu une des professions les plus spatialement concentrées parmi celles qui ont été étudiées²⁵⁸². Près des 3/4 des 219 blanchisseurs dotés de cavalerie résident dans quelques localités du plateau lyonnais : à elles seules les communes de Grézieu-la-Varenne et de Saint-Genis-les-Ollières hébergent la moitié des blanchisseurs de l'arrondissement de Lyon. En second lieu, la blanchisserie est l'activité patentée qui utilise la plus grosse cavalerie : près de 200 chevaux assurent la liaison entre les ateliers ruraux et la clientèle urbaine. Depuis le

²⁵⁸¹ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N° 4 Courtiers en bestiaux, marchands de vaches et de veaux assujettis à la taxe sur les chevaux et les voitures dans l'arrondissement de Lyon ; carte N°5 Marchands de vin en gros dans l'arrondissement de Lyon assujettis à la contribution sur les chevaux et les voitures en 1890.

²⁵⁸² Table des cartes et schémas, chapitre XII, Carte N° 6 Blanchisseurs de l'arrondissement de Lyon payant la taxe sur les chevaux et les voitures en 1890.

Second Empire, la cavalerie est presque entièrement entre les mains des blanchisseurs²⁵⁸³. Peu utilisés dans les façons culturales, les chevaux évoluent dans le sillage des activités essentiellement liées au monde urbain. Enfin, l'uniformité des cavaleries qui se composent d'une voiture à 2 roues et d'un cheval semble montrer de petites entreprises artisanales. Sur les 219 blanchisseurs répertoriés, seuls trois déclarent 2 voitures. À Saint-Genis-les-Ollières, 7 blanchisseurs sur 57 ne disposent pas d'un cheval et quelques-uns ne possèdent même pas de voiture²⁵⁸⁴. Ces situations soulignent à la fois une mutualisation des frais d'entretien de la cavalerie et le rôle parfois accessoire que joue la blanchisserie. Les rôles hésitent parfois à définir la qualité professionnelle des assujettis. Certains sont désignés comme agriculteurs sur le rôle de la contribution alors que le rôle de la patente les impose comme blanchisseurs. Les monographies locales soulignent à l'occasion cette situation de pluriactivité²⁵⁸⁵.

À l'inverse des blanchisseurs de l'Ouest lyonnais, la commercialisation des poissons de la Dombes est un exemple relativement peu documenté de relations saisonnières entre Lyon et la périphérie. Si certains marchands de poissons centralisent la pêche artisanale de la Saône comme ceux que signalent les archives fiscales d'Albigny, un ensemble plus cohérent de professionnels spécialisés s'est développé autour de la commercialisation du poisson des étangs de la Dombes²⁵⁸⁶. Il existe toute une économie qui organise le transport du poisson des étangs de la Dombes vers les « *bachuts* »²⁵⁸⁷ de Lyon. À la fin du XIX^e siècle, une quinzaine de voituriers installés à Villars-les-Dombes et dans les communes environnantes prennent en charge une partie cette activité saisonnière²⁵⁸⁸.

La saison de pêche occupe tout l'hiver jusqu'au printemps : « ça commençait à la Saint-Martin jusqu'au mois de mars, pas tous les jours. Au moment des gelées, s'il y avait de la glace on ne pêchait pas, ou s'il y avait trop de neige, on ne pouvait pas rouler sur les routes. En janvier, il y avait relâche, puis ça recommençait au mois de février jusqu'aux derniers jours du mois de mars pour les étangs d'alevinage, les étangs d'empoissonnage »²⁵⁸⁹.

Les poissons pêchés de grand matin sont transportés dans des chars à *quivets* aménagés spécialement : « les quivets sont des longerons qui remplacent le plateau du chariot, comme de longs poteaux. Ces longerons supportent les tonnettes (...) tonneaux allongés qui mesurent au maximum 90 centimètres de longueur sur 43 centimètres de large contenant environ 70 litres d'eau ». Les tonnettes sont disposées sur le chariot en une double rangée. Chaque chariot peut transporter de 13 à 15 tonnettes²⁵⁹⁰.

Les poissons sont mis dans les tonnettes par espèces : « une tonnette comptait trente à quarante kilos de carpes, quinze à vingt kilos de brochets ou de petits blancs²⁵⁹¹. Mais sur les chariots il y avait des tonnettes de chaque sorte. Ainsi les pêcheurs et les voituriers

²⁵⁸³ Henri de FARCY *Paysans du Lyonnais, La vie agricole dans la vallée de l'Yzeron*, Audin, Lyon 1950, 169 pages, p. 97.

²⁵⁸⁴ Arch. dép. Rhône, 2 PP 287, perception de Vaugneray, rôle de Saint-Genis-les-Ollières, 1890.

²⁵⁸⁵ Association Le Tabagnon (Saint-Genis-les-Ollières, Rhône), *Saint-Genis-les-Ollières : XIX^e et XX^e siècles*, Ville de Saint-Genis-les-Ollières, 1994-2003, 2 volumes, 153-253 pages, vol. 1, p. 107.

²⁵⁸⁶ Marc-Antoine PUVIS, *Des étangs, de leur construction, de leur produit et de leur dessèchement ; rapport de la commission d'enquête sur le dessèchement et l'assainissement de la partie insalubre du département de l'Ain par M. Puvis, Mme Huzard*, Paris 1844, 222 pages, pp. 100-102.

²⁵⁸⁷ Bateaux-viviers amarrés sur la Saône ou le Rhône.

²⁵⁸⁸ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N°7 Jardiniers, horticulteurs, laitiers et poissonniers de l'arrondissement de Lyon payant la taxe sur les voitures et les chevaux en 1890.

²⁵⁸⁹ Émile RIMAUD, Anne RIMAUD (Dir.), *Mémoire du pays de Dombes, histoire, usages et techniques aux XIX^e et XX^e siècles*, Agnès GONNET-PLANCHE, Le Voiturier, Édition association pour la mise en valeur du patrimoine de la Dombes, Conservation départementale du musée des pays de l'Ain, Châtillon-sur-Chalaronne, 1999, 169 pages, pp. 25-26 ; Louis TRÉNARD, *Les Études rhodaniennes*, « L'évolution de l'économie agraire dans le nord-ouest de la Dombes depuis 1914 », 1947, volume 22, pp. 1-34, page 7.

²⁵⁹⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N°2 L'acheminement des poissons de la Dombes vers Lyon.

²⁵⁹¹ Petits blancs : petits poissons comme le gardon ou le rotengle.

répartissaient les poids entre les chariots afin que ceux-ci aient des charges égales. Parfois sur la chaussée de l'étang il fallait faire appel aux bœufs pour sortir le chariot de la boue (...). Les bœufs menaient les chariots jusqu'à un point où les chevaux pouvaient tirer ».

Le trajet vers Lyon prend quelques heures. À l'aller, le trajet est effectué d'une seule traite. Il s'achève par la longue descente qui de Rillieux mène au faubourg de Saint-Clair. La pêche est livrée aux différents bachuts du Rhône et de la Saône. Après la livraison, chevaux et cochers reprennent force dans les hôtels qui logent à pied et à cheval : « on faisait manger les chevaux, on s'arrêtait 2 heures et demie, 3 heures, il fallait bien que les chevaux se reposent et puis nous aussi »²⁵⁹².

Après quelques heures de repos, les voitures rentrent à la nuit. « Les chariots étaient allumés avec des lanternes à pétrole accrochées aux quivets qui éclairaient jusqu'à deux ou trois mètres »²⁵⁹³. Le cheval doit fournir un dernier effort en gravissant la Côte des Soldats qui mène jusqu'à Rillieux et Vancia. Au-delà, vers Saint-André-de-Corcy et Villars-les-Dombes, la route nationale N° 83 déplie son ruban en franchissant les ondulations du plateau. Au fur et à mesure que le conducteur sombre dans la léthargie, les rênes deviennent plus légères : le cheval prend le contrôle de la voiture. Depuis les premières heures du jour, l'attelage a parcouru plus de cinquante kilomètres.

Les maraîchers que les documents désignent tour à tour comme des horticulteurs ou des jardiniers sont des commerçants qui paient la patente. Cette profession est caractéristique des circuits de production et de distribution qui s'établissent entre l'espace urbain et ses marges rurales. Horticulteurs et maraîchers écoulent sur les marchés urbains et dans les épiceries leur production et celles qu'ils rachètent aux agriculteurs qui ne veulent pas prendre en charge la commercialisation. Les 118 contribuables qui participent à cette économie d'interface sont domiciliés dans leur grande majorité dans les communes proches de Lyon²⁵⁹⁴. Huit communes contiguës à Lyon concentrent à elles seules 75 horticulteurs et jardiniers. Ce total est inférieur à la réalité car les patentes de Villeurbanne n'ont pas été conservées et une partie non négligeable du territoire communal est cultivé. Dans cet ensemble Vénissieux arrive en tête avec 33 contribuables, la commune dispose il est vrai de plus de mille hectares en culture. Elle est suivie par Tassin-la-Demi-Lune qui comptabilise 15 professionnels. Ailleurs dans l'arrondissement, ces professionnels apparaissent dès que les populations agglomérées s'accroissent. Quelques chefs-lieux de canton comme Saint-Symphorien-sur-Coise ou l'Arbresle ou Neuville recourent aux services de ces intermédiaires.

Il s'agit à l'évidence d'un petit artisanat, à en juger par l'uniformité des attelages déclarés à l'administration fiscale. À l'exception de deux contribuables qui n'ont pas de cheval et de 6 autres qui possèdent une voiture à 4 roues, tous les autres ont des attelages composés d'un cheval et d'une voiture à 2 roues de type jardinière, dont le modèle est très répandu dans la banlieue lyonnaise. Les documents disponibles ne permettent pas de déterminer l'aire de chalandise qui délimite le fonds de commerce de ces professionnels. Absorbent-ils les surplus commercialisables des communes voisines ? C'est vraisemblable lorsque les communes sont mal reliées à Lyon par un système de voitures publiques. Les plus petits producteurs avaient sans doute intérêt à passer par les maraîchers, car les bénéfices de la commercialisation de quelques kilos de légumes ou de fruits par semaine vendus en panier auraient été absorbés par les frais de transport

C – Les cavaleries qui structurent la desserte locale des territoires

²⁵⁹² Ibidem, p.28.

²⁵⁹³ Ibidem, p.29.

²⁵⁹⁴ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N° 7 Jardiniers, horticulteurs, laitiers et poissonniers de l'arrondissement de Lyon payant la taxe sur les voitures et les chevaux en 1890.

Alors que certaines professions sont totalement absorbées dans les rouages de l'économie lyonnaise, d'autres proposent des services qui structurent l'espace en le quadrillant au niveau communal. Les cavaleries des boulangers et des aubergistes, cabaretiers et cafetiers peuvent illustrer ces fonctions.

Les boulangers avec cheval et voiture sont au nombre de 124. Le recours à la voiture se justifie par la nécessité de toucher une clientèle dispersée. Le pain, une des bases de l'alimentation en milieu urbain comme en milieu rural, explique l'existence d'un double réseau de boulangeries : il existe d'une part des boulangeries dépourvues de système de distribution et d'autre part des fonds dotés d'une cavalerie permettant le ravitaillement des écarts et des hameaux. Le premier cas correspond aux communes dont la population agglomérée au chef-lieu fournit la clientèle minimale. Le second cas montre un réseau desservant des clientèles dispersées. Ce réseau permet de délimiter des aires de chalandise de quelques kilomètres de rayon. En théorie la répartition des fonds livrant à cheval devrait être assez régulière. La trame est assez visible dans les 2/3 sud-ouest de l'arrondissement de Lyon. Dans le 1/3 nord, la distinction entre les deux types de boulangerie n'existe plus : tous les fonds ou presque livrent à cheval²⁵⁹⁵. Comment expliquer une telle distorsion ?

Les cantons situés au sud-ouest de l'arrondissement de Lyon semblent couverts par un réseau en apparence relativement lâche de boulangers dotés de force de traction. Cette impression est accentuée par la limite départementale qui ne permet pas de prolonger le réseau vers le département de la Loire et par les lacunes de la documentation comme celles qui touchent le canton de Condrieu. Il n'est pas impossible par ailleurs que la livraison de pain soit externalisée dans un certain nombre de cas. L'épicier ou le coquetier peut la prendre en charge. En réalité, les aires de chalandise sont relativement restreintes et elles n'ont pas un rayon qui excède trois ou quatre kilomètres. Le quadrillage assez régulier est dicté par le relief. Les fonds de boulangerie desservant des zones montagneuses sont situés dans les vallées et permettent la desserte des hameaux et des écarts qui occupent les pentes. C'est le cas de la boulangerie de Joseph Dussud à Sainte-Foy-l'Argentière située sur l'axe important de la vallée de la Brévenne²⁵⁹⁶. D'autres fonds occupent des points élevés : les tournées, voitures pleines, commencent par la partie la plus élevée de l'itinéraire puis, suivant la pente descendante, desservent écarts et hameaux. La boulangerie de Sainte-Catherine est très représentative de ce type de localisation. Dans les deux cas, vallées ou points élevés, les fonds se situent sur des carrefours. Sainte-Foy-l'Argentière, Saint-Martin-en-Haut ou Sainte-Catherine correspondent à cette situation. D'autres fonds, notamment ceux situés dans des zones où le relief impose un réseau de vallées, se développent aussi à l'intersection de voies départementales ou de chemins vicinaux. C'est le cas de Bessenay ou de Brullioles. Les itinéraires de livraison contournent les croupes montagneuses desservant fermes et hameaux. Dans les cantons bovins du sud-ouest de l'arrondissement, le système de livraison hippomobile est indispensable pour atteindre la clientèle qui n'a pas la possibilité de se déplacer facilement. Coquetiers, épiciers ou boulangers sont les hommes du cheval. L'architecture du réseau correspond aux nécessités locales.

Dans le tiers nord-est de l'arrondissement de Lyon, la localisation des boulangeries présente une physionomie très différente : elle est marquée par le grand nombre de celles qui sont dotées d'une cavalerie. Ni les critères démographiques, ni la consommation supérieure de pain, ne peuvent rendre compte de cette distinction entre les cantons du sud-ouest et ceux du nord-est de l'arrondissement. Cette densité de l'offre doit être considérée comme un trait culturel. Les boulangers, à l'instar des autres commerçants et artisans des cantons du nord, participent à une culture du cheval. Utiliser le cheval pour toucher une clientèle s'impose de

²⁵⁹⁵ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N° 8 Boulangers de l'arrondissement de Lyon payant la taxe sur les chevaux et les voitures en 1890.

²⁵⁹⁶ Arch. dép. Rhône, 2PP 14, rôle de la taxe sur les chevaux et les voitures de Sainte-Foy-L'Argentière.

manière moins calculée qu'au sud-ouest de l'arrondissement. La livraison à cheval est une habitude ancrée dans les mœurs. Les commerçants et artisans, comme les agriculteurs, recourent sans difficulté à la traction hippomobile. Ce service répond à une exigence de la clientèle habituée à la banalité du déplacement commercial à domicile. Ce n'est pas le client qui se déplace mais le commerçant. La profusion des boulangers livrant à cheval n'est que le reflet du recours généralisé aux chevaux : c'est précisément au nord de Lyon, et en particulier dans le canton de Limonest, que l'on trouve le plus grand nombre de voitures par habitants. C'est dans ce secteur de l'arrondissement que l'on retrouve la totalité des boulangers qui déclarent plusieurs voitures de livraison. Les communes de l'immédiate périphérie de Lyon sont au nombre de celles-là comme Tassin et Oullins mais pas seulement : Quincieux, Sourcieux ou Civrieux, au Nord de l'arrondissement, font partie de cet ensemble. Le paradoxe de cette répartition des boulangeries est que la livraison de pain est la plus répandue dans des zones où elle devrait le moins s'imposer puisqu'une partie très importante de la clientèle a un accès au cheval. La présence du cheptel équin nourrit le mouvement et les échanges, banalise les transports en multipliant les opportunités et les synergies en milieu rural et entre le monde urbain et l'espace rural.

L'attelage type utilisé pour les tournées de livraison comprend un cheval attelé à une voiture suspendue à deux roues, vraisemblablement du type limousine, le compartiment fermé permettant de préserver la marchandise. Plus de 80 boulangers sur 124 recensés recourent exclusivement à cette configuration. Elle est visible sur toute l'étendue de l'arrondissement. Il existe pourtant des spécificités locales. Les voitures à 4 roues, à peine une trentaine, qui ressemblent sans doute à des fourgons de livraison, sont utilisées dans quelques cantons : L'Arbresle, Limonest et Neuville. Les cantons bovins du sud-ouest sont totalement dépourvus de ce type de véhicules.

Les aubergistes, cabaretiers et cafetiers gèrent des lieux de sociabilité essentiels. La fabrication du lien social n'émane pas seulement de la capacité à réunir les personnes mais dans les services souvent passés sous silence qu'ils proposent. Les auberges et débits de boisson situés la plupart du temps dans le chef-lieu de commune ou à l'intersection de plusieurs voies constituent des points fixes qui marquent l'espace vécu des populations riveraines. Ces fonds de commerce apparaissent à travers tous les documents disponibles comme les maillons d'un véritable réseau de missions de services publics qui ne sont jamais clairement explicités mais qui remplissent des fonctions de toute première importance. La preuve la plus évidente réside dans l'importance du matériel roulant à disposition des aubergistes et cabaretiers : les 126 patentés de l'arrondissement entretiennent 138 voitures comprenant 88 voitures à 2 roues et 50 voitures à 4 roues²⁵⁹⁷. Un peu plus de 10% des assujettis déclarent deux voitures, ce qui en fait une des professions les plus largement dotées.

Il est assez difficile de considérer que la cavalerie est destinée à la satisfaction des besoins spécifiques des métiers déclarés. Une auberge située au centre d'un bourg, *a fortiori* s'il s'agit d'un chef-lieu de canton, n'a nul besoin d'une force de traction puisqu'elle trouve sur place l'essentiel de ce qu'elle consomme. La remarque est encore plus évidente pour un café. L'approvisionnement de quelques tonneaux de vin ou de bière ne requiert pas la présence à demeure d'un attelage. D'ailleurs les rôles de la patente montrent que dans de nombreuses communes cafetiers, cabaretiers se passent aisément d'attelage. Il faut donc considérer qu'il existe d'autres activités annexes. Les documents fiscaux laissent parfois apparaître un pan de cette diversité. Ainsi, certaines exercent la profession de cabaretier et d'agriculteur ou de courtier en bestiaux. En réalité, les débits de boisson, lieux de sociabilité, sont par la même occasion des lieux de rencontre et d'échanges qui servent de support ou de relais à des activités étonnement variées. Pour le département du Rhône, toute une série de mémoires de

²⁵⁹⁷ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N° 10 Cafetiers, aubergistes et cabaretiers de l'arrondissement de Lyon payant la taxe sur les chevaux et les voitures en 1890.

maîtrise a été soutenue sur les aubergistes, cabaretiers et tenanciers de débits de boisson. Renaud Gratier de Saint Louis a bien montré ce rôle à travers l'exemple d'un aubergiste de Saint-Mamert :

« Tonkin loue également des “renforts” et des “remontes” aux voituriers de passage. Les renforts consistent en la location d'un ou plusieurs chevaux frais tandis que les remontes semblent être de véritables prestations de service – charrette, chevaux et conducteur. Ainsi une “remonte” faite à M. Bacot, cheval pris pour voiture, pour monter du fumier à Émeringes est facturée trois francs. L'auberge Jonchier fait donc office de relais équestre, en louant des chevaux frais aux charretiers dont l'attelage épuisé doit entreprendre la très pénible montée du col de Crie. Le roulage fut d'ailleurs l'une des motivations principales du père de Tonkin, quand celui-ci fit ses nombreuses demandes de licence entre 1858 et 1861 ». Une pétition qui exige l'établissement d'une auberge à Saint-Mamert souligne que « ce lieu [est] déjà un entrepôt important des marchandises échangées entre Beaujeu et la Montagne »²⁵⁹⁸.

La cavalerie de l'aubergiste sert à assurer l'extension d'un service ou une complémentarité avec un autre système de transport. L'auberge, le cabaret ou le café, pour reprendre la taxinomie utilisée par les services fiscaux servent d'étape sur les lignes desservies par les voitures publiques, les voituriers, les coquetiers et épiciers qui suivent des itinéraires fixes. Cette qualité d'étape peut se transformer selon les besoins locaux en lieu de correspondance vers d'autres destinations qui ne sont pas inscrites dans l'itinéraire direct d'un transporteur. L'aubergiste reçoit des marchandises à destination d'une autre commune ou lieu-dit. Il se charge de les livrer soit vers un point terminus, en général un autre débit de boisson, soit au domicile même du destinataire. Le fonctionnement du système est valable dans les deux sens. Ainsi l'aubergiste transporteur est un des rouages d'un système très fin et nervuré de transport qui dessert le territoire. C'est la prise en charge de ces segments terminaux d'itinéraires pour le compte d'autres voituriers qui explique le recours très fréquent à des voitures à 4 roues, voitures fourgons suspendus. Ils sont dans certains cantons pratiquement les seuls utilisateurs de ces véhicules.

Le métier initial d'aubergiste peut ainsi, au fil des opportunités et des besoins locaux, se muer en prestation de services aux contours très larges. Ces prestations sont particulièrement intéressantes dans les cantons de tradition bovine où les chevaux sont peu nombreux. La déclaration de deux voitures suspendues par un aubergiste, cabaretier ou cafetier doit être considérée comme l'existence d'une activité locale de roulage.

III - La résistance de la traction hippomobile dans les campagnes de la région lyonnaise : situation de l'avant-guerre à celle de l'entre-deux-guerres

Il est assez singulier de voir qu'il existe encore très tardivement des régions où le transport hippomobile suscite une certaine faveur : en janvier 1938, Guillaume de Saint-Victor déclare une association hippique rurale de Ronno dont la raison est de développer la traction hippomobile, de faire renaître le goût de l'équitation et former des cavaliers et des conducteurs²⁵⁹⁹. Pourtant, derrière cette initiative qui semble passée de saison, l'attelage hippomobile progresse jusque dans les années 1930.

1 – Une traction mécanique plus visible à la veille de la Grande Guerre, mais qui reste marginale

À la veille de la Grande Guerre, les usages traditionnels de la force animale restent ce qu'ils étaient et leur rôle tend même à se renforcer dans le domaine agricole. À la seule

²⁵⁹⁸ Renaud GRATIER DE SAINT LOUIS, *Clio dans les vignes, mélanges offerts à Gilbert Garrier*, Jean-Luc MAYAUD [Dir], « Autopsie d'une consommation : l'auberge de Saint-Mamert (Rhône) à la fin du XIX^e siècle ». Centre Pierre Léon, 1998, 558 pages, pp. 306-307.

²⁵⁹⁹ Arch. dép. Rhône, 4 M Sup 8.

exception marquante du transport en commun hippomobile, dont le cycle s'achève, peu d'évolutions notables sont observables. Les entrepreneurs de diligences partant à heures et à jours fixes assurent désormais des navettes biquotidiennes entre le bourg et la gare la plus proche ou entre les bourgs qu'animent les jours de marché. Les campagnes de la périphérie lyonnaise ont moins besoin de cet artisanat de transport : elles sont en effet nervurées par un dense réseau de tramways suburbains qui achemine, raisons électorales à l'appui, hommes et marchandises dans un grand nombre de chefs-lieux de cantons.

Dès la fin du XIX^e siècle et avec encore plus d'insistance au début du siècle suivant, les inquiétudes se font jour. Si personne n'imagine encore un pays sans cavalerie, l'existence de certains types de chevaux semble menacée par le développement de l'automobilisme. En juin 1897, le *Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Trévoux* dresse un constat que l'on pourrait retrouver dans d'autres organes de presse : « L'automobilisme est un fait acquis. Les voitures à pétrole, rares encore, sillonneront nos routes avant 1900, peut-être, et leur économie est telle, que tout le monde devra en reconnaître les avantages »²⁶⁰⁰. Le bulletin dombiste souligne l'impact prévisible de la traction mécanique en milieu urbain. Cependant, au même moment, les effectifs équins augmentent y compris à Lyon. Cette inquiétude, Henri de Chavigné, directeur du dépôt national d'étalons d'Annecy l'exprime dans ses rapports. Il est évidemment troublé par la montée en puissance de la force mécanique. Il a sous les yeux la fin de la traction hippomobile des tramways de Lyon. Dans son rapport de 1900 au Préfet de l'Isère il écrit : « je suis persuadé que les modifications et perfectionnements actuels des moyens de transport vont beaucoup influencer (...) sur la production de certaines catégories de chevaux »²⁶⁰¹. Le rapport de 1901 va dans le même sens :

« Je disais dans mon rapport de l'année dernière que nous traversions une période stationnaire et qu'on ne pouvait prévoir ce qui résulterait pour l'élevage de la transformation des divers modes de locomotion moderne, je suis obligé de tenir le même langage, car la situation reste la même »²⁶⁰².

Et pourtant, ayant constaté dans le même rapport une augmentation du nombre de juments saillies, il est forcé de convenir de l'exception iséroise : « presque partout en France, il y a diminution, tandis que nous avons non seulement conservé la position acquise, nous l'avons même améliorée ; c'est un résultat important qui est tout à l'honneur de votre département. Je prétends même que sans l'inconvénient du printemps nous aurions fait beaucoup mieux : avec une température normale nous aurions eu une augmentation autrement sérieuse ». La forte croissance de l'année suivante le fait renoncer à cette résignation de commande : d'une année sur l'autre, il est amené à noter les progrès de l'élevage. Cette bonne santé de la production chevaline et la forte présence de la traction animale sont confirmées par les progrès très relatifs de la présence des voitures automobiles en milieu rural. Cela amène deux observations : en premier lieu, les données fiscales de la taxe sur les voitures et les chevaux au niveau départemental répercutent surtout une croissance urbaine qui touche les chefs-lieux de département et les villes industrielles :

Année	1899	1900	1904	1905	1910	1911
Ain	7	20	114	137	383	454
Isère	14	24	220	275	595	701
Rhône	52	97	408	549	1425	1573
Total	73	141	742	961	2403	2728

Source : Rapport de H. Hennequin sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905,

²⁶⁰⁰ *Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Trévoux*, N°2, juin 1897. Voir table des textes, chapitre XII, document N° 1 La production chevaline de l'Ain d'après le Comice agricole de Trévoux, 1897.

²⁶⁰¹ Table des textes, chapitre IV, document N° 24 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1899-1900.

²⁶⁰² Table des textes, chapitre IV, document N°19 Rapport de M. de Chavigné sur le service des Haras dans le département de l'Isère en 1900-1901.

commission extra-parlementaire de la circulation des automobiles, Paris, Imprimerie nationale, 1905, 118 pages ; *Fédération internationale de l'automobile*, Revue de l'Association générale automobile, 1912/01

En second lieu, les communes rurales de la ceinture chevaline de Lyon sont relativement peu affectée par cette montée en puissance de la traction mécanique. Dans l'ordre de la vie quotidienne, plus de la moitié des communes sont totalement dépourvues d'automobiles²⁶⁰³. Dans la section dauphinoise de la ceinture chevaline, si l'on excepte les chefs-lieux de canton où apparaissent des automobiles, celles du médecin, du notaire ou du propriétaire foncier, le recours à la force musculaire du cheval reste le mode dominant²⁶⁰⁴.

La conservation d'un nombre significatif des rôles communaux de l'arrondissement de Lyon et ceux de l'état matrice quinquennal de la même taxe (1912-1917) pour les arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin, permet une approche assez fine de la question vers 1910-1912, dans les communes rhodaniennes et dauphinoises de la ceinture chevaline de Lyon²⁶⁰⁵:

	Rhône Arrondissement de Lyon. 1910	% des communes	Isère Arrondissements de la Tour-du-Pin et de Vienne. 1912	% des communes
Nombre de communes exploitables.	109		179	
Nombre de véhicules.	160		192	
Communes possédant des véhicules de pleine taxe.	32	29,3	41	22,9
Communes possédant des automobiles de 1/2 taxe.	14		32	
Communes possédant des automobiles de taxe et de 1/2 taxe.	11		16	
1 ^{ère} commune en nombre d'automobiles.	Caluire-et-Cuire : 31		Vienne : 39	
2 ^{ème} commune en nombre d'automobiles.	Oullins : 15		Bourgoin : 31	
Communes sans véhicules automobiles.	70	64,2	122	68,1

La situation de la périphérie de Lyon est marquée par la propriété citadine : de Caluire-et-Cuire aux communes méridionales de l'immédiate périphérie lyonnaise, sur la rive droite du

²⁶⁰³ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N°11 Présence des voitures automobiles dans les communes de la ceinture chevaline de Lyon, vers 1910-1913.

²⁶⁰⁴ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N°12 Nombre de voitures automobiles taxées dans les communes dauphinoises de la ceinture chevaline de Lyon en 1913.

²⁶⁰⁵ Voir table des tableaux, chapitre XII, tableau N° 5 Les véhicules automobiles taxés dans les communes de l'arrondissement de Lyon en 1910 d'après le rôle primitif de la taxe sur les chevaux, les voitures ; Tableau N° 6 Données communales de la taxe sur les chevaux et voitures des cantons de la périphérie dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon en 1912.

Rhône, les voitures sont dans la mouvance de Lyon. Elles sont souvent imposées au régime de la double résidence. De fait, dans un certain nombre de cas, l'espace social et professionnel des propriétaires d'automobiles de Sainte-Foy-lès-Lyon, Collonges ou Écully appartient à Lyon. En 1910, ces véhicules sont plutôt à agglomérer aux 857 unités que compte la capitale régionale qu'à une quelconque diffusion de l'automobile dans le département. En effet, plus de la moitié des véhicules déclarés dans les 109 communes de l'arrondissement de Lyon appartiennent à cette frange étroite de communes. Au-delà, dès que s'estompe le halo mécanique qui entoure les marges de l'agglomération lyonnaise, de très nombreuses communes sont dépourvues d'automobiles : seul le quart des communes des cantons de L'Arbresle ou de Mornant comptent des voitures ou camions automobiles dont le nombre total n'arrive pas à dix unités. L'attelage classique y domine de manière écrasante. Les véhicules automobiles sont en général présents dans les chefs-lieux de canton à raison d'une ou deux unités.

La situation dans l'Isère se présente sous un jour un peu différent, car les cantons dauphinois de la ceinture chevaline sont moins marqués par les débordements mécaniques du centre lyonnais. Le parc automobile se concentre dans les petites villes industrielles : à elles seules, les villes de Vienne et de Bourgoin à laquelle il faut adjoindre Jallieu, totalisent 38,5% des véhicules de ce secteur de la ceinture chevaline. En 1912, 122 des 179 communes retenues sont totalement dépourvues du moindre véhicule automobile. La présence des automobiles est encore plus diluée que dans l'arrondissement de Lyon. Ainsi les cantons de Beaurepaire ou de Saint-Jean-de-Bournay ne comptent pas plus de 2 communes dotées de voitures ou de camions automobiles. Comme dans l'arrondissement de Lyon, les chefs-lieux de canton concentrent les véhicules du pays. En 1912, Saint-Jean-de-Bournay compte sept des huit véhicules automobiles du canton éponyme.

Malgré l'extrême dispersion des véhicules automobiles dans les 288 communes de la zone de référence, les chefs-lieux de canton, à quelques exceptions près, ont des véhicules automobiles. Il s'agit soit de véhicules destinés au transport particulier des personnes soit de camions automobiles. Les camions automobiles enregistrés à Bourgoin sont au service d'entrepreneurs dont la zone de chalandise est assez vaste pour rentabiliser la traction mécanique, comme les marchands de vin, les liquoristes ou les épiciers en gros. Aucun n'a par ailleurs renoncé à la traction animale. Quelques industriels du textile viennent compléter le tableau. À Vienne, la situation est comparable, mais avec une présence plus forte des professionnels du monde du textile. On constate que relativement peu de camions automobiles sont en circulation dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon : 124 véhicules de demi-taxe sont dispersés dans les 288 communes de la zone de référence, et tous ne sont pas des camions automobiles. Un certain nombre de professions libérales ou d'officiers ministériels tirent profit de ce tarif, destiné initialement aux professionnels payant patente : avec de curieuses variations d'une perception à l'autre, médecins, vétérinaires, pharmaciens ou notaires bénéficient en grand nombre de la demi-taxe.

Dans la majeure partie des chefs-lieux de canton, le véhicule automobile, s'il confère assurément du prestige à son propriétaire, semble d'abord un outil de travail. Si l'on excepte le rentier, le propriétaire terrien avec ou sans particule nobiliaire, la communauté des automobilistes compte en priorité le ou les médecins de la commune auxquels s'ajoutent – mais rarement de manière simultanée – d'autres notabilités locales : le pharmacien, le vétérinaire, le notaire et quelques grossistes du commerce. Cette configuration ne se retrouve que dans de véritables villes comme à La Tour-du-Pin²⁶⁰⁶. Au vrai, les médecins de campagne susceptibles d'être appelés en urgence, à toute heure du jour et de la nuit, sont la seule

²⁶⁰⁶ Arch. dép. Isère, 3 P 16-4/24, La Tour-du-Pin. Parmi les possesseurs d'automobiles, la sous-préfecture compte en 1912, deux médecins, deux pharmaciens, un vétérinaire, un notaire, un huissier, un agent d'assurance et un rentier.

corporation à avoir adopté presque tout de suite, lorsqu'ils en avaient les moyens financiers, la traction mécanique. L'avantage pour ces professionnels est considérable tant en termes de commodité qu'en gain de temps. Si Vienne totalise près d'une demi-douzaine de médecins motorisés, des chefs-lieux plus modestes comme Saint-Symphorien-d'Ozon, Meyzieu, Saint-Jean-de-Bournay ou Morestel, comptent chacun au moins deux médecins possesseurs d'automobiles. Dans nombre de communes, le médecin est souvent le seul habitant possédant une voiture automobile. Le phénomène observé dans l'Isère semble moins marqué dans l'arrondissement de Lyon. En somme, à quelques professions près, l'utilisation des attelages par les artisans et les commerçants de la périphérie reste inchangée.

2 – La surprenante résistance de la traction hippomobile dans l'entre-deux-guerres

La fonction de trait en milieu rural évolue progressivement, mais les évolutions sont contrastées. Il faut distinguer deux situations : le trait de liaison ville/campagne et le trait rural.

A – Les relations ville/campagne

Après la Grande Guerre, le cheval assure toujours l'essentiel des liaisons ville/ campagne et en premier lieu l'approvisionnement des marchés : les quelques rares automobiles que l'on y trouve ne sont pas quantitativement significatives dans les années de l'immédiat après-guerre. Ce n'est qu'à partir des années 1930 que les maraîchers, en particulier ceux qui habitent le plus loin de la ville, acquièrent des voitures automobiles lorsqu'ils en ont les moyens. Dans leur étude sur la banlieue maraîchère de Lyon, Renée Jeantet et Jean Willemain soulignent les enjeux de la traction automobile :

« L'automobile leur fait gagner du temps : 25 minutes pour venir de Rillieux, au lieu de 2 heures 15, ce qui leur permet d'être rentrés assez tôt pour s'occuper utilement de leur propriété. La fatigue est moins grande : jadis les maraîchers d'Ampuis partaient pour Lyon la veille du marché, rentraient le lendemain soir, une voiture chargée et un cheval frais les ramenaient aussitôt. En 1938, le maraîcher d'Ampuis met 1heure 30, et peut amener à Lyon des chargements bien plus importants. Les gros maraîchers ont acheté des camionnettes ; d'autres se contentent de vieilles torpédos ou de conduites intérieures sans vitres »²⁶⁰⁷.

Commodité et distance par rapport aux marchés urbains ne sont pas les seules variables qui expliquent, d'après les auteurs de l'étude, le maintien ou l'abandon de la traction animale. De fait le passage à la traction mécanique, visible sur les plus gros marchés de la ville, émane surtout des acheteurs et bien moins des producteurs qui sont eux, de véritables ruraux :

« Un samedi de juillet 1935, en période de grande activité, les marchés de Lyon présentent la proportion suivante de voitures automobiles et hippomobiles :

Marchés	Véhicules hippomobiles	Véhicules automobiles
Saint-Antoine	57	567
Guillotière	63	108
Bibliothèque	29	132
Croix-Rousse	13	32
Vaise	48	80
Totaux	210	919

« Sur les marchés les plus importants, les trois quarts des automobiles sont la propriété des acheteurs. Le tiers des producteurs est resté fidèle à l'ancien mode de transport ». Cette fidélité est liée de manière étroite à des contraintes économiques qui continuent à faire du

²⁶⁰⁷ Renée JEANTET et Jean WILLEMAIN, « La banlieue maraîchère et le commerce des légumes à Lyon jusqu'en 1939 », *Études rhodaniennes*, année 1940, volume 16, N°16-4, pp. 221-276, p.258.

cheval le moteur plus souple : « les chars à bancs, les jardinières subsistent : car on a besoin du cheval pour l'exploitation du jardin ; une trop faible production ne justifie pas l'achat d'une automobile ; quand c'est la femme ou la mère qui vient au marché, habitude du cheval ou une certaine timidité interviennent aussi »²⁶⁰⁸.

B – Le trait rural

a – Voitures rurales de pleine taxe et de demi-taxe

En ce qui concerne le trait hippomobile rural, celui qui est utilisé pour les déplacements quotidiens dans un cadre communal ou cantonal, il consolide contre toute attente son emprise. Entre 1890 et 1930, le nombre de voitures hippomobiles progresse presque partout. Les sources disponibles permettent l'analyse comparée entre ces deux dates, des rôles nominatifs de la taxe sur les chevaux et les voitures dans 82 communes rurales ou petites communes urbaines²⁶⁰⁹ :

Population en 1890	Voitures à 2 roues	Voitures à 4 roues	Voitures 2 + 4 roues	Dont voit. luxe	Chevaux	Dont chevaux de luxe	Population en 1930	Voitures a 2 roues.	Voitures à 4 roues	Voitures 2 + 4 routes 2 +4	Dont voitures de luxe	Chevaux	Dont chevaux de luxe
78729	3363	1027	4390	508	3466	285	73677	2370	1999	4370	119	3570	32

Les données globales permettent quelques observations générales :

En premier lieu, le cheptel équin progresse de 104 existences d'une période à l'autre malgré les pertes consécutives dues à la Première Guerre mondiale. Cette croissance modeste doit être jugée à l'aune d'une double réalité. La première réalité est d'ordre démographique, les effectifs doivent être comparés aux communautés villageoises qui exploitent la cavalerie de l'arrondissement : entre 1890 et 1930, la population diminue dans 61 des 82 communes recensées, la perte globale est un peu supérieure à 5000 habitants La diminution du rapport hommes/chevaux (RaH/C) dans une majorité de communes, conséquence de l'accroissement de la cavalerie et du repli démographique, montre à l'évidence que le cheval prend en charge de nouvelles fonctions : la mécanisation se diffuse dans le monde rural et ses fonctions de trait se renforcent s'agissant du transport des hommes et des marchandises. Entre 1890 et 1930, le RaH/C moyen passe de 27,7 à 38,1. L'évolution réelle en milieu rural est ici cachée par l'évolution inverse des communes urbaines de l'immédiate périphérie où le cheval perd un terrain considérable au cours de la même période. Cette moyenne cache des variations souvent beaucoup plus vigoureuses au niveau communal : 56 des 89 communes disponibles

²⁶⁰⁸ *Ibidem.*

²⁶⁰⁹ Pour le détail communal voir table des tableaux, chapitre XII, tableau N° 7 Évolution des attelages taxés dans l'arrondissement de Lyon entre 1890 et 1930. Les chiffres sont un peu plus fournis parce qu'ils sont établis sur la totalité des communes disponibles avec ou sans rôles nominatifs, soit 89 communes. Nous avons privilégié les 82 communes avec rôles nominatifs parcequ'elles permettent d'étudier simultanément le trait artisanal hippomobile qui n'est pas détectable autrement.

enregistrent une baisse de leur RaH/C ²⁶¹¹. La seconde réalité est numérique : cette modeste croissance n'est qu'apparente car elle supporte de fait la quasi-totale disparition du cheptel de luxe lié à l'attelage de maître. Entre 1890, époque qui correspond à l'apogée de la belle voiture rurale, symbole de notabilité, et 1930, les effectifs passent de 285 à 32 chevaux, soit presque 9 fois moins : c'est la voiture automobile qui marque désormais l'aisance du notable de campagne. Cette évolution, commencée trente ans plus tôt est achevée. Professions libérales et notabilités rurales sont toutes équipées de voitures automobiles : médecins, vétérinaires, pharmaciens, et notaires ont définitivement abandonné la traction animale au cours des années 1920.

L'attelage de maître subsiste seul chez quelques rares partisans attachés à l'ordre ancien des choses ou chez de riches amateurs qui, à l'instar d'Henri Alexandre Marrel, maître de forges à Rive-de-Gier, conservent le cheval dans tous ses états, sans se priver pour autant du luxe de la traction mécanique. L'attelage hippomobile que Marrel déclare dans sa propriété de Sainte-Catherine-sous-Riverie compte 3 chevaux de taxe et une voiture à quatre roues²⁶¹². Si l'attelage de luxe disparaît, la belle voiture de pleine taxe résiste mieux. Le décalage déjà observé entre le nombre de véhicules de pleine taxe conservés et le cheptel qui est susceptible d'y être attelé montre qu'il existe un attachement profond pour ces voitures liées au patrimoine familial²⁶¹³. Se défaire de la voiture parce qu'elle est imposée n'est pas une décision prise de gaité de cœur. Il subsiste un groupe d'irréductibles qui conservent 3 ou 4 de ces voitures et plus aucun cheval pour les tirer. L'analyse du parc des véhicules hippomobiles doit prendre en compte ces données spécifiques.

En second lieu L'évolution du nombre des véhicules recensés dans les 82 communes disponibles de l'arrondissement de Lyon conforte l'idée d'une consolidation de la fonction du trait hippomobile entre 1890 et 1930²⁶¹⁴. Entre ces deux dates, le nombre de voitures suspendues de 2 et de 4 roues passe de 4390 unités à 4370 soit une diminution nette de 20 véhicules. En réalité, ce total absorbe –comme pour le cheptel de pleine taxe - la diminution d'un grand nombre de voitures de luxe qui passent de 508 à 119 unités déclarées, soit une perte nette de 389 véhicules. Perte qui doit être, comme pour l'évolution du cheptel, replacée dans un contexte de déclin démographique. La disparition des voitures de luxe a été compensée par l'augmentation des véhicules suspendus de demi-taxe. La croissance de la cavalerie, en étroite relation avec la diffusion de la mécanisation agricole, impose presque automatiquement la diffusion symétrique du trait hippomobile : pourquoi en effet les nouveaux accédants à la traction équine se seraient-ils privés de l'avantage que donne le cheval sur le bovin de labour, c'est-à-dire son aptitude à tirer des charges à une vitesse supérieure ? L'intérêt exceptionnel de la taxe sur les chevaux et les voitures réside dans sa capacité à renseigner sur cette fonction : les voitures suspendues assujetties à la taxe le sont pour ce seul chef. Aux niveaux cantonal ou municipal, les chiffres soulignent bien ces évolutions. Dans les cantons méridionaux du Rhône, où les bovins fournissaient en 1890

²⁶¹¹ Table des tableaux, chapitre XII, tableau N° 8 Évolution des effectifs du parc hippomobile et de la cavalerie dans les communes de l'arrondissement de Lyon entre 1890 et 1930.

²⁶¹² Arch. dép. Rhône, 2 PP 99, rôle nominatif de la taxe sur les anciennes contributions directes, Sainte Catherine-sous-Riverie, perception de Mornant, 1930.

²⁶¹³ Voir chapitre premier, section II, I, 2, B, a - Le long déclin des chevaux de pleine taxe.

²⁶¹⁴ Ce constat local semble assez corroboré au niveau national. Deux articles du *Journal des débats politiques et littéraires* soulignent des tendances très similaires : 17 juillet 1928, « Le cheval et l'automobile » ; 13 octobre 1929, « Le cheval devant la concurrence automobile ». Ce dernier article reprend un rapport du professeur Dechambe communiqué au XIVe Congrès international d'agriculture à Bucarest. L'article souligne ce qui apparaît dans l'arrondissement de Lyon : « Nous avons déjà noté que l'usage du cheval s'est beaucoup développé dans les campagnes : on y utilise le cheval de trait apte aux travaux agricoles et aussi le cheval à deux fins, type de trait semi-gros, semi-rapide ; cependant, ce dernier commence à être remplacé dans les campagnes par la camionnette ». Cette dernière observation s'entend pour le trafic commercial de proximité mais non pour la fourniture d'énergie domestique des agriculteurs, qui reste très largement hippomobile.

l'essentiel de la force musculaire, comme dans ceux de Saint-Symphorien-sur-Coise, de Saint-Laurent-de-Chamousset ou de Mornant, les évolutions sont notables. Dans ces cantons qui perdent respectivement 17,04 %, 21,2% et 23,7% de leur population, le nombre total de véhicules progresse²⁶¹⁵. Dans certaines communes, la croissance du parc hippomobile est remarquable : à Pomeys, dans le canton de Saint-Symphorien-sur-Coise, malgré une population en déclin, le nombre total de véhicules suspendus passe de 27 à 69 soit un gain de 42 unités. Ainsi, un des effets secondaires de la diffusion de la mécanisation dans les communes rurales a été de conserver intacte une véritable économie chevaline, tandis que dans les communes urbaines, les années 1930 sont marquées par un déclin puissant.

La force musculaire du cheval reste d'un emploi majoritaire dans les campagnes de la région. C'est le mode de déplacement dominant à l'échelle de la commune, à l'échelle de l'exploitation et de ses diverses parcelles. Dans l'espace vécu par la communauté villageoise, la vitesse de déplacement reste exprimée par la vitesse moyenne du cheval et non pas celle de l'automobile, il y a vraisemblablement un anachronisme à arrimer tous les secteurs économiques et toutes les communautés à l'impératif de la vitesse pure. L'analyse fastidieuse des rôles nominatifs de la taxe sur les chevaux, les milliers de contribuables passés en revue montrent, sans équivoque, la progression de la traction hippomobile dans les communes rurales. Elle progresse tout simplement parce qu'elle n'est pas disqualifiée et que la traction motorisée n'est pas encore inscrite dans le temps des campagnes. De fait, l'espace rural conserve la nécessité de recourir à un moteur généraliste : au petit matin, le cheval permet de livrer le lait à la gare avant d'être attelé à une charrue ou à un râteau faneur. Aucune machine – à coût équivalent - n'est aussi polyvalente. Personne ne songe encore au tracteur, et surtout pas les exploitants des zones de petites propriétés, morcelées jusqu'à l'absurde, telles qu'elles existent en Dauphiné, dans la Côte-d'Or ou dans les Monts du Lyonnais. L'agriculture et le commerce local utilisent la seule force de traction raisonnablement accessible.

Enfin, l'évolution de la nature des véhicules constitue une troisième caractéristique qui découle de l'analyse des chiffres. Il s'agit de l'évolution respective des voitures à deux et à quatre roues. En 1890, les communes de référence emploient 3363 véhicules suspendus à deux roues, tandis que les voitures à quatre roues arrivent loin derrière avec 1027 unités. La première catégorie représente 76,6 % du parc hippomobile. Le véhicule à deux roues est par excellence l'instrument de la liaison ville/campagne. La jardinière si caractéristique des communes de la périphérie en est le modèle emblématique. Si la voiture à deux roues est au service des agriculteurs, les artisans ruraux l'emploient aussi massivement. En 1930, les rôles livrent des chiffres très différents : les voitures à deux roues au nombre de 2370 perdent 993 unités²⁶¹⁶. À l'inverse, les voitures à 4 roues atteignent le nombre de 1999²⁶¹⁷. Cette hausse nette de 972 unités en dépit de la disparition d'un grand nombre de véhicules de luxe, souvent à quatre roues, souligne l'intensité réelle de la croissance de cette catégorie de véhicules. L'arrivée en force des voitures suspendues à quatre roues est un phénomène suffisamment massif et général pour ne pas être dû au hasard : dans 66 des 82 communes de référence, le nombre de voitures à quatre roues augmente dans des proportions souvent considérables.

C'est essentiellement par la polyvalence et le caractère multifonctionnel du véhicule suspendu à quatre roues qu'il faut rechercher la progression de ce type de véhicule. Il n'est pas confiné au simple transport des marchandises, il peut aussi bien servir au transport des

²⁶¹⁵ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N°13 Évolution du rapport hommes/véhicules dans l'arrondissement de Lyon entre 1890 et 1930.

²⁶¹⁶ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N°14 Évolution du parc des voitures suspendues à 2 roues dans les communes de l'arrondissement de Lyon de 1890 à 1930.

²⁶¹⁷ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N°15 Évolution du parc des voitures suspendues à 4 roues dans les communes de l'arrondissement de Lyon entre 1890 et 1930. ; table des tableaux, chapitre XII, tableau N°8 Évolution des effectifs du parc hippomobile et de la cavalerie dans les communes de l'arrondissement de Lyon entre 1890 et 1930.

membres de la famille qu'aux productions destinées au marché. Dans le mensuel *L'Artisan*, le charron Pierre Boirivent propose le type standard du char à quatre roues, tel qu'il le produit dans ses ateliers de Craponne (Rhône) au début des années 1920 : la longueur de la caisse peut varier suivant le travail qu'elle doit faire²⁶¹⁸. Boirivent ajoute, dans la présentation qui accompagne le dessin de la voiture, les précisions suivantes : « la portière peut être brisée pour servir de break de promenade, avec banquette en long de la caisse. L'on peut également ajuster sur cette caisse des hausses démontables pour agriculteurs ou maraîchers, ainsi qu'une cage pour le transport de petit bétail pour bouchers et éleveurs »²⁶¹⁹.

La prise de conscience qui s'est effectuée progressivement est liée à l'existence d'une véritable culture de la voiture hippomobile. On constate dans les séries statistiques disponibles que l'adoption de la voiture suspendue à quatre roues est plus franche dans les régions adonnées de longue date à la voiture hippomobile. Dans le canton de Limonest, au nord de Lyon, les transferts d'un type de véhicule à l'autre sont massifs. Les huit communes rurales disponibles de ce canton voient leurs populations augmenter tandis que le nombre global de leurs véhicules diminue de 131 unités. Pour rendre compte de cette évolution surprenante, une double explication peut être proposée. Il faut considérer en premier lieu, que les communes de ce canton, accoutumées depuis longtemps aux attelages suspendus, ont abandonné plus tôt qu'ailleurs la voiture à deux roues et lorsque la mécanisation a accru l'usage du cheval, le véhicule adopté par les nouveaux possesseurs de chevaux a été de préférence le véhicule à quatre roues, dans les versions de plus en plus polyvalentes proposées par les charrons. Les chiffres confirment cette évolution puisque entre 1890 et 1930, 387 voitures à deux roues disparaissent tandis que les véhicules à quatre roues gagnent 256 unités. En second lieu, il ne fait pas de doute que l'augmentation du nombre moyen d'habitants par voiture est liée à la diffusion de la traction automobile qui entraîne forcément une diminution du nombre des voitures attelées. Une part des utilisateurs de chevaux, ceux qui étaient en contact le plus étroit avec Lyon, ont acquis, lorsqu'ils en avaient les moyens, des voitures automobiles. Il n'est en effet pas absurde que ce soit au sein des communautés les plus enclines aux déplacements que l'on retrouve des candidats naturels aux nouveaux modes de transport.

b – Le trait hippomobile des artisans ruraux

Le trait en milieu rural concerne également les commerçants et les artisans. En 1930, la traction hippomobile au service des professions artisanales et commerciales du monde rural reste une réalité de la vie quotidienne²⁶²⁰. À cette date, 75 des 82 communes disponibles de l'arrondissement de Lyon sont pourvues d'artisans dotés d'attelages soit une de moins qu'en 1890. Pourtant, le déclin est amorcé : en 1890, les communes de référence mettaient en œuvre 648 artisans et commerçants dotés d'un ou de plusieurs attelages ; 40 ans plus tard, ils ne sont plus que 404, soit une diminution de 37,6%. Entre 1890 et 1930, la moyenne des attelages professionnels par commune passe de 7,9 à 4,9. Dans 52 communes sur 82, le nombre de commerçants dotés de la traction animale diminue. Il n'est en hausse que dans 18 d'entre-elles. Ce repli concerne également le nombre des professions comptabilisées, mais il se manifeste avec moins de vigueur : en 1890, un peu moins de 6 professions différentes recourent en moyenne à la traction animale par commune. En 1930, cette moyenne est à peine supérieure à 4.

En l'absence de statistiques sur les automobiles qui auraient pu permettre de suivre précisément l'entrée de la force mécanique dans les communes rurales, il faut rester sur des

²⁶¹⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre VI, document N°20 Char à quatre roues.

²⁶¹⁹ *L'Artisan*, journal officiel de la Fédération des artisans du Sud Est, mensuel des Coopératives et des Groupements des Maréchaux-ferrants, Charrons, Forgerons et des Bourreliers-selliers, N° 46, mars 1922.

²⁶²⁰ Table des tableaux, chapitre XII, tableau N° 9 Artisans ruraux dotés de la traction hippomobile dans les communes de l'arrondissement de Lyon en 1890 et 1930.

lignes générales que commande le bon sens : outre le fléchissement démographique qui a pu avoir une certaine incidence sur l'artisanat et la cavalerie qui en dépend, le déclin du nombre d'attelages est lié à la mise en service de véhicules automobiles. Les formulaires qui comptabilisent les anciennes taxes, et en particulier les patentes, permettent à l'occasion de découvrir des professionnels dotés de camions automobiles. À Condrieu, François Besson, voiturier ayant de 2 à 5 équipages, exploite simultanément des véhicules automobiles et conserve un attelage hippomobile. Constat similaire pour deux marchands forains de la même localité : Claudius Hérin et veuve Jean-Baptiste Magnard sont qualifiés de « marchand forain avec automobile »²⁶²¹. Tous deux déclarent un cheval et une voiture à deux roues. De fait, la traction automobile n'est plus cette nouveauté vaguement effrayante de l'avant-guerre. Au cours des années 1920 et 1930, la force mécanique s'insinue dans les campagnes comme l'a bien souligné Marc Bloch :

« N'est-ce pas tout autant, et davantage peut-être, la modeste camionnette du fournisseur – boucher, boulanger, etc. – ou du marchand de bestiaux qui est en train de bouleverser, lentement mais sûrement, la vie des campagnes ? »²⁶²³

La forte croissance du nombre des voitures suspendues à 4 roues peut expliquer en partie la diminution du nombre des attelages professionnels : la mobilité nouvelle des paysans diminuerait mécaniquement celle des artisans, mais en l'absence de chiffres précis il ne s'agit que d'une hypothèse. Il est évident qu'une partie de la cavalerie a été remplacée par la traction mécanique, comme le montrent les exemples précédents : il s'agit vraisemblablement d'un lent bouleversement, pour reprendre l'expression de Marc Bloch. L'analyse des données chiffrées permet néanmoins de rendre compte partiellement de cette évolution. En juxtaposant les cartes N°14 et 16²⁶²⁴ on observe que la diminution très sensible des véhicules à 2 roues dans les communes des cantons de Limonest et de Neuville-sur-Saône correspond aussi à une diminution puissante des cavaleries professionnelles. En sens inverse, la croissance du nombre des voitures à deux roues semble se traduire par une résistance plus vigoureuse des attelages des artisans et commerçants dans une partie des cantons de Saint-Laurent-de-Chamousset et de Saint-Symphorien-sur-Coise. On observe une situation encore plus marquée dans le canton de Condrieu : la progression générale des chevaux et des voitures à 2 et 4 roues semble stimuler chez les artisans, comme dans le reste de la population, le recours à la traction hippomobile.

La mobilité ou la sédentarisation accrues des artisans relèvent d'un grand nombre de paramètres, qu'il s'agisse de l'intensité des liaisons avec Lyon, du relief, de l'évolution des caractéristiques du cheptel bovin, de l'élevage de poulains qui sont revendus avec profit à quatre ou cinq ans, sans oublier la variable démographique ou l'état des liaisons entre le chef-lieu de canton et les communes ou les écarts qu'il polarise. Ce dernier aspect n'est pas inintéressant : par rapport à 1890, la majeure partie des bourgs de quelque importance perd des attelages professionnels. Au sud-ouest de l'arrondissement, Saint-Laurent-de-Chamousset et Saint-Martin-en-Haut perdent une part très significative de leur cavalerie professionnelle. Autres lieux, même constat : à Neuville-sur-Saône ou à Fontaines-sur-Saône, les cavaleries professionnelles passent respectivement de 39 à 7 et de 24 à 5 entre 1890 et 1930. Ces bourgs s'inscrivent tous dans un environnement où l'offre de transport a été renouvelée. Au vrai, les situations fixées par la collecte des données et les cartes qui en donnent une représentation graphique offrent toujours plus d'une explication. Il faudrait rechercher les indices au niveau

²⁶²¹ Arch. dép. Rhône, 2PP 293, perception de Condrieu, rôle nominatif des anciennes contributions directes.

²⁶²³ Marc BLOCH, « Régions naturelles et groupes sociaux » Annales d'histoire économique et sociale, N°17, 30 septembre 1932, pp. 489- 510, page 497.

²⁶²⁴ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N°14 Évolution du parc des voitures à 2 roues dans les communes de l'arrondissement de Lyon entre 1890 et 1930 ; carte N°16 Évolution de la cavalerie du commerce et de l'artisanat dans les communes de l'arrondissement de Lyon de 1890 à 1930.

cantonal voire communal pour comprendre comment chaque communauté exploite la force de traction mise à son service.

L'évolution du nombre des voituriers ou des commissionnaires locaux, souligne la difficulté d'enfermer la traction hippomobile dans un horizon borné. Les données disponibles pour 82 communes de l'arrondissement de Lyon montrent qu'en dépit du déclin démographique qui est spécialement marqué dans les petites communes rurales ou de la concurrence de la traction mécanique, la trame du réseau ne s'est pas affaiblie. En 1930, 36 des 82 communes de l'arrondissement de Lyon disposent d'un voiturier commissionnaire ; elles n'étaient que 29 en 1890. Si depuis cette époque, douze communes ont perdu leur voiturier, 18 autres en ont trouvé un, alors qu'elles n'en avaient pas précédemment. Sans préjuger des voituriers utilisant la traction mécanique, on constate globalement le maintien de cet artisanat. L'investissement initial est modeste et le métier n'empêche pas l'exercice d'autres activités : ainsi la conservation de l'attelage traditionnel permet une utilisation agricole des chevaux. Par ailleurs, le maintien de la traction animale est conforme au type d'activité qui concerne essentiellement des échanges intercommunaux de proximité. La traction automobile n'apporte aucun gain de productivité. Le voiturier et son attelage représentent la situation la plus courante dans les années 1920, et elle se prolonge très souvent jusque dans les années 1950.

Dans un entretien portant sur le début des années 1930, Marius Mazillier, bourrelier à Saint-Didier-sur-Chalaronne (Ain), évoque la présence quotidienne du commissionnaire :

JPA : Y avait-il ici un camionneur ?

MM : Oui, un camionneur, juste un camionneur. À Thoissey, il y en avait deux, trois. Ici, rien qu'un. Il est mort, Janion, un bon copain aussi. Il avait deux chevaux.

JPA : Pas plus ?

MM : Ah non, il était tout seul. Il n'avait personne à son service. Il menait ses deux chevaux lui, il faisait son travail avec deux chevaux.

JPA : Que transportait-il ?

MM : Il allait à Macon chercher de la camelote. Il faisait le service que les camions font aujourd'hui. Vous avez 18 kilomètres. Il partait le matin de bonne heure et il en ramassait tout le long. Il emportait chez les fournisseurs pour les épiceries, il apportait pour les charcutiers du sel. Comme moi, moi je lui disais :

« Dis donc tu passeras rue Rambuteau chez Bouchacourt, j'ai un colis ! »

« Bon, ça va ».

Alors il passait rue Rambuteau, il faisait son ramassage à Macon, vous voyez. Alors c'était le travail du voiturier²⁶²⁶.

Si la cavalerie de l'artisanat et du commerce a globalement diminué dans les années de l'entre-deux-guerres, son utilisation demeure une réalité dans les échanges locaux. La trame constituée de longue date par les voituriers, les commissionnaires, les épiciers et les coquetiers, relayée par les points de collecte des auberges, est restée intacte. En 1930, elle couvre 50 des 82 communes de l'arrondissement de Lyon. Même dans des secteurs où la vitesse est un paramètre d'exploitation, comme la boucherie, le nombre des voitures hippomobiles reste non négligeable : plus du quart des communes les utilise encore²⁶²⁷. Enfin, l'utilisation du cheval dans la vie quotidienne des populations rurales reste une réalité effective dans les modes de déplacement et perdure jusque dans les années 1950, voire encore plus tard dans les zones restées très rurales²⁶²⁸.

²⁶²⁶ Entretien Marius Mazillier, bourrelier à Saint-Didier-sur-Chalaronne, 30 décembre 1983.

²⁶²⁷ Table des tableaux, chapitre XII, tableau N°9 Artisans ruraux dotés de la traction hippomobile dans les communes de l'arrondissement de Lyon en 1930.

²⁶²⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N°3 La permanence de la traction hippomobile à Brullioles dans les Monts du Lyonnais.

Section II- Le monde des petits transporteurs : les relations ville/campagne

Dans les années 1880, les flux traditionnels qui mettent en contact le monde urbain et sa périphérie comprennent le transport des marchandises et des hommes. Le premier flux est mis en œuvre par les coquetiers, les voituriers et les commissionnaires dont le rôle peu évoqué est pourtant fondamental. Le second concerne les entrepreneurs de diligences partant à heures et à jours fixes. Ils assurent à la fois la mobilité des voyageurs et le transport des marchandises. Les sources fiscales (série P) et l'activité administrative (série S) qui réglementent le transport des passagers permettent de saisir sur le vif le monde des petits artisans de transport dont c'est l'âge d'or.

L'importance de ces activités foisonnantes de transport a été bien campée par Edouard Aynard en 1889 :

«On compte au départ de Lyon plus de soixante-dix entreprises de messageries pour les voyageurs, vingt services importants de fourgons-poste transportant des marchandises de valeur et plus de cinq cents petites entreprises de transport. Nous passons pour mémoire les individus sans nombre possédant une seule voiture de roulage et qui convoient un tonnage impossible à évaluer mais assurément considérable»²⁶²⁹

Jusqu'au tournant du XX^e siècle, les relations entre la grande ville et sa périphérie se font encore largement au rythme de la traction animale. Ces flux se sont nourris de l'ouverture des campagnes, avec l'achèvement au milieu du XIX^e siècle d'un remarquable effort de construction de routes départementales et de chemins de grande communication.²⁶³⁰ Le développement des lignes de chemin de fer et de tramways de campagnes, tacs et autres tortillards n'a pas remis fondamentalement en cause le flux des marchandises et son organisation. Il a tout au plus raccourci ou réaménagé certains itinéraires²⁶³¹. En revanche, le transport des voyageurs a été sévèrement touché, et son maintien jusqu'au début du siècle n'a été possible qu'au prix d'une adaptation constante, jouant à la fois la carte de la spécialisation, la complémentarité avec le chemin de fer et la satisfaction de la demande de transport, au plus près des exigences des utilisateurs.

L'activité de toutes ces voitures témoigne d'abord et avant tout de la capacité d'organisation du monde rural. Il s'agit en effet presque toujours de services qui émanent des populations rurales. Ces flux ne concernent que des ruraux. En ce sens, la métropole régionale polarise un vaste périmètre mais ne s'en soucie guère. Elle se contente d'en tirer un maximum de profits sans s'interroger sur les coûts qu'elle fait peser sur les populations de la périphérie. Constat similaire pour le rail, projection du capitalisme urbain dans les campagnes. Il valorise des critères de rentabilité et des rythmes d'exploitation qui ne coïncident pas nécessairement avec les besoins et les attentes du monde rural. Face au *diktat* urbain et au système stéréotypé qu'il impose sans état d'âme, la demande campagnarde, mal ou incomplètement satisfaite,

²⁶²⁹ Arch. Dép. Rhône, Fonds Galle, *Lyon en 1889*, Introduction au rapport de la section d'économie sociale par Ed. Aynard, président du comité départemental du Rhône pour l'exposition universelle de 1889 à Lyon, pp. 31-32.

²⁶³⁰ Gilbert GARRIER dans André LATREILLE [Dir.], *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Paris, Toulouse, Editions Privas, 1975, p.415 : «Vers 1860, l'achèvement du réseau routier est en bonne voie : la route pousse ses ramifications carrossables jusqu'aux hameaux et vient chercher l'agriculteur sur le seuil de sa porte pour le mettre en relation avec les villages, les marchés et les villes. Elle assure le relais indispensable des voies ferrées qui se multiplient après 1854, date d'achèvement de la liaison Paris-Lyon».

²⁶³¹ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N° 18 La fréquence des relations assurées par les commissionnaires entre Lyon et les communes de la ceinture chevaline de Lyon au début du XX^e siècle.

bâtit en retour des modèles concurrents souvent ingénieux mais toujours exigeants pour ceux qui les mettent en œuvre.

I – Le monde hétérogène des petits transporteurs

Ce sont ces «individus sans nombre» qui nous intéressent. Et plus particulièrement ceux qui de leur commune rurale établissent un réseau dense de relations avec Lyon.

Nos sources semblent individualiser trois types de transporteurs. Il y a d'une part le commissionnaire qui est dans l'acception non juridique du terme «celui qui fait une commission, une course pour quelqu'un (...) celui dont le métier est de faire des commissions du public» (Dictionnaire Robert). D'autre part le voiturier, c'est-à-dire le conducteur de véhicule hippomobile destiné au transport des voyageurs ou des marchandises. Les voituriers que montrent les sources fiscales ne transportent que des marchandises. Ceux qui transportent des voyageurs reçoivent le nom «d'entrepreneur en diligences partant à jour et à heure fixe» pour reprendre l'énoncé précis des rôles nominatifs de la patente. En 1900, nous en avons encore recensé quelques dizaines qui relient la campagne à la ville ou des bourgs ruraux les uns aux autres. La densification du réseau ferré et les premiers véhicules automobiles marquent le déclin des diligences et pataches, mais ce système fonctionne encore. Enfin, se partageant presque à égalité les premiers rôles avec les voituriers, les «coquetiers ayant voiture». Il s'agit de marchands d'œufs et de volailles en gros qui achètent la production des campagnes et la vendent en ville.

Au-delà de ces définitions, il ne faut pas trop chercher une spécialisation qui n'existe pas. Seules des nuances les séparent. Le voiturier se contente de transporter pour autrui tandis que le coquetier transporte pour autrui mais aussi pour son propre compte. En milieu rural, le coquetier était à la fois voiturier et commissionnaire. L'inverse était tout aussi vrai. En quelques lignes, Henri Vincenot a su retracer le portrait de ces artisans du transport :

«Jean Lépée était le messenger du village, il partait chaque semaine dans son chariot bâché, tiré par sa jument et sa mule, et il parcourait les villages de la montagne en prenant les «commissions» de tout un chacun : les œufs, les fromages, les volailles, qu'il portait au marché de Dijon. Il faisait ainsi les quarante kilomètres qui nous séparaient de la capitale. Par tous les temps, on le voyait se mettre en chemin comme tous les messagers de l'Auxois. À Dijon, il passait la nuit à l'hôtel du Sauvage, place Darcy, un grand caravansérail qui logeait à pied, à cheval et en voiture, il y laissait son chariot et ses bêtes. Il parcourait la ville pour livrer à domicile et faire les «commissions» dont on l'avait chargé. Il repartait le lendemain soir, voiture pleine, chantonnant, et roulait toute la nuit pour arriver tard dans la matinée, toujours content».²⁶³²

1- Une activité souvent complémentaire mais qui n'exclut pas tous les degrés d'engagement

Les 218 artisans²⁶³³ retrouvés dans les rôles des taxes assimilées aux contributions directes se partagent pour moitié en voituriers et coquetiers. Le terme de commissionnaire n'apparaît que marginalement. Les différentes sources permettent de distinguer un certain nombre de catégories.

En premier lieu, les simples «coquetiers ayant voiture» et les «voituriers n'ayant qu'un seul équipage». Dans la grande majorité des cas, l'équipage en question se réduit à une seule voiture à deux ou quatre roues tirée par un seul et unique cheval. Au-delà de cette présentation lapidaire, qui sont-ils plus précisément ?

Tout ce monde aux contours flous est proche de la terre. Cela est bien entendu le cas des coquetiers qui vendent des produits agricoles. Mais la remarque vaut aussi pour les voituriers.

²⁶³² Henri VINCENOT, *La Billebaude*, Paris 1979, p.157.

²⁶³³ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N° 19 Coquetiers, voituriers et commissionnaires figurant en 1900 sur les rôles nominatifs de la patente.

Un certain nombre d'entre eux, dûment enregistrés et payant patente, apparaissent comme agriculteurs ou cultivateurs sur le rôle de la taxe chevaline. On sent bien que le transport n'est ici qu'une activité d'appoint. Cela n'a d'ailleurs rien de surprenant puisque cette double activité permet de vivre sur une exploitation exiguë et d'amortir le cheptel à moins qu'elle ne fournisse l'avoine et le fourrage nécessaires. D'autres activités tout à fait complémentaires apparaissent à la lecture des rôles nominatifs. Certains voituriers sont aussi aubergistes. L'auberge est par excellence l'étape où d'autres voituriers font halte. On y dépose les colis qui sont transportés à Lyon et on y prend livraison de ceux qui en viennent. Certains coquetiers comme les Milan père et fils, de Haute Rivoire dans le canton de Saint Laurent de Chamousset tiennent auberge, tout comme Claude Mornant à Sainte-Foy-l'Argentière. D'autres combinent de façon astucieuse leurs activités de coquetiers à celles d'épiciers. Voilà le choix que font Alphonse Guerpillon, coquetier et épicier au détail à Villechenève, Louis Descombes à Chambost-Longessaigne et d'autres encore. L'activité de transport est au cœur d'une série multiforme d'actions complémentaires : les voyages vers Lyon permettent d'approvisionner le fonds de commerce auprès des grossistes et d'écouler œufs et volailles sur les marchés de la métropole régionale ; les tournées sur le territoire communal permettent d'approvisionner les hameaux, les écarts et les fermes isolées. À l'occasion de ces livraisons, des commissions sont passées aux coquetiers par les agriculteurs qui n'ont ni le temps ni le loisir d'aller en ville. Ainsi, les activités se superposent et se complètent pour le coquetier ayant voiture. Il est tout à la fois voiturier, commissionnaire et coquetier. Au vrai, il est l'homme qui assure les liaisons indispensables dans un monde où les distances n'ont pas encore été abolies. Brullioles, Mornant ou Saint-Clément-les Places sont dans cette dernière année du XIX^e siècle à la fois proches et éloignés de la grande ville.

Il existe pourtant une frontière qui permet de distinguer activité principale et activité accessoire. C'est l'intensité du service proposé. Un service journalier est peu compatible avec une autre activité surtout lorsqu'il induit des transports intercommunaux. Nous n'avons pas rencontré d'activités mixtes chez les artisans assurant un service journalier. Il ne s'agit plus de coquetiers mais toujours et exclusivement de voituriers ou de commissionnaires. C'est aussi cette intensité du service qui permet de déceler les artisans du transport ayant une envergure plus large. Les rôles nominatifs communaux de la patente nous permettent de cerner une autre catégorie de transporteurs : les voituriers ayant plusieurs équipages comme Pierre Burnichon, route de Savigny à la sortie de Sain Bel. Nous n'avons pas retrouvé d'inscriptions semblables pour les coquetiers. Il s'agit là de toute évidence de véritables entrepreneurs de transport, à l'instar de Jean-Marie Mollon, propriétaire à L'Arbresle d'une entreprise de roulage route de Paris. Tous les jours ses voitures font le trajet de Lyon, reliant L'Arbresle au quai de Bondy. L'annuaire Fournier nous livre la liste complète des communes desservies

2 – Comment fonctionne le système ?

A - Le principe général

L'économie générale du système est bâtie autour des trajets hebdomadaires ou quotidiens qui mettent en relation une ou plusieurs communes de la périphérie rurale et le centre lyonnais.

Le coquetier, commissionnaire ou voiturier s'y rend pour son propre compte et/ou celui de ses clients. Deux modalités coexistent. Dans un premier cas, le voiturier effectue des voyages vers Lyon à la demande, donc sans régularité précise. Il répond aux besoins de la clientèle mais on devine qu'une partie de son activité se déroule dans le cadre du canton. Son activité est davantage en relation avec les chemins de fer ruraux. Il établit la liaison entre la commune ou ses écarts et la gare la plus proche. Les coquetiers quant à eux effectuent régulièrement le trajet de Lyon, mais ils restent dans une activité annexe de transport en ne ravitaillant qu'un nombre indéterminé de clients dans le cadre communal. Cette activité très locale explique

pourquoi ils apparaissent sur le rôle de la patente sans figurer sur les listes de l'annuaire Fournier. Ce service de proximité concerne les $\frac{3}{4}$ des coquetiers et des voituriers recensés dans l'arrondissement de Lyon. L'autre modalité des relations ville/campagne s'effectue dans le cadre d'une périodicité fixe et régulière. L'annuaire Fournier nous précise alors le ou les jours du trajet centre/périphérie et les communes desservies. Ainsi l'attelage de Marius Palluy relie tous les jours Lyon à Brignais en passant par La Mulatière, Oullins, et Saint-Genis-Laval. Ce type d'activité concerne aussi bien les voituriers que les «coquetiers ayant voiture». Une cinquantaine de transporteurs sont dans ce cas²⁶³⁴.

L'intensité des liaisons varie à l'extrême d'une commune à l'autre. Toute une série de paramètres peuvent être pris en compte. La nature des activités économiques explique l'importance des liaisons entre L'Arbresle et Lyon. Outre la voie ferrée, le bourg industriel est relié 28 fois par semaine et mobilise quatre entrepreneurs en roulage. Même observation pour Givors où la fréquence des dessertes hebdomadaires monte à 40. Par ailleurs, la population agglomérée et la place de la commune dans le réseau urbain local jouent aussi un rôle essentiel. Ainsi la quasi totalité des chefs-lieux de canton sont quotidiennement reliés au centre par au minimum un transporteur. De la même manière, les communes situées sur les axes les plus fréquentés sont en général assez bien desservis quelle que soit leur importance, ainsi Marcy avec ses 306 habitants est régulièrement desservi car elle est sur la route de L'Arbresle et de Tarare. A l'inverse, la faiblesse démographique d'une commune mal située entraîne un faible niveau de liaison. Certaines communes en sont même dépourvues. Les 491 habitants qui au tournant du siècle peuplent la commune de Bibost (canton de L'Arbresle) ne disposent d'aucun voiturier sur place. Ils ne sont pas davantage sur le circuit régulier de l'un de ceux qui remontent la Brévenne. D'autres petites communes enchâssées dans un relief montagneux sont dans une situation similaire.

En règle générale, les liaisons entre Lyon et les communes rurales sont scandées au rythme immuable des marchés. Ce mouvement homogène n'exclut pas le passage des voituriers en dehors des jours de marché. L'exemple du canton de Saint-Laurent-de-Chamousset peut servir d'exemple. Les seize coquetiers/voituriers domiciliés sur place et répertoriés à la fois dans l'annuaire Fournier et dans les rôles fiscaux font le voyage de Lyon le jeudi ou dans la nuit de jeudi à vendredi, et en reviennent le vendredi après le marché.

B - Les zones de collecte

En milieu rural, les points de collecte sont situés au domicile du voiturier ou au chef-lieu de canton, en un point précis connu de tous, café, épicerie, auberge, etc. À Saint-Germain au Mont-d'Or, Pierre Solier, l'un des coquetiers du bourg, prend livraison des colis à destination de Lyon à l'Hôtel du Gouvernement. Toutefois, une part non négligeable de la collecte s'effectue à domicile selon des modalités fixées d'avance. Ainsi, un coquetier prend livraison des œufs et des volailles en suivant un itinéraire déterminé par ses fournisseurs. Chacun sait où il est possible de déposer une liste de commissions ou un colis. À Lyon, le système révélé par l'annuaire Fournier est plus strictement organisé. Après le marché pour les uns, les commissions pour les autres, coquetiers, voituriers et commissionnaires entament la deuxième phase de leur circuit : la préparation du retour puisqu'il n'est pas question de revenir à vide. Chaque coquetier ou voiturier s'arrête à un ou à plusieurs dépôts situés en ville où sont collectées les marchandises que les particuliers et entreprises confient au gérant. Le gérant du dépôt pèse le colis, en estime l'encombrement et perçoit le prix du transport qui incorpore à la fois le coût du trajet et la commission qu'il prélève. Les dépôts sont soit des comptoirs, des cafés, des restaurants ou des hôtels. En 1890, l'annuaire Fournier en recense 27. Les deux

²⁶³⁴ Table des tableaux, chapitre XII, Tableau N°10 Commissionnaires, coquetiers et voituriers de l'arrondissement de Lyon inscrits dans l'annuaire Fournier et sur les rôles nominatifs des taxes assimilées aux contributions directes en 1900 .

tiers sont situés dans un étroit périmètre allant de la place des Terreaux et des rues adjacentes jusqu'au quai de Bondy sur la rive droite de la Saône, à hauteur de l'Ancienne Douane. Le reste s'égraine le long de la Grande Rue de la Guillotière : hôtels du Chapeau Rouge, de l'Aigle, de la Couronne, etc. Dix ans plus tard, le réseau s'est considérablement étoffé puisqu'il existe alors 76 points de collecte. Les points de collecte en 1900 se sont dispersés, mais pour l'essentiel les zones de concentration restent identiques : le dédale des étroites rues de la Presqu'île et ses environs immédiats ainsi que la Grande Rue de la Guillotière²⁶³⁵. On note quelques implantations nouvelles dans le VI^e arrondissement et à proximité de la Préfecture.

II – Diligences et omnibus de banlieue

Les diligences et omnibus de campagnes qui continuent de circuler jusqu'à la Grande Guerre sont probablement plus nombreux qu'on ne l'imagine usuellement. Face à la modernité du train et à l'apparition tapageuse des premiers véhicules automobiles, la diligence apparaît à certains comme surannée et anachronique, rescapée de temps révolus. L'écrivain Ardouin-Dumazet est caractéristique de cette approche urbanocentriste et sélective de la réalité. Dans son *Voyage en France*, l'essayiste à succès, couronné par l'Académie française, se déplace dans la région lyonnaise²⁶³⁶. Amateur de pittoresque et de sensations authentiques, il emmène ses lecteurs en diligence de Lyon au col des Écharmeaux, à l'extrémité nord du département du Rhône, dans un long voyage de 11 heures, qu'il effectue sur l'impériale «pour mieux voir le paysage de la ville et de la banlieue». Or, l'observation attentive du périple de l'auteur dans la région lyonnaise montre qu'il s'effectue alternativement en voiture publique et en train. Ainsi, de Feurs à Panissières dans le département voisin de la Loire, «*le trajet se fait par de placides diligences*» en attendant «*l'ouverture du chemin de fer monorail*». De Panissières à Pontcharra (Rhône), une autre voiture lui permet d'enjamber une lourde échine des Monts de Tarare qui sépare le Forez de la vallée de la Turdine²⁶³⁷. C'est encore en voiture hippomobile qu'il relie Thizy à Amplepuis. Enfin, au terme de son excursion au col des Echarmeaux, il n'a pas d'autre solution que d'emprunter le courrier de Chauffailles à Beaujeu, petite diligence tirée par deux chevaux vifs. Ainsi donc, en mai 1894, date à laquelle il effectue son périple lyonnais, Ardouin-Dumazet est amené à circuler comme des milliers d'habitants de la région dans des voitures, qui n'ont sûrement rien de pittoresque pour ceux qui les prennent de grand matin, bien avant les premières lueurs de l'aube. Elles sont simplement indispensables²⁶³⁸.

La persistance de ce mode de transport s'inscrit dans une double perspective : il subsiste à la fois comme substitut et complément du chemin de fer. La diligence est encore le seul

²⁶³⁵ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, carte N° 20 Établissements où s'arrêtent les commissionnaires, voituriers et coquetiers en 1900.

²⁶³⁶ ARDOUIN-DUMAZET, *Voyage en France*, 7^{ème} série, La région lyonnaise, Paris, Berger-Levrault et C^{ie} Editeurs, 1896, 340 pages.

²⁶³⁷ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, schéma N°1 Omnibus et voitures de montagne dans l'arrondissement de Lyon en 1900.

²⁶³⁸ La *Vie française* publie le 25 mars en 1899, un petit article intitulé «Lyon qui s'en va». La revue aborde la raréfaction progressive des voitures publiques hippomobiles qui stationnent à Lyon. Le constat est sans doute exact pour la ville mais il est encore prématuré pour le reste du département :

«*A l'heure où sur la place de l'Ancienne douane, partent dans toutes les directions les vieilles petites diligences jaunes, au bruit des grelots qui frémissent aux colliers des chevaux, et des claquements du fouet des gros cochers en blouse, l'on se croirait très loin de Lyon, dans un gros bourg ancien. Ces bruits paraissent très étranges, presque usés, évoquant un autre âge, l'âge de Laffitte et Caillard si chers à nos grands-pères. Il repose ce décor des vieilles maisons ou s'abritent d'anciennes auberges, fréquentées des commissionnaires, ce remuement d'un départ, de bonnes femmes flanquées de gros paniers, de religieuses, de petites filles qui regagnent de lointains pensionnats. Hélas ! le cris stupide des cornes de tramways électriques traverse la Saône*».

moyen de transport en commun là où les mailles du réseau ferroviaire restent trop larges. Les zones montagneuses, les plateaux restés à l'écart, sont desservis par un réseau de petites entreprises. Ces voitures qui perpétuent le XIX^e siècle d'avant la révolution ferroviaire savent aussi vivre en symbiose avec la situation qui en est issue.

1 – Les contours du réseau

A – La demande du monde rural

Il existe une demande qui émane de la population rurale. Elle est révélée au niveau communal par le maire qui soutient auprès de l'administration les requêtes formulées par les transporteurs. La demande s'inscrit dans deux situations assez tranchées qui découlent du monopole consenti à la CLO puis à la CTT qui lui succède.

La demande est exigeante lorsque la commune est incluse dans le rayon des 15 kilomètres calculé à partir du centre-ville. L'exclusivité impose alors la mise en œuvre d'une liaison dès lors qu'elle est justifiée. Les maires demandent soit la création d'une voiture à destination de leur commune soit l'autorisation de créer un service. Dans le premier cas, le maire fait valoir auprès des autorités la nécessité d'une liaison. C'est de longue date une demande constante du maire de Saint-Genis-les-Ollières, petite commune de l'Ouest lyonnais. Dans une lettre du 15 septembre 1867, il écrit au préfet «qu'il devient très urgent de l'établir d'autant plus que nous n'avons aucun mode de transport facile»²⁶³⁹. En février 1870, le maire revient à la charge arguant «d'un accroissement assez notable de la population et de l'industrie»²⁶⁴⁰. En mai de la même année, une lettre détaillée explique les besoins de la population de Saint-Genis-les-Ollières et la nécessité d'y pourvoir :

«Comme je vous l'ai déjà indiqué la population presque entière exerce la profession de blanchisseur de sorte que, se trouvant à proximité de Lyon, elle trouve dans cette ville sa source d'industrie. Les $\frac{3}{4}$ des blanchisseurs n'ont pas la propriété d'une voiture, ce qui les oblige toujours à solliciter celle d'un voisin, désagrément évident et trop onéreux pour les petites bourses»²⁶⁴¹.

Les maires peuvent demander l'autorisation de créer ou de compléter le service de la compagnie. C'est la solution retenue à Saint-Genis-les-Ollières. Elle satisfait à la fois la compagnie qui n'entend pas s'engager dans une opération aussi hasardeuse et la municipalité qui trouve un entrepreneur qui ne lui réclame aucune subvention²⁶⁴². A Pierre Bénite en revanche, le conseil municipal estime que les deux liaisons quotidiennes avec Lyon sont insuffisantes. Dans une lettre du 12 août 1877 le «conseil municipal demande à M. le Préfet que la commune soit autorisée, sans nuire à la compagnie lyonnaise, à établir un service aux heures délaissées par la compagnie. Enfin que, si la compagnie veut abandonner son service de Pierre Bénite, cette commune soit autorisée à en établir un à ses risques et périls»²⁶⁴³. La compagnie fait valoir que le taux de remplissage de ses voitures n'est pas satisfaisant²⁶⁴⁴. La

²⁶³⁹ Arch. dép. Rhône, S 1912.

²⁶⁴⁰ Idem, voiture de Saint-Genis-les-Ollières, lettre du maire de Saint-Genis-les-Ollières au préfet, 17 février 1870.

²⁶⁴¹ Idem, lettre du maire de Saint-Genis-les-Ollières au préfet, 30 mai 1870.

²⁶⁴² Ibidem, le maire précise : «Par vos correspondances subséquentes vous nous avez autorisés à établir nous-mêmes ce service. Il s'agissait donc de trouver un entrepreneur qui voudrait bien se charger, à ses frais, de la mettre en exécution. Heureusement que sans beaucoup d'efforts nous avons rencontré un entrepreneur qui, tout en se chargeant dudit service, ne demandait rien à la commune».

²⁶⁴³ S 1912.

²⁶⁴⁴ S 1913, Lettre de Lamy, directeur de la Compagnie des Travaux et Transports au préfet du Rhône, 12 août 1877. S'agissant de la desserte de Pierre Bénite il avance les chiffres suivants qui correspondent à quatre trajets quotidiens réalisés par une voiture à 20 places : «La Compagnie a offert aux habitants de Pierre Bénite 4 X 20=80 places par jour. Pour la saison d'hiver (nov./déc. /janv./ févr./ mars/ avril) 181 jours X 80 = 14 480 places. Or, pendant ce même espace de temps, le service spécial de Pierre Bénite n'a transporté que 7 317 voyageurs

commune rétorque que les horaires en sont responsables. De fait, la compagnie voudrait rentabiliser la voiture de Vernaison qui dessert Pierre-Bénite vers 8 heures du matin et dans laquelle, près d'une quinzaine de places sont toujours disponibles. De part et d'autre, les logiques ne sont guère conciliables : le transporteur lyonnais met en avant la rentabilité tandis que la commune exige d'être reliée à Lyon par une voiture exclusivement affectée à cette tâche. Elle n'envisage ni logique de réseau ni communauté d'intérêts avec les localités voisines. Son horizon est étroitement circonscrit par ses attentes immédiates.

Les différends ne sont pas toujours aussi vifs, des compromis sont trouvés mais la Compagnie des Travaux et Transports n'est pas un partenaire facile à manœuvrer. Ainsi en octobre 1877, le directeur de la compagnie demande la suppression de la voiture de Vernaison, la voiture n'ayant transporté que 478 voyageurs entre janvier et septembre 1877, soit 1 voyageur $\frac{3}{4}$ par jour. Il est vrai que la commune est bien desservie par les trains. Le directeur ajoute qu'en outre «la route de Vernaison est spécialement desservie par diverses voitures dites de montagne venant de Charly et Millery». L'administration se garde bien d'accepter le désengagement pur et simple mais autorise le recours à la sous-traitance²⁶⁴⁵. En novembre le directeur écrit au préfet du Rhône qu'il vient de «*traiter pour deux années avec le sieur Buard entrepreneur de voitures à Millery, lequel prend lieu et place de la compagnie exactement comme le demande M. le maire de Vernaison*». La solution semble satisfaire tout le monde. Elle rassure le maire car juridiquement le lien subsiste entre la compagnie et le sous-traitant²⁶⁴⁶. Précaution sans doute nécessaire mais non suffisante. Le maire de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or l'apprend à ses dépens. Engagé sur la même voie que son homologue de Vernaison, il ne parvient pas à suppléer à la défaillance des sous-traitants qu'il a mis en place avec l'accord de la compagnie. En décembre 1879, lorsqu'il décide de résilier le contrat, la compagnie refuse les conséquences qui en découlent. Après avoir fait observer qu'«on ne résilie pas sans indemnités», la direction constate que «*la compagnie qui a pris toutes ses précautions pour les autorisations nécessaires à la substitution (...) n'est pas disposée à supporter des indemnités à payer, quand elle est étrangère aux discussions survenues (...). De plus, la compagnie n'est plus en possession du matériel et des chevaux qui seraient nécessaires à la reprise, par elle, du service de Saint-Cyr, et elle ne pourrait en faire l'acquisition, c'est-à-dire supporter des dépenses assez considérables parce qu'il vient de surgir des tiraillements qu'elle n'a pas créés*»²⁶⁴⁷.

Hors du périmètre concédé à la CLO, et partout d'une manière générale après la fin du monopole en 1881, chaque commune tente de mettre sur pied un service de transport la reliant à Lyon, à une agglomération d'une certaine importance ou encore à une gare. Les initiatives locales sont toutes appuyées par les maires qui mettent en avant l'utilité des liaisons projetées ou soumises à autorisation. Leur ancienneté peut être montrée comme la preuve la plus évidente de leur nécessité. Le maire de Millery écrit au préfet «*qu'un service de voitures publiques de Millery à Lyon existe depuis plus de vingt ans, qu'il est d'une grande utilité pour la commune*» (1889). Le maire de Collonges invoque «*la nécessité d'avoir un service*

c'est-à-dire 50% des places offertes. Le service spécial de Pierre Bénite, pendant la saison d'hiver, suffit donc amplement aux besoins de cette localité puisqu'il peut transporter le double de voyageurs»

²⁶⁴⁵ A cet égard, la position de principe est clairement établie par les autorités. En mai 1869, l'ingénieur en chef de la voirie départementale écrit au directeur de la Compagnie Lyonnaise des Omnibus pour lui rappeler ses obligations suite à la suppression d'une ligne, arch. dép Rhône, S 1913 : «Tous les services des lignes du Nord vous ont été concédés avec privilège. La condition expresse du privilège est que vous exploiterez les lignes bonnes et mauvaises et vous le faites valoir assez énergiquement pour Neuville pour que la ville soit autorisée à vous obliger à remplir vos engagements pour Collonges».

²⁶⁴⁶ S 1913, dans une lettre au préfet en date du 19 octobre 1877, le maire de Vernaison insiste sur ce point : «il est bien entendu toutefois que la compagnie serait toujours forcée de maintenir son service tel qu'il existe et a existé, si le sieur Buard pour n'importe quel motif venait à ne pas continuer ce nouveau service».

²⁶⁴⁷ S 1912, lettre de Lamy, directeur de la Compagnie des Travaux et TransportS au préfet du Rhône, 12 décembre 1879.

d'omnibus pour desservir la localité» (1882). À Limonest, *«le service est vivement souhaité»* (1883). Le maire de Dommartin est plus précis : *«le service facilitera les transactions avec la ville de Lyon»* (1887). Formulation proche de celle que mettent en avant les entrepreneurs de transport comme Jean-François Triévoz, acquéreur des *Messageries du Dauphiné*, qui entend *«répondre aux désirs et aux besoins des populations rurales et industrielles»* (1886). La population locale est appelée à témoigner par le maire de Rontalon puisqu'il affirme *«que tout le monde en est content»* (1884). L'administration elle-même intervient, comme le commissaire de police du quartier de la Bourse à Lyon qui, interrogé sur l'utilité d'une ligne, remarque qu'elle *«sera certainement bien accueillie par l'opinion publique»* (1887). Lorsque le service est difficile à mettre en œuvre, l'initiative qui apparaît providentielle ne peut être contrecarrée ni gênée. Le maire de Saint-Didier-au-Mont-d'Or écrit que *«l'administration communale a été fort heureuse de trouver un entrepreneur sérieux qui se soit chargé d'établir le service sans aucune espèce d'indemnité»* (1881).

B – Le nombre des voitures en circulation

Dans un rayon d'une trentaine de km autour de Lyon, plus d'une centaine de voitures publiques circulent chaque jour. Elles relient dans un double mouvement la périphérie au centre et les pôles périphériques entre eux. Les chefs-lieux de cantons et les bourgades de quelque importance sont les pôles émetteurs d'un réseau finement nervuré. Ils prennent appui sur les lignes de chemin de fer et sur la trame des routes départementales, des chemins de grande communication et d'intérêt commun qui structurent les profondeurs de l'espace rural. Ce réseau est pour l'essentiel stimulé par des micro-impulsions villageoises qui rendent possibles les déplacements quotidiens d'une quinzaine de voyageurs par voiture vers le pôle récepteur le plus attractif. L'agglomération lyonnaise joue un rôle d'aimant dans ces mouvements alternés qui amènent des cohortes de ruraux au cœur du monde urbain et qui les refoulent en ordre dispersé dès le milieu de l'après-midi. Toutefois, les villes comme Vienne, Givors ou Villefranche-sur-Saône, voire de simples gares, possèdent aussi une capacité à polariser l'espace et à générer des flux spécifiques qui consolident la cohérence de l'ensemble²⁶⁴⁸.

Les documents disponibles ne permettent pas de déterminer l'importance exacte des flux qui vivifient ce réseau régional. Certes, l'activité administrative des services préfectoraux et fiscaux révèle l'existence de plus de 150 lignes en activité entre la fin des années 1860 et 1900 mais bien des zones d'ombre subsistent. Ainsi les lignes de moins de 15 km ne sont pas, en principe, soumises à autorisation préfectorale et dépendent pour l'essentiel d'un accord communal ou intercommunal²⁶⁴⁹. C'est par exemple le cas pour la liaison Saint-Georges-d'Espéranche / Diémoz / gare de Saint-Quentin-Fallavier (Isère). La photographie est l'une des seules sources qui prouve son existence. Or cette modeste voiture d'une douzaine de places participe comme bien d'autres de façon pleine et entière à la cohérence du réseau régional²⁶⁵⁰. En ce qui concerne Lyon, les sources conservées sont plus nombreuses et les traces plus explicites, mais il n'est jamais possible de préciser à coup sûr l'existence effective des lignes dûment autorisées. Le fonctionnement régulier et satisfaisant de la ligne n'induit

²⁶⁴⁸ Ainsi par exemple, les documents administratifs permettent de repérer un certain nombre de voitures, qui relient chaque jour la sous-préfecture de Vienne, à de gros bourgs ou des chefs-lieux de canton. Arch. dép. Isère, IV S 1/3 : trois voitures effectuent la liaison depuis Saint-Jean-de-Bournay, deux autres au départ de Châtonnay et de Saint-Georges-d'Espéranche ; Arch. dép. Rhône, S 1534, une dernière voiture relie Givors à Vienne. Voir table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N°4 Le courrier de Vienne arrivant à Cour-et-Buis (Isère), fin XIX^e – Début XX^e siècle.

²⁶⁴⁹ Recueil des actes administratifs N°42-1889, République française, département du Rhône, 15 au 19 novembre pp.464-465 : circulaire du Ministre de l'intérieur interprétant le décret du 10 août 1852 relatif à la réglementation des voitures publiques.

²⁶⁵⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N° 5 Voiture Duvillard, Diémoz-Saint-Gorges d'Espéranche (1905).

aucune production administrative particulière. Ce n'est que de temps à autre que l'Administration des voitures vérifie l'existence de telle ou telle ligne autorisée²⁶⁵¹. Les services fiscaux tiennent le compte exact des lignes en activité, mais les sources ont été fort mal conservées. Ainsi, c'est encore une fois la photographie qui permet, en dehors de toute autre source, d'attester l'existence de deux voitures qui assurent quotidiennement la liaison entre Chambost-Longessaigne et Saint-Laurent de Chamousset le chef lieu de canton pour un trajet de 11 km²⁶⁵². Il n'existe pas au début du XX^e siècle d'alternative à la traction hippomobile pour les correspondances de ce genre.

Il reste difficile d'observer dans le détail la composition des flux que génère cet artisanat. Le recensement de la circulation des voitures sur les routes nationales et départementales du Rhône en 1882 fournit des indications qui sont valables dans leurs grandes lignes jusqu'à la l'extrême fin du XIX^e siècle. Si les données relatives aux routes nationales ne donnent que des ordres de grandeur, celles collectées pour les routes départementales sont plus complètes.

Le recensement de la circulation sur les routes nationales fournit le nombre brut de colliers attelés à des voitures publiques soit 758 chevaux. Il faut compter en moyenne 3 chevaux par attelage. C'est en effet le mode dominant d'exploitation : trois chevaux de front ont un rendement dynamique de loin supérieur aux autres dispositifs, ce type d'attelage permettant par ailleurs d'employer des chevaux de taille différente²⁶⁵³. Le total des voitures quotidiennement recensées est de 303. Ces voitures sont comptées deux fois, à l'aller et au retour, il faut donc ne retenir que 150 voitures effectives, soit une cavalerie de 450 chevaux. Les comptages effectués sur les routes départementales sont beaucoup plus précis. À la différence des routes nationales, les données comptabilisées portent sur des voitures publiques et non sur des colliers. Par ailleurs, toutes les informations collectées aux différents points de comptage ont été conservées. La délimitation des sections de chaque poste étant connue, il est possible de déterminer pour chaque route départementale le secteur le plus propice au comptage des flux convergeant vers Lyon. Huit postes ont été retenus, à la fois dans la périphérie et aux portes mêmes de la ville²⁶⁵⁴. À l'Est du Rhône et de la Saône trois stations de comptage centralisent les mouvements des voitures publiques sans qu'interfère le réseau urbain des transports en commun : Cusset, Parilly et Rochetaillée-sur-Saône. Ces stations sont situées respectivement sur les routes départementales N° 9, 12 et 2. À l'Ouest de l'axe séquano-rhodanien, cinq postes couvrent les itinéraires les plus importants. Les postes de Civrieux d'Azergue et de Brindas situés sur des tronçons des routes départementales N° 14 et 16 centralisent des trafics locaux. Le premier constitue un lieu de passage pour toutes les voitures qui desservent la longue vallée de l'Azergue tandis que le second collecte «*le roulage qui provient des localités montagneuses importantes qui affluent à Thurins parmi lesquelles il faut citer Rontalon et Saint-Martin-en-Haut*»²⁶⁵⁵. Les postes situés sur les routes départementales N° 13 et 17 enregistrent un trafic directement destiné à Lyon. Au cours du 1^{er} semestre 1882, 179,5 passages de voitures publiques ont été recensés chaque jour sur les 6 routes départementales qui mènent à Lyon ce qui représente, à raison d'un aller et retour par unité, un mouvement de 89 voitures.

²⁶⁵¹ Arch. dép. Rhône, S 1913, voiture de Lucenay, la préfecture du Rhône demande au commissariat de Pierre-Scize de vérifier l'existence de la voiture de Lucenay exploitée par Antoine Gouttenoire.

²⁶⁵² Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N°5 voitures de Saint-Laurent de Chamousset à Chambost-Longessaigne, fin XIX^e - début XX^e siècle.

²⁶⁵³ Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N° 6 Voiture de montagne, attelage à trois de front, Rhône fin XIX^e siècle.

²⁶⁵⁴ Table des cartes et des schéma, chapitre XII, schéma N° 2 Le trafic des voitures publiques dans la périphérie lyonnaise d'après le recensement de la circulation de 1882.

²⁶⁵⁵ Arch. dép. Rhône, S 2253, rapport de l'ingénieur des Ponts et chaussées responsable de l'arrondissement du Sud, juillet 1873.

Le nombre théorique des omnibus et diligences circulant sur les routes départementales et nationales convergeant vers Lyon peut être estimé à 239 unités. Cependant, toutes les voitures publiques ne sont pas encore comptées car certaines suivent des chemins d'intérêt commun ou de grande communication²⁶⁵⁶. Le nombre théorique est proche de 250. Cette estimation constitue une limite supérieure excessive principalement pour deux raisons : en premier lieu, les routes nationales collectent des flux déjà comptés venant des routes départementales, c'est le cas pour les routes nationales N° 6 et 86 ; en second lieu, certaines sections urbaines des routes nationales comptabilisent un trafic spécifiquement urbain. Si le mouvement moyen retenu sur les routes nationales N° 6, 7 et 89 n'a rien d'excessif, celui de la RN N° 83 est considérable. Une part sans doute significative des 501 colliers recensés est due à la rotation des 9 voitures de la ligne urbaine Perrache/Saint-Clair. Le trafic n'en reste pas moins important, car l'axe Lyon-Strasbourg concentre, aux portes de la ville, une partie des flux venant de la Dombes et de la Côtière du Rhône. L'estimation basse peut être délimitée par le nombre des chevaux présentés lors de l'inspection semestrielle organisée par le service des voitures publiques. Au début des années 1880, le nombre moyen des chevaux passés en revue oscille entre 280 et 290 chevaux, soit une cavalerie pouvant tracter environ 140 voitures. Cet effectif est inférieur à la réalité car un certain nombre de voitures ne stationne pas en ville, échappant de la sorte à l'inspection semestrielle. C'est le cas des omnibus et diligences qui fonctionnent en correspondance avec le chemin de fer. Les passagers sont débarqués dans des gares de la périphérie et poursuivent leur voyage en train. C'est également le cas pour les voitures dont le terminus est situé dans des communes périurbaines desservies par les lignes de l'OTL, comme Oullins ou Tassin-la-Demi-Lune. Le nombre de voitures publiques en circulation dans la périphérie lyonnaise tourne vraisemblablement autour de 190-200 unités sans qu'il soit possible de tenter une approche plus précise.

C – L'architecture du réseau

C'est en confrontant le réseau des voitures publiques au chemin de fer qu'apparaît le mieux sa logique de fonctionnement. Il est possible de distinguer trois situations : le maintien des voitures là où le train est absent ; la complémentarité à travers le système des correspondances ; la concurrence lorsque voitures et trains relient des localités identiques.

Le premier cas de figure correspond aux zones qui ne sont pas susceptibles d'être desservies par le chemin de fer comme certaines zones montagneuses de l'Ouest lyonnais, ou qui ne le sont pas encore comme la longue vallée de l'Azergue jusqu'au milieu des années 1890. Les liaisons transversales d'une vallée à l'autre sont autant de « niches » où perdure le recours aux voitures publiques jusqu'à l'apparition de la traction automobile. La ligne de Tarare à Panissières, longue d'une vingtaine de kilomètres, en constitue un bel exemple²⁶⁵⁷. Les voitures publiques subsistent également dès que s'élargissent les mailles du réseau ferroviaire. Ainsi, les relations entre les gros bourgs du Bas-Dauphiné qu'aucune voie ferrée ne dessert de manière efficace expliquent le recours prolongé aux voitures publiques. Situation comparable dans le département du Rhône. Jusqu'au début du XX^e siècle, à l'extrémité méridionale des Monts du lyonnais, un ensemble de trois voitures de moins de 10 places semblent même constituer un réseau local²⁶⁵⁸. La voiture d'Eugène Salignat parcourt

²⁶⁵⁶ Ainsi par exemple, la voiture de Lyon à Sainte-Foy-les-Lyon ne circule que sur le chemin vicinal N°18. Même constat pour les voitures qui desservent Francheville, Vaulx-en-Velin, Bron, Chassieu ou Saint-Cyr-au-Mont-d'Or. Aucune d'entre elles n'emprunte une route nationale ou départementale.

²⁶⁵⁷ *Lyon sport*, 31 octobre 1908 : « Depuis cette semaine, une élégante Berliet 18-24, 4 cylindres à 16 places assure (...) le service. Ce fut plaisir de voir l'accueil bienveillant que lui fit cette laborieuse population panissière, en songeant qu'en une heure au lieu de 3h. 1/2, on fait le petit voyage. (...) Le départ de Panissières pour Pontcharra est fixé comme suit :

Départ (Hôtel Mangat) le matin à 5h. 1/4, le soir à 4h. 1/2 ».

²⁶⁵⁸ Arch. dép. Rhône, 2 P, rôles nominatifs de la patente des communes de l'arrondissement de Lyon en 1900.

les 11 Km qui relie Givors à Mornant. Avec une diligence du même type, Jean-Etienne Claret assure la liaison entre Saint Symphorien-sur-Coise et Saint-Martin-en-Haut où il est domicilié. Enfin, la voiture de Jean-Baptiste Crozier effectue un trajet de plus de 30 Km de Mornant à Chazelles-sur-Lyon dans le département de la Loire. Les localités mises en relation sont toutes des chefs-lieux de canton mal ou non reliés au réseau ferré. Chazelles-sur-Lyon, 5600 habitants au début du XX^e siècle et important centre manufacturier en chapellerie, dispose d'une gare relativement proche à Viricelle, sur la ligne Lyon-Montbrison, qui n'est qu'à trois kilomètres du bourg. En revanche, Saint-Symphorien-sur-Coise ou Saint-Martin-en-Haut ne sont accessibles que par la route. À la fin des années 1880, la ligne ferrée Lyon/Saint-Symphorien-sur-Coise n'est encore qu'à l'état de projet. La présence d'une gare à Mornant, à Givors ou à proximité de Chazelles-sur-Lyon, ne résout pas la question des relations entre ces localités car les réseaux ne sont pas connectés entre eux. De ce fait, les trois voitures remplissent un rôle important dans l'animation et les relations locales de ces petites communes urbaines. Bien que le total des places proposées ne soit pas important, il autorise néanmoins le déplacement des représentants de commerce ou l'accès à des services indisponibles sur place.

Le système des correspondances avec le réseau ferré concerne la desserte de toutes les localités qui ne sont pas dotées de gare. Les deux modes de transport vivent en symbiose. Les compagnies ferroviaires, les entrepreneurs de voitures publiques et les usagers y trouvent leur compte. Le développement kilométrique de ces lignes est extrêmement variable. Il s'agit parfois de simples navettes comme la voiture de Barthélemy-François Perret qui effectue depuis 1887 quatre trajets aller-retour entre Vaugneray et la gare soit un parcours de 2,5 kilomètres par rotation. Sa voiture ne comporte que six places et le voyage coûte 10 centimes. La recette journalière maximum n'excède pas 4f.80. Il s'agit clairement d'une activité d'appoint qui est, selon l'expression du maire de Vaugneray, «*un service assurant des commodités aux voyageurs*»²⁶⁵⁹. En revanche, si les zones non desservies concentrent des populations importantes, les correspondances se transforment en véritables lignes qui desservent non pas une localité mais plusieurs. Ainsi, dans les années 1870, alors que la voie ferrée de Lyon à Mornant n'existe pas encore, c'est la ligne de Lyon à Montbrison qui capte à Tassin-la-Demi-Lune, les flux de l'Ouest lyonnais et en particulier ceux générés par les voitures dites de «montagne». En 1876, une correspondance au départ de Tassin-la-Demi-Lune dessert deux fois par jour les localités de Craponne, Brindas, Messimy et Thurins. Dans sa demande d'autorisation, Edouard Bouchard, le propriétaire de la voiture, souligne que son service «*doit desservir toutes les localités se trouvant sur la route et faciliter à ces contrées l'accès du chemin de fer*»²⁶⁶⁰. Correspondant officiel de la Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, il emploie une voiture de 18 places et chaque voyageur peut embarquer gratuitement 20 kg de bagages. Le matin, la voiture part à 5h 30 de Thurins et met 1h 45 pour atteindre la gare distante de 16 km. Le système de la correspondance permet aux voyageurs d'arriver à la gare de Lyon Saint-Paul avant 8 heures. Quinze ans plus tard, la ligne de Lyon à Mornant a repoussé la correspondance de Tassin à Messimy-Malataverne. En 1888, deux voitures assurent quotidiennement la liaison entre Messimy, Saint-Martin-en-Haut et Saint-Symphorien-sur-Coise. D'autres correspondances existent entre Bessenay sur la ligne de Lyon à Montbrison et Villechenève via Montrottier ou entre Rontalon et Thurins²⁶⁶¹. D'une manière générale, un grand nombre de gares du Rhône, de l'Ain ou de l'Isère sont reliées à une ou plusieurs voitures qui effectuent des trajets plus ou moins importants. Sur la ligne de Lyon à Grenoble, les gares de Saint-Quentin-Fallavier ou de Bourgoin, pour ne

²⁶⁵⁹ S 1912, voiture de Vaugneray à la gare de Vaugneray.

²⁶⁶⁰ S 1912, voiture de Thurins à Tassin-la-Demi-Lune.

²⁶⁶¹ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, schéma N°2 Omnibus et voitures de montagne dans l'arrondissement de Lyon (1900).

prendre que ces exemples, voient converger des voitures assurant des correspondances pour les localités environnantes²⁶⁶².

Les situations de concurrence semblent paradoxales. Elles existent néanmoins et des documents le prouvent de manière indiscutable. La voiture publique sait se jouer de l'apparente supériorité du train en exploitant toutes ses insuffisances. L'omnibus peut en effet survivre avec une clientèle relativement restreinte à condition de lui proposer un service sur mesure. L'adaptation des horaires aux souhaits de la clientèle et l'observation attentive des possibilités du réseau routier permettent de comprendre la permanence de deux systèmes de transports coexistant parfois sur des trajets presque identiques. C'est le cas pour les voitures qui relient Lyon à Bourgoin sur un trajet de 40 kilomètres desservi par les trains de la ligne Lyon-Grenoble. Les distances parcourues peuvent être encore plus importantes comme la liaison Saint-Marcellin-Lyon. À la fin des années 1880, l'omnibus des Messageries du Dauphiné relie plusieurs fois par semaine Saint-Marcellin à Lyon en passant par La Côte-Saint-André. Les photographies qui subsistent montrent qu'il s'agit de grosses voitures composées de plusieurs corps et attelées à 4 chevaux²⁶⁶³. L'exploitation de la ligne se fait par le biais de deux voitures qui parcourent chacune la moitié de l'itinéraire : Saint-Marcellin/La Côte-Saint-André et La Côte-Saint-André/Lyon. Les données administratives de cette ligne n'ont pas été conservées mais il existe quelques sources éparses qui permettent de fixer un certain nombre de ses caractéristiques.

Le tracé principal de l'itinéraire, emprunte l'actuelle départementale 518²⁶⁶⁴. À la sortie de Lyon, quai de l'Hôpital, la diligence suit la route d'Heyrieux et traverse les Terres Froides, après avoir marqué un arrêt, à Diemoz, à Saint-Jean-de-Bournay chef-lieu de canton et capitale du pays saint-jeannais et à Châtonnay, quelques kilomètres au sud-est. Les étapes suivantes sont la Côte-Saint-André et Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs, deux autres chefs-lieux de canton en plaine de Bièvre, qui dominent une active région agricole. La diligence s'engage alors dans la traversée du plateau de Chambaran, franchit deux petits cols (col de Toutes Aures et col du Cogne) pour rejoindre Vinay et de là, par la nationale 92, Saint-Marcellin terminus de la ligne. C'est à La Côte-Saint-André que les passagers changent de voiture.

Les quelques 105 kilomètres de l'itinéraire sous-tendent une logistique assez lourde puisque la liaison est régulière et que son architecture suppose des départs simultanés aux deux extrémités de la ligne. La desserte de la route Lyon / Saint-Marcellin deux ou trois fois par semaine requiert au moins 4 relais entre les têtes de ligne soit un total de 40 chevaux dans les deux sens sans tenir compte des animaux de renfort, nécessaires à l'ascension des rampes les plus fortes. Les quatre relais principaux sont probablement Heyrieux, Saint-Jean-de-Bournay, La Côte-Saint-André, Serre-Nerpol. Quatre chevaux effectuent la rotation sur chacun des cinq segments de l'itinéraire. La rapidité de la voiture est due à un attelage de quatre chevaux changé tous les 20-22 km et à l'absence des rampes importantes. On peut remarquer que l'itinéraire met en liaison de gros bourgs ruraux, souvent chefs-lieux de canton ce qui permet de maintenir un coefficient de charge acceptable puisqu'il y a un renouvellement des passagers et du fret au cours de l'itinéraire²⁶⁶⁵.

²⁶⁶² Arch. dép. Isère, IV S 1/3.

²⁶⁶³ Il existe quelques photographies de la diligence sur les panneaux latéraux de laquelle on peut lire : Lyon-La Côte-Saint-André-Saint-Marcellin. Voir Robert FARABOZ, *Saint-Marcellin 1900, La vie de notre cité au début du siècle par les cartes postales*, Saint-Marcellin, 1991, 315 pages ; voir table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N° 8 Omnibus des Messageries du Dauphiné Saint-Marcellin-La Côte-Saint-André-Lyon (1) ; document N° 9 Omnibus des Messageries du Dauphiné Saint-Marcellin-La Côte-Saint-André-Lyon (2).

²⁶⁶⁴ Arch. mun. Lyon, 2 S 00232, carte indiquant la direction des services d'omnibus et de diligence dans l'intérieur de la ville de Lyon, la banlieue et les environs. Montage photographique 2 photos collées sur un support papier 0,634 x 0,453, 1/100 000°

²⁶⁶⁵ Sur les 15 localités desservies au départ de Lyon, 6 sont chefs-lieux de canton : Heyrieux, Saint-Jean-de-Bournay, La Côte-Saint-André, Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs, Vinay et Saint-Marcellin.

Cette ligne, qu'il n'est pas possible de suivre avec la même compagnie, faute de sources précises existe encore au début du XX^e siècle, au moins en ce qui concerne le transport des marchandises. Elle dépend non plus des Messageries du Dauphiné mais des Messageries dauphinoises, une société de transport que dirige Joseph Delacquis. La compagnie organise un service intensif puisque la liaison est quotidienne²⁶⁶⁶. Chaque jour à 7 heures du matin, une voiture quitte simultanément Lyon, rue des Quatre Chapeaux et Saint-Marcellin. Les deux segments de la ligne fonctionnent avec un matériel roulant qui comporte vraisemblablement quatre véhicules suspendus. Les données fiscales attribuent 4 chevaux à Joseph Delacquis, mais il va de soi que la mise en œuvre de cette route suppose là encore un cheptel bien plus considérable puisque l'écurie de Lyon ne comporte que les chevaux qui y sont logés en permanence²⁶⁶⁷. Si les véhicules de la compagnie sont tractés par deux chevaux, la cavalerie nécessaire s'élèverait au moins à une vingtaine d'existences. Le tracé de l'itinéraire que l'on peut suivre grâce aux annuaires Fournier dessert nombre de gros bourgs et il a la particularité d'être tracé de manière perpendiculaire aux différentes lignes ferroviaires²⁶⁶⁸. Comme dans la ligne précédente, il faut davantage voir l'itinéraire suivi comme un emboîtement de lignes. Les gros bourgs situés sur la route ou à proximité sont tous méthodiquement desservis. Delacquis assure ainsi un service de factage entre les bourgs dotés de gare et ceux qui en sont dépourvus. Enfin, à partir de Saint-Marcellin, une autre voiture livre des marchandises jusqu'à Saint-Nazaire-en-Royans au pied du Vercors. Les communes des cantons de Saint-Marcellin, Saint-Antoine, Chatte, La Sène, constituent la zone de collecte qui alimente en permanence la voiture à destination de Lyon. Il est intéressant de noter que les Messageries dauphinoises font travailler les artisans sur leur parcours. Le livre de comptes du bourrelier François Clopin de Saint-Georges d'Espéranche comporte des lignes relatives à l'entreprise Delacquis²⁶⁶⁹. Le harnachement des chevaux qui doit être réparé et entretenu de manière régulière est logiquement pris en charge à partir des dépôts locaux de la compagnie.

Dans les premières années du XX^e siècle, la ligne Saint-Marcellin - Lyon a sans doute perdu un certain nombre de ses maillons avec l'arrivée d'un camion Berliet qui assure le transport quotidien du fret entre ces deux agglomérations²⁶⁷⁰.

B - Les entrepreneurs de voitures publiques

Il n'existe pas vraiment, au vu des documents disponibles, un type homogène d'entrepreneur de diligences. On peut néanmoins dégager trois traits caractéristiques.

En premier lieu, il s'agit de petits artisans bien insérés dans l'espace qu'ils exploitent. L'entrepreneur est généralement domicilié dans la commune qu'il dessert ou dans une commune voisine. Les enquêtes de moralité exigées par l'administration comme préalable à toute autorisation de circulation sont confiées aux maires. Elles permettent de tester l'intégration des individus dans leur milieu de vie. La majeure partie d'entre eux peut se prévaloir de l'appui du maire. Ainsi le maire de Bron, dans une lettre adressée fin février 1882 au préfet, présente chaleureusement Claude Robin qui vient de racheter le service de voitures qui dessert Lyon : *«Il est d'une moralité exemplaire. J'ajouterai qu'il est excessivement doux,*

²⁶⁶⁶ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, schéma N°3 Les segments de la ligne d'omnibus Lyon-Saint-Marcellin en 1900 : une ligne, des lignes.

²⁶⁶⁷ L'Annuaire Fournier 1900 permet de suivre l'itinéraire des véhicules des Messageries dauphinoises.

²⁶⁶⁸ Ultérieurement, au lendemain de la Grande Guerre, une voie ferrée suit approximativement le même tracé. La ligne de Lyon à Saint-Marcellin est gérée par Les Tramways de l'Ouest Dauphinois (TOD). Voir sur ce point Henry BOYER et Patrice BOUILLIN, Les voies ferrées du Dauphiné, Grenoble 1983, édition à compte d'auteur, 335 pages, carte du réseau secondaire page 21.

²⁶⁶⁹ Table des tableaux, chapitre VI, tableau N°8 Clientèle de la bourrellerie Clopin à Saint-Georges-d'Espéranche (1901-1912).

²⁶⁷⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N° 9 le camion des Messageries dauphinoises desservant la ligne Lyon-La-Côte-Saint-André-Saint-Marcellin, début XX^e siècle.

sobre, réservé en paroles et d'une grande prudence dans son service poussé presque à l'excès. Ce service ne pouvait tomber en de meilleures mains»²⁶⁷¹. Les exemples où le maire s'engage personnellement pour l'entrepreneur abondent. On peut presque sans hésitation affirmer que l'entrepreneur est socialement intégré dans la communauté qu'il dessert. Il en connaît les usages, les coutumes et les rythmes. En janvier 1879, Jean Poyet qui vient d'acquiescer avec Antoine Gory le service de Lyon à Fontanas (Isère), est recommandé par le maire de Genas où il réside. Il écrit au préfet que Poyet a «*toujours été d'une conduite irréprochable, ayant de bons antécédents, d'une moralité incontestable*». Le maire ajoute : «*ces renseignements vous sont donnés avec grande connaissance de cause*»²⁶⁷². Son associé, domicilié à Lyon, ne bénéficie pas du même traitement de faveur. Le commissaire de police du quartier de Vaise signale qu'il habite le quartier depuis seulement trois ans, que sa femme l'a quitté et «*qu'il ne jouit pas de la considération publique et il est détesté par les honnêtes gens. On a si peu confiance en lui que personne ne serait disposé à lui rendre service*». Malgré ce portrait peu flatteur, le commissaire est pourtant obligé de constater qu'aucune condamnation ne peut lui être imputée. En l'espèce, le commissaire de police n'est rien d'autre, qu'une caisse de résonance de la *vox populi*. De fait, la vie de quartier semble tisser comme en milieu rural - mais avec moins de souplesse - des liens d'inter-connaissance qui reflètent l'intégration des individus dans la communauté. Certains entrepreneurs, depuis peu domiciliés en ville, réussissent mieux leur examen de passage. En 1879, André Doriel qui vient de racheter le service de Lyon à Saint-Laurent-de-Mure, habite depuis 18 mois Grande Rue de la Guillotière. Le commissaire de police note «*qu'il jouit de l'estime et de la considération de tous ses voisins et il passe pour un homme sobre, laborieux et honnête*»²⁶⁷³.

Si l'enfant du pays est presque toujours présenté sous les meilleurs auspices, il peut aussi compter sur la solidarité locale face à la concurrence venue de l'extérieur. En mai 1888, le maire de Messimy s'oppose à la création d'un service de voiture publique entre sa commune et Saint-Symphorien-sur-Coise car, dit-il, il en existe déjà un fait par «*un jeune de notre localité*». Il ne voit pas «*la nécessité d'avoir entre les deux localités un second service établi momentanément (peut-être pour faire concurrence au premier)*». La parenthèse qui encadre le dernier segment de phrase ne peut cacher qu'il s'agit du principal grief. Tous les arguments sont bons pour s'opposer au nouveau venu : «*le passage de cette voiture sur le chemin de grande communication N°16 que la commune est chargée d'entretenir pour un tiers, ne compense pas la dépense qu'elle peut occasionner*». On ne saurait être plus clair. L'entrepreneur venant de l'extérieur n'en est pas pour autant rejeté. S'il habite la commune, le maire note qu'il n'a rien à lui reprocher, qu'aucune plainte n'a été déposée contre lui et qu'il fait sérieusement son service. C'est un engagement *a minima* en faveur d'un transporteur, dont on attend le désenclavement du village. Les communes se plaignent d'ailleurs assez du manque de liaisons avec la grande ville pour ne pas rejeter les bonnes volontés.

Un deuxième caractère commun, relative au patrimoine de ces entrepreneurs de diligence, peut être déduite de l'activité administrative. En effet, conjointement à l'enquête de moralité, les maires doivent apprécier la solvabilité des demandeurs. Les entrepreneurs de diligence n'ont rien d'un petit artisanat aux abois comme l'est en permanence une partie non négligeable de la corporation lyonnaise des cochers de fiacre. Quelques-uns connaissent sans doute une situation difficile mais ils sont peu nombreux. Même en portant le regard sur ceux qui n'ont pas d'autres activités professionnelles que leur industrie de transport, il semble qu'ils jouissent d'une certaine aisance. Ils sont enracinés dans le foncier de leurs communes respectives. La plupart des maires restent assez discrets sur le patrimoine de leurs administrés.

²⁶⁷¹ S 1912

²⁶⁷² S 1913

²⁶⁷³ S 1534

Ils se contentent d'affirmer soit leur qualité de propriétaire soit leur aisance²⁶⁷⁴. De temps à autre, les rapports sont plus précis : Jean-Pierre Nicolet qui souhaite établir un service entre Lyon et Saint-Georges-d'Espéranche (Isère) «*a recueilli la part lui revenant de la succession de Benoît Nicolet son père, qui était d'une valeur de 12 000 francs*»²⁶⁷⁵ ; En 1876, le maire de Bessenay évalue à 12 000 francs la valeur des biens immobiliers de Claude Antoine Siméon qui souhaite exploiter un service entre cette commune et Villechenève dans les Monts du Lyonnais²⁶⁷⁶. Quelques années plus tard, en 1884, le maire de Thurins (Rhône) est encore plus précis sur le patrimoine de Jean-Marie Fraisse, un des maîtres d'omnibus de sa commune. Il est né à Thurins le 24 juin 1845 où il a toujours vécu comme ses parents. «*Sa femme possède quelques milliers de francs d'immeubles ; lui-même a hérité d'une tante des immeubles d'une valeur de 11 à 12 000 francs*»²⁶⁷⁷. Le maire ne dit rien des biens qui lui appartiennent en propre mais il est vrai qu'il n'a pas encore hérité de ses parents.

Les documents permettent d'entrevoir l'existence de toute une frange supérieure d'entrepreneurs en diligence qui disposent de capitaux importants. Ils sont à la tête de véritables entreprises. C'est le cas de Jean-François Triévoz domicilié à Lyon, 27 quai des Brotteaux. Il achète en 1882 aux Ravet, père et fils, le service de diligences Les Messageries du Dauphiné²⁶⁷⁸. L'entreprise relie Lyon à la Côte-Saint-André et à Saint-Jean-de-Bournay, deux gros chefs-lieux de cantons, le premier au débouché de la plaine de Bièvre, le second au cœur des Terres Froides. Les trois voitures expertisées à Lyon peuvent transporter une quarantaine de voyageurs. Elles sont tractées par 14 bons chevaux reconnus aptes au service par l'inspecteur vétérinaire du service des voitures. Il ne s'agit que d'une partie de l'entreprise car les services préfectoraux du Rhône et le service municipal des voitures publiques de Lyon ne s'intéressent qu'aux attelages qui desservent Lyon. Or, l'entreprise dispose également de correspondances qui relient Saint-Marcellin et Vinay à la Côte-Saint-André. Il faut donc rajouter deux voitures et une dem-douzaine de chevaux supplémentaires pour se faire une idée du format de l'entreprise. On peut raisonnablement estimer que Triévoz est en mesure de proposer plus de cent places quotidiennes et transporter plusieurs tonnes de fret, pour peu que l'on comptabilise les trajets aller-retour. Les cochers, les garçons d'écurie ou palefreniers répartis dans au moins trois dépôts distincts représentent au bas mot une dizaine d'employés. Le fonds de commerce ainsi constitué vaut plusieurs dizaines de milliers de francs et requiert pour fonctionner un fond de roulement non négligeable.

La desserte de l'immédiate périphérie offre également quelques exemples de services qui malgré des apparences modestes dépassent le niveau de la petite entreprise. Plus que l'importance du matériel mis en œuvre, c'est l'intensité du mode d'exploitation qui prime : nombre élevé de rotations sur des trajets n'excédant pas dix kilomètres et clientèle potentielle infiniment plus importante que celle drainée par des trajets reliant Lyon à des chefs-lieux de cantons. L'activité de Joseph André Goy est caractéristique de l'exploitation intensive de lignes laissées en friche par la Compagnie des Omnibus de Lyon. Goy effectue d'abord, au début des années 1870, la liaison Saint-Priest-Lyon dans le cadre d'un service de diligence. En 1875, il obtient l'autorisation de relier Lyon à Montchat, un quartier non desservi par les omnibus de la compagnie. Il obtient en outre l'extension de sa ligne jusqu'à l'hospice de

²⁶⁷⁴ Arch. dép. Rhône, S 1912, Arthur Lebuy (voiture de Lyon à Bron [1877]) «Il est dans une situation de fortune assez aisée; Ibidem, S 1913, Bouvard (voiture de Lyon à Vaugneray [1881]) «sa solvabilité n'est pas douteuse». Ibidem, S 1914, Léon Cormollier (voiture de Lyon à Vaugneray [1882]) «de parfaite solvabilité». Ibidem, S 1534, Joseph Bouffard (voiture de Lyon à Anthon [1885]) «Il passe pour être très solvable»; Gabriel Chemain (voiture de Lyon à Saint-Laurent-de-Mure [1887]) est dans «une position aisée»; Benoît Condamin, (voiture de Lyon à Saint-Laurent-d'Agnay [1893]) «en ce qui concerne sa solvabilité, ses nombreuses propriétés immobilières la garantissent».

²⁶⁷⁵ Ibidem, S 1912.

²⁶⁷⁶ Ibidem.

²⁶⁷⁷ Ibidem, S 1534.

²⁶⁷⁸ Ibidem.

Bron. Il exploite trois voitures de type omnibus capables de transporter 89 passagers. 30 trajets quotidiens sont proposés à la clientèle de 6h45 à 19h15 entre Montchat et la place des Cordeliers et de 7h45 à 17h15 dans le sens inverse. Il propose quotidiennement 2670 places soit 974 550 par an.

En 1881, avec l'ouverture des lignes de tramways hippomobiles de Monchat et Monplaisir, Joseph Goy se replie un peu plus loin vers la périphérie sud de l'agglomération. Il prend en charge la liaison Lyon-Vénissieux. Dès octobre 1881, il met en œuvre deux omnibus de 28 et 33 places. Le service est assuré de 8 heures du matin à 21 heures, avec une voiture dans les deux sens toutes les heures, soit 27 rotations. L'activité de l'entrepreneur est étroitement encadrée par celle de l'OTL. L'autorisation de circulation stipule que les voitures de Goy ne peuvent prendre de passagers entre les Cordeliers et le Grand Trou. Un an plus tard, en octobre 1882, il fait enregistrer une troisième voiture de 14 places. Cela lui permet de faire face à la demande insatisfaite dont rend compte le commissaire de police de Villeurbanne dans un rapport du 15 septembre de la même année : « [le service] *établi par le sieur Goy Joseph est fait assez régulièrement mais il ne satisfait pas entièrement le public en raison du nombre de voyageurs qui bien souvent ne peuvent prendre les voitures faute de places, surtout les dimanches et jours de fête* »²⁶⁷⁹. La nouvelle offre de transport atteint un peu plus de 2000 places par jour soit près de 740 000 par an. La cavalerie, astreinte à parcourir un trajet de près de 10 km, ne peut compter raisonnablement moins de dix chevaux par voiture exploitée. Ainsi, comme dans l'exemple précédent mais dans un cadre différent, le stade artisanal est largement dépassé.

La documentation disponible montre à l'évidence qu'une partie non négligeable des entrepreneurs de diligence exercent en même temps une autre activité dominante. La profession la plus usuellement déclarée à titre principal est celle d'aubergiste ou de cafetier. A vrai dire, on conçoit très bien la synergie qui existe entre les deux activités. La voiture rassemble à chaque extrémité de la ligne, en ville comme à la campagne, des clients qui viennent attendre le départ ou déposer des colis. Ce lieu de réunion est bien entendu un lieu de consommation. Le bureau d'une voiture apporte toujours un volant supplémentaire de clientèle à tel point que la ligne apparaît comme un accessoire du débit de boissons. En avril 1873, lorsque Louis Page, cafetier à Lyon, vend son fonds de commerce situé rue Childebert, son successeur s'empresse de reprendre à son compte l'autorisation de circulation de la voiture Lyon-Mornant dont le café est une des têtes de ligne. Lorsque la destination d'une voiture n'est pas trop éloignée de Lyon, l'activité dominicale et le flot de promeneurs qu'elle engendre apporte un supplément de clientèle aux auberges et aux restaurants les mieux placés. L'avantage est jugé tellement intéressant que certaines voitures ne sont créées qu'à cet effet²⁶⁸⁰. La situation qui prévaut à Soucieu-en-Jarrest montre de manière on ne peut plus claire, l'association des deux activités. En 1874, la commune est desservie par deux voitures dont l'une appartient à Guy Piot, aubergiste au bourg. La même année, Bavoizat, un aubergiste concurrent, demande l'autorisation de faire circuler une voiture entre Lyon et Soucieu. L'affaire fait grand bruit. Le village se divise. Les deux aubergistes mobilisent leurs réseaux qui laissent entrevoir des clivages politiques. Le maire est contraint à une prudente neutralité car les tensions se font sentir jusqu'au sein du conseil municipal. Le curé de la paroisse soutient Bavoizat et se charge d'intercéder pour son protégé auprès du service des voitures qui voit d'un mauvais œil la création d'une « *troisième voiture pour une localité de 2000 âmes* ». L'ecclésiastique insiste en utilisant tous les arguments possibles. Il fait valoir que Bavoizat « *tient à Soucieu un restaurant modèle du genre* » et qu'en outre « *son éloignement de toute*

²⁶⁷⁹ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 95.

²⁶⁸⁰ Arch. dép. Rhône, S 1534, Voiture de Saint-Didier-au-Mont-d'Or. Dans une lettre au préfet du Rhône, datée du 10 février 1888, Lahousse, propriétaire de l'Hôtel de l'Elysée à Saint-Didier, demande l'autorisation de créer un service. Il écrit : « Ce service serait spécial à l'Hôtel de l'Elysée et ne devrait prendre de voyageurs que pour cette destination. Il serait fait par un break couvert à 12 places attelé à 2 chevaux ».

politique lui ont justement acquis la sympathie des honnêtes gens». Les hostilités ne s'achèvent qu'en mars 1880, lorsque Joseph, le fils de Guy Piot s'associe à Bavoizat pour l'exploitation de deux voitures reliant Lyon à Soucieu-en-Jarrest²⁶⁸¹.

Les associations en vue d'exploiter une voiture publique révèlent à l'occasion des complémentarités mûrement réfléchies. C'est le cas pour l'une des voitures qui dessert Anthon, une commune de l'Isère, située à une trentaine de km de Lyon. En janvier 1892, trois associés rachètent la voiture de Lyon à Anthon à Marius Clarion, un cafetier du cours Gambetta à Lyon. Un rapport du commissaire de police de la Guillotière brosse à grands traits le portrait des entrepreneurs :

«Aucun des pétitionnaires n'habite Lyon. M. Moiroud âgé de 53 ans, né à Jons, habite cette localité où il est propriétaire et conseiller municipal. M. Couturier âgé de 40 ans, né à Villette d'Anthon, habite cette commune où il est marchand de grains, maître d'hôtel et conseiller municipal. Enfin M. Billon, âgé de 38 ans, né à Jonage est maréchal-ferrant dans ladite commune. Les personnes de Lyon qui connaissent les trois dénommés donnent sur chacun d'eux de bonnes références».²⁶⁸²

L'exploitation de la voiture d'Anthon, un beau véhicule à deux corps de caisse de couleur jaune et noir, capable de transporter 16 passagers apparaît comme un investissement destiné à valoriser des situations déjà solidement établies²⁶⁸³. Tandis que Couturier capte une partie de la clientèle pour son établissement de Villette-d'Anthon, situé sur le trajet de la voiture, Billon intervient à la fois comme cafetier à Jonage et comme maréchal-ferrant. Il prend en charge les six chevaux nécessaires à l'exploitation de la ligne. C'est un associé précieux car, à raison de 60 km par jour, le ferrage des chevaux est une charge qui revient de manière régulière dans les frais d'exploitation.

Un autre bel exemple de complémentarité et de synergie apparaît dans les activités de Jean-Baptiste Jourdan, aubergiste à La Brioude (Villechenève, Rhône). Le rôle communal nominatif de la patente de 1900 permet de saisir l'articulation entre les deux activités. Le réseau mis en œuvre tire parti du relief qui est exploité de façon habile. En effet, à l'ouest de Lyon, entre Brévenne et Turdine, un relief montagneux aux formes arrondies, entaillé de profondes vallées, culmine à plus de 1000 m d'altitude. Ce triangle de hautes terres domine à l'Ouest la plaine du Forez. Au centre de cet ensemble, Villechenève, une bourgade d'un millier d'habitants, rayonne sur les versants qui mènent vers la Turdine, la Loire et la Brévenne. C'est là, à La Brioude sur la route de Panissière (Loire), que Jean-Baptiste Jourdan, qui est aussi «entrepreneur de diligences partant à heures et jours fixes», exploite deux voitures de plus de 10 places. Le rôle nominatif de la patente établi pour la commune indique qu'elles effectuent chacune un trajet de 19 Km. Deux parcours correspondent approximativement à cette distance :

le trajet Tarare-Panissière, 19.5 Km. Il permet d'établir une liaison sans doute quotidienne entre le centre industriel de la Turdine et Panissière, 4700 habitants, bourg industriel spécialisé dans les toiles damassées et les soieries²⁶⁸⁴.

le trajet Villechenève-St.-Laurent de Chamousset, 20 Km. Cet actif chef-lieu de canton domine Sainte-Foy-l'Argentière sur la ligne de Montbrison qui remonte la Brévenne depuis l'Arbresle.

L'auberge de La Brioude, dont Jourdan est le propriétaire, sert de relais. C'est une belle bâtisse en pierres de taille située à l'intersection des routes de Villechenève, de

²⁶⁸¹ Arch. dép. Rhône, S 1913, voiture de Soucieu-en-Jarrest.

²⁶⁸² Idem, S 1534, voiture d'Anthon.

²⁶⁸³ Arch. dép. Isère, IV S 1/3, relevé des voitures faisant un parcours de plus de 15 km.

²⁶⁸⁴ *Monographies des communes de l'arrondissement de Montbrison*, Imprimerie et lithographie A. Bardiot, St. Etienne, 1902, p. 172.

Panissière/Tarare et de Poncharra²⁶⁸⁵. On y fait halte après les rudes montées de Tarare ou de Panissière. Les chevaux se reposent tandis que, selon les saisons, les passagers se réchauffent ou se rafraîchissent. L'auberge, judicieusement située permet de capter des revenus supplémentaires. Elle constitue en quelque sorte le centre de l'entreprise de Jean-Baptiste Jourdan. Il y remise ses voitures et l'écurie dans une cour attenante, permet de loger 5 ou 6 chevaux. Au-dessus des râteliers, figurent encore dans un ordre étrangement immobile, les noms des derniers forçats de ces chemins pentus : «Fifrelin», «Chocolat», «Bichette». Les diligences ont été utilisées jusqu'en 1908, date de l'inauguration d'un service d'autobus de Feurs à Panissière et à Poncharra.²⁶⁸⁶

III - Le fonds de commerce

1 – L'entrée dans la profession

L'entrée dans la profession comporte différentes voies d'accès. Les documents disponibles soulignent le rôle essentiel joué par la tradition familiale. Il n'y a là rien pour surprendre puisque l'attelage, la clientèle et l'autorisation administrative sont les éléments constitutifs d'un commerce susceptible d'être transmis comme n'importe quel autre fonds. Les fils succèdent aux pères sans que l'administration ne trouve rien à redire car il s'agit d'une situation rassurante qui s'inscrit dans la durée et la stabilité. En 1883, lorsque Louis Bouchardon demande à succéder à son père sur la ligne Lyon-Fontaines-sur-Saône, la préfecture du Rhône demande des informations à celle de l'Ain. Bourg-en-Bresse répond que Bouchardon exploite déjà la ligne Lyon-Trévoux et qu'il a «succédé à son père qui a desservi cette ligne pendant près de 30 ans»²⁶⁸⁷. Même constat l'année suivante quand Pierre Huvet succède à son père Etienne Huvet dans l'exploitation de la liaison de Lyon à Décines. Le commissaire de police de Lyon-Bellecour écrit dans son rapport «qu'il y a 30 ans que sa voiture fait le service de Décines à Lyon sans que le service ait donné lieu à aucune plainte»²⁶⁸⁸. Même lorsque le fils ne succède pas immédiatement au père, la tradition familiale continue de jouer à son profit. Ainsi, en juin 1887, Claude Bizard reçoit le soutien du maire de Thurins dans les démarches qu'il entreprend auprès des services préfectoraux : «son père étant le premier qui ait monté un service de voitures à Thurins et le fils a toujours conduit les voitures publiques pour divers»²⁶⁸⁹.

Lorsqu'il n'y a pas de fils pour reprendre la ligne, le passage du flambeau se fait de beau-père à gendre comme dans le cas de François Bressat qui obtient en juillet 1874 l'autorisation de succéder à son beau-père Gret-Ferrand en compagnie duquel il exploitait la ligne d'omnibus Lyon-Genas. Il arrive également que la transmission du fonds se fasse entre frères. En juillet 1877, Joseph Berthier succède à son frère aîné décédé en avril de la même année. Il reprend à son nom l'activité de location de voitures et l'entreprise de diligences que le défunt exploitait à Ecully. Jusqu'alors, Joseph Berthier, né en novembre 1851 à Saint-Jean-de-Bournay (Isère), était employé en qualité de garçon par son frère aîné. Le maire d'Ecully confirme à la préfecture la parfaite intégration du jeune homme dans la commune où il réside depuis 5 ans. Son premier employeur vient conforter les dires du maire. Le maire précise en outre qu'il est «le soutien de ses frères et de ses sœurs orphelines». Il obtient sans difficulté le permis de circulation²⁶⁹⁰.

²⁶⁸⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N° 11 Voiture de Tarare (Rhône) à Panissière (Loire) au relais de la Brioude, fin XIX^e – début XX^e siècle.

²⁶⁸⁶ L.-J. Gras, *Les routes du Forez et du Jarez*, Imprimerie Théolier, St. Etienne, 1925, p.260.

²⁶⁸⁷ Arch. dép. Rhône, S 1913.

²⁶⁸⁸ Arch. dép. Rhône, S 1534.

²⁶⁸⁹ Arch. dép. Rhône, S 1534.

²⁶⁹⁰ Arch. dép. Rhône. S 1912.

On entre également dans la profession en se portant acquéreur d'une entreprise de transport. Les sources administratives montrent de très nombreuses transactions. Elles peuvent être réalisées dans le cadre familial. Elles correspondent alors à un changement de génération à la tête de l'entreprise mais les modalités précises ne sont pas connues. En 1889, le maire de Thurins signale que Jean-Marie Fraisse a succédé à son père : *«son père lui a cédé, il y a environ douze ans, son service de voitures publiques de Lyon à Saint-Martin-en-Haut et vice versa»*. Certaines transactions familiales ont pour objet de conserver des situations acquises et permettre une réintégration ultérieure dans la profession. Ainsi, en novembre 1882, le maire de Collonges (Rhône) écrit au préfet qu'Henri Berthier *«ayant été appelé sous les drapeaux, a cédé son service d'omnibus à son frère Joseph Berthier loueur de voitures à Ecully»*. En revanche, François Juge vend effectivement en 1885 le service de Lyon à Sathonay (Ain) qu'il exploitait à son beau-frère Jean-Baptiste Lafaverge²⁶⁹¹.

Les transactions montrent également l'ascension sociale des cochers qui reprennent à leur compte l'entreprise dont ils étaient salariés. En 1883, François Juge, cultivateur à Sathonay reprend la ligne qui relie cette localité à Lyon. Le préfet de l'Ain précise à son homologue du Rhône que *«cet individu faisait depuis longtemps déjà le service pour le compte de Gauzel auquel il succède»*²⁶⁹². Certains acquéreurs semblent complètement étrangers à la profession. C'est le cas de Pierre Adolphe Navel, garçon voiturier à Vaise. En 1875, il rachète à Louis Dutel le service de Lyon à Millery. Le maire de Millery précise que le nouveau venu est *«très exact»* et fait *«fidèlement son service»*. Complètement inconnu dans la profession, l'administration diligente quelques recherches confiées au commissaire de police du quartier de Vaise. Navel, originaire de la commune de Villeneuve dans l'Ain a été employé trois ans chez Desmules & Fils en qualité de voiturier. Son employeur écrit en février 1875 le mot suivant : *«nous n'avons eu qu'à nous louer de ses services»*. Le commissaire de police obtient quelques mois plus tard des échos moins flatteurs : *«il avait la réputation d'être négligent dans son travail»*. Un autre de ses employeurs l'a renvoyé *«au bout de trois mois pour soupçon de vol»*. Quoi qu'il en soit, le commissaire est obligé de convenir qu'aucune condamnation ne pèse sur Navel. L'enquête révèle qu'il gagnait environ 100 francs par mois. La modestie de ses revenus pose la question du prix d'achat d'une ligne d'omnibus.

Il existe peu de documents relatifs aux transactions. Quelques informations peuvent être glanées au détour d'une correspondance. Dans un long memorandum adressé à la préfecture du Rhône en 1876, Jean Crozes rappelle qu'il a acheté en 1874 l'exploitation de la ligne Lyon-Sathonay aux sieurs Védrine et Garin pour la somme de 4500 francs. En 1876, François Bouvard vend à Claude Tisserand le service de Lyon à Orliénas (Rhône). Le contrat de vente fait à Lyon le 12 janvier 1876 a été conservé dans les dossiers de l'administration :

«Il a été fait les conventions suivantes

M. Bouvard vend, cède et aliène, par ces présentes à M. Tisserand, qui accepte, le service de voitures publiques de Lyon à Orliénas, lui appartenant, soit la clientèle et tout le matériel servant à son exploitation et qui consiste notamment en :

*Un omnibus à quatre roues avec banquettes d'impériale, bâche, coussins et lanternes*²⁶⁹³.

Quatre chevaux de divers poil et âge avec tous leurs harnais.

Et tous les accessoires quelconques servant à l'exploitation du dit service, le tout du reste bien connu de l'acquéreur.

Cette vente est faite moyennant le prix de trois mille cinq cents francs à compte duquel, M. Tisserand a présentement payé la somme de dix huit cents francs à M. Bouvard qui le reconnaît et lui en passe bonne et valable quittance.

²⁶⁹¹ Arch. Dép. Rhône, S 1534.

²⁶⁹² *Idem.*

²⁶⁹³ Arch. dép. Rhône, S 1912. L'autorisation de circulation datée du 18 mars 1876 donne la description de la voiture : 4 places de coupé, 10 d'intérieur, 4 de banquette (impériale) et 3 places à côté du conducteur soit 21 places.

Quant aux dix sept cents francs de solde, ils seront payables le premier juillet mil huit cent soixante dix huit, avec intérêts au taux de cinq pour cent à partir du quinze janvier courant.

Cette vente est en outre consentie et acceptée aux conditions suivantes :

L'acquéreur sera dès ce jour propriétaire du service qui lui est vendu pour en jouir à partir du quinze janvier courant, à la charge pour lui de faire toutes démarches pour obtenir la permission et l'autorisation nécessaires auprès de l'administration.

Il ne pourra sans le consentement du cédant vendre les objets qui viennent de lui être transmis avant la libération complète du prix de vente. De son côté, le vendeur s'interdit formellement pour lui et les siens de s'immiscer ni directement ni indirectement dans un service de voitures publiques»²⁶⁹⁴.

2 - Les attelages : chevaux et voitures

Les dossiers administratifs renferment assez souvent les procès-verbaux de visite des chevaux. Malheureusement les documents dressés par le vétérinaire inspecteur du service des voitures publiques restent généralement laconiques : la formule «*chevaux aptes pour un bon service*» ne donne guère de renseignements. Toutefois dans une trentaine de dossiers qui s'échelonnent entre 1870 et le début des années 1890, plus de 150 chevaux ont été sommairement décrits. Leur signalement permet une approche de la cavalerie attelée aux voitures publiques desservant les communes de la périphérie lyonnaise.

Les chevaux tractant les omnibus et diligences mesurent en moyenne 156,77cm au garrot. Il s'agit de traits légers de type artilleur. 85% des effectifs recensés mesurent entre 154 et 160 cm au garrot. Les comptages effectués sur les routes départementales et nationales du Rhône évaluent leur poids moyen à environ 450 kg, ce qui correspond assez bien au format de ce type de chevaux. Le cheptel est presque exclusivement composé de chevaux hongres et de juments qui dominent légèrement puisqu'elles représentent 55% des effectifs. Les sujets sous poils bais, dans toutes les nuances (bai, bai clair, bai cerise, bai châtain, bai brun et bai marron) totalisent plus de la moitié des chevaux recensés. Les robes grises qui se déclinent dans toute la variété de la gamme (gris, gris clair, gris foncé, gris de fer) et de ses effets (gris rouané, moucheté, pommelé, truité) suivent par ordre d'importance (23,5%). Enfin, les robes noir ou noir mal teint et alezanes représentent respectivement 8 et 8,9% de la cavalerie utilisée. On compte bien quelques chevaux blancs mais à l'évidence, ce n'est pas une couleur recherchée pour ce type de service. Les indications relatives aux races ne sont mentionnées que dans 10% des cas. Les chevaux de race normande arrivent en tête, mais des auvergnats et des chevaux de pays sont également mentionnés. Ces données lacunaires rapportées à l'ensemble du cheptel, aux robes dominantes et à la taille moyenne, semblent confirmer le recours important aux cobs normands. Les robes grises qui concernent presque le quart des effectifs renvoient sans doute, dans un certain nombre de cas, à de petits percherons qui sont par excellence des chevaux de diligences.

L'âge est un critère déterminant pour évaluer le rendement énergétique de la cavalerie. Comme pour tout moteur vivant, l'usure amenuise progressivement la résistance et la force musculaire du cheval. Il faut toutefois remarquer qu'il existe une grande variété de situations qui dépendent tout à la fois de la résistance spécifique de chaque animal et des conditions dans lesquelles il est exploité. Ainsi en avril 1882, le vétérinaire considère qu'un cheval percheron de 18 ans «*peut encore en raison de sa bonne conservation faire un service de quelque temps*»²⁶⁹⁵. Le cas est sans doute exceptionnel mais il montre que les capacités sont très variables d'un sujet à l'autre. L'âge moyen est assez élevé. Il s'élève à 10,15 ans pour les 90 chevaux dont l'âge est exactement déterminé. Si l'on affecte un âge moyen de 16 ans à l'ensemble des 41 chevaux classés hors d'âge, c'est-à-dire pour lesquels l'étude de la

²⁶⁹⁴ Arch. Dép. Rhône, S 1912, Voiture d'Orliénas, vente Bouvard-Tisserand.

²⁶⁹⁵ Arch. dép. Rhône, S 1912, dossier Védrine.

dentition ne permet plus d'évaluer à coup sûr l'âge, la moyenne atteint alors 12 ans. Le cheptel attelé aux diligences et omnibus de banlieue peut être réparti dans trois groupes : un gros quart des effectifs (27,4%) se compose de chevaux âgés de 5 à 8 ans, dans la plénitude de leur force. Ils sont tous reçus avec la mention bons pour le service ; un petit tiers (30,53%) regroupe des chevaux de 9 à 13 ans parmi lesquels figurent des sujets capables d'effectuer un bon service bien qu'un certain nombre soient classés passables. Enfin, un dernier groupe, le plus fourni avec près de 42% des effectifs, se compose de chevaux âgés de plus de 14 ans.

L'état de la cavalerie telle qu'elle est livrée par les dossiers administratifs est celui qui prévaut lors de l'autorisation de circulation. Il va de soi que les impératifs du service et l'âge moyen élevé des chevaux imposent un taux de remplacement assez élevé. Entre 1881 et 1886, les inspections semestrielles font état d'une réforme moyenne de l'ordre de 14%²⁶⁹⁶. Cependant, ce pourcentage ne prend pas en compte les remplacements qui surviennent entre deux inspections semestrielles. Outre les accidents et la mortalité ordinaire, le remplacement des chevaux est alimenté par des réformes décrétées d'office lors d'inspections inopinées consécutives à des plaintes déposées par des voyageurs au service des voitures ou auprès des autorités préfectorales. En mars 1882, le vétérinaire inspecteur Lagarrigue rend compte d'une inspection demandée par la préfecture :

«Ces jours derniers, je me suis rendu place du Change à Lyon, à effet de visiter à nouveau les chevaux appartenant au sieur Bouvard François entrepreneur de voitures publiques, faisant le service régulier de Lyon à Vaugneray (aller et retour), ainsi que ceux de sieur Cornollier Léon, affectés à un service semblable.

Le conducteur de la voiture appartenant au sieur Bouvard me présenta ses trois chevaux que je reconnus être les mêmes que ceux que j'avais préalablement visités et dont il est fait mention dans mon rapport à vous adressé en date du 1^{er} février dernier.

Au point de vue de leur aptitude, ces chevaux n'ont point changé ; et peuvent, sans danger pour la sécurité publique, continuer leur service comme lors de ma première visite, je les ai reclassés passables»²⁶⁹⁷.

Dans le même rapport, le vétérinaire Lagarrigue affirme qu'il reste en permanence attentif à l'état général des chevaux :

«En outre de la visite semestrielle à laquelle sont soumis tous les chevaux affectés à un service public, ils sont encore de ma part, l'objet d'une surveillance constante ; en effet, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, j'assiste à leur arrivée à Lyon, et lorsque j'aperçois un cheval qui ne présente plus les conditions de sécurité désirables, je prévient son propriétaire d'avoir à le remplacer dans le plus bref délai».

La pression exercée sur les différents services reste malgré tout assez sélective. Elle dépend des moyens de coercition effectivement disponibles. Pour certaines lignes non exploitées par l'OTL et dont la rentabilité est incertaine, la tolérance de l'administration est assez large. La situation qui prévaut sur la ligne d'omnibus de Lyon au camp de Sathonay est à cet égard édifiante²⁶⁹⁸. En février 1881, Emmanuel Gozelle, propriétaire du café Les Parisiens à la Croix Rousse, et son associé Jean-Baptiste Gallois, reçoivent l'autorisation d'exploiter la ligne. Ils exploitent trois voitures de 22 places chacune et plus de 20 chevaux. Les attelages, chevaux et voitures, s'avèrent vite de médiocre qualité. En novembre 1881, le maire de Caluire et Cuire adresse une réclamation énergique à la préfecture du Rhône. *«Les véhicules sont – écrit-il - dans un état complet d'abandon et les chevaux (...) sont tellement usés qu'ils tombent à chaque instant».* Quelques jours plus tard, le contrôleur en chef du service des voitures publiques reconnaît la situation déplorable dans laquelle se trouve la ligne. Il explique que les entrepreneurs ont été mis en demeure, dès septembre 1881, de se

²⁶⁹⁷ Arch. dép. Rhône, S 1913, dossier Bouvard.

²⁶⁹⁸ Idem, dossier Emmanuel Bouvard.

défaire de leurs mauvais chevaux dont 18 sur 26 ont été réformés. Un délai leur a toutefois été accordé *«pour ne pas désorganiser le service qui serait certainement difficile de remplacer»*. Aussi est-ce progressivement qu'un fonctionnement convenable de la ligne est restauré. Dès le 19 novembre, un premier lot de 12 chevaux réformés est vendu sur le marché de Perrache.

Les voitures qui circulent dans la région lyonnaise sont mieux connues que les chevaux qui les tractent. En effet, outre les photographies qui sont une source précieuse, les dossiers du service préfectoral des voitures publiques comptent de nombreux procès-verbaux d'expertise rédigés par un carrossier. Il existe ainsi la description partielle ou totale de plus de 130 voitures ayant desservi la périphérie lyonnaise entre la fin des années 1860 et le début des années 1890.

Les photographies et les cartes postales en particulier mettent fréquemment en scène des voitures publiques, diligences ou omnibus de campagne sur le point de partir. Les voyageurs sur le seuil d'une porte d'auberge, bagages à la main, fixent l'objectif. De la photographie au dessin à l'encre de Chine, ce thème des préparatifs ou du départ imminent est un grand classique²⁶⁹⁹. Ce monde dominé par les nuances de gris ou le camaïeu des sépias livre beaucoup d'informations sur les voitures utilisées. Les teintes contrastées se distinguent. Elles sont relevées par des filets plus clairs ou plus sombres. Selon l'angle de la prise de vue un grand nombre de détails apparaissent. Sur le panneau de la porte arrière est calligraphié le nom du maître de diligence et le nombre de places assises de la rotonde. Les flancs du véhicule portent l'inscription des principales destinations de la voiture. On distingue nettement le corps du coupé et la porte qui permet d'y accéder et l'une des deux lanternes qui encadrent le véhicule. La galerie bâchée qui vient presque doubler la taille du véhicule est visible quel que soit l'angle de vue. Elle donne ce volume de cube allongé qui caractérise les voitures de campagne. Pourtant, c'est encore dans les tableaux et les illustrations que ces voitures publiques sont les mieux rendues dans toute leur exubérance chromatique. Elles offrent un véritable festival de couleurs léguées par la tradition, par l'histoire particulière de chaque voiture et par un zeste de pragmatisme. Les diligences et omnibus qui convergent vers la ville sont peints en jaune, noir et rouge où l'on devine un train dominé par le jaune et le noir. Cette livrée n'est pas la seule à illuminer les routes de campagne. La voiture de Mornant est toute rouge avec des panneaux jaunes. Celles de Larjasse à Mornant sont au nombre de deux : la première est noire à filets rouges, la seconde est peinte *«sur fond gros vert à filets jaunes et panneaux guillochés couleur paille»*. La voiture de Millery, un omnibus à un seul corps de caisse, est peinte en vert et rouge. La diligence de Saint-Genis-les-Ollières circule quant à elle dans une livrée bleu foncé à filets rouges. La moins conventionnelles semble celle de la Côte-Saint-André qui arbore le blanc et le marron rehaussé de filets rouges.

Deux modèles principaux dominent parmi les 132 véhicules recensés dans les dossiers des services préfectoraux. Le premier est un véhicule de taille variable construit en un ou deux corps de caisse comprenant deux compartiments. Les configurations les plus fréquentes sont celles qui offrent 6 ou 8 places intérieures dites de rotonde et 3 ou 4 places de coupé ou de cabriolet et un nombre variables de places de banquette sur l'impériale. Elles représentent plus de la moitié des voitures répertoriées. Le type le plus courant comporte six places assises dans le compartiment arrière, la rotonde. On y accède par une porte située à l'arrière du véhicule au moyen d'un marchepied repliable. À l'intérieur de l'habitacle, deux banquettes recouvertes de coussins ont une profondeur de 39 cm. La largeur de l'assise est d'environ 40 cm. Les six passagers qui se font face sont séparés par un couloir d'une cinquantaine de cm de largeur. La hauteur de la rotonde mesure 160 cm de la «cave» au plafond qui est parcouru sur toute sa longueur par une barre d'appui. La rotonde est éclairée par la fenêtre de la portière et par deux fenêtres situées sur chaque côté du véhicule. Les glaces prises dans un châssis

²⁶⁹⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XII, document N° 12 les dernières voitures au départ de Lyon.

galonné de cuir peuvent être abaissées en été. Le deuxième compartiment, le coupé ou cabriolet, comporte trois ou quatre places séparées de la retonde par une paroi. Les voyageurs sont assis face à la route dans un compartiment qui n'excède pas 120 à 130 cm. Il s'agit des places les plus chères. En général deux portes latérales permettent d'accéder au compartiment. Enfin, trois ou quatre places de banquette situées sur l'impériale, dans le prolongement de la galerie bâchée, sont à la fois les moins onéreuses et les plus difficiles d'accès. Juchés à plus de deux mètres de la chaussée, les voyageurs jouissent d'une vue dégagée mais ils sont, comme le cocher et les deux passagers qui le côtoient, exposés aux aléas du voyage, le vent, la poussière et la pluie. Ce type de véhicule permet d'embarquer entre 11 et 14 passagers.

Le second type de véhicule le plus utilisé, est un omnibus classique qui peut contenir une trentaine de places. Il est construit en un corps de caisse et ne comporte qu'un seul compartiment. Un escalier permet d'accéder à l'impériale. Il est utilisé pour les destinations les plus proches de Lyon. Les véhicules de Joseph Goy sur la ligne Lyon/Vénissieux ou ceux d'Emmanuel Gozelle de la Croix Rousse à Sathonay (Ain) représentent assez bien la version la plus lourde de ce type de véhicule. Il existe toutefois pour des destinations un peu plus éloignées des voitures de ce genre mais elles sont en général plus petites et n'excèdent pas une vingtaine de places.

3 - La gestion de l'entreprise

L'exploitation d'une voiture publique à titre principal ou accessoire se résume à deux activités concomitantes : le transport des voyageurs et le transport des marchandises. Cette dernière activité est en règle générale moins importante que la première puisque l'essentiel de la place disponible est en priorité réservé aux passagers et à leurs bagages.

A – Le transport des passagers

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, le développement du réseau ferroviaire rapproche la périphérie du centre mais il ne supprime pas pour autant tous les problèmes. Un regard même rapide sur une carte permet de constater que seules quelques communes de la périphérie sont desservies directement par le train ou les tramways suburbains. La majeure partie des communes demeure sans communications directes avec le centre. L'architecture des différents réseaux qui émanent de la ville met en évidence la desserte des zones les plus peuplées, celles pour lesquelles un investissement est assuré d'une rentabilité certaine. Les liaisons entre Lyon et Villeurbanne, entre Givors et Lyon et le chapelet d'agglomérations industrielles qui s'égrainent entre elles, le long de la rive droite du Rhône, ou celle plus tardive vers Vénissieux ne posent pas de problèmes majeurs. Constat similaire pour les axes qui se dirigent vers la Dombes ou le long de la Côtière de l'Ain. En revanche, dans un rayon d'une trentaine de km autour de l'agglomération, et cela est particulièrement vrai pour l'Ouest lyonnais, des difficultés subsistent. Dans tous les secteurs mal ou non desservis, l'offre de transport émane du monde rural. C'est un ensemble de micro-décisions qui assurent les relations villes/campagnes.

Jusqu'en 1881, les liaisons entre le centre et la périphérie sont assujetties aux termes du contrat qui lie la ville de Lyon à la CLO (Compagnie des Omnibus de Lyon). Elle est détentrice d'un monopole des transports publics dans un rayon de 15 km calculé à partir du centre ville. Au-delà de cette limite, le transport des voyageurs est une activité libre réglementée par les textes en vigueur. Or, très vite, la CLO se concentre sur les lignes les plus rentables et sous-traite celles de la périphérie qui le sont le moins. Avant même la fin du monopole, les diligences et omnibus de banlieue assurent, en marge de la CLO, une partie des liaisons de la capitale régionale vers les périphéries proche et lointaine. La CLO est corsetée dans une réglementation contraignante qui ne lui permet pas de s'adapter à la demande ni de changer ses tarifs. Lamy, son directeur, pense par ailleurs que les méthodes de gestion de la

compagnie condamnaient au déficit l'exploitation de ces toutes petites clientèles à la fois particulières et dispersées. C'est ce qu'il écrit au préfet dans une lettre du 17 janvier 1879 :

*«Chacun sait, en effet, que les entrepreneurs de voitures, lesquels habitent les localités qu'ils desservent, comme c'est le cas des sous-traitants de la compagnie, sont plus à même, étant constamment sur les lignes qu'ils exploitent, de dépenser moins qu'une Compagnie pour les frais généraux et d'organiser un service de communications que ne peut faire une compagnie»*²⁷⁰⁰.

La souplesse dans l'exploitation qui caractérise les petites structures artisanales est donc une des conditions qui explique leur capacité à résister au chemin de fer et à s'incruster dans la desserte des zones les plus proches de Lyon. Cela signifie concrètement que le service proposé est étroitement calqué sur les attentes de la clientèle et que son coût de revient est sensiblement plus bas. Les documents disponibles permettent d'individualiser un certain nombre d'avantages spécifiques aux petites entreprises de transport. Les entrepreneurs connaissent les besoins précis de la clientèle. Le voyage à Lyon correspond à des impératifs qui diffèrent selon les communes et selon les saisons. L'entrepreneur s'efforce de trouver le dénominateur commun aux 10 ou 15 voyageurs qu'il est susceptible de transporter chaque jour. Le service peut être adapté au besoin. Ainsi, un client encombré de paniers est récupéré en cours de route, sa place est réservée d'office même s'il n'est pas présent au point de départ. Même souplesse sur le chemin du retour²⁷⁰¹. L'horaire n'est pas convenu de manière administrative, il est fixé en tenant compte du souhait majoritairement exprimé par les usagers. Lorsqu'en mai 1885, François Farget, entrepreneur de transports à Lyon, propose un service entre cette localité et Bessenay (Rhône), le maire de la commune accueille favorablement la demande qui *«déterminera peut-être la compagnie du chemin de fer à mettre un train plus matinal réclamé depuis longtemps pour le service d'été»*²⁷⁰². L'entrepreneur est également à l'écoute de la clientèle dans d'autres domaines comme par exemple l'itinéraire. En septembre 1874, Pierre Letroublon qui exploite la voiture de Millery demande à changer d'itinéraire en suivant le chemin de grande communication N°12 parce que *«les voyageurs demandent à suivre cette voie qui est plus directe et moins montueuse»*²⁷⁰³. Les entrepreneurs de voitures savent également tirer avantage de circonstances particulières. En juin 1882, le maire de Saint-Rambert-l'Isle-Barbe dans une lettre adressée au préfet estime que la liaison fluviale par la Saône, usuellement utilisée pour se rendre à Lyon, n'est pas suffisante : *«un service de voitures est de toute nécessité pour les habitants de la commune, surtout en hiver où le service des bateaux-mouches peut souvent être interrompu par les brouillards ou par les glaces»*²⁷⁰⁴.

Le prix proposé explique aussi dans une certaine mesure la permanence des voitures suburbaines. Dans l'exemple précité de la voiture de Bessenay, le prix est une donnée évoquée par le maire. Elle apparaît assez régulièrement tout au long des années 1880. Ainsi en mars 1886, le commissaire de police de la Bourse estime que la demande de Louis Drevon qui souhaite établir une liaison vers Bourgoin (Isère) doit être acceptée *«considérant que le prix du transport par voiture fixé à 2 f.50 pour l'aller et 4 f. pour aller et retour est inférieur au tarif du chemin de fer»*²⁷⁰⁵. Compte tenu de la distance à parcourir, plus de quarante km, la

²⁷⁰⁰ Arch. dép. Rhône, S 1914.

²⁷⁰¹ Arch. dép. Rhône, S 1914. Dans une lettre adressée au préfet du Rhône le 25 novembre 1882, Jean-Baptiste Gousset, propriétaire quai de Caluire regrette l'absence de desserte sur la rive gauche de la Saône et la commodité que procurait l'omnibus qui auparavant effectuait le service : *«Nos femmes pouvaient facilement, autrefois, se rendre à Lyon pour leurs emplettes, et lorsqu'elles rentraient embarrassées de paquets, l'omnibus les conduisait jusqu'à leur maison, à leur porte»*.

²⁷⁰² Idem, S 1913, voiture de Lyon à Bessenay.

²⁷⁰³ Idem, S 1914, voiture de Millery.

²⁷⁰⁴ Idem, voiture de Saint-Rambert-l'Isle-Barbe.

²⁷⁰⁵ Idem, voiture de Bourgoin.

durée du voyage ne peut être inférieure à 3 heures mais le prix compense la durée pour les 14 voyageurs que transporte la voiture. La modulation tarifaire ramène le coût du voyage aller et retour à 5 centimes le kilomètre parcouru. Le rabais consenti permet de fidéliser la clientèle et assure l'équilibre financier du retour. En mai 1889, le maire d'Orliénas (Rhône) soutient la demande de Joseph Buard car *«le prix des places de la voiture étant moins élevé que celui du chemin de fer, la commune a tout avantage à être desservie par les voitures publiques, au moins actuellement»*²⁷⁰⁶. Certaines voitures parviennent à la fois à conjuguer un gain de temps et d'argent, elles compensent alors largement les fatigues du voyage. C'est le cas de celle qui assure depuis 1888, la liaison Saint-Symphorien-sur-Coise/Messimy. Les 12 passagers du sieur Juban peuvent se raccorder au réseau de l'Ouest lyonnais en gare de Messimy-Malataverne au lieu de suivre le long détour par la vallée de la Brévenne. Le maire de Saint-Symphorien-sur-Coise constate que le service proposé procure *«aux voyageurs se rendant à Lyon l'avantage d'arriver dans cette ville dès la première heure»*. Il ajoute qu'ils bénéficient également d'*«une économie dans le prix des places qui sont moins élevées que la ligne de Montbrison qui dessert actuellement Saint-Symphorien-sur-Coise»*²⁷⁰⁷.

L'entrepreneur sait s'adapter sans délai aux circonstances qui peuvent modifier le service. En mai 1882, Léon Cornollier demande l'autorisation d'aller jusqu'à Lyon au lieu de s'arrêter au Pont d'Oullins. Il fait valoir *«que l'encombrement presque journalier des tramways ne lui permet pas d'y verser les voyageurs et l'oblige par conséquent à les y conduire et à les y reprendre»*²⁷⁰⁸. La contrepartie de cette obligation est toute à son avantage : il accroît d'une part sa recette et d'autre part, il fidélise sa clientèle. Adaptation toujours lorsqu'il s'agit d'ajuster les moyens mis en œuvre à la demande effective. En juillet 1878, Joseph Berthier qui assure la liaison entre Lyon et Ecully change l'omnibus de 22 places qu'il utilisait jusqu'alors par un break de 12 places. Il justifie ce changement en écrivant à la préfecture que le gros véhicule *«ne transporte jamais que la moitié à peine des voyageurs qu'il peut transporter»*²⁷⁰⁹. Même rapidité de réaction pour Emmanuel Gozel qui exploite la voiture de Lyon à Caluire. Il remplace lui aussi un omnibus par un break *«en raison des recettes insignifiantes qui sont faites depuis quelques temps»*²⁷¹⁰. À l'inverse, dès qu'un flux de voyageurs permet l'émergence d'une demande suffisante, il se trouve toujours un entrepreneur pour la satisfaire. Ainsi, en janvier 1884, le maire de Tassin-la-Demi-Lune soutient la demande de Jean-Pierre Fayolle qui souhaite établir une liaison entre le Pont d'Ecully et Tassin : *«son service est appelé à être très utile dans cette partie de la commune vu le nombre de voyageurs qui se rendent ou reviennent de Lyon»*²⁷¹¹.

B – Le transport des marchandises

Le transport des marchandises est une source additionnelle de revenus qui permet d'abaisser le seuil de rentabilité des voitures publiques. C'est ce que souligne le maire de Vernaison dans une lettre d'octobre 1877, lorsque la Compagnie des Travaux et Transports décide de supprimer la desserte de sa commune, en arguant du manque de voyageurs. Il constate que la compagnie ne prend pas en compte *«le produit des objets qu'elle transporte à Lyon ou qu'elle ramène de Lyon à Vernaison, ceci doit être une recette assez respectable»*²⁷¹². La double activité apparaît à l'occasion dans les demandes d'autorisation soumises à la préfecture. Le 5 décembre 1883, François Juge écrit à la préfecture en vue d'obtenir un permis de circulation *«pour faire le service des voyageurs et le transports des colis à destination de*

²⁷⁰⁶ Idem, S 1912, voiture d'Orliénas.

²⁷⁰⁷ Idem, S 1534, voiture de Saint-Symphorien-sur-Coise/Messimy.

²⁷⁰⁸ Idem, S 1912, voiture de Chaponost.

²⁷⁰⁹ Idem, S 1913, voiture de Caluire

²⁷¹⁰ Idem, S 1913, voiture de Caluire, lettre d'Emmanuel Gozel au préfet du Rhône, 3 mai 1882.

²⁷¹¹ Idem, S 1913, voiture de Tassin-la-Demi-Lune.

²⁷¹² Idem, S 1913, lettre du maire de Vernaison au préfet du Rhône, 19 octobre 1877.

Sathonay-le-Camp»²⁷¹³. De nombreux entrepreneurs en diligences sont en même temps inscrits comme commissionnaires dans l'annuaire Fournier. L'en-tête commercial de la *Givordine* de Pierre Cozona spécifie qu'il s'agit d'une entreprise de «messageries et voyageurs». Il transporte tous les jours des marchandises entre Lyon et Givors. Outre son bureau situé 51, quai de l'Hôpital, il dispose d'une boîte à Lyon, 25 Place de la Comédie, dans l'actif quartier des Terreaux. Vingt ans plus tard, en 1900, l'omnibus de la veuve Deville achemine encore des marchandises de Lyon à Anse (Rhône) malgré la concurrence de la Compagnie lyonnaise de traction automobile²⁷¹⁴.

Les voitures faisant le service de banlieue sont toutes munies d'une galerie bâchée sur l'impériale, capable de supporter plusieurs centaines de kilos de marchandises. En octobre 1888, l'expertise de la voiture de Jean-Baptiste Crozier affectée à la liaison Lyon/Mornant révèle qu'elle a «une impériale pouvant supporter 400 kg de bagages»²⁷¹⁵. La galerie bâchée est en général assez haute pour pouvoir arrimer des caisses, des cageots et des cages contenant des volailles vivantes, des lapins ou des marchandises volumineuses. Une belle photographie de la fin du XIX^e siècle, prise face au Pont du Midi sur la rive droite du Rhône, montre une voiture de banlieue, bâche relevée, offrant un volume de plusieurs mètres cubes²⁷¹⁶. L'échelle accrochée au flanc de la voiture permet d'y accéder. L'exercice n'est pas toujours sans risque. Une feuille locale rapporte dans un article du 28 septembre 1890, l'accident survenu à Joseph Bouffard, propriétaire de la voiture d'Anthon (Isère) : «il était occupé samedi dernier à décharger l'omnibus lorsque, pris d'un malaise, il est tombé, se faisant de graves blessures à la tête»²⁷¹⁷. Toute cette activité complémentaire de transport s'explique par la grande régularité des liaisons qui confère un intérêt certain à la voiture publique. Elle offre 7 jours sur 7 la possibilité d'acheminer des marchandises entre le centre et la périphérie de la région lyonnaise. Il existe vraisemblablement une dissymétrie dans la capacité de transport. Elle est plus importante au retour qu'à l'aller puisque les ruraux qui se rendent en ville sont chargés de marchandises.

Le transport des marchandises peut se faire en liaison avec des voitures traditionnelles de roulage. Les exemples ne manquent pas. Ainsi, depuis le début des années 1880, Jean-Marie Fraisse, maître de diligence à Thurins (Rhône), a su mettre en place un véritable système de messagerie. La diligence qui relie Lyon à Saint-Martin-en-Haut effectue un trajet de 30 km qui lui permet de desservir Francheville, Craponne brindas, Messimy, Thurins et Rontalon²⁷¹⁸. À Saint-Martin-en-Haut, tous les colis collectés au comptoir Parisse, 21, Quai de Bondy à Lyon, sont transbordés dans une voiture ordinaire et acheminés vers Chaussan, Saint-Sorlin, Pomeys et Grézieux-le-Marché via Saint-Symphorien-sur-Coise. Deux fois par semaine, le mardi et le vendredi, une de ses voitures effectue un service jusqu'à Chazelles-sur-Lyon et élargit son périmètre de livraison à d'autres communes : Duerne et Aveize. Cette petite entreprise artisanale exclusivement mue par la force musculaire du cheval parvient donc à assurer des relations soutenues entre Lyon et les profondeurs du monde rural, à plus de 50 km de là. Le service connaît sans doute des variations saisonnières marquées, mais la traction mécanique aurait-elle permis de mieux faire et surtout, correspondait-elle à une demande ? Le système de transport tel qu'il apparaît à la fin du XIX^e est efficace. Un ordre d'achat passé à Aveize, au cœur des Monts du Lyonnais, est acheminé à Lyon le lendemain, traité et expédié en retour 48 heures plus tard. Cette prestation n'a rien à envier aux performances actuelles.

²⁷¹³ *Idem*, S 1534, voiture de Sathonay le Camp.

²⁷¹⁴ *Annuaire Fournier 1900*, p.2383.

²⁷¹⁵ Arch. dép. Rhône, S 1534, voiture de Mornant.

²⁷¹⁶ Guy et Marjorie BERGE, René CLAVAUD, Les transports à Lyon. Du tram au Métro, Jean Honoré éditeur, Lyon, 1984, 179 pages, p. 28 ; voir document N°

²⁷¹⁷ Arch. dép. Rhône, PER 326, *L'Est lyonnais*, 28 septembre 1890.

²⁷¹⁸ Table des cartes et schémas, chapitre XII, schéma N°1 Omnibus et voitures de montagne dans l'arrondissement de Lyon (1900).

C – La rentabilité d’une voiture publique

La rentabilité d’une diligence ou d’un omnibus de banlieue est toute entière contenue dans une capacité d’emport relativement faible : elles sont parfaitement adaptées à l’exploitation de petites clientèles. Les voitures n’excèdent pas ou rarement 20 places, la moyenne étant plutôt entre 12 et 14 passagers. Cette limitation inhérente aux véhicules induit un rendement dont la modestie est encore accentuée par la nature de la clientèle et par la concurrence des autres moyens de transport. Mais il convient également de constater que les frais de fonctionnement sont modestes. Est-il possible de déterminer le rendement d’une voiture ? En d’autres termes, à partir de quel taux de remplissage commence-t-elle à couvrir ses frais de fonctionnement et à générer des profits ?

Il faut au préalable préciser quatre conditions qui sont, à des degrés divers, à la base de l’exploitation de toute voiture publique. La première condition est l’existence d’une clientèle régulière et suffisante susceptible d’être prise en charge au point de départ de la voiture. C’est en effet à cette condition que le transport de chaque passager sur la distance totale du trajet est la plus rentable. Pour une voiture proposant 15 places, l’idéal théorique peut être évalué par semaine à 105 personnes transportées à Lyon. Situation optimale que l’on imagine difficilement réalisable pour les plus petites communes. Pour un bourg comptant 2000 habitants cela représente un peu plus de 5% de la population totale. Rapporté aux 52 semaines de l’année, ce mouvement suppose le transport de 5460 personnes soit un peu plus de 2,7 fois sa population totale. Le remplissage satisfaisant de la voiture est étroitement dépendant de l’intensité des échanges avec la métropole régionale. Lorsque les échanges sont soutenus, un seuil de population assez bas peut néanmoins permettre l’existence d’une voiture. Ainsi par exemple à Saint-Genis-les-Ollières, dont la population n’excède pas 600 habitants en 1868, le maire fait état d’une moyenne de 30 à 40 personnes se rendant chaque jour à Lyon²⁷¹⁹. Si l’on excepte les cas particuliers, la voiture est d’autant plus rentable que la commune de départ est peuplée. La deuxième condition qui concourt à l’équilibre financier d’une voiture publique est le nombre de communes desservies sur le trajet entre les deux points extrêmes de la ligne. L’existence de ces communes permet de compléter le remplissage de la voiture puisque l’impératif fondamental est de laisser le moins de places inoccupées. Dans l’Ouest lyonnais, avant la fin du monopole de la CLO, les voitures de montagne se livraient à une véritable maraude, cueillant des passagers au grand dam de la compagnie détentrice du monopole. En 1876, le directeur de la Compagnie des Travaux et Transports se plaint au préfet du Rhône de cette habitude solidement encrée dans les usages : «*les voitures dites de montagne (Mornant, Soucieux, Orliénas, Tahuyers, etc.) enlèvent beaucoup de voyageurs de Saint-Genis-Laval, ce qui diminue d’autant naturellement, le nombre des voyageurs [que la Compagnie] pourrait transporter*»²⁷²⁰. L’existence de clientèles secondaires est donc un atout non négligeable. La troisième condition est l’existence d’un volume régulier de marchandises ou de colis transporté par la voiture. L’acheminement du fret peut dans une certaine mesure contribuer à abaisser le seuil de rentabilité d’une voiture publique ; Enfin, lorsque le propriétaire de la voiture exerce une autre activité, la rentabilité de la ligne doit être appréciée sur d’autres critères que le remplissage de la voiture. Si elle conforte la clientèle dominicale d’une auberge de la périphérie, en apportant un volant supplémentaire de consommateurs, le gain de la voiture ne peut s’évaluer qu’au regard du chiffre d’affaires réalisé grâce à elle.

L’exploitation de la voiture de Lyon à Bourgoin peut illustrer de manière concrète le seuil de rentabilité d’une voiture publique. En avril 1886, Louis Drevon obtient l’autorisation de

²⁷¹⁹ Arch. dép. Rhône, S 1912, voiture de Saint-Genis-les-Ollières, lettre du maire au préfet du Rhône, 28 mars 1868.

²⁷²⁰ Arch. dép. Rhône, S 1914, voiture de Saint-Genis-Laval, lettre du directeur de la CTT au préfet du Rhône, 2 juillet 1876.

faire circuler une voiture de Lyon à Bourgoin²⁷²¹. Louis Drevon est un transporteur installé 10, quai Rambaud, à deux pas de la gare de Perrache. Il possède deux succursales en Isère à Bourgoin et à Veyrins où il est né le 16 juin 1852. Le transporteur propose des tarifs inférieurs à ceux pratiqués par le train : 2fr.50 l'aller simple et 4fr. l'aller-retour pour un trajet de 80 km soit 5 centimes par kilomètre parcouru. La voiture qu'il met en service comporte 14 places, 3 de coupé, 8 d'intérieur et 3 de banquette. La voiture quitte Bourgoin tous les jours à 7 heures du matin en hiver et une heure plus tôt l'été ; Elle quitte Lyon à 16 heures en hiver et une heure plus tard l'été. Le service tel qu'il est conçu est en concurrence directe avec le train. Son itinéraire suit de bout en bout la route nationale N°6. Comment la rentabilité de la voiture est-elle obtenue ?

En premier lieu, Bourgoin et Jallieu forment une agglomération industrielle de 11 603 habitants au début des années 1890. Le taux de remplissage idéal suppose une clientèle hebdomadaire de 98 voyageurs (14 X 7) soit 0,84% de la population agglomérée. À l'évidence le remplissage convenable de la voiture ne doit guère poser de problèmes. En second lieu, la voiture dessert un ensemble de 6 communes peuplées de 6975 habitants, susceptibles de compléter l'effectif des voyageurs transportés quotidiennement²⁷²². Enfin, le transporteur peut utiliser les navettes régulières de la voiture pour acheminer des marchandises.

Les charges qui pèsent sur l'entreprise sont relativement simples à déterminer. La cavalerie mise en œuvre compte au minimum 6 chevaux. La voiture effectue un relais vraisemblablement à Grenay, à mi-parcours entre Lyon et Bourgoin. Trois chevaux assurent la traction de la voiture sur chaque segment du trajet soit 40 km réalisés en 2 séquences en début et en fin de journée. La voiture est attelée à deux chevaux ce qui permet de laisser au repos un cheval, un jour sur trois. L'unique voiture, qui effectue 80 km par jour soit 29200 km par an, est entretenue entre l'heure d'arrivée à Lyon et l'heure de départ²⁷²³. Le total des charges annuelles peut être ventilé de la manière suivante :

Alimentation des 6 chevaux	4 200 francs ²⁷²⁴
Amortissement des chevaux	1 200
Harnachements	120
Ferrures et médicaments	600
Matériel d'écurie	200
Entretien de l'omnibus	1 500
Location du relais de Grenay	1 000
Taxes	2 500
Vétérinaire	200
Salaire des cochers (1,5 poste)	1 800
Total	13 320 francs.

Le produit théorique idéal peut être évalué à une recette journalière de 56 francs par jour (14 X 4) soit 20 440 francs par an. Les charges correspondent au transport de 8 personnes par jour soit un taux de remplissage de 57%. Le fret permet vraisemblablement de ramener le taux de remplissage aux environ de 50%. L'exploitation d'une voiture sur cette ligne ne semble pas un pari hasardeux et dégage sans doute des gains confortables.

Le problème des bonnes lignes réside dans la concurrence qu'elles suscitent. Les documents conservés dans les dossiers administratifs mettent souvent en évidence la concurrence acharnée que se livrent les entrepreneurs de deux bourgs voisins. Les maires

²⁷²¹ *Idem*, S 1914, voiture de Bourgoin.

²⁷²² Les communes desservies sont La Grive, Vaulx-Milieu, La Verpillière, Grenay, Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure et Bron.

²⁷²³ Table des cartes et des schémas, chapitre XII, schéma N°4 Organisation du service de Lyon à Bourgoin.

²⁷²⁴ Les chiffres correspondent approximativement au coût retenu en 1882 pour évaluer le financement de la cavalerie du service d'incendie de Lyon. Voir ci-dessus chapitre IX, section II, I, 1B – La régie directe.

tentent d'interdire, sans succès d'ailleurs, la desserte de leur commune par une voiture concurrente. En mars 1882, le maire de Chaponost informe le préfet du Rhône *«qu'il existe déjà à Chaponost deux services d'omnibus de Lyon, lesquels font à grande peine leurs frais»*²⁷²⁵. En janvier de l'année suivante, il réitère son opposition à la nouvelle voiture *«qui ne peut que perdre de l'argent et en faire perdre à celles qui existent déjà»*²⁷²⁶. La conséquence redoutée de cette concurrence est la disparition pure et simple des protagonistes de l'épreuve de force. Le maire de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or le dit sans détour dans une lettre du 22 mai 1886 : *«comme le nombre de voyageurs n'augmente pas malgré les deux services, les entrepreneurs ne feront pas leurs frais et nous risquons au bout d'un an, d'être privés de tout service dans la commune»*²⁷²⁷. La concurrence induit également des comportements agressifs. En février 1882, le maire de Vaugneray s'oppose résolument à l'autorisation d'une nouvelle voiture. *«Ce nouveau service - écrit-il - au lieu d'être avantageux pour la population sera plutôt funeste, car par suite des allures provocantes du service Bouvard vis-à-vis de Cornollier, chacun se livre à des courses insensées pour se passer devant. Cette concurrence acharnée ne peut qu'amener quelque accident. À ces fins, dans l'intérêt du public, je suis d'avis que l'autorisation demandée ne soit pas accordée»*²⁷²⁸. De fait, les accidents surviennent de temps à autre. Dans une lettre du 20 juin 1890, précipitamment adressée à la préfecture du Rhône, le maire de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or écrit :

«Mercredi, 19 courant, à 6 heures 20 du soir, dans la rue de Saint-Cyr, à l'angle du passage des docks, à Vaise, voulant passer devant la voiture du sieur Belly, son concurrent, la voiture de M. Négro est venue heurter celle de Belly, et le timon a pénétré dans l'intérieur.

*Mme Voist a été blessée à la jambe, Mmes Perrin, propriétaires rentières à Saint-Cyr n'ont pu continuer leur voyage, et l'une d'elles, dans un état de grossesse avancée, s'est évanouie»*²⁷²⁹.

Ces pratiques fort peu goûtées du public ne semblent pas exceptionnelles. Dans son édition du 6 avril 1890, *l'Est de Lyon* rapporte les propos d'un lecteur : *«Permettez-moi d'attirer votre attention sur la concurrence que se font les deux entrepreneurs de voiture de Jonage. Les deux omnibus partent ensemble de leurs bureaux respectifs et les voituriers, qu'une pointe d'amour-propre aiguise, pendant tout le parcours essaient de se passer devant mutuellement et lancent leurs chevaux à toute vitesse, au grand effroi des voyageurs. On devrait bien mettre un terme à cette rivalité qui un jour ou l'autre pourra coûter la vie aux voyageurs»*²⁷³⁰.

Malgré la relative modestie des coûts d'exploitation, toute entreprise non rentable est vouée à la disparition. Le patron a beau être tout à la fois cocher, palefrenier, voire même à l'occasion maréchal-ferrant et se servir une modeste rémunération, sans clientèle régulière et suffisante il n'y a pas de service possible. Il existe toutefois une exception à la règle : la subvention publique. Une commune peut en effet considérer qu'un service d'omnibus remplit, malgré une rentabilité incertaine, une mission de service public qui légitime une aide de la collectivité. En 1869, la commune de Vaulx-en-Velin inaugure cette pratique en prenant en compte le rôle économique et social d'une liaison régulière avec Lyon. Le compte-rendu de la séance du conseil municipal du 16 novembre 1869 est tout à fait significatif :

«Monsieur le maire expose au Conseil municipal que ce pays s'améliorerait certainement en multipliant ses rapports avec la ville de Lyon par un service quotidien d'omnibus ; et que ce rapprochement de la ville augmenterait beaucoup la valeur locative des propriétés de la commune.

²⁷²⁵ Arch. dép. Rhône, S1913, voiture de Chaponost, lettre du maire, 22 mars 1882.

²⁷²⁶ Idem.

²⁷²⁷ S 1912, voiture de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.

²⁷²⁸ S 1913, voiture de Vaugneray.

²⁷²⁹ S 1912, voiture de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.

²⁷³⁰ Arch. dép. Rhône, PER 326, L'Est de Lyon.

Si nous considérons tous les avantages, quel habitant de Vaulx n'a pas à recevoir des parents ou des amis venant de Lyon, dans les temps de grandes chaleurs comme dans les temps humides, alors que les chemins de notre plaine sont couverts de poussière ou de boue ? Combien en voit-on chaque jour reculer en face de l'un ou de l'autre de ces inconvénients et retarder leurs affaires faute d'omnibus ?

Si l'omnibus facilite les plaisirs de celui qui peut s'y livrer, n'est-il pas très avantageux pour l'indigent qui ne peut se procurer aucun attelage et qui a cependant besoin, chaque jour, d'aller au marché vendre les produits de son travail ?

Vu toutes ces raisons qui lui paraissent majeures, il demande l'avis du Conseil et lui propose de voter pour cinq ans une indemnité annuelle de quatre cents francs pour dédommager des premiers frais d'établissement l'entrepreneur de ce service d'omnibus»²⁷³¹.

La proposition du maire est entérinée par le Conseil municipal et régulièrement reconduite jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Le Conseil municipal peut aussi intervenir auprès des pouvoirs publics et plaider pour un abaissement des charges fiscales en obtenant un déclassement de la voiture. En 1878, les élus et les commerçants de Saint-Martin-en-Haut demandent une intervention de la préfecture pour empêcher la disparition du service qui relie la commune à Messimy, victime de la crise économique que subit le haut pays.

D - Le voyage en voiture publique

Les voitures publiques, omnibus ou diligences, constituent un service régulier qui relie chaque jour des dizaines de communes rurales et urbaines à la capitale régionale. Lyon agit à la manière d'une pompe aspirante et refoulante. Cette activité de transport est encore fortement marquée par le rythme des saisons. Au cours du printemps, les relations ville/campagne s'intensifient. C'est ce que rappelle avec emphase le maire d'Ecully, fin février 1871, dans une lettre adressée à la préfecture : *«Au fur et à mesure que les jours grandissent, que la nature se réveille, vivifiée par le soleil printanier, les relations entre la ville et la campagne deviennent plus fréquentes et un service régulier pour le transport des passagers devient indispensable»²⁷³²*. Ces flux ont une double origine : la première émane des ruraux et converge vers le centre, la seconde est due aux citadins qui s'évadent quelques heures dans les campagnes environnantes.

Le déplacement reste une opération dévoreuse de temps. A la fin du XIX^e siècle, malgré le développement du réseau ferré et l'amélioration notable des routes, la vitesse de déplacement reste peu élevée. Dans la majeure partie des cas, la vitesse n'excède pas de beaucoup les dix kilomètres à l'heure soit deux fois celle d'un bon marcheur²⁷³³. À l'exception des populations immédiatement situées à proximité d'une gare ou d'une voie d'eau navigable comme le Rhône et la Saône, il faut un délai plus ou moins important pour parvenir au réseau moderne, la voie ferrée. Cela signifie que de nombreux usagers commencent leur périple soit à pied soit en voiture. Jusqu'à la diffusion du vélo qui réduit considérablement la durée des déplacements préalables, en démultipliant la force musculaire du voyageur et en lui permettant de transporter des bagages, le temps tient la distance d'une main de fer. Cette contrainte fondamentale maintient une relation très spécifique entre l'homme et l'espace. Elle induit également un rapport étroit entre l'homme et son environnement naturel : l'énergie musculaire, qu'elle soit d'origine animale ou humaine, doit toujours payer un tribut au relief et aux aléas météorologiques qui conditionnent son rendement. La pluie, la neige, la glace, le froid et le brouillard pèsent d'un poids considérable sur les transports.

²⁷³¹ Arch. mun. Vaulx-en-Velin, registre de délibérations du conseil municipal, 5 juillet 1857-10 août 1872.

²⁷³² Arch. Dép. Rhône, S 1914.

²⁷³³ Arch. dép. Rhône, S 1913. La liaison ferroviaire ne semble pas, toute proportion gardée, beaucoup plus satisfaisante. Dans la seconde moitié des années 1870, les horaires de la ligne de Lyon à Montbrison signalent que sur les 10 trains qui desservent quotidiennement la ligne, la moitié ne dépasse pas 35 km/heure.

Le développement des voies de communication a desserré la contrainte qui pèse sur les déplacements, mais le matériel roulant n'a pas connu de transformations révolutionnaires accessibles à tous, et les chevaux vont toujours du même pas. Ainsi les longs trajets en voiture se raréfient. Le voyage nocturne de Lyon à Charlieu (Loire) en diligence, 96 km en 12 heures, n'existe plus comme au début des années 1870. En revanche, les voyages de 3 ou 4 heures restent très fréquents. C'est le temps qu'il faut pour relier Saint-Martin-en-Haut à Lyon ou Lyon à La Côte-Saint-André. Comme le déplacement implique usuellement le retour dans la journée, un trajet de 25 km suppose un minimum de 4 heures de voiture dont le confort n'est pas la caractéristique dominante. Même la proche périphérie paraît lointaine : la voiture de Genas met deux longues heures pour se rendre à Lyon. Le corollaire de la durée du voyage est l'heure matinal des départs. Plus la distance à parcourir est longue et plus le départ a lieu tôt. La voiture de Brun-Baron qui relie Saint-Symphorien-sur-Coise à Lyon quitte le bourg à 3h 40, celle de La Côte-Saint-André à 2 heures du matin. Ces voitures de grand matin sont en effet en relation directe avec les marchés urbains, en particulier ceux des quais. L'arrivée à Lyon a lieu vers 7 heures ou 7 heures et demie et assez rarement après 8 heures du matin. En règle générale, de nombreuses voitures commencent leur service dès 5 heures. Le point d'embarquement des passagers s'effectue au bureau de la ligne, généralement un café, un restaurant ou une auberge. En attendant l'heure du départ, la galerie est chargée. Certains habitués sont pris en cours de route.

La clientèle de ces voitures rurales est constituée pour l'essentiel de ruraux qui vendent leurs productions sur les marchés urbains. La voiture offre la possibilité d'écouler assez régulièrement quelques dizaines de kilos de beurre, de charcuterie, de fromages, de volailles vivantes, tous produits dont la valeur ajoutée permet de payer les frais de transport et les taxes d'entrée en ville. Il y a là, toute une clientèle d'habitueés où les femmes sont nombreuses. Le produit de leurs ventes leur permet d'acheter en ville des produits indispensables moins chers qu'à l'épicerie du village, en attendant de repartir vers 15 ou 16 heures, avec la même voiture en sens inverse. Ce type de transport offre l'avantage à tous les petits exploitants qui n'ont que des vaches de trait ou dont le ou les chevaux sont indispensables sur l'exploitation, de se passer des intermédiaires que sont les coquetiers. Cette clientèle se devine parfois dans les faits divers de la presse quotidienne, telle cette maraîchère qui «*arrivant ce matin à Lyon avec son panier chargé de volailles, est tombée lourdement, sur le quai de la Charité, et s'est fait une entorse*»²⁷³⁴. À côté de cette clientèle dominante, les voitures publiques peuvent également compter sur un volant de voyageurs moins réguliers. Il s'agit des propriétaires appelés à Lyon pour leurs affaires, de représentants de commerce, de militaires, de saisonniers, de compagnons, de pensionnaires ou d'ouvriers qui de temps à autre font le voyage entre Lyon et leurs «pays». On dispose de peu d'informations sur cette clientèle. On connaît parfois l'identité ou la profession de ces usagers lorsque surviennent des accidents. Ainsi par exemple, le 23 février 1893, le *Salut public* rapporte l'accident dont est victime la voiture qui assure la liaison entre la gare de Viricelles et Saint-Symphorien-sur-Coise. Parmi les occupants figurent un lieutenant de gendarmerie de L'Arbresle et un docteur de Chazelles. Les prolongements judiciaires de ces accidents livrent également quelques identités.

Les dimanches et jours fériés constituent, surtout lorsque reviennent les beaux jours, des temps forts pour les omnibus de campagne. Aux ruraux endimanchés qui prennent le chemin de la grande ville, se surimpose le flux des citadins désireux de passer la journée au grand air : piques-niques campagnards, déjeuners dans les restaurants ou auberges de la périphérie ponctuent la sortie dominicale. À moins d'une heure du centre ville, de nombreuses promenades s'offrent aux habitants de Lyon. Les entrepreneurs prévoient tous des voyages spécifiques au départ de Lyon. La voiture d'Orliénas embarque dès 8 heures son lot de citadins tout comme celle à destination de Saint-Laurent-de-Mure. Celle plus paresseuse de

²⁷³⁴ *Salut public*, 14 janvier 1885.

Miribel ne quitte le centre-ville qu'à 10 heures du matin. Les voitures ne reviennent que vers 20 heures voire 21 heures comme celle de Francheville. Ce supplément d'activité est d'autant plus intéressant que les tarifs du dimanche sont généralement majorés d'un quart. Les revenus qu'ils procurent constituent une part non négligeable du rendement annuel de la voiture. Dans une lettre du 21 mars 1886, deux entrepreneurs en diligences qui souhaitent desservir Saint-Cyr-au-Mont-d'Or attendent avec impatience une autorisation préfectorale qui tarde à venir. Ils écrivent que «*chaque jour de retard leur apporte un préjudice considérable et que la belle saison venant, ils perdent de jour en jour le moyen de se rattraper de leurs sacrifices*»²⁷³⁵.

La mauvaise saison est marquée par un étiage des transports. Les voitures sont moins chargées et les voyageurs plus rares. Le service hivernal, le plus éprouvant, est aussi celui qui rapporte le moins. Là où la liaison estivale est faite par deux voitures, une seule circule pour assurer la continuité des liaisons avec le monde urbain. Les horaires sont décalés : le départ du matin a lieu une heure plus tard tandis que le retour est avancé d'autant. Les conditions du voyage deviennent de plus en plus éprouvantes au fur et à mesure que s'installe l'hiver. Même dans les voitures convenablement entretenues, le froid s'insinue par tous les interstices. Les glaces sont embuées par la condensation et ne tardent pas à geler. Les bourrasques de vent font grincer les ressorts et abaissent la température dans la rotonde et le coupé. La sensation de froid est encore accentuée par l'immobilité. Ce bain froid est accepté sans mot dire car les voitures n'ont jamais été chauffées. Si un passager songe avec délice qu'il pourrait en être autrement, c'est en pensant aux tramways urbains de quelques rares services étrangers. À cinq ou six heures du matin, dans la pénombre glaciale, les voisins sont encore la seule source de chaleur digne de ce nom. De grosses couvertures de laine atténuent toutefois les morsures du froid. Elles sont un complément indispensable du voyage que l'on ressort des coffres situés sous les banquettes.

Plus que le froid, c'est la neige qui est susceptible de freiner voire d'interrompre complètement la circulation²⁷³⁶. Elle rend la traction des chevaux beaucoup plus pénible. Il faut ajouter un cheval à l'attelage, voire le doubler, et ferrer les bêtes en conséquence. On part sans être certain de pouvoir refaire le chemin en sens inverse. Le système d'enrayage est moins efficace ou même inopérant. Les rampes les plus raides sont redoutées surtout à la descente. L'immédiate périphérie lyonnaise en compte quelques-unes, comme le rappelle en décembre 1879 le directeur de la compagnie des omnibus de Lyon. La neige et la glace – dit-il – «*rendent l'accès de Saint-Cyr sinon impossible du moins difficile et parfois dangereux*»²⁷³⁷. Les descentes ne peuvent être abordées qu'avec un art consommé : le frein doit s'exercer sans que la voiture ne se mette à glisser. La conduite de l'attelage sollicite toute l'expérience du postillon et toute la puissance des chevaux qui doivent à la fois garder leur équilibre et retenir le poids de la voiture. La stabilité de l'équipage repose sur quelques crampons fixés sous les fers des chevaux. Le sort le moins enviable est celui du cocher. Même engoncé dans une lourde limousine, protégé par un tablier de cuir, il subit de plein fouet toutes les rigueurs du temps. Le service d'hiver fait de ce métier l'un des plus éprouvants qui soit.

²⁷³⁵ Arch. dép. Rhône, S 1912, voiture de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.

²⁷³⁶ Arch. dép. Rhône, S 1913. En janvier 1879, Lamy, le directeur de la Compagnie des omnibus fait le point sur les difficultés qui entravent le service des voitures de la périphérie : «*La Compagnie a été surprise dernièrement par des neiges anormales qui auraient pu arrêter ses services ; elle ne les a jamais arrêtés cependant et elle a fonctionné avec quatre chevaux attelés à la fois, puis trois ; elle n'a supprimé sur Brignais et sur Vénissieux qu'une seule voiture pendant quatre à cinq jours alors qu'il était impossible de traverser les amas de neige*». On imagine sans peine que les voitures dites de montagne, celles de l'Ouest lyonnais, n'ont pu fonctionner au cours de cette période.

²⁷³⁷ Arch. dép. Rhône, S 1912, voiture de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.

III – Les usages agricoles de la cavalerie de la ceinture chevaline de Lyon.

L'exploitation agricole du cheptel équin dans la ceinture chevaline de Lyon doit être considérée comme une des trois fonctions de trait auxquelles sont soumises les cavaleries. Ces utilisations sont étroitement liées qu'il s'agisse du trait centre/périphérie, du trait agricole ou du trait local. Tous les chevaux sont amenés à remplir successivement ces fonctions. Il existe toutefois une particularité du trait agricole qui apparaît à la fois comme un marqueur de la mécanisation de l'agriculture et de l'extension de la traction équine. Ces dynamiques ne peuvent cependant pas être abordées en dehors des grandes évolutions économiques et sociales qui marquent les années 1880-1939.

1 – Le constat.

Dans la ceinture chevaline, un certain nombre de conditions initiales soit naturelles soit économiques expliquent la présence du cheval dans les façons culturelles et de ce constat découle un certain nombre de conséquences.

Les conditions naturelles qui favorisent l'utilisation du cheptel peuvent schématiquement s'ordonner autour de trois axes : la qualité des sols est une première considération liée au milieu. Dans les zones de terres légères les travaux agricoles sont effectués au moyen de la traction équine. Celle-ci est de règle dans la vaste plaine de Lyon, dans celle de l'Ain ou de la Saône. La présence massive du cheval est encore accentuée par l'importance du roulage qui converge vers Lyon : cette présence du cheval comme énergie de traction est renforcée le long des axes de communication. À l'inverse, les terres lourdes de la Dombes sont dévolues de longue date aux attelages bovins. De la même manière le relief joue en faveur de l'exploitation des bovins lorsque les plateaux aux cours d'eau encaissés ou les collines multiplient les pentes. Ces réalités déjà présentées ci-dessus (chapitre III) façonnent l'utilisation des différentes forces de traction.

Les conditions économiques renvoient d'abord aux caractéristiques de la propriété foncière. La taille des exploitations joue un rôle dans l'utilisation différenciée des différentes forces de traction animale : l'équilibre financier des petites exploitations s'accommode davantage de l'emploi des vaches qui dominent dans un certain nombre de cantons du Rhône et de l'Isère. Le cheval est souvent un signe d'aisance, mais pas toujours, notamment dans les pays naisseurs où les juments poulinières cumulent toutes les tâches. La force de polarisation qu'exercent les communes urbaines est un second facteur de nature économique qui détermine la présence de cavaleries plus ou moins importantes : si Lyon exerce une puissante attraction sur ses campagnes, l'influence de villes moins importantes comme Vienne, Bourgoin, Villefranche-sur-Saône ou Châtillon-sur-Chalaronne se fait également sentir. Cette influence peut parfois être assez précisément mesurée.

D'un point de vue dynamique, le dernier facteur abordé joue un rôle considérable dans l'organisation de la vie économique de la région. Il est possible dans le cas de l'arrondissement de Lyon d'esquisser assez précisément l'effet polarisateur de la métropole sur l'utilisation de la cavalerie périphérique. Les statistiques militaires et les statistiques fiscales permettent de déterminer la proportion des chevaux agricoles employés dans des fonctions mixtes de transport de personnes, de marchandises et d'utilisations agricoles : en 1890, les 11 cantons de l'arrondissement emploient, hors Lyon, près de 11000 chevaux : 74,1% de cette cavalerie, soit environ 7800 chevaux, est mise en œuvre par des agriculteurs. Sur ce total, un peu plus de 5600 sont attelés à des voitures suspendues : ainsi, 54% des chevaux des cantons de l'arrondissement de Lyon ont une fonction de trait clairement établie. Il s'agit de voitures mises en œuvre par des agriculteurs et qui donnent lieu pour chaque contribuable à la déclaration d'au moins un cheval de demi-taxe. Cette cavalerie est absorbée par l'attraction lyonnaise. Plus les échanges avec le centre lyonnais sont importants et plus le nombre d'attelages est élevé. À eux seuls, les cinq cantons qui ceinturent immédiatement la commune de Lyon exploitent 7393 chevaux dont un peu plus de 4000 attelés à des voitures

suspendues payant la demi-taxe²⁷³⁸. Ces quelques ordres de grandeur montrent bien l'importance du cheptel rural enrôlé dans le processus d'approvisionnement de la commune de Lyon.

Les cavaleries très nombreuses engagées dans la desserte quotidienne des marchés de Lyon ne sont pas restées sans affectation agricole. La fonction de trait initialement, déconnectée de l'usage agricole, a été un puissant stimulant de la mécanisation agricole. Cette propension s'explique assez aisément dans la mesure où le cheval est le moteur de la machine agricole : c'est le déplacement de l'animal qui actionne la machine. Le poids initial de tout investissement dans la machinerie agricole est allégé par la possession préalable du moteur jusqu'alors cantonné à la simple fonction de trait. L'acquisition est non seulement facilitée, mais encore encouragée dans la mesure où l'équipement agricole constitué par la faucheuse, le râteau faneur ou l'andaineuse accroît la rentabilité de l'animal en lui ajoutant une fonction supplémentaire. Cette logique de fonctionnement s'impose d'autant plus que le recours à la machine comme le recours à l'animal sont destinés à réduire le temps nécessaire à l'exécution d'une tâche agricole ou de raccourcir le temps d'accès au marché urbain. Ainsi le cheval qui permet les échanges fructueux avec le marché urbain porte en lui la mécanisation agricole.

Le détour par les cartes fixe aisément ces deux réalités. En 1892, la mécanisation se développe à partir de zones de franche domination du cheptel équin²⁷³⁹. Dans l'ouest lyonnais, les premières faucheuses apparaissent dans des communes marquées par une nette prédominance du cheptel équin. Dans le Rhône, au Nord du département, dans les cantons le long de la plaine alluviale de la Saône, il existe une première mécanisation visible en 1892 de la commune d'Anse à celle de Dracé, la plus septentrionale du canton de Belleville. La présence préalable des équidés facilite à l'évidence l'adoption de la mécanisation. Si les bovins peuvent parfaitement être attelés à des machines agricoles comme les faucheuses, leur productivité ne peut pas soutenir la comparaison, dans ce domaine précis, avec la traction équine. Ainsi, lorsqu'une mécanisation précoce se dessine dans des zones traditionnellement bovines (carte N°4 chapitre III) c'est à partir des enclaves qui ont l'habitude de travailler avec les chevaux qu'elle débute, comme dans les cantons de Crémieu et de Morestel (carte N° 21 chapitre XII). Les communes de Montalieu-Vercieu, de Porcieu-Amblagnieu ou de Bouvesse-Quirieu qui paient leurs contributions sur les chemins vicinaux avec des journées de chevaux sont aussi les premières à déclarer des faucheuses en 1892.

La mécanisation se répand dans les campagnes à partir des points d'appui que constituent les espaces urbains. L'intensité des échanges se combine dans ce cas avec d'autres dynamiques. Il est assez vraisemblable que l'influence urbaine dessine les aires de diffusion de la mécanisation là où domine la propriété foncière citadine. C'est vrai dans l'Ouest lyonnais comme d'une manière générale autour des pôles de taille plus modeste. La carte N°21 souligne bien ce fait. Dans le Rhône, la concentration des faucheuses déclarées autour de Villefranche-sur-Saône apparaît de manière très explicite comme une zone de diffusion. En Isère, Vienne semble également fonctionner comme une zone de diffusion vers les campagnes voisines. Des processus de ce type sont peut-être à l'œuvre dans de plus petites villes industrielles comme Morestel à l'Est de La Tour-du-Pin.

2 – Une diffusion généralisée.

L'essor du cheval agricole envisagé comme moteur de la mécanisation permet de retracer avec une certaine économie de moyens sa diffusion comme vecteur de modernisation. L'observation des deux cartes relatives à la présence de faucheuses à 40 ans d'intervalle dans les communes de la ceinture chevaline de Lyon est assez parlante : on constate leur diffusion

²⁷³⁸ Table des cartes et schémas, chapitre III, carte N° 9A et 9B, la ceinture chevaline de Lyon en 1892-1892, 2 et 3 critères.

²⁷³⁹ Table des cartes et schémas, chapitre XII, carte N°21 Nombre de faucheuses dans les communes de la ceinture chevaline de Lyon en 1892.

massive²⁷⁴⁰. La multiplication du nombre des faucheuses entraîne celle des chevaux agricoles puisque les faucheuses sont essentiellement mues par la force musculaire de ces derniers. Cette fonction de moteur agricole que les deux cartes mesurent par le biais des faucheuses se décline à travers d'autres machines agricoles comme les faneuses, les râtaux-faneurs ou les houes dont le nombre connaît lui aussi une croissance exponentielle. C'est une évolution de fond qui touche toutes les zones de la ceinture chevaline de Lyon. Ce que révèlent ces deux cartes est la présence consolidée du cheval agricole au fur et à mesure que les machines susceptibles d'être attelées se diversifient. Cette fonction conforte une troisième fonction dévolue au cheval, celle de moteur du déplacement local. À la campagne comme en ville, la plasticité de l'énergie hippomobile explique son succès et sa longévité.

Dans les zones de mécanisation précoce, le cheval agricole est le prolongement d'une utilisation initiale de la traction équine qui se développe depuis longtemps dans le sillage des échanges entre le centre et la périphérie : jusqu'à 20 ou 30 kilomètres de Lyon, voire davantage, les liaisons sont assez soutenues. Plus le centre est proche et plus ces liaisons sont significatives. La carte 9A du chapitre III peut servir d'illustration. Le cheval cumule toutes les fonctions

- fonction de trait centre/périphérie,
- fonction de trait agricole,
- fonction de trait local,

Cette situation d'omniprésence du cheptel équin atteint son apogée au début du XX^e siècle. L'évolution ultérieure a entraîné un repli de la cavalerie : les attelages ont été de plus en plus concurrencés par la force de traction mécanique qui émane du centre et qui se répand dans les communes de la périphérie (carte 26 chapitre III). Le cheval conserve sa fonction agricole et un volume modeste des échanges centre/périphérie. Le canton de Montluel est assez emblématique de cet état de fait (carte N° 28 A). Ce phénomène entraîne un desserrement de la présence équine nettement visible au début des années 1930 dans la carte 12 B du chapitre III. Ainsi l'immédiate périphérie perd ses chevaux, conséquence d'une série d'évolutions qui doit prendre en compte la diminution des labours, le développement des herbages et le faible dynamisme démographique d'un grand nombre de cantons. La carte intitulée : l'évolution numérique du cheptel équin de la ceinture chevaline entre 1921 et 1938 (carte N° 27 chapitre III) montre l'extension du phénomène qui se propage à une demi-douzaine de cantons, d'Heyrieux à celui de Virieu. Les fonctions agricoles (récolte des foin) ou associées aux fonctions agricoles (collecte et transport du lait des exploitations vers la gare d'expédition) ainsi que la mobilité locale (intracommunale ou intercommunale) subsistent. Par endroits, cette fonction agricole commence à être battue en brèche par la motorisation agricole²⁷⁴¹.

Dans les zones de mécanisation plus tardive, situées dans les espaces bovins dominants tels qu'ils apparaissent dans la carte N° 3 chapitre III, des évolutions importantes sont en cours depuis la fin des années 1920. La situation qui apparaît dans le département du Rhône est vraiment intéressante. Le cheptel acquiert une place nouvelle en cumulant rapidement toutes les fonctions. Cette utilisation grandissante de la traction équine donne lieu soit à une croissance numérique des cavaleries même lorsque la population est en perte de vitesse. Dans les cantons du Beaujolais bâtard qui étoffent leurs cavaleries : Anse, le Bois-d'Oingt et L'Arbresle, les fonctions dévolues au cheval s'additionnent d'un coup. La mécanisation agricole qui suit l'accroissement des herbages et l'affaiblissement démographique introduit le cheval dans nombre d'exploitations. Le cheval n'est pas seulement attelé à une faucheuse ou à

²⁷⁴⁰ Table des cartes et schémas, chapitre XII, carte N°22, Nombre de faucheuses dans les communes de la ceinture chevaline de Lyon en 1929.

²⁷⁴¹ Table des cartes et des schémas, chapitre III, carte N° 29, Le nombre de tracteurs par commune dans les cantons de la ceinture chevaline de Lyon en 1938.

une faneuse, il donne enfin, attelé à une voiture suspendue à 4 roues, une mobilité nouvelle aux populations rurales. La promotion liée à l'attelage est bien réelle.

L'utilisation nouvelle des chevaux comme moteur agricole a souvent accompagné la transformation économique des cantons : ainsi dans les zones d'industries diffuses du Bas-Dauphiné, les cantons de la Côte-Saint-André, du Grand-Lemps ou de Morestel intègrent la totalité des fonctions dévolues au cheval dans un tout cohérent : les agriculteurs à mi-temps privilégient les chevaux sur les vaches de travail parce qu'ils ont des revenus qui leur permettent enfin d'utiliser la cavalerie et parce qu'ils sont par ailleurs beaucoup plus économes en temps que les attelages bovins. L'exploitation du cheval agricole permet à cette main-d'œuvre spécifique de combiner le travail à l'usine et le travail aux champs.

Il ressort de cette approche du cheval agricole qu'il s'inscrit toujours dans une diversité de fonctions de trait que les hommes adaptent aux mieux de leurs besoins.

Conclusion : Les chevaux de Lyon et de sa périphérie : une présence de tous les instants

Les deux premières parties ont évalué tour à tour, l'importance de la cavalerie de Lyon et de sa ceinture chevaline, et cerné l'identité des hommes ayant pour charge de la rendre opérationnelle. La troisième partie a quant à elle pour objectif d'élargir la focale puisqu'il agit en effet de mettre en perspective la cavalerie et la société en évaluant les différents types de trait et les modalités de leur mise en œuvre.

Avant de tracer le bilan des différents aspects abordés, il faut souligner sans restriction que la présence et l'exploitation du cheptel équin en milieu urbain restent, sans doute jusqu'au années 1920, une nécessité incontournable de la vie en ville. Sans la souplesse de la traction animale, force qui s'additionne ou se fragmente à l'unité, la ville de l'âge industriel n'aurait tout simplement pas pu fonctionner, sauf à transformer une partie importante de la population en un peuple de coolies. En ville la force musculaire reste l'énergie la plus souple et la plus adaptable. Alors que la vapeur déploie sa puissance depuis des décennies, elle ne parvient pas à se substituer en milieu urbain aux besoins énergétiques qui naissent des nécessités de l'agglomération des hommes et des activités. L'arrivée du moteur à explosion à l'extrême fin du XIX^e siècle laisse entrevoir de nouvelles perspectives mais il fallait encore que sa rentabilité le vaille à coût comparable. Ainsi, entre 1880 et le seuil des années 1930, le modèle de traction induit par la force musculaire du cheval atteint son apogée puis décline lentement. Les chapitres et sections de cette troisième partie se sont efforcés de soulever des pans inédits ou totalement méconnus de la présence des chevaux en milieu urbain et des liens qu'ils tissent entre le centre et la périphérie dans ce qui apparaît comme un véritable système, remarquable par sa sobriété et son efficace. Trois aspects importants peuvent être mis en perspective.

1) La question du trait apparaît dans toute sa complexité parce qu'elle navigue entre ruptures et permanence. Le trait urbain se décline en trait professionnel et trait de service public. Ce dernier compte à la fois le système de transport collectif mise en œuvre principalement par l'OTL (Omnibus et Tramways de Lyon) et par un artisanat, celui des fiacres, les voitures des petits maîtres. Le réseau de tramways et de cars-Rippert monte en puissance dès le début des années 1880 et transporte plus de 20 millions de passagers au milieu des années 1890. L'électrification du réseau constitue une première rupture majeure et signifie la disparition de près de 700 chevaux hors de la ville, tandis que le monde des fiacriers est mis en émoi par l'arrivée de quelques dizaines d'automobiles au début du siècle suivant.

Avec l'électricité, la diversité énergétique qui nourrit l'espace urbain se complexifie en recevant un nouvel appoint. En revanche, la seconde rupture énergétique, celle du moteur à explosion, produit moins d'effets immédiats, sauf sur les attelages de maître qui accusent un recul particulièrement puissant entre les premières années du siècle et la Grande Guerre. Ailleurs, les camions automobiles qui commencent à circuler en ville n'empêchent pas la

croissance de la cavalerie du commerce et de l'industrie. En somme, le trait urbain cumule toutes les sources d'énergie : l'énergie électrique, le moteur à explosion, la force musculaire du cheval et celle de l'homme qui occupe une place sans doute considérable. Cette dernière, totalement passée sous silence et qu'il a paru intéressant de cerner de manière plus précise, constitue le premier niveau de trait en milieu urbain. Dans cette galerie parfois insolite d'énergies entrecroisées, il arrive que la force animale se substitue à celle des hommes sans que le choix de la traction mécanique ne soit retenu. Au début du siècle, l'administration municipale modernise le service des inhumations en renonçant aux convois de porteurs pour des corbillards. En cette circonstance, le cheval est préféré à l'automobile qui est jugée peu respectable. Les représentations mentales qui induisent ce choix permettent aussi de comprendre que dans l'ordre social les avancées technologiques ne sont pas aussitôt exploitables à moins d'une nécessité incontestable comme le prouve la motorisation du corps des pompiers.

2) Le trait urbain génère des situations et des comportements qui ouvrent de nouvelles perspectives : le trait de service public peut être abordé sous l'angle quantitatif additionnant kilomètres parcourus, passagers transportés et longueur des réseaux, mais il existe une dimension vécue intéressante qui présente la société dans toute la violence de ses rapports sociaux : le traitement comparé des chevaux et des employés de l'OTL en dit long sur les modalités de gestion de la cavalerie comptée comme capital et la main-d'œuvre simplement considérée comme une variable d'ajustement exploitée et soumise à une rude discipline. Ces regards croisés entre les hommes et les chevaux n'excluent nullement d'autres points de vue où le cheval apparaît comme un révélateur exemplaire des tensions entre groupes sociaux. Ainsi, le face à face des fiacriers et de leur clientèle bourgeoise met en lumière des rapports de force singuliers : les premiers entendent ménager leurs monture tandis que la seconde veut en avoir pour son argent. N'est-ce pas, par cheval interposé, l'opposition en apparence insurmontable entre dominants et dominés ? D'ailleurs l'administration qui fiche ce monde des cochers et de petits entrepreneurs s'efforce de le tenir en laisse.

L'utilisation des chevaux ces « machines vivantes » en milieu urbain, trace des comportements, des attitudes et des angoisses qu'évoquent peu de documents. Le croisement sur la voie publique de toutes les forces énergétiques abordées plus haut s'avère hautement problématique en terme de trafic et de sécurité. Le cinéma à ses débuts montre bien l'enchevêtrement inextricable de ces utilisateurs qui évoluent à des vitesses très différentes. Pour aborder cette réalité qui se nourrit de l'omniprésence du cheval en ville, le choix s'est porté, outre les documents administratifs, sur des « sources pauvres » difficiles à exhumer en dehors des techniques de la recherche en plein texte. Il s'agit des faits divers que collectent avec méthode et constance pratiquement tous les quotidiens : chevaux emballés, actes de bravoure, accidents et délits de fuite pour n'en citer que quelques uns. C'est ainsi qu'apparaissent de véritables scènes vécues de tragédies et d'histoires édifiantes, qu'une prose journalistique très étudiée permet de camper avec ses attributs olfactifs, sonores et visuels parfaitement accessibles à l'horizon d'attente des lecteurs.

Cette présence du cheval en milieu urbain ne ressortit pas seulement à l'instant parce qu'elle marque aussi la pierre de son empreinte. Les milliers de chevaux logés en ville, dans les écuries qu'abritent cours et arrière-cours déterminent, en partie au moins, la construction des immeubles et fixent à un ou deux siècles de distance la place qui leur était attribuée ; il a paru intéressant d'observer la matérialité de ces traces. Elles se mesurent à l'espace qu'occupent, exemple parmi d'autres, les écuries autour de la place Bellecour, là où était logé le cheval distinctif de l'excellence équestre. En élargissant le propos, il faut avoir à l'esprit que les entreprises comme les particuliers consacrent du temps et de l'énergie à ces aménagements parce qu'ils conditionnent la pérennité des cavaleries. Ces impératifs qui multiplient les fenils expliquent les convois de charrettes de foin qui traversent la ville brouillant sur leur passage les limites entre espace urbain et espace rural.

3) Les rapports centre/périphérie, pour lesquels le cheval comme médium s'impose de manière évidente, permettent de tracer des perspectives de recherche particulièrement intéressantes. Il en va ainsi des excréments de la ville. La question des vidanges, redoutable problème d'hygiène publique, est prise en charge par la périphérie qui met à disposition sa cavalerie pour vider les fosses urbaines. Relation forte dans l'ordre symbolique et symbiotique : la ville devient productrice de matières premières, inversant l'ordre normal de la géographie industrielle, tandis que les campagnes utilisent avidement comme engrais des déjections transformées en aliments frais. Très concrètement, sans la présence des milliers de chevaux ce système d'échanges n'aurait pas été possible. La collecte des ordures ménagères et les déchets organiques que laissent les marchés urbains débouchent sur un système comparable. Tous les jours les rondes d'« âniers » équipés d'attelages plus ou moins sophistiqués ramassent les boîtes à ordures dont le produit est rassemblé dans la périphérie en vastes monticules et mis en fermentation. Il y a tellement peu d'alternatives à ce système, que les plans imaginés pour permettre à la ville de fonctionner en cas de siège, prévoient la mobilisation de centaines de chevaux à cet effet.

Les relations quotidiennes que Lyon entretient avec sa périphérie, pour être d'une facture plus classique, n'en demeurent pas moins intéressantes à analyser. Elles signent à la jointure des deux siècles un système arrivé à maturité. Chaque jour, en complémentarité ou en parallèle au réseau ferroviaire, un nombre considérable de voitures dessert les zones les plus reculées de la ceinture chevaline. Un système très efficace de commissionnaires apporte de la périphérie des marchandises destinées à la ville ou des listes de courses à y effectuer et transporte en sens contraire des colis vers le monde rural. Cette architecture l'innerve profondément par son système de correspondance depuis les gares ou depuis des points relais, qui sont souvent des auberges campagnardes. Si le transport des personnes au moyen d'omnibus décline au fur et à mesure que progressent les lignes suburbaines de tramways, leur existence reste une réalité pour correspondre entre gros bourgs ou chefs-lieux de cantons dépourvus d'accès ferroviaire. Il existe encore au début des années 1890 des dizaines de voitures à destination de Lyon.

4^{ème} Partie LE CHEVAL SPECTACLE DES ÉLITES ET DES MASSES

L'omniprésence sociale du cheval est confirmée par la place exceptionnelle qu'il occupe au cœur des loisirs. Il existe de fait autant de catégories de chevaux qu'il y a de loisirs ou d'activités sportives. C'est probablement dans ce domaine que la dimension polymorphe du cheval apparaît de la manière la plus remarquable. La morphologie de l'animal est en effet exactement adaptée à l'objet de l'activité dont elle est le support principal : les épreuves de galop, de trot, d'obstacle, le cirque, l'armée pour ne prendre que quelques exemples exploitent, dans des registres différents, toutes les potentialités de l'animal. Elles soulignent par la sélection et la magie du dressage sa connivence avec l'homme. Mieux encore, le cheval qui divertit fédère les hommes et crée le lien social. Il a, de ce point de vue, toutes les vertus. Il rassemble les élites les plus choisies, les sphères les plus fermées en établissant des filtres successifs. Du Jockey Club à l'équipage des drags de Lyon, de l'Association lyonnaise d'équitation au concours hippique, le cheval trie par le haut, mais il sait aussi s'accommoder des rassemblements les plus divers : cette ambivalence fait du cheval un medium capable de déchiffrer les tensions qui parcourent les sociétés étudiées (chapitres XIII et XIV).

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le monde des institutions hippiques lyonnaises est extrêmement dynamique. La ville bruit de l'activité de sociétés qui militent pour l'amélioration de l'espèce chevaline et accessoirement pour le plus grand plaisir de leurs membres fondateurs. Quelques centaines de notables, amateurs éclairés de questions hippiques (ou feignant de l'être) prennent en charge les destinées locales du cheval de service ou du cheval de guerre. Cette passion coûteuse se drape dans un double alibi au-dessus de tout soupçon : la défense nationale et la protection de la balance commerciale.

Les sociétés hippiques montrent que la métropole rhodanienne, loin d'être une ville austère, laborieuse et introvertie, résonne au diapason des passions parisiennes telles qu'elles s'épanouissent à l'automne du Second Empire. Si les institutions parisiennes comme la Société d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France ou le Jockey Club qui en est directement issu, datent de novembre 1833, la Société des steeple-chases de France (1863), la Société du demi-sang²⁷⁴² (1864) ou la Société hippique française (1866) sont contemporaines de la Société des courses de Lyon ou de la Société hippique du Rhône, fondées en 1867. Dans la fougue de leur jeunesse, les initiatives locales se heurtent parfois à la morgue hautaine de la capitale. Les prétentions parisiennes entraînent à l'occasion des rivalités, des décès prématurés, mais aussi des résurrections et des succès qui doivent beaucoup à l'opiniâtreté de l'esprit local qui sait afficher ses convictions (chapitre XV).

Le monde de l'excellence équestre, précisément parce qu'il existe pour distinguer et asseoir une domination sociale, est aussi bien à l'aise dans d'étroits cénacles que dans de vastes rassemblements. Ceux que suscite le cheval et la dynamique unanimiste qu'ils engendrent, réunissent dans un même lieu une société par ailleurs étroitement corsetée dans ses préjugés et ses représentations. À la fin du XIX^e siècle, hormis les bureaux de vote ou les expositions dont c'est l'âge d'or, peu de manifestations sont capables de drainer autant d'hommes aussi régulièrement que les hippodromes. Ce paradoxe n'est qu'apparent parce que le cheval spectacle rassemble les hommes sans effacer les barrières sociales. C'est précisément cette aptitude qui autorise la participation de toute la communauté : chaque composante est à même de l'apprécier à l'aune de ses propres valeurs. Si chacune regarde bien le même spectacle, aucune ne la voit de la même manière. Seules les pratiques sociales induites par le jeu semblent en mesure de combler momentanément ce fossé, car le turf génère

²⁷⁴² L'intitulé officiel est : Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval du cheval français de demi-sang.

des codes, des états d'esprit et des addictions qui transcendent, partiellement au moins, les barrières sociales. Ainsi, l'univers des courses produit, contre toute attente, l'inclusion notamment des classes les plus modestes (chapitre XVI).

Enfin, à l'instar des parties précédentes, le cheval spectacle des masses et des élites se décline dans toute l'étendue de la ceinture chevaline de Lyon. Les loisirs équestres se conjuguent avec la carte des réseaux de transport et singulièrement avec celle du rail. Il existe, en effet, une dynamique remarquable du spectacle hippique qui impulse une vraie géographie des loisirs de masse. Ces flux puissants qui ouvrent l'horizon dominical des citadins, n'ont jamais fait l'objet – en France pour le moins - d'une analyse historique. C'est là un chantier absolument considérable dont on peut à l'échelle modeste de trois départements cerner quelques régularités (chapitres XVII et XVIII).

CHAPITRE XIII – LE CHEVAL DISTINCTIF DE L'EXCELLENCE ÉQUESTRE

Il convient ici de porter un regard sur le cheval et sur les structures qui sont exclusivement au service des groupes les plus sélects de la métropole régionale, ceux qui émanent de l'aristocratie, de la finance, du patronat. Ils se distinguent sur le plan de leur notoriété mondaine en constituant un gotha local.

Section I – L'excellence équestre

D'un point de vue dynamique, l'excellence équestre peut être définie comme la partie de l'élite régionale qui se sert des représentations et des symboles de l'univers du cheval comme marqueur de sa distinction sociale. Elle conforte sa supériorité en pratiquant le cheval et en encadrant toutes les sociétés qui créent le spectacle équestre. Sa marque caractéristique est sa capacité à se mettre en scène au milieu d'un vaste spectacle qui comporte des tableaux joués devant les masses et d'autres réservés soit à elle-même, soit à une frange réduite de spectateurs qui gravitent autour d'elle. L'une des fonctions de ce groupe social est d'assurer la fusion progressive des élites, mais les pratiques équestres sont tellement spécialisées, qu'au-delà d'une même apparence, elles laissent des espaces d'identification pour des sensibilités différentes. Jean-Luc Pinol a montré, en observant les élites lyonnaises à travers le prisme des cercles, qu'elles ne formaient pas un ensemble homogène : analyse de la sociabilité équestre le confirme, mais en partie seulement.

I – Les contours d'une élite de province : Lyon à cheval

Lyon à cheval est une publication à part de la *Vie française*. Les auteurs, François de Veyssière qui écrit sous le pseudonyme de Khalif, et Eugène de Volney ont été à la fois des acteurs et des observateurs attentifs de l'excellence équestre à Lyon. Dans cet ouvrage richement illustré apparaissent presque toutes les sociétés qui structurent le monde du cheval à Lyon dans les dernières années du XIX^e siècle : les sociétés du Jockey-club et la Société des concours hippiques de Lyon et du Sud-Est. *Lyon à cheval* montre même en filigrane la société des drags de Lyon, la plus sélecte et la discrète de l'excellence équestre. Seule manque la Société Sportive du Rhône, de création plus tardive et dont les promoteurs fédèrent des forces sociales dont l'éclosion est plus récente. Cette base documentaire prend toute sa dimension lorsqu'elle est combinée aux sources d'archives et à la presse. La série M offre un grand nombre de dossiers renfermant les actes administratifs des sociétés de courses, en particuliers les listes de souscripteurs, les demandes de subventions ; les séries ou sous-séries U et 3^E fournissent d'autres listes, notamment d'actionnaires lorsque les sociétés deviennent des sociétés anonymes ou permettent par les successions de rentrer dans l'intimité patrimoniale de l'excellence équestre. La presse et les publications périodiques comme les annuaires du *Tout Lyon* livrent quant à elles les itinéraires mondains de ces élites de province. Si elles s'inscrivent dans une logique d'homogénéisation, les spécificités locales montrent des nuances qu'incarnent les différentes pratiques du cheval.

1 – Des horizons différents, une passion commune

Au cours des vingt dernières années du XIX^e siècle, le monde des courses reste dans la trajectoire de ses origines. Les comités des sociétés-mères demeurent marqués par la présence effective de l'aristocratie, mais on devine aussi qu'une mue est en cours puisqu'il faut unifier les élites : l'aristocratie qui perpétue son prestige et les élites de la bourgeoisie à qui il manque encore quelques clefs culturelles, notamment celles qui relèvent du monde équestre. Le cheval, médium de choix, permet de saisir l'alchimie des fusions qui donne naissance aux classes dirigeantes de la Belle Époque. En effet, si le temps n'est plus celui du monopole de l'aristocratie, elle conserve, selon Arno Meyer, une prééminence acceptée :

« L'aristocrate et le bourgeois se situaient sur un pied d'égalité, en ce qui concerne la fortune et l'éducation, mais c'est le premier qui a posé au second les conditions de leur rencontre »²⁷⁴³.

Cette incorporation des élites qui montent dans les allées de l'excellence équestre suscite des postures nouvelles qui coexistent avec des préjugés plus anciens qui sont réactivés selon les exigences politiques et électorales des uns et des autres. Les lectures politiques se croisent d'ailleurs de bas en haut et à toutes les échelles.

Au plan national, les postures sont souvent très stéréotypées. Les déclarations à l'emporte-pièce abondent. Le monde des courses est supposé cacher la survivance d'un ordre social jugé menaçant. C'est pour les tenants de la République un véritable fonds de commerce électoral. Depuis la loi Riotteau, l'enjeu des affrontements, ce sont les sommes que le pari mutuel laisse à disposition des sociétés de courses. La masse financière des paris aiguise les appétits et les équilibres sont périodiquement contestés. Ainsi, exemple parmi d'autres, depuis 1899, le député socialiste de Seine-et-Marne Chauvin exploite méthodiquement ce thème. Il demande à la Chambre que l'on réduise les revenus que les sociétés de courses tirent du pari mutuel, au motif « qu'une République n'est pas faite pour venir en aide aux derniers représentants de l'aristocratie »²⁷⁴⁴. La démonstration reste néanmoins délicate car les sommes de plus en plus considérables que secrètent les courses sourdent de l'engouement populaire qu'il est difficile de condamner en bloc.

Au plan local, on perçoit dans la presse antirépublicaine le lien entre la culture équestre et l'opposition au régime républicain. On trouve ainsi en 1885, dans *L'Éclair*, organe de défense catholique, un trait d'humeur qui résume bien l'air du temps. L'auteur qui se cache sous le pseudonyme de Piedefer s'exclame :

« Que voulez-vous ? Le sport, les chevaux, les courses, tout cela c'est noble, c'est élevé. Et par nos temps de démocratie ??? Ah ! s'il s'était agi d'une course d'ânes ! »²⁷⁴⁵

Au même moment, les années 1880 sont celles qui voient les élus républicains remettre en cause ou tenter de le faire les subventions que la municipalité de Lyon ou le Conseil général du Rhône accorde aux sociétés de courses ou au concours hippique.

Derrière le fracas des mots et des postures, la fusion des élites esquissée dans les allées des sociétés des courses de la capitale gagne en parallèle d'autres institutions comme le très sélect Jockey-Club et cette tendance est une ligne de fond sur laquelle s'échafaudent les nouveaux équilibres sociaux comme le rappelle Arno Mayer :

« Pendant tout le XIX^e siècle et les premières années du XX^e siècle, les grands bourgeois se sont reniés en imitant et en s'appropriant les comportements de la noblesse dans l'espoir d'y accéder. Les grands du monde des affaires et de la finance ont acheté des domaines, construit des châteaux et envoyés leurs fils dans les écoles et universités d'élite et adopté des poses et des styles de vie aristocratiques »²⁷⁴⁶.

Alors comment la société, au-delà des postures, se lit-elle à travers le prisme des courses, à l'échelle de la ceinture chevaline de Lyon ?

La lentille grossissante du local projette une réalité conforme à celle que révèle l'échelle nationale. Les nouvelles élites y achètent comme ailleurs des châteaux, entretiennent des écuries de course qui les intègrent d'office dans les cercles étroits de la distinction équestre et dans le monde des courses, sans l'ombre d'une réticence. Les classes dirigeantes, celles qui vivent entre le cours du Midi et le quartier de la Bourse, fusionnent sous le regard satisfait du *Tout Lyon* qui égraine les unions, détaillant méthodiquement et avec un vrai sens commercial, les invités aux noces. « Y être, c'est en être » dit Cyrill Grange à propos du bottin mondain de

²⁷⁴³ Arno MAYER, *La persistance de l'Ancien Régime. L'Europe de 1848 à la Grande Guerre*, Paris, Flammarion, p. 109.

²⁷⁴⁴ *Lyon sport*, 24 février 1900, article du capitaine Chopin repris de *France chevaline*.

²⁷⁴⁵ *L'Éclair*, organe populaire de défense catholique, politique et littéraire, N° 184, 5 mai 1883.

²⁷⁴⁶ Arno MAYER, ouvrage cité, pp. 20-21.

la capitale et le *Tout Lyon*, son équivalent lyonnais, bottin et hebdomadaire, y souscrirait volontiers²⁷⁴⁷. Les bureaux d'enregistrement des beaux quartiers montrent assez les fortunes solidement installées des milieux qui donnent vie au Lyon de l'excellence équestre. La place Bellecour et le quartier d'Ainay en constituent le cœur²⁷⁴⁸.

Parmi les membres du Jockey-Club animateurs de la Société des courses de Lyon ou ceux du concours hippique sans même aborder l'ultra sélectif équipage des Drags de Lyon, les fortunes millionnaires sont de mise. Il s'agit d'ailleurs du seuil d'entrée dans l'excellence équestre. Les successions, notamment celles qui sont déclarées dans les bureaux du centre ville, et tout spécialement celles de la place Bellecour et des rues adjacentes dépassent toujours assez largement ce seuil. Les Monroe dont l'existence est étroitement liée aux cercles de l'excellence équestre amassent châteaux, rentes sur l'État et actions dont les méticuleuses recensions notariées constituent d'épaisses liasses. Ainsi, Charles Monroe dit M'Roe laisse à son décès, place Bellecour, le 11 mai 1900, un patrimoine de plus de 2 millions de francs et marie sa fille à un comte domicilié dans le Doubs²⁷⁴⁹. Proches parents, les Meaudre, comptent des amateurs éclairés de beaux chevaux et il n'est pas rare de les retrouver commissaires de courses dans les réunions de la Loire ou de Saône-et-Loire. En 1894, Jean-Marie Meaudre des Gouttes, rentier de son état, 24, rue du Peyrat, un représentant distingué des « Ainay de Bellecour » laisse au jour de sa mort, le 22 juillet 1894, un patrimoine qui dépasse 4 millions de francs. Un de ses fils, Louis Hubert Marie, est sous-directeur du dépôt national d'étalons de Cluny²⁷⁵⁰. À quelques pas de là, 2, rue du Peyrat, son voisin, le marquis Marie Joseph de Leusse, lui aussi membre du Jockey-club, époux de Marie-Antoinette Lasausse qu'une solide dot a arrimée à cette vieille famille, laisse en 1897 un patrimoine vraisemblablement supérieur à 5 millions de francs²⁷⁵¹. Son fils, le comte Louis de Leusse est, à l'instar de Georges Dambmann, une des chevilles ouvrières de l'excellence équestre²⁷⁵². Il rayonne dans toutes les institutions équestres à Lyon et en Dauphiné.

Les membres civils de l'équipage des drags de Lyon se recrutent absolument dans le même milieu. Sans changer de quartier, à proximité de la place Bellecour, Alphonse Damour, ce jeune avoué, surtout connu pour sa passion de l'équitation sportive, fidèle des sorties de l'équipage, hérite au tournant du siècle près de 2 millions de francs ; il est avec Cyril-Édouard Cottin l'exemple de la jeunesse dorée à cheval²⁷⁵³. Cyril-Édouard atteint en concours un remarquable niveau de compétence²⁷⁵⁴. Ce dernier patronyme introduit dans le monde de l'industrie. Cyrille Cottin laisse en 1905 une fortune de plus de 4 millions de francs²⁷⁵⁵. Le monde de l'industrie est depuis longtemps immergé dans les allées de l'excellence équestre, soyeux, teinturiers, tullistes y abondent. À Lyon, rien de ce qui concerne les questions équestres et sa sociabilité n'échappe aux Tresca de la rue Duquesne ou aux Baboin. Léonce Baboin, jeune industriel, incarne bien la passion jamais démentie de sa famille pour les questions hippiques. Il décède prématurément en 1906 alors qu'il vient d'accéder à la présidence de la Société des courses de Lyon. Au jour de sa mort, le 18 octobre

²⁷⁴⁷ Cyrill GRANGE, *Les gens du Bottin mondain : y être, c'est en être*. Paris, Fayard, 1996, 552 pages.

²⁷⁴⁸ Bruno DUMONS, « Ainay le quartier noble et catholique de Lyon », pp. 377-392, Annie FOURCAUT [dir.] *La ville divisée : les ségrégations urbaines en question, XVIII^e-XX^e siècle*, Yvry-sur-Seine, Créaphis Éditions, 1996, 465 pages.

²⁷⁴⁹ Arch. dép. Rhône, 53 Q 155, f° 77, succession de Charles François Donald Monroe dit M'Roe,

²⁷⁵⁰ Arch. dép. Rhône, 53 Q 133, f° 70-72, succession de Jean-Marie Meaudre des Gouttes.

²⁷⁵¹ Arch. dép. Rhône, 53 Q 141, f° 31, succession de Marie Joseph Laurent Gaston marquis de Leusse.

²⁷⁵² Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N°1 Louis de Leusse.

²⁷⁵³ Arch. dép. Rhône, 53 Q 150, f° 62, succession de Jean Ernest Damour ; table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 2 Alphonse Damour, un membre assidu des sorties du drag de Lyon.

²⁷⁵⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N°3 Cyril Édouard Cottin.

²⁷⁵⁵ Henri PANSU, « L'analyse de la fortune et des livres de comptes d'un grand bourgeois lyonnais à la fin du XIX^e siècle », *Bulletin du Centre d'histoire économique de la région lyonnaise*, N° 3, 1973, PP. 15-79.

1906, 28, place Bellecour, ce jeune industriel né en 1873, époux de Marguerite-Marie Adèle Marrel, laisse déjà une fortune estimée à plus de 1 700 000 francs²⁷⁵⁶.

Le monde de la finance n'est pas en reste, le baron Vitta est à la tête d'une fortune considérable de 13 millions de francs²⁷⁵⁷. Les écuries de son hôtel particulier avenue de Noailles, non loin du parc de la Tête d'Or, sont à l'image de ses moyens²⁷⁵⁸. Si toutes les fortunes de la banque ne sont pas aussi considérables, elles autorisent toujours un grand train de vie. Charles Aynard qui entretient quatre chevaux dans ses écuries laisse à sa veuve une fortune de plus de 2 millions de francs²⁷⁵⁹. La finance n'est pas exempte d'originalité : Georges Dambmann, ce banquier protestant et citoyen américain, chevalier de la Légion d'honneur, est un membre éminent de Lyon à cheval²⁷⁶⁰. C'est l'une des personnalités les plus intéressantes de l'excellence équestre. Il est l'un des fondateurs du concours hippique de Lyon et du Sud-Est, membre du Comité de la Société des courses de Lyon et l'un de ses inamovibles commissaires de courses au Grand Camp. Il parvient même à occuper la présidence de la Société des drags de Lyon. Homme de cheval accompli, il conduit lui-même, *four-in-hand*, son mail-coach²⁷⁶¹. L'intégration de Georges Dambmann dans le premier cercle du monde hippique est due à sa réussite, mais aussi à son mariage avec Hélène de Cazenove, issue d'une très honorable famille de Lyon.

La Place Bellecour dans le II^e arrondissement de Lyon et les rues qui lui sont immédiatement contiguës, concentrent les familles de l'excellence équestre et les bureaux de l'enregistrement fixent l'alchimie du brassage des élites à travers les temps forts des successions et les mariages qui arrêtent déjà les arrangements du dernier jour. Surgissent ainsi, au hasard des sondages, les liens qui unissent par le mariage les Roux aux de Bézieux²⁷⁶², avant même que ne fusionnent leurs patronymes ou les Gourd de la place Bellecour aux de Barrin, vieille famille de Beaurepaire (Isère) pour qui l'élevage du cheval de demi-sang est une occupation traditionnelle²⁷⁶³. Les cousinages que tissent sans cesse les unions matrimoniales soudent toutes les familles notables les unes aux autres. À Lyon, les grandes familles sont apparentées et la recherche du cousin manquant mobilise toujours les spécialistes ès lignages. Ces organigrammes enchevêtrés, indispensables vade-mecum du savoir-vivre mondain, soulignent la réalité de la fusion des élites lyonnaises de la Belle Époque. Les familles rouges (consulaires) et bleues (non-consulaires) du fonds Frécon sont là pour en témoigner²⁷⁶⁴.

À la fin du XIX^e siècle, l'excellence équestre réunit les classes dirigeantes dans un seul et même groupe qui se distingue par sa position du reste de la société. Il contrôle les hauts lieux du cheval : les courses du Grand Camp, le concours hippique et l'équipage des drags de Lyon, seule lui échappe la Société Sportive du Rhône qui a pour vocation la promotion du trot. Des ancrages territoriaux dans les départements voisins intègrent les membres de cette étroite phalange dans la sociabilité exigeante des sociétés de courses qui constellent la périphérie et

²⁷⁵⁶ Arch. dép. Rhône, 3Q32 / 1348 ; succession d'Henri Léonce Louis Baboin par Me Bernard, notaire à Lyon le 18 janvier 1907, document non encore coté dans la sous-série 3^E ; table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 4 Léonce Baboin (1861- 1906).

²⁷⁵⁷ Arch. dép. Rhône, 446 Q 46 f° 48. succession du baron Jonas Vitta.

²⁷⁵⁸ Table des figures et des illustrations, voir chapitre XI, document N° Les écuries de l'Hôtel Vitta : vue d'ensemble.

²⁷⁵⁹ Arch. dép. Rhône, 53 Q 155, f° 118, succession de Charles Aynard.

²⁷⁶⁰ Base Léonore, ministère de la culture, Georges Dambmann ; table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 5 Georges John Adolphe Dambmann.

²⁷⁶¹ Voir table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 6 Le Mail-coach de M. Dambmann.

²⁷⁶² Arch. dép. Rhône, 53 Q 110, f° 69, succession de Claude Aimé Henri Roux.

²⁷⁶³ Arch. dép. Rhône, 53 Q 133 f° 13, succession d'Henri Gourd ; le baron de Barrin est l'une des personnalités interrogée lors de la grande enquête sur l'élevage du cheval dans l'Isère, voir table des textes, chapitre III, document N° 6 Enquête sur l'espèce chevaline dans l'Isère, réponse aux questions 1, 2, 14, 15, 16, 17 et 28.

²⁷⁶⁴ Fonds Ferdinand Frécon, archives départementales du Rhône.

ils y occupent des postes de responsabilité. Le bel attelage, la passion du cheval, réelle ou feinte, les rudiments du savoir-vivre hippique pour les moins concernés restent la signature sociale de ce groupe. Cette éducation est entreprise le plus tôt possible dans les manèges du centre ville. Ainsi, dans les dernières années du XIX^e siècle, le monde de l'excellence équestre se met en scène dans une belle brochure, *Lyon à cheval*, qui, avec un narcissisme distingué, dresse le portrait de ceux qui en occupent les toutes premières places. Pourtant derrière cette unité apparente, l'excellence équestre garde ses chapelles hippiques à l'instar des cercles qui établissent de subtils distinguos entre les tenants de l'élite locale.

2 – Le Jockey-club, un cercle fédérateur

L'excellence équestre est englobée dans les classes dirigeantes de la métropole régionale dont elle constitue une fraction sans doute minoritaire quoique socialement très visible. Elle est marquée par une dynamique d'homogénéisation en cours d'achèvement. Dans les vingt années qui précèdent la Grande Guerre, la profusion des données confirme à la fois le rôle intégrateur du Jockey-club et les clivages qui persistent dans l'excellence équestre comme autant de sensibilités différentes. Jean-Luc Pinol en s'interrogeant sur la réalité des clivages qui traversent les élites lyonnaises et l'appartenance aux cercles qui les matérialisent conclut à leur hétérogénéité en soulignant notamment l'ancienneté de la fortune et les sensibilités religieuses. Les quatre grands cercles qui encadrent la sociabilité des élites lyonnaises sont le cercle du Divan, monarchiste et plutôt légitimiste. Solidement implanté entre Ainay et Bellecour, il apparaît comme une version moins austère du conservatisme qu'incarne le Cercle de Lyon, bastion du catholicisme lyonnais. Les deux autres cercles, le Jockey-club et le cercle du Commerce apparaissent d'emblée plus ouverts aux influences nouvelles. Le cercle du commerce est la caisse de résonance des transformations économiques et sociales de Lyon. S'y agrègent les forces nouvelles qui côtoient les plus anciennes, du textile à l'industrie automobile en passant par la chimie et la construction mécanique. C'est le cercle qui incorpore le moins de prestige en termes de distinction sociale.

Le cercle du Jockey-club est fondé en 1839. Dédié à la promotion de l'espèce chevaline, c'est en son sein que sont nées la Société des courses de Lyon, la Société hippique du Rhône et son homonyme plus connue sous le nom de Société de Bonneterre, vouées toutes deux à la promotion des courses de trot. Jusqu'à la création de la Société Sportive du Rhône au début du XX^e siècle, tout ce qui touche le monde des courses à Lyon est entre les mains du Jockey-Club. Réorganisé en 1865 à l'occasion de la création de véritables courses dans la capitale régionale, le Jockey-Club est sans conteste le cercle le plus consensuel de ceux qui encadrent la sociabilité de l'excellence équestre. Cette influence enveloppante apparaît dans le tableau présenté ci-dessous. Il combine à la fois l'appartenance aux cercles et l'engagement effectif des *sportsmen* dans les trois sociétés hippiques : la Société des concours hippiques de Lyon et du Sud-Est, la Société des courses de Lyon et la société des Drags de Lyon. En ce qui concerne la société de chasse des Drags de Lyon, pour laquelle il n'existe pratiquement pas de documents, c'est essentiellement la présence en selle sur le *field* qui a permis de d'individualiser les membres actifs. Pour les deux autres sociétés, ont été retenus les membres des comités. La spécialité hippique plus discutée que constitue le trot a été retenue à travers deux sociétés parce qu'elle permet de mieux saisir les clivages qui passent à l'intérieur de l'excellence équestre. En sens inverse, pour rendre compte de l'osmose qui caractérise chaque société, la présence simultanée ou successive de leurs membres a été individualisée dans chaque colonne ou suggérée par des flèches :

Légende :	Caractère gras : membre du comité d'une association	■ : Cercle du Divan	◆ : Cercle du Jockey-club	▲ : Cercle du commerce
● : Cercle de Lyon				
Présence simultanée dans plusieurs sociétés hippiques		→ Passage d'une association à l'autre		
+		← Distinction sociale		-
Société des Drags de Lyon 1896	Société des Concours hippique du Rhône et du Sud-Est 1891	Société des Courses de Lyon 1867	Société hippique du Rhône. Hippodrome de Bonneterre 1885	Société Sportive du Rhône. Hippodrome de Villeurbanne 1901
Équipage de chasse	Présentations Obstacles	Courses au galop, steeple-chases	Courses au trot autres spécialités	Courses au trot autres spécialités
■ De Chabannes →	■ De Chabannes			
	▲ Jean Buffaud →	→ → →	→ → →	▲ Jean Buffaud
■ De Vaugelas	■ De Vaugelas	◆ G.Giraud	◆ A.Giraud	Bless
■ Charles M'Roë	■ Charles M'Roë	◆ Valuy	◆ Sibillot	▲ Pierre Marge
■ De Bellescize	■ De Bellescize	◆ Lilienthal	◆ Prat	Marcellin Prat
■ Palluat de Besset	■ Palluat de Besset	◆ G. Garcin	◆ Faurax	Amédée Estragnat
▲ Bagnenault de P.	■ V. de Tournelle	◆ A. Giraud	◆ Clémense	Albert Aubier
		◆ L. Algoud	◆ Balleidier	▲ Borin-Fournet
◆ Louis Payen	◆ Louis Payen	◆ Louis Payen		Guilleminet
◆ A. Damour	→ → → →	◆ A. Damour	◆ F. de Veysière	Joliot-Doyon
●				
◆ V. Billioud	◆ V. Billioud	◆ Hugues Aynard		Rouvier
◆ Édouard Cottin	Édouard Cottin	E. Letourneur		Prince Lubomirsky
◆ Éd.-Cyril.Cottin	→ → → →	◆ Éd.-Cy. Cottin		Louis Lechère
Paul Cottin	◆ L. Baboin → →	◆ L. Baboin		René Lechère
● Louis Cottin	A. Joannard	◆ H. Baboin		Gaston Lechère
◆ J Casati-Brochier	→ → → →	→ → → →	→ → → →	◆ J Casati-Brochier
▲ Ulysse Pila	◆ De Leusse	◆ De Leusse	◆ De Leusse	J.-M Savigny
	■ ●	■	■	
H. de Charnacé	F. Bonnet	◆ Antoine Riboud		Philippe Savigny
◆ G.Dambmann	◆ G.Dambmann	◆ G.Dambmann	◆ G.Dambmann	Lapaire
● De Zurich				F. Bouvier
Charles Schulz	◆ Jean Côte	◆ J. Côte	◆ J. Côte	Crouzon
◆ Paul Dugas	◆ Paul Dugas	◆ Paul Dugas		Ommier
■	→ → → →	■		
◆ René Aynard →	→ → → →	◆ René Aynard		Dr. Dîme
Paul Aynard	Marc Aynard	◆ J. Testenoir		Bourjeaillat
■ F. Ballay	◆ A. Riboud	◆ F. Testenoir		Giroud
	▲			
◆ Léon Marrel	◆ Léon Marrel	◆ Édouard Lamy		
◆ Souchon	Alfred Duinge	◆ Ch. Bayard		
◆ Edmond Gillet		◆ Edmond Gillet		
→	→ → → →			
◆ Paul Gillet	Charles Guérin	◆ Lucien Darnat		
▲ Manhès de L'Harpe	J. Poidebard	◆ Joann. Flandin		
		■		
Cy. Cottin	F. Michel	◆ Joseph Flandin		
		■		
● René Anginieur	Raphaël Groboz	◆ Jph. Tresca		
▲ J. Tramoy	Vital de Clavière	◆ P.Tresca		
Des Garets	Louis de Soras	◆ G. Tresca		

▲	Léopold Duplan		Jean Journal	◆	Louis Saulnier			
	De Bridieu		Paul Chabaud	◆	Gabriel Gros			
	Paul Brac de la P.	■	Pierre Sauzet	◆	Hugues Donzel			
	Jph. de Champs →→ →→		Jph. de Champs	◆	O. Cambefort			
■	E. Munet			◆	Félix Cathelin			
	Jean Villard			◆	Claudius Vachon			
●	G.Gindre			◆	Justin Vitrier			

Sources : *Lyon sport* ; *Tout-Lyon* annuaire, 1906 ; Arch. mun. Lyon, 1C303394, *Annuaire du Cercle de Lyon* ; Arch. dép. Rhône, 7 M 589, statuts de la Société Sportive du Rhône ; 6 UP 194, Société des courses de Lyon ; 7 M 815, liste des membres fondateurs de la Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est.

L'excellence équestre ne compte guère plus d'une centaine de familles dont la partie la plus illustre apparaît en grande partie dans les trois premières colonnes du tableau.

Le tableau fait émerger une cinquantaine de familles qui constituent une partie significative mais non exhaustive de l'excellence équestre. Il manque en effet des familles qui n'avaient pas de représentants dans les sociétés hippiques retenues pour constituer le tableau, comme les Meudre auxquels il faut ajouter une partie au moins des familles qui possèdent des chevaux de selle ou d'attelage : entre le cours du Midi et le quartier de la Bourse il subsiste, tout comme aux Brotteaux, des amateurs éclairés. Aussi, le tableau proposé ne recense-t-il que la composante la plus dynamique de l'excellence équestre. À cet ensemble, il est encore possible d'adjoindre deux ensembles de nature différente. En premier lieu des familles qui bien qu'alliées à la meilleure société locale et domiciliées en ville sont plus visibles dans les campagnes de la ceinture chevaline qu'à Lyon même, comme les de Terrebasse, de Montal ou de Barrin en Dauphiné, les Munet et les Blanc de Kirvan dans l'Ain. En second lieu, il est encore possible d'adjoindre quelques patronymes nouveaux. Il s'agit des nouveaux venus ou des *sportsmen* lyonnais qui depuis le début du XX^e siècle créent des écuries ou font courir quelques chevaux.

Le tableau proposé doit cerner la partie la plus engagée de l'excellence équestre en soulignant son unité et ses clivages. Un premier regard d'ensemble permet de saisir l'importance de l'appartenance au Jockey-Club. S'il n'englobe pas tous les membres des sociétés hippiques, il en constitue néanmoins la colonne vertébrale à l'exception de la Société Sportive du Rhône qui s'est constituée en dépit de lui pour ne pas dire contre lui. Sa domination est absolue dans les sociétés créées par le Jockey-club puisque statutairement aucun membre du comité ne peut être choisi hors de lui. Dans la Société des concours hippiques et dans celle des Drags de Lyon son importance décline, mais reste majoritaire face aux sociétaires issus des cercles du Divan et du Commerce. Si le Jockey-Club ne peut pas faire cohabiter tout le monde, il parvient néanmoins à réunir des personnalités représentant des sensibilités politiques ou des horizons professionnels très différents. La banque protestante (Dambmann) y côtoie les financiers catholiques (Guérin, Damour) tandis que des républicains (E. Aynard) s'y retrouvent en compagnie de monarchistes plus ou moins engagés (Cottin, Dugas, de Leusse). La passion des courses, les souscriptions qui prennent forme dans les salons du Jockey-club débordent d'ailleurs très largement le cercle *stricto sensu* de l'excellence équestre. Elles mobilisent à chaque fois des centaines de souscripteurs de la Presqu'île et des Brotteaux.

L'analyse des deux sociétés hippiques extérieures au Jockey-club souligne néanmoins qu'il existe d'autres formes de sociabilités et d'autres sensibilités hippiques au sein de l'excellence équestre. Elles semblent former un bloc distinct qui se caractérise par l'importance des sociétaires inscrits au Divan et par les relations assez étroites qui les unissent à travers la participation simultanée de leurs membres aux deux sociétés. Dans les allées du concours hippique, l'appartenance au Jockey-Club n'est plus l'indispensable sésame. C'est un espace

hippique de prestige qu'une poignée de *sportsmen* a su créer en dehors du Jockey-club et en activant de puissants réseaux en Saône-et-Loire, notamment ceux du marquis de Barbentane²⁷⁶⁵. Dans cette fête équestre annuelle se tissent des transactions commerciales rehaussées par la participation des meilleures écoles de dressage, et s'exhibent les exigences de l'art équestre. C'est une réunion pour amateurs éclairés qui a ses codes et son entre-soi. La présence significative du Divan lui donne une tonalité monarchiste. Ses animateurs sont, selon le renouvellement du comité, le vicomte de Bellescize, le comte Palluat de Besset, de Vaugelas, Charles M'Roë²⁷⁶⁶ qui reçoivent le concours de familles inscrites sur les tables de l'excellence équestre comme les Payen ou les Baboin. Ainsi, c'est au comité de la Société du concours hippique que Léonce Baboin, le futur président de la Société des courses de Lyon commence sa carrière hippique. Ces changements d'itinéraires suggèrent qu'il existe toujours un certain degré d'ouverture. Le concours hippique ne renonce pas aux talents d'organiseurs venus du Jockey-Club comme en témoigne la présence de Louis de Leusse, des banquiers Jean Côte et Georges Dambmann qui sont de toutes les aventures équestres depuis les années 1880.

La physionomie que présente la Société des Drags de Lyon est encore plus marquée. Lors de sa création, le rapport du commissaire spécial auprès du Préfet note que l'association est organisée autour de jeunes gens affiliés au cercle du Divan. Son président, le comte Henri de Chabannes, est inscrit au Comité royaliste de Lyon et du Sud-Est²⁷⁶⁷. Membre du Divan et des cercles contre-révolutionnaires, cet ancien officier de cavalerie est un légitimiste bon teint à l'instar de Joseph de Champs, un habitué des sorties du Drag. La date tardive de création de l'association est intéressante en elle-même. Elle montre qu'il n'existe pas, jusqu'à cette date, de groupes assez sélects pour la mouvance la plus exigeante de l'excellence équestre. Sa création répond aux besoins grandissants de l'équitation d'extérieur, la seule à même de forger cavaliers et chevaux de trempe. L'association est de ce fait un véritable kaléidoscope qui concentre autour de l'exclusivisme social le plus affirmé, la passion authentique de l'équitation. La soixantaine de membres civils de l'association compte dans ses rangs des représentants de la république bourgeoise, de l'aristocratie légitimiste, de tous les cercles lyonnais y compris du très énigmatique Cercle de Lyon. Elle compte parmi ses rangs de dignes représentants du patronat et l'omniprésent George Dambmann. L'association compte un grand nombre de jeunes officiers de cavalerie qui lui confèrent sérieux et respectabilité.

L'équipage des Drags de Lyon est un rallye dans tous les sens du terme. Outre la chasse et ses simulacres, l'équipage sert d'antichambre discrète, de présentoir ultra-mondain des jeunes filles à marier. Dans cette sorte de salon équestre mobile, s'assemblent l'offre et la demande du marché matrimonial. La chasse est en effet accompagnée, selon les itinéraires et les saisons, de dizaines de voitures qui amènent à pied d'œuvre, en plein field, au temps fort de l'hallali juste avant le lunch, les partis les plus intéressants de la métropole régionale. Les faux-semblants du défilé qui clôt les journées du Grand Camp n'ont pas cours. Dans ce cercle étroit où s'opère la fusion des quartiers de noblesse et des cours de bourse, le jeu est sérieux et il y a suffisamment de témoins pour qu'il en soit ainsi. Le rituel comporte plusieurs temps. Tandis que les plus jeunes filles, encore prépubères, sont engagées dans ce processus de présentation, aux côtés de leurs mères qui les accompagnent dans la voiture familiale, les plus âgées mènent un jeu très codifié. Ce jeu est d'une certaine manière la pièce finale d'une longue éducation équestre entamée des années plus tôt dans les manèges de la ville. Les jeunes amazones, impétrantes de l'ordre équestre, sont accompagnées à cheval par leur père.

²⁷⁶⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 7 Marquis de Barbentane.

²⁷⁶⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N°8 Alfred Palluat de Besset ; document N°9 Jean-Louis Vincent de Vaugelas ; document N°10 Charles Monroë dit Roë.

²⁷⁶⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N°11 Comte Henri de Chabannes.

Il n'existe pas de meilleures preuves d'origine, d'hardiesse, de santé et pour tout dire de bonne conformation. *Mens sana in corpore sano*.

L'un des aspects les plus révélateurs de cette association équestre est qu'elle semble délivrer une sorte de certificat d'appartenance. L'admission dans ce saint des saints permet toutes les proximités que n'autorise pas ou difficilement la vie mondaine, magie de phébus. La liste des participants aux sorties de l'équipage de chasse, en particulier celle des invités pères et filles, à laquelle *Lyon sport* consacre une réelle attention, en dit long sur les présences que l'on y détecte. Ainsi, le 13 mars 1898, René Anginieur, membre du cercle de Lyon, représentant archétypal du négoce lyonnais, est accompagné de sa fille, une cavalière déjà très expérimentée, tandis que madame suit la course de loin en coupé²⁷⁶⁸. Au cours de la même sortie, d'autres jeunes filles qui ne montent pas encore accompagnent la chasse, comme les filles du comte de Zurich dans la victoria familiale. Quelques mois plus tard, c'est au tour du sémillant Ulysse Pila de présenter l'une de ses filles au cercle de l'excellence équestre. Sa présence à cheval, au milieu du monde le plus choisi, est une preuve de son talent à activer des réseaux, à bâtir sans faux parcours son intégration dans la notabilité lyonnaise. Ces deux présentations à quelques mois d'intervalle montrent à l'évidence la capacité de l'excellence équestre à assembler de vieilles dynasties issues du commerce comme les Anginieur et à faire une place aux forces nouvelles comme celles qu'incarne l'aventureux Ulysse Pila²⁷⁶⁹. Aussi, rien d'étonnant à y rencontrer toutes les grandes familles de Lyon à cheval. Des Balay, aux Tresca en passant par les Cottin Billioud ou les Gourd, pour n'en citer que quelques-uns, toutes les véritables notabilités, quel que soit leur cercle d'appartenance, s'y retrouvent. La bourgeoisie la plus façonnée au miroir de l'aristocratie y reçoit le sang frais de cette caste. Quelques semaines après la présentation de Mlle Anginieur, c'est au tour du comte de Saint-Phalle de présenter sa fille en amazone sur le *field*. Tout au long des réunions qui s'enchaînent au cours du printemps ont lieu les présentations. La réunion du lundi 11 avril 1898 est rapportée par l'hebdomadaire de Burnichon avec un zèle digne du *Tout Lyon* parce que le sport n'est pas, on l'aura compris, l'unique objet de la recension. Après une présentation du parcours et de ses péripéties, l'article procède au classement des cavaliers et des amazones, puis passe au cortège peuplé de familles qui semblent exclusivement pourvues de progéniture féminine :

« Remarqué les équipages de M et Mme de Vaugelas, M., Mme et Mlles P. Tresca, M., Mme et Mlles Gindre, Mme et Mlles de Zurich, M. Mme et Mlle Duclaux-Monteil, Mme et Mlle de Boysson, Mme et Mlle de Pontac, M. et Mme A. Duinge, Mme Dambmann, M., Mme et Mlle Peillon, M. et Mme Jenicaud ; M. Roux de Bézieux, maire de Limonest ; M. Duplan, Mme de Montauzuan, Mme la vicomtesse de Montlivault, Mme Anginieur, Mme et Mlle de Sauras, Mme et Mlle Damour, M. Camel, Mlles Guiguard, Melle Mimerling, M. et Mme Richard, M. et Mme Ritton, M. Brac de la Perrière »²⁷⁷⁰.

La société des Drags disparaît progressivement de *Lyon sport* tandis que s'affirme sans cesse davantage la part éditoriale consacrée aux courses et aux faits-divers qui animent le monde du turf. La société dont l'existence est aussi brève que son surgissement a été brutal, correspond à l'épanouissement d'une véritable culture équestre dans les élites lyonnaises. Elle atteint alors son acmé et décline ensuite avec l'ardeur sportive de la seule génération qui l'a vraiment accompagnée, celle qui atteint la trentaine au début du siècle. À son apogée au tournant du siècle, le cheval symbole de la distinction sociale commence à refluer lorsque les milieux les plus aisés, sans renoncer à l'équitation, lorgnent vers la traction automobile qui

²⁷⁶⁸ *Lyon sport*, 19 mars 1898.

²⁷⁶⁹ Jean-François KLEIN, *Un Lyonnais en Extrême-Orient ; Ulysse Pila, vice-roi d'Indochine, 1837-1909*, Lyon, Lugd, 1994, 160 pages.

²⁷⁷⁰ *Lyon sport*, 16 avril 1898.

distingue aussi sûrement ses utilisateurs que les attelages soignés de la fin du siècle. Cyril Édouard Cottin est à tous égards le représentant le plus emblématique de cette évolution.

II – Les pratiques hippiques de l'excellence équestre

Le cheval de l'élite est celui qui vit dans l'étroit sillage de la classe la plus fortunée, la classe rentière. Reflet des valeurs et des goûts de son maître, le cheval est choisi avec soin. Il remplit une fonction d'interface qui en dit long sur son maître et sans doute plus que celui-ci ne voudrait laisser paraître. Il faut savoir tenir son rang sans manifestations trop ostentatoires : tout propriétaire louvoie entre la retenue face à la rue et la lucidité face à ses pairs. Son attelage de luxe ou son cheval de selle doit être conforme à la représentation extérieure qu'il affiche sous peine de paraître vivre sur un pied qui n'est pas le sien. La possession d'un cheval de luxe situe un individu dans la société urbaine au sens le plus large, mais elle le situe aussi dans son groupe d'appartenance. À cet égard, les goûts, les passions sont tempérés par les revenus et l'âge. Ces considérations générales s'inscrivent dans un contexte spécifique : depuis le Second Empire, les élites lyonnaises entretiennent des relations de plus en plus étroites avec le cheval. En devenant réellement un marqueur d'appartenance sociale le cheval impose l'émergence d'une véritable économie chevaline car il ne s'agit plus de satisfaire une demande exceptionnelle mais un vrai marché. Cette situation nouvelle suscite la création de sociétés de service : marchands de chevaux de luxe, courtiers spécialisés, manèges, écoles de dressage, pensions, loueurs de voitures et de chevaux. Tous ces intermédiaires sont au service du nouveau critère d'appartenance. Il va de soi que cet élément supplémentaire d'identification ne peut pas se décliner en une seule version à la fois trop étroite et trop visible. Elle suppose des strates à la fois repérables de l'extérieur et déterminantes de l'intérieur : savoir monter convenablement est un brevet de bonne bourgeoisie à l'instar du baccalauréat, mais la possession d'un cheval de selle, si elle est souhaitable, n'est pas nécessaire, il suffit de pouvoir en louer un. Abaisser le seuil d'accession à cet élément du paraître bourgeois tout en le maintenant à un niveau qui ait un sens est obtenu à la fois par les sociétés prestataires de service et par une mutualisation des charges qui apparaît de manière remarquable dans la création de l'Association lyonnaise d'équitation fondée en 1894. En parallèle, la distinction sociale doit être conservée au moyen de noyaux ultra select, comme la Société des drags de Lyon fondée en 1896, une société de chasse à courre qui regroupe la fine fleur de la classe possédante lyonnaise.

1 – Les réseaux du cheval de loisir : les prestataires de service

La passion du cheval et l'exigence de tenir un certain rang génèrent des frais qui n'ont assurément rien d'anecdotiques. Henri Pansu a estimé, en s'appuyant sur les livres de comptes de ménage, les dépenses que représentent l'environnement équin dans lequel évolue Cyrille Cottin, un grand bourgeois lyonnais à la fin du XIX^e siècle²⁷⁷¹. Ce représentant emblématique de l'excellence équestre dépense en moyenne, chaque année, entre 1874 et 1885, environ 4719 francs soit 4, 77% des dépenses du ménage qui s'élèvent à près de 100 000 francs or. En 1888, lorsqu'il s'installe 19, place Bellecour, son écurie située dans une rue voisine compte cinq chevaux et quatre voitures. Derrière ces quelques chiffres se profilent, bien entendu, les métiers de la trilogie du cheval, mais aussi tous les autres métiers et services : garçon d'écurie, marchand de grains et de fourrages, vétérinaire, assurances diverses. Ces dépenses fonctionnelles s'ajoutent à d'autres qui s'inscrivent dans le sillage de la sociabilité équestre :

²⁷⁷¹ Henri PANSU, « L'analyse de la fortune et des livres de comptes de ménage : l'exemple d'un grand bourgeois lyonnais de la fin du XIX^e siècle ». *Bulletin du centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise*, N°3 octobre 1973, pages 15-80.

« Cottin est membre fondateur du Concours hippique du Rhône et du Sud-Est, souscrit des actions de l'Association lyonnaise d'équitation » cotise à la Société des courses de Lyon : ce n'est pas un simple rituel imposé au notable. Il avait comme son frère et ses beaux-frères Payen un goût pour les chevaux qu'il communiqua à ses enfants : l'exercice à cheval était son sport favori, avec le tir et la chasse »²⁷⁷².

Ces quelques considérations soulignent que la possession d'attelages de maître ou la simple pratique du cheval de loisir en milieu urbain requiert un réseau de professionnels et de compétences spécifiques sans lesquels, et sauf exception, il n'est guère possible de l'envisager. Cette trame de compétences et de services forme, à Lyon comme dans les autres villes de taille comparable, une nébuleuse indispensable qui existe de manière diffuse et sans grande spécialisation. En procédant par regroupement, il est possible de distinguer quatre services ou prestations spécifiques :

- 1) Le dressage.
- 2) L'apprentissage de l'art équestre par les écoles d'équitation.
- 3) L'entretien quotidien du cheval qui est souvent assuré par les pensions.
- 4) Les transactions qui peuvent être menées par des experts, les courtiers en chevaux.

Un cheval de prix impose la qualité de celui qui le monte mais il doit avoir été dressé de manière rigoureuse : en matière d'équitation, la distinction sociale ne s'improvise pas, elle se construit tout au long d'une vie mais aussi grâce au travail préparatoire des dresseurs. La qualité d'une monture combine à la fois les origines et la préparation des chevaux. À cet égard, le dressage donne une incontestable valeur ajoutée au cheval. Deux observations générales s'imposent. En premier lieu, le cheval de selle peut être acquis par un amateur qui entend le destiner à son propre usage. Si l'achat porte sur un poulain ou une pouliche de moins de trois ans, le dressage doit être poursuivi par l'acquéreur. Il y va à la fois de sa sécurité et de la valeur du produit en cas de revente. Le dressage du cheval de selle ne s'improvise pas et ne peut être entrepris, sauf exception, directement par le propriétaire. Dans l'immense majorité des cas, l'intervention d'un dresseur professionnel est un préalable. En second lieu, la présentation des plus belles montures de selle aux différents concours hippiques n'est tout simplement pas envisageable sans la mention du dresseur à qui l'instruction du cheval a été confiée. En somme, autant l'usage du cheval que sa valeur ajoutée imposent les services des dresseurs. Les annuaires professionnels livrent peu d'informations sur ces acteurs incontournables. C'est l'observation attentive des catalogues des concours hippiques qui fournit le plus de renseignements. Au cours des années 1880-1900, un certain nombre de professionnels proposent leurs services. Au début des années 1880, trois dresseurs semblent jouir d'une bonne réputation professionnelle : Costes, le directeur de l'École de dressage et d'équitation de la rue Molière dans le VI^e arrondissement. Lors du concours hippique de 1882 organisé à Lyon par la Société hippique française, il présente pour le compte de propriétaires différents 11 chevaux dressés par ses soins²⁷⁷³. Amédée Truchet près de la place Bellecour, directeur de l'Agence générale hippique, présente également quelques chevaux. Il apparaît à plusieurs reprises dans les distinctions décernées par la Société hippique française²⁷⁷⁴. Enfin Michel Berthon, rue du Béarn, apparaît également comme exposant et dresseur lors du concours de 1882. Il existe sans doute d'autres dresseurs parmi les loueurs ou les marchands de chevaux de selle mais leurs noms n'apparaissent pas dans les annuaires professionnels. Il est vrai que les marchands de chevaux de luxe comme les Nathan de l'avenue de Noailles, importent des chevaux faits et dressés sur les lieux d'élevage. On ne les imagine pas importer des animaux non dressés.

²⁷⁷² *Idem*, p. 44.

²⁷⁷³ Arch. dép. Rhône, 7 MP 455, catalogue des chevaux exposés, concours de 1882.

²⁷⁷⁴ Arch. dép. Rhône, 7 MP 455, Liste officielle des prix décernés à Lyon en 1882, prix de classes.

Les années 1890 semblent marquer l'apogée des dresseurs domiciliés à Lyon. Par rapport à la décennie précédente ils sont plus nombreux. Les catalogues de chevaux de classes de la Société des concours hippiques du Sud-Est sont assez révélateurs. Près d'une dizaine de dresseurs figurent parmi les exposants officiels et deux des trois dresseurs répertoriés antérieurement continuent leurs activités. Henri Garlatti, le dresseur de la Société hippique de l'Ain présente à lui seul 13 chevaux au concours hippique de Lyon en 1894, Touzery, rue Malherbe dans le quartier des Brotteaux en présente cinq. Detour, domicilié rue Charlet à Lyon est l'exposant que choisissent les propriétaires des départements du sud de la région lyonnaise, la Drôme et l'Ardèche. Cet accroissement du nombre des dresseurs va de pair avec une plus grande diversité de leurs activités complémentaires : Félix Bernard est marchand de chevaux, Nivon loueur. Ils exposent sept chevaux dressés par leurs soins²⁷⁷⁵. Cette profusion souligne l'engouement et la vitalité pour les questions hippiques qui caractérisent le Lyon des années 1890. Le dressage est même pratiqué à titre de loisir raffiné par des amateurs éclairés comme Ludovic Schottlander, une personnalité du monde de la soierie par ailleurs réputée pour la qualité de ses équipages²⁷⁷⁶. Au cours de cette période qui marque l'apogée des dresseurs lyonnais, on note cependant la montée en puissance des écoles de dressage de la région. De leur côté, les propriétaires d'élevages connus pour la qualité de leurs produits se consacrent davantage au dressage : Francisque Balaÿ dans son château de Sourcieux (Loire), les de Romanet au château de la Mignardière à Saint-André d'Apchon (Loire) ou Charles et Alfred de Poncins à Feurs (Loire) sont assez représentatifs de cette dynamique. Cette spécialisation dans le dressage du beau cheval de demi-sang entièrement conduit dans les pays d'élevage explique sans doute le repli très marqué de cette activité à Lyon au début du XX^e siècle. Le dressage est devenu l'apanage des régions d'élevage qui sont toutes organisées autour d'écoles de dressage.

L'école d'équitation est avec le dressage des chevaux un des maillons essentiels dans la diffusion de la pratique du cheval. À l'instar de la salle d'armes, elle concourt à la formation physique et psychologique des classes possédantes, mais à la différence de cette dernière, elle s'adresse aux deux sexes. Sans réclamer une monte de concours hippique, la distinction sociale exige de ne pas paraître ridicule à cheval. C'est un loisir qui ne souffre pas d'approximations. Cette situation particulière tient de manière évidente à la nature même de son support, l'animal, qu'il faut apprendre à monter dès le plus jeune âge pour créer les automatismes et les réflexes qui nouent l'indispensable complicité ou proximité entre le moteur vivant et son utilisateur. Le dressage le mieux mené est impuissant à surmonter le manque de préparation du cavalier. Il peut en atténuer les effets sans les supprimer pour autant. Au vrai, la presse quotidienne montre avec assez de régularité des accidents souvent sévères et parfois mortels qui résultent de l'irritabilité ou des brusques phobies qui s'emparent des animaux, tout particulièrement lors des itinéraires de liaison entre l'écurie et les zones de parcours. Sans même aborder la question des épreuves de concours hippiques, où longtemps la monte des *gentlemen* provoque la franche hilarité du public, l'observation des accidents qui affectent les cavaliers met en évidence leur manque de réactivité. Trop souvent les montures ne sont pas adaptées au niveau technique du cavalier. L'adéquation entre la monture et son cavalier est une question suffisamment importante pour ne pas être traitée à la légère. Le travail en manège est complété par une pratique de l'équitation d'extérieur qui permet ultérieurement une participation même occasionnelle aux mondanités équestres du Riding club.

La ville est en permanence dotée d'un ensemble de manèges d'importance variable dont la localisation reflète la géographie sociale de la ville. La Presqu'île et le quartier des Brotteaux

²⁷⁷⁵ Arch. dép. Rhône, 7 MP 459, catalogue des chevaux classes exposés au concours hippique de Lyon, 1894.

²⁷⁷⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N°12 Attelage Schottlander au concours hippique de 1896.

concentrent l'essentiel des équipements²⁷⁷⁷. La clientèle très sélecte de la Presqu'île fréquente le manège Monneret, 6 cours du Midi. C'est le rendez-vous des « Ainay de Bellecour ». C'est d'ailleurs sur ce même cours que le concours hippique de Lyon prend ses quartiers chaque année au printemps. Les leçons particulières ont lieu en cours de journée, les leçons d'ensemble le matin et le soir²⁷⁷⁸. C'est une sorte d'institution qui, jusque dans l'entre-deux-guerres, forme la jeunesse fortunée du quartier. Dans les années 1920 lorsque la jeune Hélène Meandre des Gouttes fait ses premiers pas équestres au manège Monneret, elle s'inscrit dans le sillage d'une tradition parfaitement inscrite dans les us et coutumes de son milieu : le premier contact sérieux avec le cheval est dispensé chez Monneret, cours du Midi, devenu cours de Verdun après la Grande Guerre. Les leçons d'équitation sont ensuite prolongées en équitation d'extérieur dans les propriétés que sa famille possède en Saône-et-Loire²⁷⁷⁹.

Le décès le 3 janvier 1888 de Stanislas Auguste Joachim Monneret, marchand de chevaux et maître de manège ouvre une succession qui permet de saisir sur le vif l'agencement et l'activité d'un manège urbain. Le propriétaire du manège, décédé à l'âge de 66 ans est natif de Lyon²⁷⁸⁰. Ancien commerçant reconverti dans l'équitation, Stanislas Monneret a épousé en 1860 sous le régime dotal Françoise Testenoire dont la famille est honorablement connue. Elle reçoit de ses parents, en avancement d'hoirie, une somme de 25 000 francs. Trois enfants naissent de cette union, une fille aînée mariée et deux garçons vivant et travaillant au domicile paternel. Le fonds qu'il exploite cours du Midi côté nord, à l'angle de la rue d'Alger jouxte le bâtiment de l'administration centrale des chemins de fer PLM²⁷⁸¹. La netteté du plan parcellaire permet de suivre l'itinéraire du commissaire priseur qui effectue la prisée lors de l'inventaire après décès²⁷⁸². Le manège situé sur deux parcelles appartenant à un même propriétaire comprend une maison à un étage qui fait l'angle du cours du Midi et de la rue d'Alger. L'entrée principale se situe au N°6. Elle débouche sur un vestibule qui dessert une partie professionnelle comprenant un bureau qui donne sur le cours et de deux vestiaires pour les femmes et pour les hommes. La partie privée comprend une salle à manger qui donne sur le cours, un salon et une cuisine située au sous-sol. Les chambres à coucher sont situées à l'étage. L'inventaire décrit un intérieur sans cachet ni objets de valeur : aucune pièce de mobilier ne dépasse 110 francs à l'exception d'un « Christ ivoire sur fond velours et cadre doré » estimé 200 francs et d'un lit acajou « forme Louis XV » avec deux matelas, traversin et édredon le tout estimé 150 francs. C'est un intérieur honnête d'employés aisés, si le mobilier est divers et bon marché, le linge de maison ne manque pas.

Les bâtiments servant à l'exploitation du manège comprennent une carrière abritée sous une toiture rectangulaire mesurant plusieurs dizaines de mètres de long²⁷⁸³. La carrière est encadrée coté ouest par une cour en L qui s'ouvre sur la rue d'Alger et de l'autre, à l'est par un bâtiment qui sert l'écurie surmontée d'un fenil et qui prend jour sur le manège par 4 grandes ouvertures. Il s'agit d'une grande écurie où sont logés 17 chevaux le jour de la prisée. Il existe une seconde écurie de taille plus petite prenant le jour par trois ouvertures sur le cours du Midi où séjournent 5 chevaux. L'aménagement des deux écuries totalise 26 stalles et 5 boxes. Ces boxes sont vraisemblablement loués à des propriétaires de chevaux qui paient pension. La cours est encore occupée par un hangar qui fait office de sellerie où sont entreposés 34 selles « hommes et dames », des brides, des harnais, un lot de couvertures de laine, de coton et une quinzaine de surfaix qui permettent de faire travailler les chevaux en

²⁷⁷⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, Document N°13 Le manège lyonnais, quartier des Brotteaux.

²⁷⁷⁸ *Indicateur Henry*, 1886.

²⁷⁷⁹ Entretien Hélène PUVIS DE CHAVANNES, 22 juin 1999.

²⁷⁸⁰ Arch. mun. Lyon, 2^E 827 vue 4, acte de décès de Stanislas Auguste Joachim Monneret.

²⁷⁸¹ Arch. mun. Lyon, Plan général de la ville de Lyon, 4 S, 1890, 230-3 plan de secteur au 1/500.

²⁷⁸² Arch. dép. Rhône, 3 E 27998, Me Fabre, inventaire Monneret, 20 février 1888.

²⁷⁸³ Table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 14 Le manège Monneret, cours du Midi.

fixant les enrênements. Dans cet hangar sellerie sont remisées deux voitures : un phaéton et un break. Le fumier est entreposé dans un réduit attenant à la cour. Il contient 2,5 tonnes de fumier le jour de l'inventaire.

La prisée des chevaux effectuée de manière globale ne permet pas de se faire une idée de la cavalerie du manège Monneret :

Écuries	Nombre de chevaux	Valeur unitaire	Valeur globale
Petite écurie	5 hors d'âge	150	750
Grande écurie	17 hors d'âge	200	3400
Total	22 hors d'âge		4150

Il s'agit de chevaux de selle âgés de plus de quinze ans. Ces animaux ont été sélectionnés pour leur aptitude à recevoir différents types de cavaliers. L'éducation des chevaux de manège constitue la véritable valeur ajoutée de ces animaux qui doivent mettre en confiance les jeunes débutants. Le lot comporte des chevaux de tailles et d'aptitudes différentes. La carrière du manège sur laquelle évoluent ces chevaux ne mesure guère plus d'une trentaine de mètres de long par moins d'une vingtaine de large. C'est un petit manège urbain qui n'a pas les dimensions du grand manège de la future l'École lyonnaise d'équitation.

Le manège Monneret est une institution enracinée dans la Presqu'île. Il est vraisemblablement au service de plusieurs centaines de familles aristocratiques ou bourgeoises dans un périmètre allant du secteur de la Bourse vivant à la lisière nord du cours du Midi. L'établissement qui perdure sous diverses administrations jusqu'aux années 1930 est admirablement situé au cœur de cette messe équestre qu'est le concours hippique. Depuis le début du siècle ses jeunes élèves sont présentés comme ceux des manèges des Brotteaux aux épreuves du concours hippique. Stanislas Monneret travaillait en famille avec ses deux fils, l'aîné Jean Pierre Jullien et le cadet Claude Philibert Marcel. Ils sont secondés pour les tâches matérielles par des garçons d'écurie. Le défunt maître de manège était marchand de chevaux et il a pu ainsi fournir des montures à ses clients et les accompagner dans la prise en main de leur monture. Cette complémentarité des tâches est largement répandue dans les fonds de commerce de ce type. La présence de cinq boxes dans les écuries est peut-être liée à ce versant des activités professionnelles du défunt.

Le centre de gravité est cependant situé dans le VI^e arrondissement : la taille des manèges n'est pas limitée par l'espace disponible. Les manèges du quartier tirent profit de la proximité du parc de la Tête d'Or et des beaux parcours qu'offrent les lînes du Rhône. Dans les années 1880, l'École lyonnaise d'équitation, 83 rue Molière, le manège Colin-Jaubert semble occuper le devant de la scène en associant comme son homologue du cours du Midi, équitation et dressage. Il est cependant supplanté au cours de la décennie suivante par les manèges Defaudon, 58, rue de Créqui et Bernard. Le premier est à titre principal loueur de voitures et chevaux, le second est l'un des plus importants marchands de chevaux de la ville.

C'est à Defaudon que *Lyon Sport* fait appel pour illustrer la Haute École lors de son gala sportif en février 1906²⁷⁸⁴. La représentation donnée au Nouvel Alcazar attire les plus fins cavaliers de la ville. Le compte-rendu de l'événement publié dans le bihebdomadaire sportif reste l'un des très rares témoignages sur la compétence de celui qui a instruit sans bruit et réclame une partie de l'élite équestre de la ville :

« C'est un véritable tour de force réalisé par M. Defaudon de remettre *Sensible* en quinze jours, après plusieurs années d'abandon.

²⁷⁸⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N°15 Defaudon montant *Sensible* au gala sportif de *Lyon Sport*.

Malgré son âge avancé, l'excellent cheval de M Delors a fourni un travail remarquable. Les connaisseurs ont constaté avec plaisir combien la méthode de M. Defaudon est purement scientifique, exempte de tout trucage.

Sensible passage où tout est juste ; il donne magistralement l'extension. Plus soucieux de produire un travail méritoire que de triompher aux yeux des ignorants, le savant écuyer fait les changements de pied presque sur place allant vers la difficulté. *L'épaule en dedans*, ce critérium des chevaux de hautes écoles est absolument irréprochable. *Le piaffer* est élevé, bien scandé, et, quant au *passage en arrière*, il a soulevé les applaudissements de toute l'assistance et il a valu à M. Defaudon d'être rappelé plusieurs fois.

Nous avons été heureux d'applaudir, pour la première fois, Lionel montant en haute école, et nous félicitons doublement M. Defaudon, du concours gracieux qu'il a bien voulu prêter aux organisateurs.

Pour les débuts, il produit une impression très vive. C'est le type accompli de l'écuyer savant, patient et doux. Sa main est d'une légèreté remarquable et ses aides ont le plus grand de justesse »²⁷⁸⁵.

Bernard qui dispose de belles installations rue du commandant Faurax a eu le sens de l'anticipation en recrutant un personnel bien formé et en associant équitation de manège et équitation d'extérieur. Cette nouvelle approche qui caractérise les années 1890 est bien mise en relief par le *Salut public* :

« Nous avons déjà eu l'occasion de parler de l'essor que prend dans notre bonne ville de Lyon l'art de l'équitation. Nous ne nions pas la valeur des différentes méthodes équestres, mais nous pouvons constater un fait. Nous avons vu dimanche au Parc une cavalcade d'enfants de 10 à 15 ans, élèves d'un ancien sous-maître de manège de Saumur, actuellement professeur au manège Bernard. Ces enfants habitués à monter au manège sans étriers, placés dès leurs débuts sur le sauteur à chaque leçon pendant quelques minutes, enfin instruits, toutes proportions gardées, comme dans les écoles militaires, démontraient par leur tenue à cheval l'excellence de la méthode suivie »²⁷⁸⁶.

Ce type d'enseignement qui prépare les cavaliers à la pratique sportive de l'équitation d'extérieur suscite au cours de la décennie une concurrence entre les établissements. Le point d'orgue de la préparation est la présentation des élèves au concours hippique qui leur consacre une épreuve spécifique dès le début du XX^e siècle. Les trois institutions que sont le manège du cours du Midi²⁷⁸⁷, le manège Bernard et l'Association lyonnaise d'équitation, la dernière institution créée, se livrent une rude compétition dont le but ultime est de capter la clientèle juvénile des beaux quartiers. La première édition de l'épreuve en 1903, sans doute pour ménager les susceptibilités, se contente de classer les 24 candidats présentés par ordre de mérite dans chaque école ce que regrette l'hebdomadaire *Lyon sport*²⁷⁸⁸.

²⁷⁸⁵ *Lyon sport*, 10 février 1906.

²⁷⁸⁶ *Salut public*, 9 mars 1893.

²⁷⁸⁷ L'École d'équitation et de dressage J. Courault que la force de l'habitude continue à appeler manège Monneret.

²⁷⁸⁸ *Lyon sport*, 25 avril 1903 : « nous regrettons qu'il n'y ait pas eu un classement plus serré et par ordre de mérite. Des médailles furent décernées aux meilleurs cavaliers de chaque école et les autres se contentèrent de flots, tout comme dans les classiques épreuves ». La prudence qui prévaut jusqu'en 1904 est ensuite abandonnée. Le *Tout Lyon* dans son édition du 6 mai 1906 fait état du boycott de l'Association lyonnaise d'équitation de la rue Tronchet et de l'école d'équitation et de dressage J. Courault, cours du Midi. Après avoir rappelé les lauréats du concours d'équitation, tous inscrits au Manège Bernard, et parmi lesquels figurent le fils de Victor Augagneur, gouverneur général de Madagascar et celui du président de la Cour d'appel de Lyon, l'hebdomadaire mondain écrit : « Pour avoir obtenu de pareils résultats il faut que M. Bernard se soit entouré d'un personnel enseignant sérieux et instruit et qu'il se soit procuré des chevaux d'une vigueur et d'une finesse appréciées des connaisseurs. Il est regrettable que les autres manèges de notre ville s'obstinent à ne point présenter d'élèves, ce qui nous aurait permis de faire la comparaison entre les méthodes de nos différentes écoles d'équitation ». C'est vraisemblablement la surenchère du manège Bernard et la stratégie commerciale qu'elle sous-tend qui

Le manège Bernard étend ses activités à la préparation militaire. Il prend en charge pour le compte d'une association spécialisée, les Touristes lyonnais, la préparation aux armes à cheval. Les cours qui ont lieu trois fois par semaine comprennent deux leçons de pratique et une de théorie. En 1908 le *Lyon Sport* relève dans un article la qualité de la préparation :

« La 4^e fête des Sociétés de préparation au service des armes à cheval a eu lieu dimanche 31 mai à Bordeaux. Dix-neuf Sociétés réunissant 260 élèves venus de tous les coins de la France, ont pris part aux différents concours qui ont eu lieu au manège du 10^e Hussards. La Société des Touristes Lyonnais, qui y avait envoyé les élèves de son cours d'équitation, a été classée 4^e, devant des Sociétés ne pratiquant presque exclusivement que la préparation aux armes à cheval. En outre le ministre a décerné les palmes académiques à M. Alexis Bernard, directeur de manège à Lyon »²⁷⁸⁹.

L'entretien journalier d'un cheval de selle est relativement coûteux et requiert un environnement spécifique. Aux opérations indispensables à la conservation du cheptel comme l'alimentation et le pansage s'ajoute un exercice physique quotidien indispensable à l'équilibre psychique de l'animal que son propriétaire n'a peut-être ni le loisir ni le temps nécessaire de prendre en charge. Conservé en milieu urbain, loin des prés, il faut lui attacher un personnel capable de le monter. La première solution, celle de l'écurie particulière, n'est offerte qu'à une petite proportion des propriétaires capables d'assumer les coûts forcément élevés de ce type d'installation. L'architecture civile propose toujours, dès que la construction revêt un certain seuil d'aisance, ce type de solution. Les cours sont d'abord et avant tout conditionnées pour permettre le logement du cheptel et le remisage des voitures. La seconde solution consiste à loger le cheval dans une pension au même titre que les chevaux de service. Le procédé semble bien en place dans les années 1890 et se maintient jusqu'à la Grande Guerre. La troisième solution, qui s'impose à la fin du XIX^e siècle, passe par la mutualisation des coûts dans des structures associatives. Elle présente le double avantage sur la solution précédente de prendre en compte à la fois la nature spécifique du cheval et d'abaisser sensiblement les frais d'entretien.

Pensions et location de chevaux sont deux activités qui vont généralement de pair mais les prestations sont très différentes. La pension de chevaux est un service extrêmement prisé par les possesseurs de chevaux en milieu urbain. Elle est pour le propriétaire d'un cheval ce que la place de parking chez un garagiste est à l'utilisateur d'un véhicule automobile. Le cheval y est logé, nourri et pansé. Sans que cela puisse surprendre, les annuaires montrent bien la coïncidence des quartiers les plus chevalins et de la présence des pensions pour chevaux. Ainsi la place Bellecour ou les rues adjacentes sont pourvues de pensions de chevaux. En 1895, l'étroit secteur qui s'étend du côté sud de la place à la rue Sainte-Hélène compte 4 maisons qui reçoivent des chevaux en pension ou qui en assurent la location : deux sont situées sur la place, le fonds des frères Bordet au N°28 et la maison Court au N°24. Gabet rue des Trois Passages. Jusqu'à la Grande Guerre, d'autres loueurs viennent renouveler en partie la profession : Jean-Baptiste Chevalier s'installe rue Saint-Hélène, Bastin rue Franklin ou Tromprier rue Penthièvre. Ces commerces de taille très variable sont dépendants de la clientèle qui apprécie la proximité. Le prix est négocié à l'année, au mois ou au jour. Le ou les chevaux sont disponibles en permanence jour et nuit. Ce service qui évite d'entretenir à demeure un cocher palefrenier est moins onéreux et moins compliqué à gérer. Le professionnel garde la voiture et s'engage à fournir le cocher si le propriétaire ne conduit pas lui-même l'attelage. Les données fiscales montrent, entre le début des années 1880 et la Grande Guerre, un accroissement assez significatif des voitures à deux roues qui sont de toute évidence conduites par leurs propriétaires. Dans l'autre pôle chevalin de la ville, le quartier des Brotteaux, les

indisposent les établissements les plus huppés de la ville. Il n'est pas impossible en outre que cette attitude vienne se greffer sur des tensions politiques et sociales.

²⁷⁸⁹ *Lyon sport*, 6 juin 1908.

rues comprises entre le Rhône, le cours Morand et le parc de la Tête d'Or concentrent l'essentiel des pensions. Entre les années 1880 et 1914, près d'une demi-douzaine d'entreprises proposent leurs services. À la différence de la Presqu'île, les pensions ne sont pas seulement associées à des fonds de louage mais aussi à des manèges. Si Arduin qui succède à veuve Chevalier rue Tronchet 17 ou veuve Bellon rue Malherbe sont des loueurs de chevaux, Defaudon et Marcellin Tastet ajoutent à leurs activités l'exploitation d'un manège. Tastet pratique également la vente et l'achat de chevaux. C'est sans doute cette complémentarité qui explique leur longévité puisqu'ils sont encore en activité au début des années 1920. Ailleurs en ville, chaque îlot de belles maisons permet à une pension de vivre : le quartier de Saint-Jean conserve très longtemps sa pension de chevaux tout comme le secteur compris dans le prolongement de l'avenue de Saxe, aux abords de la nouvelle Préfecture et cours de la Liberté.

La diffusion de l'usage du cheval de luxe, d'attelage ou de selle, peut être utilement stimulée par l'existence d'un lieu spécifique où clients et experts se rencontrent en vue de nouer des transactions. Les sommes en jeu lors de belles acquisitions et les circonstances imprévues qui peuvent amener à s'en dessaisir sont facilitées lorsque l'offre et la demande se rejoignent sans entraves. À Paris, le Tattershall qui fonctionne depuis 1855 est une sorte de dépôt-vente qui permet la vente de plus de 2000 chevaux par an. À Lyon, c'est au cours de cette même période que l'école d'équitation Schwalbach et Cie fait des démarches auprès de la préfet pour obtenir l'autorisation de créer une entreprise similaire et bénéficier de surcroît d'un certain nombre de privilèges :

« MM. Schwalbach et Cie dont le manège est situé avenue de Noailles 55 ont l'honneur de vous demander l'autorisation d'ouvrir à Lyon un tattershall sous le nom de tattershall lyonnais pour la vente de chevaux, voitures et harnachements deux fois par mois et plus si le besoin l'exige. (...) Le besoin d'un établissement de la nature de celui qu'ils sollicitent l'autorisation de créer se fait vivement sentir dans une ville aussi importante que Lyon et ils désirent obtenir de vous toutes les ventes judiciaires ou par expropriations forcées »²⁷⁹⁰. En décembre 1865, une autre lettre formule une demande encore plus précise : « (...) Monsieur le Sénateur, en recourant à votre bienveillante intervention nous nous bornerons à lui demander de vouloir bien intercéder pour nous auprès de son excellence le ministre de la Guerre pour qu'il nous autorise d'opérer les ventes des chevaux réformés appartenant à l'armée et en même temps nous vous prions d'appuyer de votre haute recommandation la requête que nous nous proposons d'adresser au tribunal de commerce de Lyon pour qu'il nous donne et nous autorise à faire les ventes judiciaires dans notre établissement »²⁷⁹¹.

La demande reste sans lendemain parce qu'elle est exorbitante au regard du droit et parce qu'elle ne peut se soutenir en dehors d'un monopole auquel elle ne peut prétendre. Elle révèle néanmoins l'absence de spécialisation en ce qui concerne cet aspect du négoce des chevaux. À Lyon, l'exiguïté du marché condamne les professionnels du secteur à être des généralistes qui ne se spécialisent que dans un domaine particulier constituant le cœur de leur activité commerciale. À l'exception des Bernard qui parviennent avec plus ou moins de bonheur à endosser toutes ces activités, la règle générale est la pratique de deux ou trois activités complémentaires. Les dresseurs sont les mieux placés comme intermédiaires crédibles lors des transactions. Ils jugent aussi bien la qualité des chevaux que les marchands mais ajoutent de surcroît la connaissance intime de l'éthologie chevaline. Amédée Truchet est à la fois dresseur, marchand de chevaux et professeur d'équitation. Sa longévité professionnelle ne permet pas de mettre en doute son expertise. D'autres professionnels qui semblent davantage introduits dans le circuit des chevaux de concours comme rue Malherbe sont étroitement liés aux zones d'élevage ; ils peuvent établir un contact entre les producteurs et les acquéreurs de

²⁷⁹⁰ Arch. Dép. Rhône, 7 MP 443, lettre de Schwalbach et Cie au préfet du Rhône, 30 octobre 1865.

²⁷⁹¹ *Idem*, lettre de Schwalbach et Cie au préfet du Rhône, 29 décembre 1865.

beaux spécimens. On sent bien, sans pouvoir préciser davantage, qu'il existe des biais différents pour mettre en relation l'offre et la demande. Il va de soi que l'interconnaissance joue un rôle certain dans les transactions qui s'établissent dans les milieux fortunés de la ville.

2 – L'Association lyonnaise d'équitation

De création tardive, l'Association lyonnaise d'équitation, couronne en quelque sorte un style de vie urbain qui s'est diffusé depuis la capitale. Créée en 1893, alors que la civilisation chevaline vit son « apogée utilitaire », elle matérialise un élément important de la spécificité du style de vie des classes dirigeantes. Il faut ici suivre les traces de Daniel Roche qui note à partir du travail théorique de Thorstein Veblen comment « valorisation du loisir et création de besoins inutiles fondent la supériorité partout et pour tous un modèle pour l'avenir ». Ainsi, à l'âge démocratique, « la proclamation de l'égalité des personnes coexiste avec les manifestations inégalitaires de la consommation révélatrice des écarts réels »²⁷⁹². Cette distinction sociale s'inscrit dans des espaces qui combinent subtilement ouverture mesurée, celle des hippodromes, de l'enceinte des concours hippiques et les espaces fermés de l'entre – soi. L'Association lyonnaise d'équitation fait partie de ces espaces clos à l'instar des cercles et des clubs. Institution et lieu de la sphère chevaline, les manèges de la rue Tronchet font partie de ces lieux exclusifs qui sont en quelque sorte l'épicentre de la culture légitime du cheval, lieu de ralliement et dénominateur commun de Lyon à cheval.

A – La société anonyme

Les débuts de l'Association lyonnaise d'équitation, si l'on en croit le *Salut public*, s'inscrivent résolument dans l'air du temps :

« Une société anonyme coopérative sous le nom d'Association lyonnaise d'équitation est en ce moment en formation.

L'idée qui a présidé à sa formation est une pensée résolument philanthropique et patriotique : mettre l'équitation à la portée de toutes les bourses, faire des hommes alertes, vigoureux, bien trempés, donner d'habiles cavaliers à notre armée. Pour arriver à ce résultat, il est question de créer un établissement sérieux, où petits et grands (si le goût du meilleur des exercices n'est pas irrévocablement éteint dans notre pays), puissent venir s'initier aux principes d'un art aussi hygiénique qu'utile et agréable sous la direction de bons professeurs ayant d'excellents chevaux parfaitement dressés »²⁷⁹³.

De cette présentation irénique à celle de la réalité sociale la plus crue, il existe une certaine distance. L'Association lyonnaise d'équitation de la rue Tronchet a vocation à devenir avant tout le support mutualisé de la pratique individuelle du cheval. Conçue par et pour le gotha équestre de la capitale régionale elle doit en être son prolongement convivial. Ses statuts, la souscription de son capital social et les choix adoptés mettent en scène une pratique du cheval susceptible de rencontrer une large adhésion de l'excellence équestre qui reste parcourue par des courants très divers.

a – À la confluence des élites du gotha équestre

Les 286 actionnaires représentent un patchwork tout à fait représentatif de l'excellence équestre telle qu'elle a été définie plus haut²⁷⁹⁴. La première mention de l'Association lyonnaise d'équitation figure dans un document sous seing privé daté du 10 février 1893 portant les statuts de la future association. Il est l'aboutissement d'une réflexion entamée plus

²⁷⁹² Daniel ROCHE, *La Gloire et la puissance, Histoire de la culture équestre XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, tome II, 493 pages, p. 48 ; Thorstein VEBLÉN, *Théorie de la classe de loisirs*, Paris, Gallimard, 1970, 278 pages.

²⁷⁹³ *Salut public*, 27 février 1893.

²⁷⁹⁴ Voir dans le détail, table des tableaux, chapitre XIII, tableau N° 1 Les actionnaires de l'Association lyonnaise d'équitation.

tôt entre 2 piliers incontournables des affaires équestres de la capitale rhodanienne : les banquiers Marc Aynard et Georges Dambmann, lesquels se sont adjoints François Chaverondier, un ancien élève du colonel Guérin à Saumur. La présence des deux premiers, qui est étroitement liée au Jockey Club, semble assez évidente, mais elle requiert une explication supplémentaire. Tous deux, par ailleurs parfaitement aptes à s'engager dans une telle création, sont en réalité le prête-nom du comte Palluat de Besset, président du Concours hippique du Rhône et du Sud-Est. Il est le commanditaire de la nouvelle structure. Arrivé à la tête du concours un an plus tôt, en janvier 1892, après avoir évincé l'équipe précédente, il ne veut pas apparaître comme l'homme vers lequel se tournent tous les regards. Sa situation est d'autant plus inconfortable qu'il est au même moment soumis à d'intenses pressions qui amènent son retrait du comité en 1893. Précaution supplémentaire, les 480 actions qu'il se réserve sont acquises avec son collègue soyeux Testenoire.

La réflexion initiale menée à bien, le document est authentifié devant Maître Thomassin, notaire à Lyon, le 18 mars 1893. Le projet est d'importance puisqu'il s'agit de lever 200 000 francs au moyen d'une société anonyme « ayant pour objet – selon l'article 3 - la création et l'exploitation à Lyon d'une école d'équitation et de dressage et d'en percevoir les produits »²⁷⁹⁵. Le même article prévoit en outre :

« D'acheter, de revendre et de prendre en pension tous chevaux de selle et d'attelage, de venir en aide aux éleveurs de la contrée et des départements voisins en leur accordant des conditions avantageuses pour le dressage de leurs chevaux et en facilitant le placement de leurs produits.

D'acquérir, de louer ou de faire construire tout immeuble propre au but de la Société ».

Comme dans toute société anonyme, les fondateurs sont confrontés à la double question de son contrôle économique et social qu'accentue l'exclusivisme inhérent aux créations hippiques ou équestres.

Il s'agit en effet, sur le premier point, d'assembler un capital qui puisse être contrôlé par une fraction déterminée des actionnaires. Le capital rassemblé est loin d'être négligeable, mais à l'aune de leur fortune respective, les actionnaires les plus importants auraient pu le souscrire à quelques-uns sans difficultés notables. Le contrôle du capital est organisé à travers quatre dispositions prévues aux statuts de la société : en premier lieu, les 2000 actions de 100 francs sont souscrites par les réseaux que contrôlent les fondateurs et par l'entremise d'une banque qui en a une parfaite lecture (article 6). L'entre soi commence dès la constitution du capital. En second lieu l'accès aux instances dirigeantes n'est accessible qu'aux actionnaires pourvus d'au moins 10 actions (article 13). Le conseil formé de 8 à 12 administrateurs nommés pour six ans est entre les mains potentielles de 38 actionnaires qui cumulent 1315 actions soit 65,75% du capital social ! En troisième lieu, le système est verrouillé pour l'avenir en vertu de l'article 9. Il stipule d'une part que « les actions ne sont transmissibles qu'après l'autorisation du conseil d'administration » et d'autre part, que « le conseil d'administration a toujours le droit de s'opposer au transfert et de désigner comme cessionnaire une personne de son choix, et ce, moyennant un prix qui est fixé chaque année par l'assemblée générale ». Ces trois dispositions viennent s'ajouter à un garde-fou supplémentaire qui accorde aux actionnaires lors des assemblées générales, des droits de vote au prorata des actions détenues.

Sur le second point, la forme juridique retenue prend la forme d'un habillage donnant une grande liberté d'action à une sociabilité de classe qui s'apparente à celle d'un club. Cet exclusivisme apparaît à la fois dans sa dimension institutionnelle et dans les composantes sociales qui y sont conviées. D'un point de vue institutionnel, l'Association lyonnaise d'équitation est en quelque sorte une annexe fonctionnelle du Jockey Club. Elle est destinée à

²⁷⁹⁵ Arch. dép. Rhône, série U actes civils, N° 386, 21 mars 1893, statuts de la société anonyme dite : Association lyonnaise d'équitation.

faciliter la possession et la pratique du cheval en milieu urbain et d'encourager l'économie chevaline et, au-delà, à renforcer l'indépendance nationale. Cette présence discrète mais effective du Jockey club est – à Lyon en tout cas – l'indispensable label certificateur de toute entreprise mise en œuvre au nom de l'excellence équestre. Cette caution est matérialisée par la présence de 37 membres du cercle parmi les actionnaires. Il est tout à fait révélateur que le Jockey club fournisse le tiers des administrateurs possibles de l'Association lyonnaise d'équitation et souscrive plus de 300 actions soit 15% du capital.

D'un point de vue social, les actionnaires n'offrent aucune surprise :

Groupe social	Actionnaires	%	Nombre d'actions	%
La Fabrique et les secteurs connexes	80	27,97	939	46,95
Les rentiers	63	22,02	299	14,95
La Banque et la finance	29	10,13	232	11,6
Juristes et avocats	21	7,34	44	2,2
Les industriels	13	4,54	77	3,85
Officiers de cavalerie	4	1,39	156 ²⁷⁹⁶	7,8
Total	210	72,02	1747	87,35

Le groupe des soyeux²⁷⁹⁷ s'organise autour d'Henri Palluat de Besset et Testenoire marchands de soieries, rue du griffon au cœur du quartier des soyeux. Les 80 membres de ce pôle socialement typé sont assurément plus nombreux puisqu'un certain nombre d'actionnaires sont présentés comme négociants, terme générique qui peut les rattacher au groupe. D'un point de vue spatial, ils se concentrent majoritairement dans un périmètre étroit dont le centre symbolique est la Condition des soies, rue Saint-Polycarpe et dans le quartier des Brotteaux. Il suffit de jeter un regard même distrait sur une carte pour saisir l'intérêt pratique offert par la création de la nouvelle structure équestre, distante de quelques centaines de mètres sur la rive gauche du Rhône. D'une manière générale et en élargissant le propos, cet aspect éminemment pratique a joué un rôle puisque près de 20% des actionnaires se pressent autour de l'école dont une majorité cours Morand et avenue de Noailles.

Les autres groupes sont loin derrière par leur nombre et leur participation au capital. Le tableau dégage d'abord le périmètre des classes dirigeantes de la Belle Époque. La participation est dictée par des considérations symboliques comme les membres du Jockey Club dont l'engagement se réduit souvent à quelques actions ou de représentation « puisqu'y être c'est en être » pour reprendre la belle formule de Cyril Grange²⁷⁹⁸. Cette relative proximité sociale explique pourquoi figurent autant d'actionnaires domiciliés entre le cours du Midi et la place Bellecour. Cela étant, certains membres de l'élite équestre comme le comte de Chabannes restent en marge de l'entreprise. Les industriels forment un groupe composite qui recrute dans tous les secteurs de la vie industrielle de la forge aux pâtes alimentaires avec des motivations sans doute contrastées, mais qui compte d'authentiques *horsemen* comme les Marrel, maîtres de forge à Rive-de-Gier.

b- Le colonel Chaverondier, une caution de choix

Au début des années 1890, le colonel François-Marie Chaverondier est une figure incontournable de l'équitation française. Né le 29 septembre 1831 à Saint-Germain Laval, gros bourg forézien, chef-lieu du canton de Boën (Loire), d'un père négociant, il est mort le

²⁷⁹⁶ Dont 150 pour le colonel Chaverondier.

²⁷⁹⁷ Soyeux : fabricant de soieries, négociant ou vendeur en soieries.

²⁷⁹⁸ Cyril GRANGE, *Les gens du Bottin Mondain, 1903-1987, Y être c'est en être*, Paris, Fayard, 1996, 572 pages.

22 mars 1909 dans sa 78^e année à Saint-Germain-du-Val où il s'est retiré (Sarthe). En 1888, quelques années avant la création de l'Association lyonnaise d'équitation apparaît opportunément un livre du baron de Vaux, *Les hommes de cheval depuis Baucher*²⁷⁹⁹, qui l'installe dans une illustre cohorte équestre. Le portrait qu'en trace de Vaux est flatteur et les états de service que recense la base Léonore ne viennent guère le contredire. Celui, qui a tout à la fois une rose carmin à son nom et un mors breveté sait parler à l'oreille des chevaux²⁸⁰⁰.

Engagé volontaire au 4^e régiment de lanciers le 17 mai 1852, il accède au grade de sous-lieutenant sept ans plus tard le 31 octobre 1859 après avoir gravi tous les grades de sous-officiers. Maître de manège depuis 1855²⁸⁰¹. Nommé au 2^e régiment de dragons, il est détaché à l'école de cavalerie comme sous-écuyer en 1861. C'est de cette époque que date une belle photographie de François-Marie Chaverondier²⁸⁰². Différentes nominations dans les régiments de cavalerie ou au dépôt de remonte de Paris, ne l'éloignent guère de Saumur, écuyer en avril 1867. Il est promu capitaine en décembre 1868 et c'est avec ce grade qu'il est engagé dans la Guerre de 1870-1871. Les combats auxquels il participe renforcent son prestige. Il est grièvement blessé le 16 août 1870 à la bataille de Gravelotte. Sa conduite héroïque est complaisamment rapportée par le baron de Vaux et d'autres témoins²⁸⁰³. Chevalier de la Légion d'honneur (9 septembre 1870) puis officier (8 juillet 1889), il est nommé colonel commandant le 8^e régiment de chasseurs à Verdun, le 24 novembre 1885. Placé dans le cadre de réserve, il vit à Lyon de 1891 à 1895, comme le confirme le paiement de son traitement d'officier de la Légion d'Honneur.

La présence de François-Marie Chaverondier à Lyon comme membre fondateur de la Société lyonnaise d'équitation, permet de situer dans quelle mouvance hippique elle se situe. Chaverondier formé par le colonel Guérin est dans la tradition bauchériste. Le baron de Vaux présente Chaverondier comme un de ceux qui ont le mieux personnifié la méthode de l'ancien écuyer en chef de l'école de cavalerie de Saumur. Il en situe tout de suite les tenants et les aboutissants :

« Cette méthode, dont la base et l'essence émanent de la méthode Baucher, le comte d'Aure et les anciens écuyers ont servi au colonel Guérin à faire un tout et à formuler ce principe : qu'un cheval doit être dressé en vue de tous les services, surtout le cheval de l'officier. Il a voulu que le même cheval sût renfermer dans les aides, pour le travail de manège ; que ce même cheval sût se détendre à l'extérieur, devint coulant dans les aides (...) C'est en rejetant l'inutile chez celui-ci, le parti pris et l'ignorance chez celui-là, que le colonel Guérin est arrivé à former cette méthode claire et précise, qui est applicable *in extenso* pour tous les services »²⁸⁰⁴.

B – Les lieux

L'inauguration des installations a lieu le jeudi 27 novembre (1894). L'Association lyonnaise d'équitation donne une fête à cette occasion devant un parterre choisi des représentants de l'élite équestre lyonnaise, tous ou presque actionnaires de la nouvelle

²⁷⁹⁹ Charles Maurice de VAUX, *Les hommes de cheval depuis Baucher : les grands maîtres, les écuyers, les hommes de cheval, les cavaliers*, Paris, J. Rhotchilds, 1888, XXVII-266 pages.

²⁸⁰⁰ *La Vie à la campagne*, 1907, 1^{er} juin 1907, N°17, Les roses à Bagatelle, rose colonel Chaverondier ; *Bulletin des lois de la République française*, 11 janvier 1892 brevet N° 210760, système de mors dit mors Chaverondier, Imprimerie nationale, 1893-01, page 1021.

²⁸⁰¹ Base Leonore, N° de notice : L0513027.

²⁸⁰² Table des figures et des illustrations, chapitre XIII, illustration N°16 Le lieutenant sous-écuyer Chaverondier à Saumur en 1862.

²⁸⁰³ Robert de ROUGÉ, *Appendice aux notes et souvenirs de 1870-1871 du sous-lieutenant Robert de Rougé*, Paris, Lahure, 1928, 31 pages et portraits.

²⁸⁰⁴ Charles Maurice de VAUX, *Les hommes de cheval depuis Baucher : les grands maîtres, les écuyers, les hommes de cheval, les cavaliers*, Paris, J. Rhotchilds, 1888, XXVII-266 pages, pp. 77-78.

institution²⁸⁰⁵. Les reprises exécutées sous la direction du colonel Chaverondier semblent tracer d'emblée les ambitions de l'école, sans exclusive toutefois, puisque l'association invite aussi James Fillis dont la notoriété prête davantage à discussion.

a – Les bâtiments

Le complexe que la nouvelle société fait bâtir rue Tronchet est représentatif des goûts de la classe dirigeante qui le commande. Le choix de l'architecte sollicite incarne d'une certaine manière le consensus qui préside à la constitution de l'Association lyonnaise d'équitation. Charles-Louis Roux-Meulien (1842-1918) diplômé de l'École des Beaux-Arts de Lyon est un des constructeurs préférés des élites lyonnaises²⁸⁰⁶. Il a travaillé pour nombre des actionnaires de la Société : les hôtels privés du boulevard du Nord – numéros impairs, de ce dernier qui jouxte le parc de la Tête d'Or, rue Tronchet, rue Ney. Il a également construit ou restauré pour l'élite équestre des châteaux dans la ceinture chevaline de Lyon.

Le permis de construire délivré en 1893 révèle une infrastructure hippique relativement importante. La parcelle affecte la forme d'un rectangle de 66 m. par 40 soit environ 2700 m². Les constructions destinées à l'exercice et au logement des chevaux se composent de trois nefs longitudinales²⁸⁰⁷. La nef centrale qui mesure 43,70 x 7,70 forme la grande écurie. Elle est précédée immédiatement après l'entrée de deux petites selleries. L'écurie organisée par une double rangée de boxes, de stalles et de places avec bat-flancs est susceptible d'accueillir 36 chevaux. Cette vaste écurie de 336 m² prend l'air et la lumière par un lanterneau qui court dans l'axe de la construction.

De part et d'autre de cette nef centrale s'étendent deux manèges. Le grand manège, plus tard rebaptisé manège Chaverondier est situé à l'ouest de la nef centrale. Il mesure 43,70 x 15 m. Il s'agit d'une construction avec une charpente métallique éclairée par un lanterneau longitudinal. Une photographie de la collection Borgé, datant du début du XX^e siècle permet de saisir l'importance de la surface d'évolution et le volume imposant qui enveloppe les cavaliers du cours collectif²⁸⁰⁸. Le manège est doté d'un éclairage électrique qui apporte la lumière nécessaire notamment en hiver. La photographie saisit la leçon collective à proximité du pignon nord. À l'extrémité opposée, le pignon sud est organisé de manière différente puisqu'il ouvre sur une tribune qui permet de voir l'évolution des chevaux et de suivre les reprises en surplomb de la carrière. Situé à l'Est de la nef centrale, le petit manège mesure 31,85 x 12 m. Il est vraisemblablement destiné à l'évolution de chevaux plus petits et à des leçons pour enfants. Ce manège s'ouvre lui aussi au sud sur une galerie.

Les chevaux accèdent aux manèges par la grande écurie au moyen d'entrées latérales situées au milieu de la nef centrale.

Adossée à l'extrémité nord des trois nefs, une écurie de près de 37 mètres de long prend le jour par une série de onze fenêtres donnant sur la rue de Crillon. Cette petite écurie est prévue pour loger une vingtaine de chevaux en bat-flanc. Elle est surmontée d'un étage. Cette longue fenière est percée de vantaux qui permettent d'engranger le foin à partir de la rue. La petite écurie est desservie par deux accès principaux : le premier par la rue de Crillon et le second par la grande écurie. L'ensemble de la parcelle comporte un système de coursives

²⁸⁰⁵ Voir table des textes, chapitre XIII, document N°8 L'inauguration des installations de l'Association lyonnaise d'équitation, la *Vie française*, 1^{er} janvier 1895.

²⁸⁰⁶ Léon CHARVET, *Lyon artistique. Architectes : notices biographiques et bibliographiques avec une table des édifices et la liste chronologique des noms*, Lyon, Bernoux et Cumin, 1899 IX-436 pages, pp. 344-345 ; Isabelle GUEDEL, *Charles Roux-Meulien, 1842-1918, Le Métier d'architecte au XIX^e siècle*, Lyon, Archives municipales, 1991, 98 pages.

²⁸⁰⁷ Table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N°17 Plan d'ensemble de l'Association lyonnaise d'équitation.

²⁸⁰⁸ Table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N°18 Leçon collective d'équitation dans le grand manège de l'association lyonnaise d'équitation. Début XX^e siècle.

périphériques d'un mètre de largeur qui alterne avec des cours intérieures de taille variable servant à l'évacuation des chevaux en cas de nécessité. L'Association lyonnaise d'équitation peut ainsi proposer une soixantaine de places. Les chevaux de l'association occupent les bat-flancs tandis que les stalles et les boxes sont destinés aux chevaux des sociétaires mis en pension.

Sur la rue Tronchet, la parcelle de l'association lyonnaise d'équitation présente un front de 40 mètres alignant trois ensembles de constructions. Au centre, un large portail maçonné, encadré de deux pilastres est surmonté d'un toit à forte pente dont le faite culmine à près de 8 mètres de hauteur²⁸⁰⁹. Il débouche sur une vaste cour intérieure. Cette entrée est prolongée par deux petites constructions disposées symétriquement de part et d'autre, chacune percées de trois étroits venteaux. Immédiatement à l'ouest, du portail, un bâtiment de 12,25 m. comportant un rez-de-chaussée et un étage dont la façade est animée par 7 fenêtres dispose d'une entrée donnant sur la rue Tronchet²⁸¹⁰. Cet étroit bâtiment sert peut-être de vestiaire pour les clients et de logement pour le gardien. Entre ce bâtiment et la limite de mitoyenneté l'espace est clôt par un mur long de trois mètres. À l'est du portail, le mur plat d'une remise longue de 12 mètres est surmonté d'une frise portant l'inscription « Tattersall Lyonnais ». Cette inscription met en avant l'une des fonctions à laquelle est destinée l'association.

b – Un emplacement favorable à l'équitation d'extérieur

Avec la création de l'Association lyonnaise d'équitation, la physionomie équestre de l'arrondissement prend un visage définitif. Elle symbolise l'apogée de l'économie chevaline et de la civilisation matérielle qui l'accompagne. À son acmé, point d'équilibre ultime, la force musculaire du cheval domine les déplacements dans le quartier et dans la ville. Concurrencée par les seules voitures à bras et par la foule des marcheurs, la cavalerie scande les transports au son des fers sur le pavé. L'irruption de la traction électrique, à l'exception de quelques funiculaires, semble encore lointaine ou réservée aux seules villes du nouveau monde. À l'automne 1894, le VI^e arrondissement est le centre du cheval de pleine taxe des contributions directes, du cheval de luxe, celui qui distingue. L'espace n'y fait pas défaut, partout les cours offrent remises et écuries dès que les immeubles sont destinés à une clientèle aisée. L'arrondissement est abondamment pourvu de loueurs de chevaux, de pensions et de manèges et la proximité des champs de courses offre un attrait supplémentaire. Cette relative abondance des infrastructures hippiques est assurément dictée par la présence d'une bourgeoisie qui trouve là ses aises, le long des boulevards et des avenues au tracé orthogonal qui caractérise la trame viaire de l'arrondissement, mais il existe une autre réalité, tout aussi importante : la proximité des terrains de parcours.

Les lônes du Rhône, ses zones boisées qui s'étendent sur des kilomètres, bien au-delà de Vaulx-en-Velin et de Miribel offrent des terrains de parcours pour toutes les pratiques de l'équitation d'extérieur. L'exigence du manège ne saurait suffire à l'éducation du bon cavalier : l'équitation d'extérieur, prônée par d'Aure mais tempérée et synthétisée par Guérin trouve là toutes les raisons pour s'épanouir. L'arrondissement offrant la jonction entre le manège et le parcours. Les cavaliers circulent encore à cheval sans trop de difficultés dans cette partie de la ville : l'avenue de Saxe puis celle de Noailles conservent jusqu'au début du XX^e siècle des pistes cavalières comme le rappelle l'intendant Aureggio dans un recueil d'articles publié au début du XX^e siècle :

²⁸⁰⁹ Table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 19 Plan du portail d'entrée de l'Association lyonnaise d'équitation.

²⁸¹⁰ Table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 20 Façades des bâtiments de la rue Tronchet et de Crillon.

« À Lyon, les bas-côtés de l'avenue de Saxe n'étaient pas pavés, mais depuis 1902 le pavage fait disparaître une partie de la piste sablée qui permettait de circuler facilement pour se rendre à cheval au parc de la Tête-d'Or »²⁸¹¹.

Ces pistes cavalières de terre battue s'ajoutent à celles en surplomb des berges qui permettent d'accéder aux îlots du Rhône.

Dès la fin des années 1880, les adeptes de l'équitation d'extérieur, ceux qui traversent le parc de la Tête d'Or, comme les cavaliers du Riding club, pour rejoindre les espaces de parcours que l'armée met à leur disposition à la Doua, demandent un aménagement du parc lui-même. Cette demande débouche en décembre 1888 sur une pétition où figurent déjà tous les actionnaires de la future Association lyonnaise d'équitation :

« Ce que nous avons donc l'honneur de demander à la ville, Monsieur le Maire, c'est de vouloir bien faire établir, sur l'un des bas-côtés des routes au Parc, une piste de 1 mètre 50 de largeur, qui serait entretenue de façon à présenter un terrain régulièrement meuble et doux en en faisant enlever les pierres, le faisant piocher et herser, quand le besoin s'en ferait sentir. Ce n'est donc pas autre chose que l'entretien en un état convenable au but proposé d'une partie minime de la chaussée : cela ne gênera en rien la circulation des voitures et des piétons et permettra aux cavaliers de pouvoir enfin jouir comme tout le monde du Parc de la ville de Lyon »²⁸¹².

Cette demande qui porte sur les 7200 mètres d'allées à voitures du parc de la Tête d'Or ne semble pas soulever de problèmes techniques pour le directeur de la voirie municipale²⁸¹³. Cette première pétition est complétée par une seconde pétition émanant de la garnison elle-même. Dans un courrier de décembre 1888, le chef d'escadron Mouly, qu'on n'imagine pas intervenir de sa seule initiative, demande en son nom et en celui des officiers de toute la garnison de Lyon la mise en œuvre d'un certain nombre d'aménagements. Dans un rapport du 29 mars 1889, l'ingénieur-chef, directeur de la voirie municipale, synthétise les demandes émanant des deux pétitions :

« Dans la première des deux pétitions ci-jointes, à M. le Maire, M. Mouly, chef d'escadron, commandant les compagnies de gendarmerie du Rhône, demande au nom de MM. les officiers de la garnison, que la piste pour cavaliers existant actuellement sur le promenoir Est du Quai de la Tête d'Or soit prolongée en empruntant le promenoir Nord du boulevard du Nord et quelques unes des allées du parc de manière à former un circuit complet.

Les signataires de la deuxième pétition demandent que l'administration fasse transformer en piste un des accotements qui bordent la chaussée de l'allée de ceinture du parc.

Depuis longtemps les personnes qui se livrent à l'exercice de l'équitation se plaignent de l'absence sur les promenades publiques, de pistes spéciales réservées et exclusivement entretenues pour faciliter cet exercice. Déjà en 1876, l'Administration, pour donner satisfaction aux réclamations qui s'étaient produites, fit exécuter, sur le promenoir Est du quai de la Tête d'Or, la piste pour cavaliers qui existe actuellement. C'est en vue de compléter cette amélioration que les signataires des deux pétitions qui nous occupent, demandent que

²⁸¹¹ Eugène AUREGGIO, *Mélanges hippiques illustrés à travers l'élevage et les cavaleries de l'Europe, missions et voyages d'études de 1880 à 1905*, Lyon, L. Bourgeon, 1905, pagination multiple.

²⁸¹² Arch. mun. Lyon, 485 WP 803, Pétition demandant la création d'une piste cavalière au parc de la Tête d'Or, décembre 1888.

²⁸¹³ Idem, Rapport de l'ingénieur directeur de la voirie municipale à M. le Maire de Lyon, création d'une piste à cavaliers sur les allées à voitures parc de la Tête d'Or : « À notre avis rien ne s'oppose à ce que qu'il soit donné satisfaction à la demande qui nous occupe d'autant plus que les allées à voiture du Parc ont été établies en vue de la commodité de la circulation des voitures et des cavaliers car les accotements de 1 m 50 de largeur ont été aménagés sur tout le parcours, les accotements non empierrés peuvent très facilement être transformés en piste, il suffit pour cela de les ameublir et de les purger des cailloux et gros graviers qu'ils peuvent contenir » ; voir table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 21 Aménagement projeté de pistes cavalières le long des allées à voitures du Parc de la Tête d'Or.

l'on fasse exécuter dans le parc de nouvelles pistes, afin de former un réseau complet qui ne les oblige pas à ne faire que des allées et venues ne présentant aucun agrément ».

Malgré l'absence de toute difficulté technique et d'une dépense peu importante, ces demandes restent sans suite. La municipalité résiste encore à ces requêtes permettant de créer un espace spécifiquement réservé à une catégorie de la population dans un lieu d'exception ouvert à tous. Les pistes apparaissent vraisemblablement comme un miroir qui permet au monde privilégié du cheval d'affirmer leur propre singularité dans l'espace public.

Il faut attendre 1895, quelques mois après l'inauguration de l'Association lyonnaise d'équitation, pour que la ville prenne la décision de répondre favorablement à une nouvelle pétition qui est accompagnée par une campagne de presse qui unit, une fois n'est pas coutume, *Le Progrès*, *Lyon Républicain* et le *Salut public*, les ténors de la presse quotidienne. Ils insistent en particuliers sur les retombées économique de la présence des chevaux en ville et sur l'agrément et le divertissement que procurerait pour le public la présence des cavaliers dans le parc²⁸¹⁴. Le Progrès semble attentif à ces considérations, et faut-il le rappeler, son directeur, Léon Delaroché est actionnaire de l'Association. En août 1896, le vote d'une délibération du Conseil municipal, autorise la création d'une piste cavalière déjà présentée en octobre 1895 dans un rapport préparatoire de l'ingénieur des Eaux et Promenades :

« La piste dont il s'agit serait établie dans la pelouse comprise entre l'allée du lac et le quai de la Tête-d'Or, sur une longueur d'environ 1150 mètres, se raccordant avec la piste du quai par la porte des Légionnaires à une extrémité, et par l'allée des Ormeaux et la porte du Nord à l'autre extrémité²⁸¹⁵. Elle devra avoir 2 m 50 de largeur pour permettre à deux cavaliers de se croiser ou de marcher de front et serait constituée par une couche de sable de 0 m 10 d'épaisseur qu'il y aurait lieu de bêcher plusieurs fois par an, deux ou trois fois, pour l'ameublir »²⁸¹⁶.

Quelques années plus tard, en juin 1901, un rapport du même service constate que la piste mal conçue et aménagée dans une zone mal drainée a été assez vite abandonnée par les cavaliers. Quand au Riding Club, qui devait entretenir la piste, il s'en est vite désintéressé.

C – La multifonctionnalité de l'Association lyonnaise d'équitation

Au début des années 1920, après un demi-siècle de fonctionnement, l'Association lyonnaise d'équitation gère à des titres divers près de 70 chevaux. Elle dispose de quelques dizaines de chevaux en propre qui proviennent des plus beaux spécimens réformés par l'armée. Toutefois, la majeure partie de la cavalerie appartient à des propriétaires, membres de l'Association. La société est une structure indispensable au maintien des chevaux et de la pratique de l'équitation en milieu urbain. Elle offre des services qui, mutualisés, sont accessibles à un nombre plus grand de propriétaires. Tout le monde n'a pas en effet les moyens d'entretenir chez soi un ou plusieurs chevaux, présence qui implique une main-d'œuvre spécialisée. L'entretien de l'animal et l'exercice quotidien qu'il requiert exige l'emploi d'un palefrenier sachant monter. L'Association lyonnaise d'équitation de la rue Tronchet décharge le propriétaire des soucis de la gestion quotidienne de sa monture. Il paie un abonnement qui inclut le pansage quotidien du cheval, la surveillance vétérinaire, l'exercice physique du cheval monté par un écuyer expérimenté qui peut continuer le travail de dressage et les corrections qui s'imposent, le ferrage et la préparation du cheval à partir de six heures du matin. Il y a là, indiscutablement un éventail de services qui rend très intéressant le recours par les propriétaires à ce type d'infrastructure. Le cavalier qui désire améliorer son

²⁸¹⁴ Table des textes, chapitre XIII, document N°2 *Lyon républicain*, 20 mars 1895 ; document N°3 *Progrès de Lyon*, 4 avril 1895.

²⁸¹⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 22 Piste cavalière du parc de la Tête d'Or projetée en 1895 et réalisée en 1896.

²⁸¹⁶ Arch. mun. Lyon, 485 WP 803, Rapport de l'ingénieur des Eaux et Promenades, 23 octobre 1895 : la création d'une piste aux cavaliers estimation de la dépense.

niveau de monte a à sa disposition les deux manèges, le petit et le grand appelé manège Chaverondier en l'honneur du fondateur de l'Association.

Tous les jours, à partir de cinq heures, surtout en été, une dizaine de palefreniers commencent leur travail de préparation dans les écuries de l'Association. Le fumier est enlevé, la litière est renouvelée. Les chevaux sont nourris et pansés. Suivant le tableau de service, les chevaux commandés pour la première heure sont préparés. Dans la sellerie, les effets appartenant à chaque propriétaire restent à demeure : selles, brides, étriers, entretenus de manière méticuleuse, astiqués avec soin par les jeunes aides-palefreniers, ont un emplacement attitré. Les habitudes des cavaliers sont respectées à la lettre. Le palefrenier est responsable de 8 chevaux qu'il suit en permanence. C'est dans le détail de la préparation que la qualité du service est appréciée par une clientèle exigeante. À six heures du matin, lorsque le propriétaire arrive à l'association, son cheval est prêt sans aucune perte de temps. Il peut tout à loisir emprunter les allées du parc de la Tête d'Or, les lînes du Rhône ou fréquenter le terrain du Cercle de l'étrier qui est disponible au Grand-Camp.

Le ferrage des montures est confié aux maréchaux-ferrants du quartier. À la veille de la Grande Guerre, Carle, maréchal-ferrant dont le fonds est installé rue de Créqui, presque à l'angle de la rue Duquesne, ferre les chevaux de l'Association. Chaque jour, un aide du patron vient chercher les chevaux à ferrer. C'est la première tâche dont se souvient le jeune Louis LARGERON qui commence son apprentissage chez son cousin. La maréchalerie Carle que découvre le jeune LARGERON à la veille de la Première guerre mondiale est un fonds qui emploie plusieurs salariés. Le quartier est en effet encore assez largement pris entre les mailles de l'économie chevaline. L'arrière-cour, dans laquelle a lieu le ferrage, est toute proche des écuries des Messageries nationales dont les vastes écuries se développent derrière l'église de la Rédemption à deux pas du manège Defaudon dont le propriétaire assure aussi la pension des chevaux. Le manège Bernard n'est qu'à quelques centaines de mètres²⁸¹⁷. Les loueurs de voitures ne manquent pas dans le quartier. La maison Nivon propose toute l'année et pour toutes les occasions des voitures et des chevaux. Jean Ladoux, né en 1902, se souvient de ce foisonnement chevalin aux environs de la rue Tronchet : « vous aviez un peu plus loin que le manège, en allant en direction du Rhône, en venant des Brotteaux, vous aviez à droite des locations de voiture. Il y avait un type qui s'appelait Harduin qui était là tout de suite et vous aviez les Tastet, des types qui étaient un peu plus haut du côté de la rue Mongolfier, de la rue Malherbes. Je me rappelle que chaque année en hiver, ma grand-mère louait chez Harduin une voiture avec un ou deux chevaux, cela dépendait, une sorte de fiacre »²⁸¹⁸.

Le service le plus apprécié parce que le plus indispensable à l'équilibre psychique des chevaux est le travail quotidien auquel ils sont soumis. Tout cheval en pension est monté. Entre octobre et avril, le cheval en pension est monté par un écuyer lorsque le propriétaire n'a pas le loisir ou le temps de le faire : « alors là nous on sortait les chevaux. On les faisait travailler, vous savez qu'un cheval qui reste plusieurs jours à l'écurie s'ennuie, il est nerveux et envoie des coups derrière ». C'est l'une des tâches des trois écuyers salariés de l'Association et des jeunes qui se destinaient à devenir écuyer à la suite d'un long apprentissage. Louis LARGERON attendait avec impatience le moment de faire travailler les chevaux : « des fois trois, des fois point. Ça dépendait de ce qu'il y avait à monter. Moi j'étais au début et je roulais de l'écurie à la sellerie »²⁸¹⁹. Lorsque le personnel ne suffit pas à la tâche, les passionnés d'équitation, qui gravitent dans ce cercle social des plus aisés, apportent leur contribution. Les chevaux de sang, plus délicats à monter, sont pris en charge par les écuyers. Leur expertise permet d'évaluer le comportement des chevaux acquis ou qui à l'essai sont susceptibles d'être acquis par un membre ou un client de l'Association.

²⁸¹⁷ Entretien Louis LARGERON, entraîneur hippique, 25 janvier 1984.

²⁸¹⁸ Entretien Jean LADOUX, cavalier et ancien élève de l'Association lyonnaise d'équitation, 19 mai 1984.

²⁸¹⁹ Entretien Jean LARGERON.

Les complexes hippiques comme l'Association Lyonnaise d'Équitation, le manège Bernard ou a fortiori les écoles d'équitation les plus huppées comme le manège Monneret dispensent un enseignement qui constitue une part importante de l'activité commerciale.

Jean Ladoux qui prend ses premières leçons en 1912 au manège de la rue Tronchet en donne une belle description corroborée par les plans conservés aux archives municipales de Lyon : « À gauche, tout de suite quand on entrait, il y avait le bureau dans la cour. C'était une cour assez vaste. À gauche il y avait le vestiaire des messieurs et à droite le vestiaire des dames. Et puis, alors, vous traversiez cette petite cour. Tout de suite à gauche vous aviez la sellerie de l'association (...) et à droite les selles particulières. La plupart de ces messieurs avaient leur cheval ou leurs chevaux, cela dépendait, mais je crois qu'il n'y en avait pas beaucoup qui avaient deux chevaux. Alors là, il y avait une sellerie qui leur était réservée avec le mon des propriétaires sur chaque reposoir de selle. De là, vous passiez une porte et vous aviez une énorme allée avec des chevaux à droite et à gauche. À gauche vous aviez un box et à droite un box. C'était pour les chevaux un peu difficiles, c'était pour les chevaux des propriétaires qui payaient une pension un peu supérieure. Alors au milieu de cette allée vous aviez une entrée soit à gauche soit sur le grand manège soit sur le petit. Vous continuiez et vous tombiez sur une grande travée dont les fenêtres des boxes ou des stalles donnaient sur la rue Crillon. Quelquefois on sortait quand on était pressé, quand on avait à sortir des chevaux rapidement, on sortait par la rue Crillon, il y avait une sortie rue Crillon ».

3 – L'équipage des drags de Lyon

En septembre 1896, une société de chasse à courre, l'Équipage des Drags de Lyon ou Société des Drags de Lyon voit le jour²⁸²⁰. Cette association purement privée qui se consacre d'emblée à la chasse au renard est l'une des plus sélects et des plus spécialisées de la ville. Société privée, l'Équipage des drags de Lyon n'a pas laissé d'archives repérables. Ses statuts ne sont pas publiés, pas plus d'ailleurs que la liste de ses membres. À l'exception d'un dossier conservé aux archives départementales du Rhône, il n'existe pas de sources publiques. La seule trace de ses faits et gestes provient des comptes-rendus publiés par l'hebdomadaire *Lyon sport*. Chaque sortie de la Société donne lieu à une recension envoyée à l'hebdomadaire. L'article est la plupart du temps un hybride qui combine la présentation sportive de la chasse et la formule mondaine d'un article du *Tout Lyon*. Ces traits sont particulièrement intéressants et leur analyse attentive apporte un nombre considérable d'indices qui permettent de cerner la pratique sociale de cette activité et la représentation que s'en font les participants. L'approche de cette Société repose en grande partie sur l'analyse d'une soixantaine de chasses effectuées entre 1898 et 1900.

En l'absence de documents officiels d'origine administrative, c'est un compte-rendu paru dans l'hebdomadaire le *Tout Lyon* à la mi-décembre 1896 qui livre les premières informations :

« Un équipage de chasse.

Les premiers jours de septembre, quelques *sportsmen* lyonnais, réunis en une réunion intime, décidaient de former un équipage de chasse et bientôt après ils se constituaient en société et nommaient ; président : Dambman, vice-président, M. Cochet ; commissaires pour 1897 : MM. Edouard Cottin, Edmond Gillet, Villard.

Parmi les vingt-cinq premiers fondateurs, MM Palluat de Besset, Alfonse Damour, Marc Aynard, Louis Cottin, L. Baboin, Charles Schultz, L. Duplan, Lucien Poncet, Warnberg, Nouvellet, René Aynard, Paul Cottin, Victor Billioud, Merrel, Winckler.

Aujourd'hui, la société possède un chenil dans lequel est logée une meute nombreuse et savamment dressée par un piqueur. M. le gouverneur de Lyon, qui s'intéresse si vivement à toutes les tentatives lancées pour favoriser le développement de l'hippisme, a autorisé ses

²⁸²⁰ *La Vie française*, 26 novembre 1896 N° 68, « Un équipage de chasse à Lyon ».

officiers à faire partie de l'équipage de drags. Ajoutons enfin que dimanche dernier, la Société a effectué une sortie. Cavaliers et amazones escortaient plusieurs voitures dans lesquelles avait pris place une élégante assistance. On a fort joyeusement goûté à Charbonnières, car la coquette station estivale avait été choisie comme but de cette sortie.

Nous adressons nos plus chaudes félicitations, aux organisateurs de l'équipage »²⁸²¹.

Lyon sport qui publie sans doute sur commande les comptes-rendus des réunions de l'équipage des drags éprouve le besoin d'en préciser les modalités sportives pour répondre aux questions de son lectorat. L'hebdomadaire sportif propose dans son édition du 26 mars 1898, un article qui fait le point sur cette association qui reste très confidentielle²⁸²².

Ce n'est qu'un an et demi plus tard que les premières sources officielles font état de l'Équipage des drags de Lyon. L'association qui cherche à institutionnaliser ses relations avec l'armée propose aux plus hautes autorités militaires de la ville d'accepter le titre de membre d'honneur. Cette distinction est proposée au général Zédé gouverneur militaire de Lyon, aux généraux Gras et de Boysson, respectivement commandants de la place de Lyon et de la 6^e division de cavalerie. Le ministère de l'Intérieur demande, le 24 décembre 1897, des informations au préfet du Rhône. Après une enquête diligentée par la Sûreté générale²⁸²³, le préfet du Rhône répond le 5 janvier 1898 par un rapport qui permet de mieux cerner l'association :

« La société des drags de Lyon n'est pas une association proprement dite : elle n'a ni autorisation ni statuts : elle a été formée par quelques jeunes gens parfaitement honorables, riches, amateurs de sport et fréquemment membres de la Société des courses et du concours hippique de Lyon, dans le but d'organiser des excursions en mail et des chasses à courre : la plupart appartiennent à des familles royalistes, mais la question politique ne joue aucun rôle dans ce groupe dont font partie notamment MM. Aynard, fils du député du Rhône. Je pense d'ailleurs que la proposition de la Société des drags demandant à M. le gouverneur militaire et à MM. les généraux Gras et de Boysson d'accepter le titre de membres d'honneur, c'est par déférence pour ces officiers généraux afin de faire plus facilement participer à leurs chasses à courre MM. les officiers de cavalerie de la garnison de Lyon.

Je ne vois, Monsieur le Ministre, aucune raison qui puisse empêcher MM. les généraux Zédé, Gras et de Boysson d'accepter le titre qui leur est offert par une société dont le caractère est purement sportif »²⁸²⁴.

Les documents disponibles permettent d'esquisser à grands traits le profil psychosociologique des membres de la Société des drags de Lyon. Quelques traits saillants s'imposent :

1) Il s'agit de jeunes adultes passionnés d'équitation. Qu'ils soient civils ou militaires, c'est l'équitation d'extérieur qui est le but explicite de leurs relations.

²⁸²¹ *Tout Lyon*, 12 au 19 décembre 1896. L'hebdomadaire *La Vie française*, daté du 25 novembre 1896, N°68, fait également paraître un petit article.

²⁸²² Table des textes, chapitre XIII, document N° 3 L'équipage des Drags de Lyon.

²⁸²³ Arch. dép. Rhône, 4 M 567, rapport du commissaire spécial près la préfecture du Rhône, 31 décembre 1897 : « Il n'existe pas à Lyon d'association proprement dite portant le titre de 'Société des drags de Lyon', mais quelques jeunes gens fortunés et amateurs des exercices équestres se réunissent de temps à autre pour faire des promenades en voiture ou à cheval, organiser des chasses à courre ou des rallye-paper. C'est M. le comte Henri de Chabannes, rentier, place Bellecour 30, qui préside le groupe avec Louis de Leusse, place Bellecour, 3, M. Gaston de Leusse, rue du Peyrat, 2, et M. Dambmann fils, avenue de Noailles 65, pour assesseurs. Les principaux adhérents sont MM. Saint-Olive, Cottin, négociant, Aymard fils, Berne, Henri Biérix fils, de Caldavène, négociant et un certain nombre de membres du Cercle du Divan, en tout, une quarantaine de personnes qui appartiennent à la classe riche et sont d'une parfaite honorabilité. C'est à la Société lyonnaise d'équitation, 21 rue Tronchet dont le gérant est M. Charles Beaune que se réunissent, quand il y a lieu, les membres de la Société des drags ».

²⁸²⁴ Arch. dép. Rhône, 4 M 567, rapport du préfet du Rhône au ministre de l'Intérieur, 5 janvier 1898.

2) Ces cavaliers appartiennent à un milieu fortuné ou pour le moins très aisé. En ce qui concerne les membres civils, il s'agit de fils de familles issus au sens large de la soierie, de l'industrie, de la banque, des assurances. Cet ensemble est complété par des aristocrates vivant de leurs rentes. La majeure partie des membres militaires est composée d'officiers en poste dans les régiments de cavalerie de la région lyonnaise. Un certain nombre d'entre eux sont membres de familles installées à Lyon ou originaires de la région, d'autres jouissent d'une aisance qui n'a aucun rapport avec la solde qui leur est versée.

D'autres traits livrés par les documents sont d'une approche plus délicate.

1) Il s'agit d'un milieu assez composite quant à ses sensibilités politiques. Le rapport du commissaire spécial signal qu'une partie importante des membres de l'association sont membres du Cercle du Divan, le cercle le plus aristocratique de la ville. « Le Cercle du Divan est longtemps considéré comme un fief légitimiste »²⁸²⁵. Le préfet ne cache pas la fibre royaliste majoritaire du groupe. Cela étant, cette dominante n'empêche pas les fils d'Édouard Aynard, député de la 8^e circonscription du Rhône, de participer activement à la vie du groupe. Il faut assurément croire le préfet du Rhône lorsqu'il souligne que la question politique ne joue aucun rôle.

2) Une observation du même ordre peut être formulée, s'agissant des convictions religieuses des membres de l'Équipage. Le très catholique Alphonse Damour, l'une des chevilles ouvrières de l'association ou le comte Henri de Chabannes, son président, décoré de la médaille *Pro Ecclesia et Pontifice*, n'empêchent pas la présence d'un représentant d'une famille issue de la banque protestante comme le fils de George Dambmann.

En définitive et au-delà des différences de sensibilités assez considérables qui traversent le groupe, les dénominateurs communs qui le fédèrent sont la passion du cheval et l'appartenance à une même élite sociale qui se reconnaît dans des règles et des usages spécifiques. C'est cette double proximité qui permet la fusion de l'élément civil et militaire. La seule passion de l'équitation sportive ne suffit pas. Lorsque Catherine Pellissier affirme que « pour l'officier horsain, les clubs sportifs sont un des rares lieux de rencontre avec les élites du cru », en prenant entre autres comme exemple la société des drags de Lyon, elle fait fausse route. Ce qui est vrai pour le tennis et l'aviron ne l'est pas pour le monde ultra-sélectif de l'Équipage. Les officiers sont admis parce que les civils ont besoin de l'expertise des officiers de cavalerie pour progresser, mais aussi et surtout parce que ces experts gravitent dans un univers mental très proche. La cavalerie est par excellence une arme aristocratique. La noblesse y est surreprésentée. Un regard même distrait jeté sur les annuaires de la cavalerie permet d'en rendre compte. Maurice Agulhon, concluant dans un entretien sa réflexion sur les finalités implicites et explicites des associations sportives, constate que l'implicite joue un rôle déterminant lorsque « les membres d'un même club ont une culture commune et un niveau social analogue »²⁸²⁶. L'Équipage des drags de Lyon le confirme sans conteste.

En 1900, l'Équipage des drags de Lyon compte 108 membres qui se répartissent de la manière suivante :

Membres civils		Membres militaires	
Membres honoraires	16	Membres d'honneur	3
Membres actifs	42	Membres actifs	57
Total	58	Total	60

Les membres civils contrôlent la société puisque les membres militaires ne peuvent figurer comme administrateurs. Le comité compte un président, un vice-président et des commissaires choisis parmi les deux catégories de membres actifs :

²⁸²⁵ Catherine PELLISSIER, *Loisirs et sociabilité des notables lyonnais au XIX^e siècle*, p. 166.

²⁸²⁶ Pierre ARNAUD, *Sport Histoire, revue internationale des sports et des jeux*, La sociabilité par le sport, entretien avec Maurice Agulhon, Privas 1988, N°1, pp. 11-15.

Années / fonctions	Président	Vice-président	Commissaires
1896-1897	Dambmann	Cochet	Édouard Cottin, Edmond Gillet
1897-1898	Henri de Chabannes	Charles M'Roë	Édouard Cottin, Charles Schultz, capitaine de Gissac,
1898-1899	Henri de Chabannes	Louis de Leusse	Gaston de Leusse, Dambman.
1899-1900	Pierre Tresca	Henri Balaÿ	Alphonse Damour, René Aynard, Victor Billioud.

Le Comité gère les comptes de l'association, mandate les ordres de paiement, collecte les cotisations auprès des adhérents. Les émoluments du piqueur Laramée, les frais d'entretien de la meute de chiens ou son renouvellement²⁸²⁷, la fourniture des renards ainsi que la location du chenil constituent les charges fixes. D'autres dépenses sont déterminées en fonction du calendrier des sorties. Elles sont au nombre de quatre : la location du ou des mail-coaches qui permettent de transporter les invités lors des sorties de l'équipage ; les frais de réception pris en charge par l'Équipage. Les lunchs offerts au cours de la saison peuvent comporter plusieurs centaines de convives ; les dons versés aux caisses de charité des localités traversées par les drags ; enfin, la dépense la plus lourde est représentée par l'indemnisation des cultures endommagées par le passage des cavaliers.

Les membres civils, créateurs, organisateurs et principaux bailleurs de fonds de L'Équipage totalisent, toutes catégories confondues, 58 membres à l'extrême fin du XX^e siècle, montent avec un habit de chasse que l'hebdomadaire *Lyon sport* décrit dans son numéro du 3 mars 1900 : « couleurs : habits rouges, parements et col verts, toque noire, bottes à revers ». C'est sous ces couleurs que les cavaliers de l'Équipage chassent et se présentent au concours hippique de Lyon ou aux courses de steeple-chase qui leur sont réservées au Grand-Camp. Parmi les 58 membres inscrits, une petite dizaine est de toutes les sorties entre les années 1898 et 1900 : le comte de Chabannes, les Cottin, les frères Edmond et Paul Gillet, les frères Aynard et quelques autres jeunes intrépides au rang desquels il faut citer Alphonse Damour, Georges Schultz, Victor Billioud. Ce sont pour l'essentiel les cavaliers de ce groupe qui remplissent la fonction de *master of hounds*, à qui incombe la direction de la course. Ils reçoivent selon les moments le renfort d'une série de gentlemen parmi lesquels on compte Manhès de l'Harpe, Baguenault de Puchesse, Paul Brac de la Perrière, J. Villars, Duplan, Camille Pignard, J. Casati-Brochier, Lucien Poncet, Cochet. Cette activité occupe tous les dimanches entre le mois d'octobre et le mois d'avril.

Les membres militaires de l'Équipage sont au nombre de 57, ils forment la trame de toutes les sorties. Leur présence, activement recherchée par l'Équipage, est un gage pour les habits rouges. Il ne saurait y avoir pour les civils de salut sans l'apport militaire. C'est en effet au contact de l'élément militaire que la pratique du cheval d'extérieur peut prétendre à une reconnaissance incontestable. C'est d'ailleurs dans les années qui suivent la création de l'Équipage des drags, que les cavaliers civils cessent de faire de la simple figuration au concours hippique. Les officiers de cavalerie sont la plupart du temps des lieutenants et des

²⁸²⁷ Les chiens de la meute, exposés aux morsures des renards chassés sont menacés par la rage. *Lyon sport*, 11 novembre 1899 : « C'était le découpler de début d'une nouvelle meute de chiens anglais que l'Équipage vient d'acquérir pour remplacer les beaux anglo-saintongeois que l'on a tant admirés en avril dernier, à l'exposition canine du cours du Midi, et qu'à la suite d'une épidémie de rage, on a dû abattre tous. Ces nouveaux fox-hounds ont bien donné et promettent aux membres de l'équipage de belles chasses ». Il faut plus d'une année pour renouveler la meute et la porter à 22 chiens (*Lyon sport* 3 novembre 1900).

capitaines. Quelques chefs de corps ou officiers d'état-major sont néanmoins des membres assidus des sorties dominicales comme les colonels de Mas-Latrie (19^e chasseurs) ou de Montenon (10^e cuirassiers). Lieutenants et capitaines trouvent dans ces sorties dominicales l'occasion de préparer les différents concours hippiques auxquels ils participent de manière très régulière. C'est aussi l'occasion de fréquenter l'élite locale et de sortir de l'univers routinier de la vie de garnison. La majeure partie des effectifs est constituée d'aristocrates dont le train de vie n'a aucune commune mesure avec la solde de leur grade. Parmi les officiers les plus présents, figurent le lieutenant marquis de Bridieu, le capitaine comte de Fadate ou le lieutenant baron de Séganville qui chassent la plupart des dimanches de la saison par tous les temps, même les plus rudes, en compagnie de leurs épouses.

Les épouses d'officiers ne sont pas les seules à chasser en compagnie de leurs maris. Un certain nombre de membres civils suivent l'exemple des militaires : les comptes-rendus hebdomadaires relèvent la présence des époux Dugas, Richard, de pères accompagnant leurs filles : comte de Bellescize, Pierre Tresca, Louis Payen. Certaines amazones sont particulièrement distinguées comme Mlle Anginieur qui a droit au *brush* lors de la sortie du 27 février 1898²⁸²⁸.

Loisir d'une minorité privilégiée, le drag est, selon l'hebdomadaire *Lyon sport*, « un sport d'entraînement que l'on pratique surtout dans les régions où, comme la nôtre, on ne peut se livrer ni à la grande chasse à courre, ni même à la vraie chasse au renard »²⁸²⁹. Cette impossibilité est dictée par des considérations toutes matérielles qui relèvent à la fois de l'intense occupation de l'espace et de la structure de la propriété foncière. À moins de posséder de véritables chasses qui s'étendent sur un grand nombre de Km² comme outre-Manche ou d'être porté par un environnement social et culturel comme en Irlande, seul un simulacre de courre est envisageable. Son organisation est assez complexe. Deux types de drags sont pratiqués par l'Équipage : le *Drag Hounds* « simule une chasse au renard sur une piste déterminée et où la voie des chiens a été préparée à l'avance par des moyens artificiels ». Dans un rapport du 21 octobre 1903, préparé à l'intention du préfet, le commissaire de police précise ces moyens : « le matin ou la veille au soir, un piqueur traîne sur un parcours variant de 15 à 20 km, à travers champs, un bouchon de paille imbibé d'urine de renard et d'essence d'anis »²⁸³⁰. En apparence, le tracé de l'itinéraire semble relativement simple à déterminer. Il n'en est rien : l'itinéraire doit être en adéquation avec le niveau d'équitation des participants. Ainsi, tous les passages techniques - et *a fortiori* tous les obstacles à franchir - doivent être doublés d'accès parallèles, abordables pour les amazones ou les sportsmen, qui ne peuvent pas ou ne souhaitent pas se mesurer aux obstacles, fossés, haies vives, murs, etc. Toute chasse bien organisée prévoit un parcours permettant plusieurs niveaux d'équitation : les officiers de cavalerie, où dominent les jeunes lieutenants et les cavaliers aguerris, chassent dans le sillage de la meute, à quelque distance du piqueur Laramée et du maître d'équipage, le *master of hounds*. Le reste des cavaliers rejoint l'avant-garde la plus sportive à l'occasion des défauts qui immobilisent la meute. Ils mènent leur monture selon leurs capacités physiques ou leur niveau de monte. Certains amateurs accompagnent le drag ou suivent à distance son passage sur des éminences ou des points de vue²⁸³¹.

Le *Fox hounds* se matérialise par le lâcher d'un renard « pour récompenser la meute et lui donner plus de cœur, pour donner aussi à ce sport le charme de l'imprévu d'une chasse réelle (...) tout l'intérêt de la journée dépend de la vitesse et des ruses de la bête qui, souvent, ne se laisse pas forcer et parfois parvient à se perdre ». Dans le rapport de police précité, l'enquêteur précise qu'« au point terminus de l'itinéraire choisi, un renard est lâché à

²⁸²⁸ *Brush* : le trophée est la queue du renard.

²⁸²⁹ *Lyon sport*, 26 mars 1898.

²⁸³⁰ Arch. dép. Rhône, 4 M 567, Rapport de police au préfet du Rhône, 21 octobre 1903.

²⁸³¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 23 À Jonage, en attendant le passage du drag.

l'approche de la meute seulement ; les chiens lancés à sa poursuite suivent, en flairant l'odeur laissée par le bouchon de paille, la piste qui les conduit dans les parages du point où l'animal a été lâché ». L'utilisation du renard qui relève l'intérêt de la chasse présente un double inconvénient. De fait, « l'imprévu d'une chasse réelle » est l'éventualité de ne pas rattraper la proie. Or, le renard, considéré comme un prédateur particulièrement nuisible, est soumis à une traque impitoyable. Aussi, tout lâcher de renard est fort mal considéré par les sociétés de chasse à tir. En 1898, lors d'une sortie aux Échets (Ain), le renard qui est lâché peu avant l'arrivée de la meute est abattu par un chasseur²⁸³². L'incident est peut-être dû au hasard, mais il est plus vraisemblable que la chasse à courre, suscite de la part des autres utilisateurs de l'espace cynégétique une certaine hostilité : le passage de la meute suivie de plusieurs dizaines de cavaliers n'est pas sans conséquences sur la chasse démocratique. Comment ne pas voir le télescopage brutal de deux époques dans ce face-à-face entre les habits rouges, les habits noirs et les uniformes d'une arme aristocratique et le tout venant qui se sent brimé dans l'exercice d'un droit conquis de haute lutte un grand siècle plus tôt ? Quoi qu'il en soit, l'une des rares pièces administratives concernant la Société des drags de Lyon est relative à un litige de chasse. En juillet 1903, dans un secteur fréquenté de manière assidue par l'Équipage, entre Vaulx-en-Velin, Jonage et Décines, à la limite des départements du Rhône et de l'Isère, des sociétés de chasse portent plainte et adressent une lettre au ministre de l'agriculture :

« Le conseil d'administration de la Société centrale des chasseurs de Lyon et de la Région (siège social : café des Beaux-arts, 6, place des Terreaux à Lyon) croit de son devoir d'attirer votre attention sur la manière dont se font en général les sorties de l'Équipage des drags de Lyon.

Il arrive souvent, trop souvent, que les renards lâchés ne sont pas repris.

Considérant avec vous, Monsieur le Ministre, que le renard, ce braconnier rusé et rapace ainsi que vous l'avez fort bien baptisé est un des plus dangereux ennemis du gibier, les chasseurs de la Région lyonnaise font tous leurs efforts pour arriver à le détruire : notamment par des battues heureuses.

Nous sommes en droit de trouver étrange, qu'alors que nous faisons de notre mieux pour arriver à ce résultat, la société des drags de Lyon vienne annihiler nos efforts par un repeuplement intempestif dû à un manque de prévoyance absolument regrettable .

D'autre part, l'Équipage semble se soucier fort peu à l'heure actuelle de l'arrêté sur la divagation des chiens, à un moment où nous nous efforçons de procéder à un repeuplement en gibier de poil et de plume, qui s'impose dans notre région »²⁸³³.

La lettre est un remarquable condensé de mauvaise foi et d'exagération. À quelques exceptions près, le lâcher de renards s'achève toujours par la mort de l'animal, aussi le « repeuplement intempestif » invoqué n'a aucun fondement. Quant à la « divagation des chiens », s'agissant d'une meute bien dressée, l'argument n'est pas plus convaincant. L'hostilité des chasseurs vient de toute évidence de l'utilisation rivale d'un même terrain de chasse par deux pratiques antithétiques. Dans la France radicale du début du XX^e siècle, la dénonciation d'un succédané de chasse aristocratique ne pouvait rester sans réponse ministérielle. La préfecture de l'Isère semble donner raison aux chasseurs locaux sans se soucier des retombées pour celle du Rhône : les membres de l'Équipage ne sont pas les premiers venus et le haut patronage dont ils peuvent se prévaloir, en la personne du gouverneur militaire de Lyon, rend toute interdiction impensable. L'affaire est donc réglée avec tout le tact nécessaire : l'enquêteur n'a pas grande peine à démonter les arguments de la Société centrale des chasseurs et l'Équipage est présenté sous ses aspects les plus plaisants.

²⁸³² *Lyon Sport*, 13 janvier 1900.

²⁸³³ Arch. dép. Rhône, 4 M 567, lettre du président de la Société centrale des chasseurs de Lyon et de la région au Ministre de l'agriculture, 6 juillet 1903.

Comme les plaintes émanent surtout de l'Isère, le Rhône et l'Ain appelés en renfort ne font état d'aucune tension. Les chasses de l'Équipage sont même appréciées :

« Dans le département du Rhône : à Brignais, Vaulx-en-Velin et Saint-Fons, ainsi que dans celui de l'Ain : à Montluel, Miribel et Nièvroz, tous ceux auxquels je me suis adressé - note l'enquêteur mandaté par la préfecture - m'ont déclaré que les sorties de l'Équipage des drags de Lyon n'avaient soulevé aucune réclamation ; qu'au contraire, l'on était enchanté de ces chasses qui constituaient une sources de bénéfices pour le commerce local et profitaient aux indigents ; ces Messieurs se livrant à des dépenses assez fortes dans les localités qu'ils traversaient et la société envoyant toujours pour le bureau de bienfaisance des sommes variant de 50 à 20 fr., suivant l'importance des communes ». Sur sa lancée, l'enquêteur poursuit sur la même veine : « Dans l'Ain, à Miribel, où la population ne se plaint nullement, et où les renards infestant les bois ne sont pas nombreux, en raison de l'acharnement que les cultivateurs et chasseurs mettent à les détruire, l'on se souvient que depuis quatre ans, deux seulement de ces animaux, lâchés par l'Équipage des drags, n'ont pas été repris ».

Pas plus que la missive des chasseurs, ce rapport complaisant n'emporte la conviction : le premier argument est surprenant car c'est bien à proximité de Vaulx-en-Velin à la limite de l'Isère et du Rhône que les chasses suscitent les réactions les plus fortes. La zone est devenue au fil des années un parcours classique des chasses de l'Équipage : presque le tiers des soixante chasses répertoriées entre janvier 1898 et décembre 1900 s'y déroulent. Il faut avoir une curieuse conception du comptage pour affirmer sans l'ombre d'une hésitation que « l'équipage des drags ne se rend sur les mêmes points que deux fois par an au maximum ». Quant à la mémoire locale appelée à l'aide, elle est d'une précision suspecte. On a l'impression que la chasse est suivie par toute la population villageoise et que ses péripéties sont gravées sur le marbre de la mémoire collective. Quant aux fortes dépenses qui seraient faites par les veneurs, elles stimulent peut-être ponctuellement l'activité des débits de boisson et des auberges situées à proximité de la gare où à lieu le *meet*, mais on ne voit pas en quoi elles peuvent être positives pour les populations rurales. Enfin, les dons faits aux bureaux de bienfaisance montrent de toute évidence que le luxe déployé dans les landes traversées par l'Équipage demande une forme de compensation, de réparation. Comment croire que la seule charité chrétienne suscite cette obole ?

Outre l'hostilité des sociétés des chasses à tir, le *fox hounds* comporte un risque non négligeable de suivre des voies imprévues et d'empiéter sur la propriété privée. C'est à l'évidence la contrainte la plus sérieuse pour la pratique de ce type de chasse. L'étude attentive des chasses présentées dans *Lyon sport* permet de préciser les modalités de la chasse au renard : tous les itinéraires - drag hounds et fox hounds - sont tracés en fonction de leur intérêt sportif au point de vue de l'équitation d'extérieur et de la propriété foncière. Le parcours s'appuie en partie sur quatre types de terrains : les communaux, les propriétés amies, les zones militaires et la propriété privée dont l'utilisation éventuelle donne lieu à indemnisation. Au point de départ, le découplé des chiens à lieu sur un espace acquis à la chasse : terrain militaire à Saint-Fons, le fort de la Vitriolerie, le Grand-Camp à la lisière de Lyon et de Villeurbanne, le casino de Charbonnières dans l'Ouest lyonnais. Dans l'Ain, le départ ou l'arrivée de la chasse ont lieu sur les terres de châtelains membres de l'Équipage ou de notabilités incluses dans le réseau mondain des organisateurs de la réunion. La sortie du 26 février 1899 a lieu sur les grands prés qui s'étendent au pied de la colline contre laquelle est adossé le château de M. Neyrand. L'itinéraire de la chasse peut s'effectuer sur les terres de grands propriétaires qui accueillent le drag : le 8 janvier 1898, le compte-rendu envoyé à l'hebdomadaire *Lyon sport* note qu'en passant à Dommartin, M. Servant qui était à l'entrée de sa propriété a gracieusement offert un vin d'honneur à tous les chasseurs. Il ajoute que le renard a été lâché le long de l'ancienne propriété de Mme Fleurdelys. Début avril 1899, l'hebdomadaire donne la description suivante du *fox hounds* couru le 3 avril : « Les chiens découplés dans un petit vallon le long de la route, emmènent la chasse à vive allure, jusqu'à

l'entrée du parc de Mme Fleurdelys où un défaut les arrête. La chasse pénétrant ensuite dans le parc, parcourt la belle prairie qui s'étend devant le château, serpente à travers une épaisse futaie et, ressortant du parc, gagne Dommartin puis la Tour-de-Salvagny, en suivant des contrées de prés excellentes »²⁸³⁴. Une semaine plus tard, l'espace foncier ami semble largement mis à contribution lors de la chasse organisée en l'honneur de l'Équipage de Lyon par le 30^e régiment de dragons, stationné à Saint-Étienne. Les cavaliers « franchissent la haie du parc du Fournel, au comte de Prandières ; le bois est traversé à grand train en lacets et, après le saut de la grande route de Saint-Just, un défaut à la ferme de la Roa permet aux chiens et aux chevaux de souffler un peu. Le défaut relevé, les chiens rempaument la voie chaude descendant, suivis de tous les cavaliers, dans le ravin de la Grange-Neuve, qu'ils suivent avec un train endiablé. La chasse débouche dans la prairie de la Colonie, et vient entrer dans le parc de M. Colcombet mis gracieusement à la disposition du 30^e dragons »²⁸³⁵. De toute évidence, l'itinéraire tracé suit la propriété foncière des notabilités stéphanoises et lyonnaises qui facilitent grandement l'organisation de ces manifestations.

Les terrains militaires offrent, lorsqu'ils sont disponibles, toutes les garanties nécessaires : sans être démesuré, l'espace disponible n'est pas négligeable. Les terrains militaires qui jouxtent les forts sont à la fois des lieux de *meet* et des zones de parcours. Dans le Sud de l'agglomération, le fort de la Vitriolerie est souvent un lieu de départ de la chasse. À l'Ouest, dans la zone des Monts-d'Or, les terrains attenants aux lignes de fortifications permettent de beaux tracés comme se plaît à le consigner le rédacteur des sorties de l'Équipage : « partant du col du mont Verdun, le drag fait le tour des forts, descend dans les replis de terrain qui se trouvent du côté de Neuville, remonte au Mont Tout et vient finir au Mont Cindre »²⁸³⁶. Le terrain militaire le plus favorable au lâché de renard est incontestablement le camp de manœuvre. Celui de la Valbonne distant d'une trentaine de kilomètres de Lyon offre un espace où chiens et cavaliers se déploient sans contraintes : « la chasse partie de Nièvroz, a suivi les landes qui longent les bords du Rhône pour arriver au camp de la Valbonne, où le renard a été lâché. La bête, de toute beauté et très vigoureuse, s'est fait chasser longtemps à travers le camp, a traversé ensuite la ligne de chemin de fer à 500 mètres de la gare de la Valbonne et gagné un petit bois, où elle parvenait à se terrer avant que les chiens et cavaliers retardés par le passage d'un train, aient pu la forcer »²⁸³⁷. L'épilogue de la chasse montre bien que le terrain n'a pas suffi mais il évite la plupart du temps d'empiéter sur la propriété privée.

Les communaux constituent des zones de parcours qui offrent également de belles opportunités. Les communaux qui encadrent les lômes du Rhône en amont de Lyon, constituent de très beaux parcours où alternent bois et landes qui s'étendent de Vaulx-en-Velin à Jonage sur la rive gauche et sur les communes qui longent la Côtière, sur la rive opposée. La nature variée du terrain où alternent zones humides et sols moins lourds permet une équitation sportive de qualité en multipliant les cas de figure : franchissement des bras du Rhône, progression à travers des taillis épais. Le compte-rendu de la chasse du 26 mars 1899 note qu'elle s'est déroulée « près de Volgeat, dans la grande île de Vaulx, dont le terrain était rendu très praticable par suite de la baisse des eaux, mais assez dur à cause de la coupe des arbrisseaux, laissant de nombreuses souches »²⁸³⁸. Le seul inconvénient de ces zones est qu'elles sont fréquentées par d'autres chasseurs qui voient d'un mauvais œil le trouble qu'occasionne le passage de plusieurs dizaines de cavaliers précédés d'une vingtaine de chiens.

Reste la question épineuse des propriétés privées que les drags doivent emprunter. Si le tracé des parcours s'appuie la plupart du temps sur des terrains militaires, des communaux ou

²⁸³⁴ *Lyon sport*, 8 avril 1899.

²⁸³⁵ *Lyon sport*, 15 avril 1899.

²⁸³⁶ *Lyon sport*, 9 avril 1898.

²⁸³⁷ *Lyon sport*, 3 mars 1900.

²⁸³⁸ *Lyon sport*, 1^{er} avril 1899.

des propriétés acquises à la chasse à courre, il doit empiéter à l'occasion sur des propriétés privées non incluses dans le réseau social des organisateurs. Au début de l'automne, l'état des travaux agricoles donne une grande latitude dans le tracé des itinéraires comme le signale le *Lyon sport* : « à cette époque de l'année, il est facile de faire un tracé intéressant, grâce aux nombreux terrains non encore ensemencés »²⁸³⁹. Mais au-delà et surtout au printemps, les drag-hounds et plus encore les fox-hounds imposent un travail de prospection préalable. On devine que les membres chargés de la besogne doivent lui consacrer un certain temps. Le drag suppose sur certains points de l'itinéraire quelques négociations avec les propriétaires dont les terres sont traversées mais, en ce qui concerne la chasse au renard, la prospection est plus large car la poursuite de la bête est imprévisible. Le commissaire chargé d'informer le préfet du Rhône sur les chasses de l'Équipage donne quelques précisions : « Les cavaliers et les amazones galopent après les chiens, dans les champs dont les propriétaires ont été, au préalable prévenus et sollicités. Les dégâts causés par les cavaliers et les chiens, lorsque ceux-ci ont traversé des terres ensemencées ou non dépouillées de leurs récoltes, sont ensuite payés par la Société. Ces drags, (...) coûtent à l'association environ 60 000 fr. par an »²⁸⁴⁰. Ces chiffres - comme d'autres aspects du rapport - ne peuvent pas être acceptés : ils sont manifestement erronés. La somme, divisée par le nombre de sorties effectuées au cours de la saison de chasse, entre début octobre et fin avril représenterait un coût unitaire, par chasse effective, supérieur à 5 000 fr. ! Le commissaire englobe vraisemblablement le coût global de fonctionnement annuel de l'Équipage : salaire du piqueur, entretien de la meute, réceptions diverses données au cours de l'année, aumônes et dédommagements versés aux agriculteurs. Même envisagé globalement, le chiffre avancé paraît très excessif.

Les courres de l'Équipage de drag comportent plusieurs niveaux d'équitation. D'après ce qu'il est possible de déduire des comptes-rendus fournis par la société elle-même, il existe les véritables chasses sportives, et les sorties mondaines qui débordant assez largement le cercle des amateurs les plus assidus, ressemblent davantage à des exhibitions qu'à une équitation sportive.

Les drags réels constituent de véritables sorties équestres sportives. Elles s'adressent tout au long de la saison aux cavaliers civils et militaires qui vivent leur passion de l'équitation d'extérieur. C'est ce que souligne *Lyon sport* dans l'article qui clôtüre la saison 1899-1900 : « Chaque dimanche de nombreux sportsmen et officiers de Vienne, Valence, Saint-Étienne, Tarare, etc., venaient se joindre à leurs camarades de Lyon ; il n'était pas rare de voir en selle au départ 40 ou 50 cavaliers et amazones. C'est d'un grand cœur que nous applaudissons à ce succès et que nous formons pour l'hiver prochain les vœux les plus sincères, car c'est en partie aux drags que l'on doit le progrès qu'a fait l'équitation dans notre ville pendant ces dernières années. Le cavalier ne se contente plus de conduire son cheval sur une piste ou dans un manège et c'est avec un réel plaisir que chaque dimanche il vient en terrain varié suivre des chasses agréables où le monde et le sport trouvent également un puissant attrait »²⁸⁴¹. L'équitation sportive pratiquée dans la périphérie urbaine et a fortiori dans la région met à contribution la grande diversité topographique que l'on y trouve. On peut distinguer deux types de parcours.

Les drags en milieu humide et en plaine. Ils sont caractéristiques de la rive gauche du Rhône et de la Saône. Les aires de chasse les plus courues sont les lônes du Rhône en amont et en aval de l'agglomération. Les divagations du Rhône en chenaux et bras plus au moins actifs multiplient les îles, les zones marécageuses que les crues successives enchevêtrent de souches. Un itinéraire type de 15 à 20 Km comporte en général le passage à cinq ou six reprises des petits bras du Rhône. Si le tracé du parcours ne suit pas les sections les plus

²⁸³⁹ *Lyon sport*, 21 octobre 1900.

²⁸⁴⁰ Arch. dép. Rhône, 4 M 567, rapport du commissaire de police Moullet au préfet du Rhône, 21 octobre 1903.

²⁸⁴¹ *Lyon sport*, 5 mai 1900.

inextricables, les aléas de la chasse au renard n'amènent pas l'animal à fuir en lieu découvert : la meute, dans le sillage du renard pénètre dans les taillis les plus denses, c'est dans ces cas que la bête parvient à se perdre. C'est un terrain de chasse très similaire que pratique l'Équipage dans les lômes situées en aval de Lyon, dans la commune de Saint-Fons. La chasse du 14 février 1899 « traverse les lômes, passe des saulées épaisses, serpente dans des terrains coupés de fossés, de troncs d'arbres ». Les conditions météorologiques rendent parfois la chasse difficile. Outre la pluie, la boue qui rend le terrain lourd²⁸⁴³, les crues du Rhône modifient le tracé. Le compte-rendu de la sortie du 5 février 1899 signale que « le Rhône avait beaucoup grossi et rendait de nombreux endroits impraticables ». Les drags courus dans ces zones sont assez techniques. Ils demandent une grande concentration aux cavaliers, de bons réflexes et des chevaux bien entraînés. Les drags courus dans les plaines, sur la rive gauche de la Saône, dans la région de Trévoux, sont plus rapides à l'instar de celui du 18 décembre 1898, le *Lyon sport* note les « belles prairies coupées de haies et de bons fossés et les amateurs d'obstacles ont pu se régaler. L'allure a été très rapide ». Dans son édition du 24 mars 1900, la sortie de Trévoux donne lieu au commentaire suivant : « C'est toujours avec le plus vif plaisir que l'équipage se rend à Trévoux, car ces immenses prairies, coupées de haies et de fossés, à travers lesquelles serpente la Saône, sont tout à fait propices aux jolis drags ».

L'autre grande zone de courre est constituée par les communes de l'Ouest lyonnais. Le départ est souvent donné du casino de Charbonnière ou de la gare de La Tour-de-Salvagny. Les parcours y sont réputés difficiles. Les itinéraires, souvent très techniques, exigent à l'évidence un niveau d'équitation confirmé. La topographie très accidentée requiert dextérité et sang-froid. La description du drag hounds du 29 janvier 1899 donne un bon aperçu des sorties dans ce secteur de la périphérie lyonnaise :

« On découple [les chiens] dans un grand pré derrière le casino, et tout de suite les chiens mènent très vite. La chasse passe d'abord dans des taillis dont les branches cinglent bêtes et gens. Elle remonte ensuite, sur de petits mamelons pour contourner un bois, pénétrer dans un nouveau taillis et descendre presque à pic dans un petit ravin. Le terrain est tellement détrempe et les chiens mènent si vite, que les cavaliers perdent la chasse et ne rejoignent que quelques minutes après le piqueur et les chiens arrêtés par un défaut. Au bout de dix minutes, le défaut est relevé et la chasse reprend extrêmement vite. Le terrain très mouvant, coupé de haies, d'arbres, de ruisseaux et surtout le sol détrempe, ralentit de nouveau les chasseurs qui perdent de vue la meute et ne la rejoignent qu'au bois de l'Étoile où a lieu l'hallali »²⁸⁴⁴.

Cette description n'a rien d'exceptionnel. Les sorties sportives, que seuls les plus grands froids suspendent pour des raisons de sécurité, sont conçues comme de véritables entraînements militaires. La présence assidue des jeunes officiers de cavalerie constitue à l'évidence un bon stimulant pour les gentlemen. Les civils sont, malgré l'excellent niveau d'un certain nombre d'entre eux, poussés dans leurs retranchements : il faut suivre, ne pas contourner les obstacles et prendre des risques. Parfois trop. Le fox hounds du 12 mars 1899 dans les environs de La Tour-de-Salvagny est assez révélateur : « le train s'accélère et la chasse parcourt, à bonne allure, pendant 8 à 10 kilomètres, un terrain très accidenté. C'est dans un bas-fond que M. Schultz, l'un des membres les plus sympathiques de l'Équipage des drags, a fait une chute effrayante, en sautant un mur fixe de près de 1 m 40, coupant un pré en pente et rendu presque infranchissable par l'état du terrain. M. Schultz dont on connaît l'intrépidité à cheval a demandé à sa bête, excellente cependant, un effort trop puissant ; essoufflée par un galop de 10 kilomètres, elle a fait panache et est retombée sur son cavalier

²⁸⁴³ *Lyon sport*, 8 décembre 1900 : « le terrain détrempe par les pluies de la semaine, n'avait pas encore eu le temps de sécher, aussi laissait-il beaucoup à désirer et c'est souvent dans de véritables mares de boue, que galopaient les chevaux. Malgré cela, aucune chute à déplorer ».

²⁸⁴⁴ *Lyon sport*, 4 février 1899.

qui a eu la cuisse cassée²⁸⁴⁵. Après avoir donné les premiers soins au blessé, les cavaliers reprennent la course qui s'achève vers Pollionay, « à travers un pays fait plutôt pour l'alpinisme »²⁸⁴⁶. Lorsque les militaires organisent les sorties, le parcours est la plupart du temps assez exigeant pour les cavaliers et leurs montures. Le 5 mars 1899, l'Équipage se déplace à Vienne. Les officiers du 19^e régiment de dragons tracent un beau parcours : « Le terrain choisi était excellent. Le parcours s'est déroulé dans les prairies de Septème, coupées en tous sens de nombreux fossés ralentissant un peu l'allure qui néanmoins a été très rapide. C'est dans ce train que, sur un petit terrain découvert, tous les obstacles sont franchis. Plusieurs défauts permettent cependant aux chevaux de souffler un instant, car ils sont vite relevés et la chasse repart à bonne allure²⁸⁴⁷. Plusieurs chutes se produisent à un fossé, où cavaliers et chevaux roulent les uns sur les autres sans aucun mal d'ailleurs, et, de suite en selle, rejoignent les chiens. La chasse faisant un grand crochet est ramenée du côté du départ ; on saute enfin une belle haie haute et large pour finir dans un rush énergique au milieu d'un immense pré où a lieu l'hallali »²⁸⁴⁸.

Les chasses mondaines ne sont pas de simples promenades, mais toutes les dispositions sont prises pour que la chasse soit accessible aux nombreux cavaliers qui composent la troupe. Le parcours est conçu pour être mis en scène : la course doit être vue par les spectateurs conviés à la sortie. La chasse mondaine compte trois temps forts : le *meet*, la chasse et le lunch de clôture qui est donné tout de suite après l'hallali. La chasse est courue en l'honneur d'une personnalité qui invite la chasse sur ses terres ou d'institutions comme les clubs du Divan ou le Jockey club, une société amie ou un régiment de la région. L'Équipage des drags de Lyon peut aussi se mettre en scène par une chasse promotionnelle, un drag d'honneur comme le souligne le *Lyon sport* du 19 février 1898 : « Le drag d'honneur a été favorisé par un temps splendide. Aussi l'élite de la société lyonnaise s'était-elle empressée de répondre à l'aimable invitation du Comité de l'Équipage auquel nous devons d'avoir doté notre ville d'un des sports les plus élégants, sport qui jusqu'ici semblait l'apanage exclusif de quelques-unes de nos grandes stations hivernales ». Ce type de chasse s'apparente à une exhibition qui permet de réunir dans un cadre informel des réseaux de sociabilité assez larges mais qui restent néanmoins très sélects. Le *meet*, fixé dans un lieu de départ assez vaste, le *field*, se transforme en point de concentration qui regroupe, outre les veneurs membres de l'association et les cavaliers invités, les attelages des spectateurs qui s'appêtent à suivre la course en voiture. Les comptes-rendus font état d'un nombre considérable d'équipages. C'est en effet par dizaines que les attelages se pressent à ces réunions. À l'occasion du drag du 11 avril 1898 plus de 200 personnes ont suivi la chasse en voiture. La Société des drags de Lyon affrète pour les grandes occasions un ou deux mail-coach de la maison Maire. Le compte-rendu de la chasse du 3 avril 1899 fait état de plus de cinquante voitures de toutes natures, mail-coach, omnibus, landaus, break, charrettes, dog-carts, victorias, que l'on devine admirablement tenus et appareillés²⁸⁴⁹. Les plus belles voitures qui sortent pour l'occasion, loin de la ville, entre initiés, en disent davantage sur la situation de leurs propriétaires, leurs goûts et leur éducation que tout autre procédé. Certains équipages en imposent durablement. Au retour du drag du 7 octobre 1898, le compte-rendu note que « le coach du marquis de Fortou a offert le champagne ». En novembre de l'année suivante, lors d'une sortie de chasse

²⁸⁴⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 24 Georges Schultz devant le perron de sa propriété de l'Île-Barbe.

²⁸⁴⁶ *Lyon sport*, 18 mars 1899.

²⁸⁴⁷ Le défaut, c'est-à-dire la rupture de la trace olfactive, est, lorsqu'il s'agit d'un drag hounds, un moyen courtois de mettre la course à la portée du plus grand nombre. Le défaut permet à la fois de regrouper les cavaliers sans mettre en évidence leur infériorité et de reposer les chevaux. Ici, le piqueur laisse à peine le temps aux retardataires de rejoindre le peloton.

²⁸⁴⁸ *Lyon sport*, 11 mars 1899.

²⁸⁴⁹ *Lyon sport*, 8 avril 1899.

à Vienne, l'équipage du marquis fait partie, avec celui du comte d'Albon, des attelages « qu'on a beaucoup admirés ».

Ces courses, auxquelles participent parfois plus de 100 cavaliers, doivent à la fois contenter les chasseurs invités et les spectateurs. Le parcours est organisé en fonction de cette contrainte. Au départ de la chasse, les spectateurs sont amenés en voiture sur des surplombs qui constituent des points de vue permettant de suivre la chasse qui se déroule en contrebas. Cette mise en scène, à la façon des tableaux vivants, donne tout son attrait à ces sorties en plein air. Le chroniqueur n'a nul besoin de forcer son talent pour en rendre compte : « les brillants uniformes, les habits rouges et les habits noirs se détachaient en relief sur le vert de prairies et le coup d'œil était des plus saisissants ». Si d'aventure la topographie du parcours ne se prête pas à une vision panoramique, un défaut, judicieusement programmé, permet une brève vision au plus près de l'action : « les chiens tombent en défaut tout près de la route d'où les voitures suivent les péripéties du drag »²⁸⁵⁰. Il existe ainsi deux parcours parallèles : celui qui est emprunté par la chasse proprement dite et celui qui permet aux spectateurs de suivre les évolutions de la meute et des cavaliers. Les organisateurs du drag du 9 avril 1899 vont jusqu'à fournir un point d'observation coïncidant avec une auberge : « les spectateurs qui suivent la route de Saint-Genest à Saint-Just vont au *Rendez-vous des chasseurs* pour suivre les péripéties de la première partie du drag ». Les deux progressions doivent être coordonnées pour que les spectateurs n'arrivent pas aux postes d'observation après le passage de la chasse. On devine toute la complexité de cette programmation car il faut de surcroît tenir compte des cavaliers invités dont on ne connaît pas ou mal la monte. La synchronisation est assurée en raccourcissant ou en rallongeant selon les besoins les défauts. Le compte-rendu de la chasse du 26 février 1899 donne un bel aperçu du procédé : « les chasseurs s'égrènent un peu sur ces pentes très raides. Après un second défaut plus long à relever, les chiens ramènent le peloton au complet vers les hauteurs ». La politesse et les usages de ce milieu raffiné de sportsmen imposent d'effacer les différences de monte entre les cavaliers qui sont là pour être vus et non jugés. Personne ne doit perdre la face. Cette prudence s'impose autant pour les officiers subalternes vis-à-vis de leurs supérieurs que pour les civils vis-à-vis de leurs invités. Le temps des mondanités n'est pas celui de la compétition, chacun a le souci de respecter les convenances.

La course s'achève sur le field devant les voitures par l'arrivée au grand complet des chasseurs bien groupés derrière la meute. À l'occasion, une pointe d'agacement surgit dans les comptes-rendus des drags lorsque les invités, tout à l'ivresse de leurs performances, sortent trop du code de la chasse : « il faudrait, cependant, que certains cavaliers veuillent bien retenir leur monture et se souvenir qu'ils ne doivent dépasser ni le piqueur ni le maître d'équipage et encore moins les chiens. Or nous avons constaté à l'arrivée que beaucoup semblaient avoir oublié ce principe élémentaire de chasse »²⁸⁵¹. L'arrivée peut donner lieu à une mise en scène, une manière de conclusion dramatique de la chasse, par le lâcher d'un renard qui n'a aucune chance d'en rattraper : le 11 décembre 1898, « le renard est lâché en présence de plus de 200 spectateurs. La bête lâchée à vue est vite prise, et l'hallali a lieu près d'une ferme où un excellent lunch, offert par le colonel, est servi aux invités, pendant que les trompes du régiment font entendre leurs meilleures fanfares ». Spectacle soigné mais qui assurément ne fait pas l'unanimité des vrais amateurs. Pas plus d'ailleurs que cette autre arrivée au printemps 1899 : « le renard lâché devant les chiens (...) se fait battre dans un boqueteau de la propriété et est pris au bout de quelques foulées. La curée a lieu dans la grande cour du château de M. Colcombet devant 200 spectateurs »²⁸⁵².

²⁸⁵⁰ *Lyon sport*, 4 mars 1899.

²⁸⁵¹ *Lyon sport*, 3 mars 1900.

²⁸⁵² *Lyon sport*, 15 avril 1899.

La réunion de chasse mondaine est ponctuée d'un lunch ou d'un déjeuner pris en commun. Exceptionnellement, lorsque l'Équipage est en déplacement et arrive sur le lieu du meet vers midi, un déjeuner est servi aux participants dans un hôtel de la localité. Le lunch est dans la plupart des cas offert à la fin de la chasse. C'est un moment d'intense sociabilité. Les mondantés s'épanouissent autour d'un buffet dressé par un traiteur à la mode. La prestation des cavaliers est commentée par les intéressés eux-mêmes soumis au feu roulant des questions des spectateurs. Le lunch est l'occasion de sortir les jeunes filles qui sont accompagnées de leurs parents. Toutes les sorties mondaines signalent leur présence. Lors du drag du 16 avril 1898, donné en l'honneur du Jockey-club, près d'une dizaine de jeunes filles figurent parmi les personnes citées, qui ne représentent elles-mêmes qu'une petite fraction des convives : les demoiselles Tresca, de Soras, Damour, Gindre, de Boysson, Peillon, Guigard, Kimerling, de Pontac. Filles d'officiers supérieurs et filles de très bonnes familles se côtoient. S'agit-il de leur montrer des partis intéressants, de vanter les vertus sportives de prétendants qui ont les faveurs de la famille, de présenter les jeunes filles à marier ? Les familles de la bonne société ont certes d'autres lieux et canaux disponibles pour mener à bien leurs stratégies matrimoniales mais comment croire que ces sorties ne sont motivées que par la passion de la chasse et du grand air ?

Après les premières années du XX^e siècle, *Lyon Sport* la source privilégiée de l'équipage des drags de Lyon est moins proluxe sur ce sujet. Les flots montants des courses hippiques à Lyon et dans la ceinture chevaline, les sports mécaniques accaparent les esprits et les plumes. Plus discrètement que par le passé, il subsiste une activité cynégétique. Les grands noms de l'excellence équestre le comte de Chabanne, Teste, Poidebard et d'autres le sont toujours en activité (ou leurs descendants) mais ils faut alors rechercher leurs activités cynégétiques dans d'autres sources²⁸⁵³.

Section II – Le concours hippique, une version grand public de l'excellence équestre

« Tout est chic, impeccablement. Les gens sont discrètement endimanchés, arborent les modes nouvelles, sans avoir l'air de les porter. On respire une atmosphère de haute vie. Les crottins eux-mêmes, qui se prélassent sur un lit de sable fin, ont un air distingué »²⁸⁵⁴.

I – Le concours hippique

Le concours hippique est une manifestation polymorphe qui, faute d'être abordée sous des angles différents, ne peut être décryptée de manière convenable. La semaine du concours hippique, « l'hippique », dans le langage courant, est d'abord un lieu d'exhibition de l'art équestre : gentlemen et militaires rivalisent aux barres sous le regard acéré des meilleurs chroniqueurs prompts aux remarques assassines. Les militaires qui trustent les épreuves d'obstacles, en dolmens ou en habits rouges, constituent une véritable caste d'officiers gyrovagues qui concourent sans fin d'une réunion à l'autre. Les 7 ou 8 journées de concours sont aussi, pour peu que le temps se montre clément, un événement mondain de toute première importance. Dans le calendrier du Tout Lyon, c'est l'avant-dernière manifestation notable de l'année mondaine, quelques semaines avant les courses du Grand Camp qui

²⁸⁵³ On peut se reporter au bel article que *Sport Universel illustré* consacre à l'équipage de Paul Teste, « le Rallye La Forêt ». L'hebdomadaire précise dans son numéro du 24 juin 1927 ses zones de course : « le pays dans lequel chasse le Rallye La Forêt comprend plus particulièrement la région de la Bresse et de la Dombe, c'est-à-dire la partie du département de l'Ain comprise entre Bourg, la Saône et le Rhône. Pays très pittoresque, légèrement vallonné par endroits et dont les plaines sont émaillées de nombreux étangs, entourés de " brouilles ". Les coteaux sont, en général, recouverts, jusqu'au sommet, de bois de toute enature, alternativement très fourrés ou régulièrement plantés Les sangliers semblent bien s'y plaire, car depuis la guerre, leur nombre s'est considérablement accru. Parfois même ils établissent leurs forts jusque dans certaines îles du Rhône, où l'équipage est obligé d'aller les attaquer ».

²⁸⁵⁴ *Lyon sport*, 20 avril 1909.

clôturent la saison et marquent le départ vers les villégiatures estivales. La presse locale, quotidiens et hebdomadaires, lui consacre une place non négligeable : chaque journée est l'objet d'une recension plus ou moins fournie. Si le *Progrès de Lyon* remplit son devoir d'information sans zèle manifeste, le *Salut public* présente des comptes-rendus plus détaillés. *Le Tout Lyon* ou la *Vie française* ne peuvent pas, compte tenu de leur lectorat, passer sous silence la fête hippique du cours du Midi. *Lyon sport*, très engagé dans les sports équestres, rend compte fidèlement et par le menu des épreuves et des manifestations qui s'y déroulent. Enfin, le concours hippique est un lieu de transactions qui permet d'écouler la production régionale et une bourse aux échanges spécialisée dans les chevaux à deux fins, les chevaux de demi-sang. Cette dimension économique du concours, de loin la plus importante, n'est presque jamais mise en lumière par la presse.

La genèse du concours hippique s'inscrit dans deux phases bien différentes. Le concours est fondé en 1876, comme dans d'autres villes françaises, par la très parisienne Société hippique française. En 1886, à la suite d'un contentieux qui l'oppose à la municipalité et au département, le concours hippique du sud-est qu'elle préside est transféré à Vichy. Ce n'est qu'en 1890, qu'une initiative locale recrée un concours hippique à Lyon malgré l'hostilité initiale de la Société hippique française.

1 – De la Société hippique française à la Société des concours hippiques du Sud-Est

A – Une initiative parisienne

La Société hippique française, créée à Paris en janvier 1866, est une société du meilleur monde. Parmi ses fondateurs, parrains attitrés qui la portent sur les fonts baptismaux, figure en tête de liste le couple impérial. Cette société qui survit à ses plus illustres parrains devient au fil des années une institution solidement ancrée dans le Gotha parisien et dans la fine fleur de ses ramifications provinciales. Outre la famille impériale, la liste des 458 membres fondateurs égraine de la lettre A à W des noms prestigieux: le prince d'Areberg côtoie des aristocrates issus d'illustres familles. Princes, ducs, marquis, comtes et vicomtes constituent l'écrasante majorité de la Société hippique française. De Ligne, de Luynes, de Sagan, de Clermont-Tonnerre, de Choiseul, de la Rochefoucault, de Dreux-Brézé et bien d'autres se mêlent aux cohortes denses des barons d'Empire. Les industriels, maîtres de forge, financiers d'extraction récente et banquiers de vieille souche comme les Rothschild se retrouvent aux côtés des militaires largement représentés : quatre maréchaux dont Canrobert et Randon, une dizaine de généraux et davantage de colonels. Au vrai, la société regroupe tous les notables de la France chevaline. Qu'ils soient entraîneurs, propriétaires d'écuries (comte de Lagrange, Lupin, Delamarre, etc) ou membres d'autres sociétés hippiques comme le Jockey-club, la Société d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux (prince de la Moskova, duc de Doudeauville), la Société des steeple-chases de France (prince de Sagan) ou la Société du demi-sang (marquis de Croix), nombreux sont ceux qui s'inscrivent dans la nouvelle société. Le conseil d'administration de la société est un véritable syndicat aristocratique²⁸⁵⁵. Son président, le marquis de Mornay, partage son temps entre le siège parisien de la Société, avenue Montaigne, Nice et les villes de concours où sa silhouette sèche et nerveuse est connue de tous les amateurs de chevaux.

²⁸⁵⁵ Les membres fondateurs sont : MM. Le marquis de Mornay, président. Le comte de Juigné, vice-président. A. de Beylen, vice-président. Lafitte de Canson, Secrétaire du Comité. Le vicomte Onésime Aguado. Le marquis de Castelbajac. Le comte d'Espeuilles. Le duc de Lesparre. Le vicomte Du Manoir. Le comte de Mornay-Soult. Le comte Roederer. Le vicomte de la Roque-Ordan. Le baron alphonse de Rothschild. R. de Scitiaux. Le comte de Saint-Vallier.

Reconnue d'utilité publique par décret du 16 octobre 1866, la Société hippique française se propose, conformément à l'article premier de ses statuts, « de favoriser et de développer l'emploi du cheval de service produit en France »²⁸⁵⁶. Dans une lettre-formulaire du 10 août 1866, adressée aux présidents des conseils généraux en vue d'obtenir des subventions, la Société hippique définit de manière plus précise son champ d'intervention :

« Parmi les questions de l'ordre agricole sans cesse posées devant l'opinion publique, il en est peu qui réussissent à intéresser davantage les esprits, que la question chevaline. Après de nombreux examens, on est arrivé, de nos jours, à comprendre qu'à côté de l'amélioration procédant par le choix sévère des reproducteurs, il convient de placer celle qui résulte d'un certain genre d'épreuves, variant suivant les espèces et leur destination, mais destinées les unes et les autres à donner la mesure des qualités des produits. La faveur publique, qui seule consacre les choses utiles, s'est spécialement attachée aux concours de dressage, parce qu'elle a vu, dans cette institution de date récente, un moyen à la fois utile et pratique de donner à nos races indigènes la valeur commerciale à laquelle elles peuvent légitimement prétendre »²⁸⁵⁷.

La Société hippique française inscrit sa mission dans le prolongement de l'action mise en œuvre par l'administration des haras et les différentes sociétés d'encouragement parmi lesquelles figure le Jockey-club français. Dès ses premiers pas, la nouvelle société peut compter sur l'appui des pouvoirs publics. C'est l'administration des haras, et tout spécialement le service du Grand Écuyer, qui se charge de répercuter au niveau départemental la publicité nécessaire à l'envol de la Société hippique française. Dans une circulaire datée du 31 janvier 1866, le Grand Écuyer, après avoir souligné l'intérêt de la nouvelle société, demande au préfet du Rhône de bien vouloir accorder son appui à l'entreprise qui souhaite organiser chaque année à Paris, un concours de chevaux dressé :

« Je vous demanderai donc, Monsieur le Préfet, de vouloir bien accorder votre appui à une association qui se recommande par le dévouement désintéressé de ses membres à la cause de l'amélioration chevaline. En vous remerciant d'avance de ce que vous pourrez faire en sa faveur, je vous prierai spécialement de transmettre la brochure aux Comices ou Sociétés agricoles de votre département, et je vous serai très obligé de faire reproduire, par les principaux journaux de la localité cette publication, du moins le programme du prochain concours et un abrégé indiquant la mission de la société ainsi que les conditions de souscription. S'il vous était possible d'inspirer quelques articles favorables, l'administration vous en saurait le plus grand gré »²⁸⁵⁸. Exécutant zélé, le préfet du Rhône répartit la dizaine de brochures reçues de Paris. Début février 1866, il en adresse deux exemplaires au président du Jockey-club de Lyon. Dans la lettre qui accompagne son envoi, le préfet du Rhône écrit : « Je vous prie de vouloir bien appeler l'attention des membres du Jockey-club de Lyon sur les opérations de la Société hippique française. Plusieurs d'entre eux voudront sans doute s'associer aux efforts de cette société pour arriver à l'amélioration de l'espèce chevaline et pour affranchir la France du tribut qu'elle paie chaque année à l'étranger pour l'acquisition des chevaux de service et de luxe »²⁸⁵⁹.

Après le succès des concours de 1866 et 1867, le marquis de Mornay, président de la Société hippique française, accentue l'effort de promotion en faveur du concours central de Paris. Il demande au préfet du Rhône de se charger de l'expédition des affiches timbrées dans les chefs-lieux de canton et de veiller à ce qu'elles soient placardées. Il lui demande en outre

²⁸⁵⁶ Arch.dép.Rhône, 7MP 455, dossier 1866-1869, *Société hippique française*, 77 avenue Montaigne, Paris, imprimerie de Victor Goupy, 5 rue Garancière, Paris 1866, 21 pages + annexes.

²⁸⁵⁷ *Idem*, Lettre adressée par la Société hippique française aux présidents des Conseils généraux, 10 août 1866.

²⁸⁵⁸ Arch. dép. Rhône, 4MP 455, dossier 1866-1869, Ministère de la maison de l'Empereur et des Beaux-Arts, Direction générale des haras, 2^e bureau, Circulaire N°114, 31 janvier 1866, Société hippique française, transmission de documents. En mars 1866, la circulaire N°118 provenant du même service rappelle tout l'intérêt que l'on porte en haut lieu à la réussite de la nouvelle société.

²⁸⁵⁹ *Idem*, lettre du préfet du Rhône à Monsieur Durand, président du Jockey-club de Lyon, 7 février 1866.

d'appuyer le vote d'une subvention : « J'ai eu l'honneur le 10 août dernier, de vous écrire au sujet de la Société hippique française, vous priant de transmettre à Monsieur le Président du Conseil général de votre département, une note explicative des résultats obtenus par la Société en 1867. Cette note était accompagnée d'une lettre dans laquelle je lui demandais de vouloir bien appuyer, auprès de son Conseil, la proposition d'une allocation en notre faveur.

Convaincu que notre société a reçu de vous, Monsieur le Préfet, le double appui sollicité par son Excellence le Grand Écuyer et par nous, je viens vous prier de me faire connaître la résolution adoptée par le Conseil Général, afin que je puisse en informer le Comité à sa prochaine réunion »²⁸⁶⁰.

De 1868 à 1875, les données font défaut. La guerre franco-prussienne, l'effondrement de l'Empire, les troubles politiques expliquent l'indigence des sources. L'activité de la Société centrée sur le concours hippique central de Paris laisse en friche les fortes potentialités de développement qui existent en province. En 1875, la Société hippique française donne une extension notable à ses activités. Dans un document de 1886, adressé au préfet du Rhône, le marquis de Mornay retrace les circonstances de ce nouvel engagement qui équivaut à une véritable déconcentration. « C'est – dit-il - en 1875 que la Société hippique française, pour répondre au désir du ministre de la guerre, décida la création des concours de Bordeaux, Nantes, Lyon, Lille et Nancy. (...) Le ministre avait reconnu que les concours hippiques, tels qu'ils étaient donnés par la Société hippique française, contribuaient efficacement à l'augmentation et à l'amélioration de la production hippique nécessaire à l'armée, en même temps qu'ils développaient par l'émulation le goût et la pratique de l'équitation »²⁸⁶¹. Les documents disponibles montrent en effet que l'armée met tout en œuvre pour que réussisse le premier concours hippique organisé à Lyon en juin 1876. Le gouverneur militaire de Lyon, le général Bourbaki, suit personnellement les préparatifs d'un carrousel ordonné par le ministre de la guerre²⁸⁶². Cette manifestation de clôture est financée grâce à une subvention du conseil municipal et à un don de la Société hippique française qui permet d'acquérir les indispensables jeux de bagues, têtes de méduses, lances, javelots et oriflammes utilisés par les centaines de cavaliers mobilisés pour la circonstance.

Les concours hippiques de province sont organisés sur la base d'arrêtés ministériels qui fixent leur siège et circonscription. Les charges inhérentes au concours sont supportées conjointement par la Société, la ville et le département siège du concours. La première s'engage à distribuer au moins 20 000 francs de prix et les collectivités territoriales consentent à voter chacune une subvention annuelle de 5 000 francs. Il est demandé en outre à la ville siège du concours de fournir gratuitement un emplacement de 200 mètres de long sur 40 mètres de large situé au centre de la ville. Les engagements sont pris pour une période de dix ans. Ces charges sont votées le 3 septembre 1875 par le conseil municipal de Lyon²⁸⁶³ et le 8 du même mois par le Conseil général du Rhône.

²⁸⁶⁰ *Idem*, lettre du marquis de Mornay au préfet du Rhône, 15 octobre 1867.

²⁸⁶¹ *Idem*

²⁸⁶² *Idem*, dossier 1876, lettre du général Bourbaki au préfet du Rhône, 11 avril 1876 : « Afin de favoriser cette œuvre dont la réussite, en augmentant la production et la qualité du cheval de service français intéresse l'armée à un très haut degré, le Ministre de la guerre m'a prié de faire exécuter un carrousel, pour clore ce concours par les officiers, les sous-officiers et soldats de la cavalerie de la garnison. Je me suis empressé de donner des ordres en conséquence, et les éléments ne me manqueront pas pour atteindre ce but ».

²⁸⁶³ Arch. Mun. Lyon, 1140 WP 61, Copie de la délibération du Conseil municipal de Lyon prise lors de la séance extraordinaire du 3 septembre 1875 autorisée par le préfet du Rhône le 30 août 1875. Les considérants de la décision municipale sont significatifs des attentes de la ville :

« Attendu que le succès croissant d'année en année du concours de Paris a déterminé la création du concours de province ; que l'épreuve des concours de province a déjà eu lieu deux fois à Nantes et une fois à Bordeaux ; que, dans ces deux villes, ces concours ont donné des résultats considérables et ont dépassé de beaucoup toutes les prévisions (...) Attendu enfin, que, les concours devant durer deux mois attirera un mouvement continu de visiteurs qui seront une cause certaine de l'augmentation des revenus de la richesse publique ».

Le concours hippique du sud-est dont le siège est à Lyon, regroupe 27 départements qui s'étirent du Jura à la Corse. La première édition du concours est un véritable succès. Pourtant, malgré des débuts prometteurs, l'initiative parisienne se heurte à de vives résistances locales. Les documents disponibles permettent d'identifier deux litiges principaux : le financement et l'exclusivité des manifestations.

Dès mars 1876, dans un mémoire particulièrement véhément adressé au préfet du Rhône, Steiner-Pons, président de la Société des courses de Lyon et de la Société hippique du Rhône, proteste contre la réduction de moitié de la subvention allouée par le Conseil municipal de Lyon à la société des courses. Il découvre, après un temps de latence, la redoutable efficacité manœuvrière de la Société hippique française qui a su obtenir du Conseil municipal de Lyon et du Conseil général du Rhône une subvention annuelle de 10 000 francs. Steiner-Pons réalise avec effroi que l'arrivée d'une troisième institution hippique dans la région hypothèque non seulement toute augmentation future des subventions mais menace en outre celles qui existent. Or, sur ce point précis, les sociétés locales sont directement concernées puisque les seules subventions susceptibles d'être remises en cause, parce que votées annuellement, sont les leurs :

« Nous en sommes réduits cette année à limiter à 10 000 fr. le Grand Prix de Lyon, et encore notre Société est-elle obligée de faire les fonds de la moitié. Tout en rendant pleine justice au but poursuivi par la Société hippique française, nous ne pouvons nous empêcher d'être peinés de voir une Société étrangère à notre contrée recevoir du premier coup, et de nos deux conseils élus, une subvention de 5000 francs, avec engagement de la lui servir pendant 10 ans, parce qu'elle promet d'offrir pour 20 000 fr. de prix, et de voir mise sur le même pied la société des Courses de Lyon, qui est une société locale, existant depuis près de 10 ans et donnant pour près de 60 000 fr. de prix cette année.

Comment expliquer une pareille disproportion dans la distribution des encouragements, et à ce sujet, nous pourrions même rappeler que la Société hippique du Rhône²⁸⁶⁴, dont les vues sont les mêmes que celles de la Société hippique française, quoique leur manière de procéder soit différente (la première agissant au moyen de courses et la deuxième au moyen de concours), que ladite société n'a obtenu en 1875 qu'une subvention de 2 000 fr., alors que chaque année, elle distribue pour plus de 24 000 francs de prix.

Une pareille anomalie ne peut subsister sans soulever de justes réclamations, et mon devoir est d'essayer de faire revenir le Conseil municipal sur une décision qui crée à nos sociétés locales une situation par trop inférieure ».

La protestation de Steiner-Pons est suivie d'une argumentation que l'on retrouve, par la suite, systématiquement utilisée, dès qu'une menace pèse sur les subventions accordées aux sociétés hippiques. L'argumentaire du président de la Société des courses de Lyon tient en cinq points :

- 1) Les courses augmentent les recettes de l'octroi. Il prétend que cela a été démontré sans équivoque par un rapport présenté en 1874 par le directeur de l'octroi de Lyon.
- 2) Les courses bénéficient au commerce lyonnais : « cela s'explique tout naturellement par le séjour prolongé de cette multitude d'étrangers et par le luxe

²⁸⁶⁴ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 61, une lettre de Steiner-Pons, adressée au maire de Lyon le 15 février 1873 permet de dater, en l'absence d'autres sources, la création de la Société hippique du Rhône : « Dans ce moment, une nouvelle société prenant également naissance dans le sein du cercle du Jockey-club de notre ville et dite : Société hippique du Rhône est en voie de formation, elle a pour but l'amélioration du cheval de service, au moyen de courses au trot et doit donner 2 réunions par an, elle est destinée à compléter la société des courses actuellement existante.

Je dois prochainement adresser au conseil municipal une demande de subvention, au nom de cette nouvelle société, qui s'occupant exclusivement des encouragements à donner à la production de demi-sang soit du cheval de service et de guerre, doit à ce titre, avoir toutes les sympathies du conseil municipal ».

déployé à l'occasion de ces grandes fêtes hippiques par la population lyonnaise : luxe de toilettes, de chevaux, d'équipages, etc., cela se chiffre par des sommes énormes ; et pour s'en convaincre, il n'y a qu'à interroger les hôteliers, les cafetiers, les carrossiers, les tailleurs, chapeliers, etc, enfin tous les fournisseurs en général ».

3) Les courses constituent la base de l'amélioration chevaline en permettant de classer les reproducteurs.

4) La société loue à la commune et aux hospices les 195 000 m² nécessaires aux champs de course.

5) La subvention de 10 000 fr. doit être mise en perspective avec les 48 000 francs de prix que propose la société et les aides qu'elle accorde aux sociétés de courses amies.

Steiner-Pons conclut son mémoire en estimant « qu'il serait donc injuste de doter aussi largement une société dont le siège n'est pas à Lyon, et de ne pas soutenir dans des proportions au moins égales à celles du passé, une société locale comme la Société des Courses de Lyon, qui depuis 1867 a donné à l'élevage français pour plus de 300 000 fr. de prix, et aux victimes de la guerre pour plus de 30 000 fr. de secours, et qui en outre a rapporté au commerce lyonnais ou à la Caisse municipale des sommes bien supérieures aux subventions qu'elle a reçues ».

L'intrusion de la Société hippique française suscite une réaction des milieux lyonnais du cheval. Cette réaction est une réponse à la position des assemblées élues. À partir du moment où elles se refusent à accroître les subventions consacrées à l'industrie chevaline, l'équilibre antérieur ne peut être rétabli que par l'éviction de la société parisienne. Le conseil municipal de Lyon et le conseil général du Rhône, actionnés par les élites locales, tentent d'évincer la Société hippique de Paris.

Les hostilités commencent par des intimidations : l'emplacement du cours du Midi qui se prête admirablement au concours hippique est réquisitionné pour le concours départemental d'agriculture et pour le concours hippique organisé par la société hippique du Rhône. C'est pour la municipalité une manière implicite de montrer la prééminence des sociétés locales. Cette mesure heurte de plein fouet l'exclusivisme conquérant de l'institution parisienne qui s'estime seule habilitée à organiser des concours hippiques. Forte de son prestige, elle s'offusque de l'existence de toute structure qui pourrait, même partiellement lui faire concurrence. L'impérialisme de la Société hippique parisienne se manifeste de manière discourtoise. Elle exige un emplacement cours de Perrache, alors qu'il est réservé à d'autres manifestations locales, et s'ingénie à faire coïncider son concours avec celui de sa rivale rhodanienne.

En juin 1877, le cours du Midi n'étant pas disponible – l'emplacement étant réservé à la tenue simultanée d'un concours agricole et d'un concours hippique départemental -, la Société hippique française est priée de décaler son concours. Dans une lettre du 6 avril 1877, adressée au préfet du Rhône, le marquis de Mornay organise la réplique : « j'aime à croire qu'une réflexion sérieuse empêchera la commission de persévérer dans les projets qu'on lui prête et qui seraient :

1° De faire en même temps que le concours régional agricole et celui de la Société hippique française, un concours régional hippique, non pas seulement de reproducteurs mâles et femelles ce qui serait très naturel, mais un concours de chevaux attelés et montés.

2° de retirer à la Société hippique française le cours Perrache, et de ne pas lui offrir en échange un terrain au centre de la ville suffisant pour tous les besoins du concours »²⁸⁶⁵.

Le marquis de Mornay souligne que sa société a fondé le concours « en faisant appel aux influences locales et a cherché à s'appuyer sur leurs capacités. (...) La Société hippique

²⁸⁶⁵ Arch. dép. Rhône, 7 MP 455, lettre du président de la Société hippique française au préfet du Rhône, 6 avril 1877.

française n'a fondé les concours qu'après avoir sollicité et obtenu l'adhésion sympathique des sociétés hippiques locales ». Il ajoute : « J'ai entre les mains des lettres du président de la société hippique du Rhône nous faisant connaître qu'après une réflexion et même une certaine hésitation première, cette société avait reconnu le bien qui pouvait résulter de la venue de la Société hippique française à Lyon, et avait recommandé au Conseil municipal ainsi qu'au Conseil général, les propositions de la Société hippique française.

Le témoignage public le plus éclatant de cette adhésion résultait de la présence dans notre jury des représentants les plus élevés et les plus autorisés de la Société hippique du Rhône, désignés par son président M. Steiner-Pons au choix de la SHF ».

La Société hippique française, forte de ses tractations locales, s'estime seule habilitée à organiser des concours hippiques et prend pour une concurrence déloyale et une véritable agression le programme que met au point la Société hippique du Rhône et qui comporte quelques épreuves similaires²⁸⁶⁶. Le président de la Société hippique française s'oppose de front à l'initiative de sa consœur rhodanienne :

« Il ne vous échappera pas, Monsieur le Préfet, qu'un second concours de chevaux attelés et montés en même temps que le nôtre est absolument inutile en raison de la lenteur naturelle des progrès accomplis dans l'élevage.

Nous avons un programme plus que suffisant pour reconnaître et récompenser tous les bons chevaux qui seront présentés.

Pourquoi donc un second concours semblable créé concurremment au nôtre, comme si le nôtre ne justifiait ni ne méritait la confiance générale que nous avons conquis en France depuis les 22 concours que nous y avons déjà donnés ?

La présence de ce second concours ne pourrait donc être considérée que comme un acte de défiance et une atteinte à nos droits contre lesquels j'aurais, à mon très grand regret le devoir de protester ».

La réaction exagérée du marquis de Mornay est perçue comme un véritable diktat car le concours agricole régional, à l'instar du dernier en date, celui de 1869, inclut traditionnellement un concours hippique. Dès lors, les parties en présence campent sur leurs positions. L'inspecteur général du ministère de l'agriculture, de Sainte-Marie, dépêché à Lyon le 7 avril 1877, se heurte au refus de la commission départementale de changer quoi que se soit à l'organisation du concours. L'administration propose à la Société hippique française d'utiliser la partie nord de la place Bellecour. Les tensions entre les deux sociétés hippiques mettent dans l'embarras les sportsmen de la capitale régionale. Dans un article du 11 avril 1877, le *Salut public*, qui refuse toutefois de prendre position, renvoie les deux protagonistes face à leurs responsabilités :

« Nous disions plus haut qu'il y aura deux concours hippiques en même temps. Ce contretemps regrettable provient de la rivalité qui existe entre la Société hippique du Rhône et la Société hippique française, toutes deux fondées dans le même but, l'amélioration de la race chevaline, toutes deux subventionnées par la ville et le département, et qui ont, d'ailleurs, toutes deux, le droit absolu de faire chacune leur concours en même temps, si elles le jugent convenable.

La Société hippique du Rhône a coutume d'organiser un concours lors des concours régionaux, ses règlements le prévoient et en déterminent les conditions. En 1869, lors du dernier concours agricole, la Société a réussi à obtenir un réel succès et il est assez naturel qu'elle cherche à continuer sa marche dans la voie où elle est entrée.

D'autre part, la Société hippique française, dont le président est M. de Mornay, a déjà organisé l'an dernier un concours à Lyon et doit en avoir un chaque année. Le département et la ville, comme nous l'avons dit, y contribuent par une subvention et, d'autre part, la ville

²⁸⁶⁶ *Salut public*, 4 juin 1877, programme du concours de la Société hippique du Rhône, voir à cet égard les 6^e, 7^e, 8^e et 9^e catégories.

s'est engagée à fournir à la Société un emplacement central pour y organiser sa piste, ses écuries et tout son matériel.

Bien que beaucoup de *sportsmen* fassent partie des deux sociétés, il paraît qu'il n'a pas été possible de fondre les deux concours en un seul. Chacun veut opérer tout seul, chacun veut avoir sa petite église et l'administration, esclave de ses engagements, n'a pas pu faire autre chose que de les remplir, accordant à la Société hippique du Rhône l'extrémité du cours du Midi et à la Société hippique française la place Bellecour pour s'y installer.

Nous ne saurions trop regretter ce conflit, que nous voulons espérer voir s'effacer avant l'ouverture du concours régional ».

Cette première passe d'armes n'est qu'un prélude à des hostilités beaucoup plus rudes qui visent à remettre en cause les subventions attribuées à la Société hippique française à laquelle on ajoute « de Paris » pour bien souligner son intrusion dans la région.

Dès 1878, les assemblées résistent à l'inscription automatique de la subvention accordée à la Société hippique française. Lors de la séance du 10 janvier 1878, le rapporteur de la commission note : « C'est avec le plus grand regret que votre Commission vous propose de voter le crédit de 5 000 fr. demandé par la Société hippique française. Le Conseil général se trouve en présence d'un engagement formel contracté pour dix ans illégalement ». Le ton est donné. La municipalité de Lyon n'est pas en reste : dans un rapport en date du 31 juillet, la commission municipale mandatée par le préfet du Rhône émet un avis très négatif sur le concours hippique d'avril 1878. En mai 1879, les griefs qui sont reprochés à la Société hippique française sont portés à la connaissance du marquis de Mornay. Ce dernier les réfute dans un long mémoire. Le 17 septembre 1879, le Conseil général rejette la demande de subvention : « Au nom de la Commission, M. Million propose le rejet du crédit de 5 000 fr. en faveur de la Société hippique française. M. Du Sablon dit qu'il a pris des renseignements sur cette Société et qu'il a acquis la preuve qu'elle est sans aucune espèce d'utilité. Il y a donc bien lieu de rejeter le crédit. Le crédit est rejeté ». Le 17 octobre 1879, la réponse du marquis de Mornay est une véritable mise en demeure : « Le plus ou moins d'utilité de l'œuvre entreprise par la Société hippique française est une appréciation qui en droit ne saurait affranchir le département du Rhône de l'exécution des engagements qu'il a pris ». Il espère que sa société n'aura pas « le désagrément de poursuivre par les voies de droit l'exécution des engagements pris ». Menacé d'une action en justice pour rupture de contrat, le département est contraint d'inscrire la subvention au budget rectificatif lors de la session d'août 1880. Au cours des années suivantes, la subvention est votée, mais elle est accompagnée d'une mention peu amène. Ainsi lors de la session du 2 septembre 1882, le Conseil formule le vœu que la Société hippique « veuille bien organiser un concours sérieux à Lyon et non pas seulement une parade de cirque »²⁸⁶⁷.

Le litige qui oppose la municipalité de Lyon à la Société hippique française est d'une toute autre ampleur. Les influences du milieu hippique lyonnais se répercutent au conseil municipal avec une force bien plus grande qu'à l'assemblée départementale. La stratégie mise en œuvre par la municipalité pour contester l'exécution du contrat qui la lie encore pour huit ans à l'institution parisienne prend appui sur la création d'une commission d'enquête avalisée par arrêté préfectoral le 17 mai 1878.

Elle est chargée de superviser le troisième concours hippique et de dresser l'inventaire des manquements susceptibles d'annuler le contrat. La nomination de la commission en dit long sur la stratégie de la municipalité : sur les quatre personnalités qui la composent, Paul Bredin et Auguste Giraud, respectivement manufacturier et négociant à Lyon, sont membres du Comité de la Société hippique du Rhône. Un troisième, le vétérinaire Quivogne, président de la Société vétérinaire de Lyon et du Sud-Est, souscripteur de la Société hippique du Rhône,

²⁸⁶⁷ Arch. dép. Rhône, 7 MP 455, dossier année 1883, Recueil des actes administratifs, République française, département du Rhône, Conseil général du Rhône, séance du 9 septembre 1882.

est nommé rapporteur. Auguste Giraud tout en acceptant sa nomination juge utile de rappeler sa situation :

« Je suis prêt à remplir le mandat, que le conseil municipal veut bien me confier pour surveiller si la Société hippique française reste dans son programme et en conséquence à droit à la subvention qui lui a été accordée par la ville.

Si pourtant ces nouvelles fonctions devaient faire suspecter mon impartialité (étant encore commissaire de la Société hippique du Rhône) je croirais devoir les décliner. Si ce n'est pas un obstacle, croyez, Monsieur, que si je les accepte c'est pour les remplir avec loyauté et pour faire respecter les droits de chacun »²⁸⁶⁸.

Dans un rapport en date du 31 juillet, la commission municipale mandatée par le préfet du Rhône émet un avis très négatif sur le concours hippique de mai-juin 1878²⁸⁶⁹. La lecture du rapport permet de relativiser la loyauté annoncée par Auguste Giraud. La commission fait feu de tout bois contre la Société hippique française. Rien dans l'organisation ni dans la finalité du concours ne trouve grâce à ses yeux. La commission d'enquête utilise tous les arguments y compris ceux qui en général sont mis en avant par les adversaires de toute subvention aux manifestations hippiques. La mauvaise foi s'affiche ostensiblement tout au long du rapport. Les arguments développés mettent en avant les sept points suivants :

1) Le public ne semble pas très intéressé par les manifestations hippiques organisées par la société parisienne : « Quant à cette affluence de public que promettait monsieur le marquis de Mornay en 1875 pour motiver la création de ces concours à Lyon, Monsieur le Président de la Société hippique française s'est chargé de nous en donner lui-même la mesure, en nous signalant, avec regret, nous devons le dire, le chiffre vraiment minime, d'une des recettes quotidiennes de la Société, dans l'établissement installé cours du Midi ».

2) Les installations du concours sont particulièrement visées. La commission formule un triple grief : elles sont dangereuses pour les chevaux exposés, inconfortables pour les spectateurs et particulièrement disgracieuses « à peine digne des spectacles forains qui s'établissent dans les faubourgs ».

3) La commission constate le faible nombre des chevaux engagés au concours hippique de Lyon. Sur les 73 chevaux inscrits au concours, 37 doivent être retranchés du total, soit parce qu'ils n'y sont pas venus, soit parce qu'ils ont été jugés de qualité insuffisante, soit enfin parce qu'ils n'entrent pas dans les catégories retenues par le concours comme les chevaux de course. La commission constate également que pour étoffer les effectifs, le concours a été ouvert aux chevaux âgés de trois ans, catégorie initialement non prévue : « jugeant sans doute, après deux expériences successives, que ses concours de Lyon tomberaient forcément, faute d'exposants, et jalouse du nombre considérable de chevaux exposés à notre dernier concours de notre société hippique du Rhône, qui n'est pas subventionnée, la Société hippique française a essayé de sauver sa situation et ses subventions, si fortement compromises à Lyon, en créant, cette année, des primes et des récompenses nouvelles pour cette catégorie de chevaux de trois ans, desquels la société ne daignait pas s'occuper précédemment, mais qu'elle a trouvé utile d'appeler à son secours pour remplacer les chevaux de 4 ans et au-dessus que les éleveurs de la région s'obstinent à ne pas présenter à ses concours ».

4) Le concours hippique n'a qu'un faible retentissement régional : « six départements, seulement, sur les 27 que comprend la circonscription, se trouvaient représentés au dernier concours de la Société hippique française à Lyon ».

5) Les différentes épreuves ne regroupent parfois qu'un nombre dérisoire de chevaux en compétition : « Pour tous les prix de catégories, réglés d'après le programme primitif, destinés aux chevaux de 4 ans, de 5 ans et de 6 ans attelés en paire tels que grands carrossiers,

²⁸⁶⁸ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 61, lettre d'Auguste Giraud à Monsieur Dubois membre du Conseil municipal, 22 mai 1878.

²⁸⁶⁹ Arch. Mun. Lyon, 1140 WP 61, Rapport au préfet, 17 mai 1878.

carrossiers légers et chevaux de poste, aucun sujet n'a été présenté, la catégorie des carrossiers seuls et âgés de 5 ans, n'avait qu'un seul représentant et celle des chevaux de même type, âgés de 4 ans, en possédait 2 ».

6) La société hippique française ne respecte pas ses engagements puisque les épreuves qui constituent sa raison d'être sont submergées par le flot montant de distractions qui n'ont qu'un lointain rapport avec le concours hippique. L'inventaire que dresse la commission municipale est sévère. La Société hippique est accusée d'organiser des courses de trot : « le public est appelé à venir contempler les trotteurs russes, américains, italiens ou autres que chacun est assez surpris de voir apparaître dans des réunions où il ne devrait être question que des races chevalines de la région du Sud-Est, que la Société affirme si hautement vouloir améliorer ». Pour attirer le chaland, elle organise, outre les courses de trot, des fêtes de nuit et des carrousels militaires annoncés sans retenue : « c'est spécialement pour eux que la propagande est faite et que des nuées d'affiches éclatantes, enjolivées de chevaux trottant, galopant ou sautant sont répandues sur les murs de la cité à côté et quelquefois même sur les modestes et petits placards concernant le concours proprement dit et les chevaux de la région du Sud-Est qui, dès le premier jour, sont à peu près oubliés ».

7) Enfin, le concours ne remplit pas son rôle de centre de transactions : « le chiffre des transactions effectuées, dans l'enceinte du concours, mérite encore moins de fixer l'attention ; car nous estimons qu'il ne s'est pas vendu plus de trois chevaux pendant toute la durée de cette exhibition, dont vous pouvez maintenant juger l'importance tant au point de vue des intérêts de la ville de Lyon et du département du Rhône, qu'à celui de son influence sur l'industrie chevaline de notre région ».

Ce long réquisitoire est parsemé, sans que cela puisse surprendre, d'observations qui soulignent la nécessité d'aider les sociétés locales : « elles fonctionnent sans être gratifiées de subventions pareilles (...) Ces diverses sociétés ont été fondées par des Lyonnais, dont le public connaît et apprécie, depuis longtemps, l'inépuisable activité et le généreux dévouement à une œuvre, toujours onéreuse pour eux, mais qui procure à la population lyonnaise des plaisirs devenus à la mode et qui lui sont royalement offerts ». Ce plaidoyer *pro domo* s'achève sur les recommandations suivantes :

« La commission pense donc, Monsieur le Préfet, que nos administrations municipales et départementales sont parfaitement en droit et ont même le devoir de rompre, le plus promptement possible, les engagements très onéreux de 1875, pris par la ville de Lyon et le département du Rhône envers la Société hippique française de Paris sur la foi de déclarations affirmant des résultats qui ne sont pas réalisés, faisant des promesses et prenant des engagements formels qui n'ont pas été tenus.

Mais, Monsieur le Préfet, la commission n'entend pas dire qu'il ne soit pas utile d'encourager la production et l'élevage des races chevalines de notre région. Tout au contraire. Si elle constate aujourd'hui l'impuissance de la Société hippique de Paris, à atteindre ce but, elle n'en reste pas moins convaincue que l'industrie chevaline du Sud-Est de la France mérite toutes les sympathies de nos administrations locales et départementales.

Sous ce rapport, la Commission se permettra même, Monsieur le Préfet, de vous signaler la convenance de maintenir dans le budget la subvention, mais en l'attribuant à notre société locale, la Société hippique du Rhône, qui a fait ses preuves, aux appels de laquelle les éleveurs de la région répondent toujours avec empressement, malgré ses faibles ressources ; nul doute qu'aidée par cette subvention, elle n'obtienne dans notre région de beaux et excellents résultats.

C'est évidemment pour atteindre ce but important et patriotique : d'encourager la production chevaline de notre région que nos administrations municipale et départementale ont offert si généreusement une subvention annuelle de 10 000 francs à la Société hippique française de Paris. Si cette première et généreuse tentative n'a pas réussi, l'idée n'en reste pas moins bonne et féconde et la Commission espère, Monsieur le Préfet, que grâce à votre

bienveillante intervention, nos conseils élus n'hésiteront pas à confier à d'autres mains le soin d'en poursuivre l'application ».

Dans l'immédiat, et en attendant l'éviction de la Société hippique française, le rapport sert de socle aux actions menées contre l'institution parisienne. Il s'agit en l'espèce d'une véritable guerre de guérilla.

En effet, sur la base des griefs formulés par la commission, dont l'impartialité n'est pas la vertu dominante —et il s'en faut de beaucoup—, la municipalité engage une épreuve de force. Deux moyens sont mis simultanément en œuvre : en premier lieu, la ville de Lyon refuse d'inscrire à son budget la subvention annuelle stipulée par la délibération du 3 septembre 1875. Malgré les avertissements du préfet, la majorité du Conseil qui s'estime déliée de toute obligation légale, persévère dans cette impasse juridique. La cécité du conseil municipal résulte de l'alliance des adversaires de toute subvention aux courses et de ceux, qui par hostilité à la société hippique française, souhaitent réserver les subventions aux seules sociétés locales. Le refus des subventions est complété par le refus de concéder gratuitement un emplacement central nécessaire à l'installation du concours hippique. La municipalité exige de lourds droits de stationnement. La situation s'envenime de mois en mois. En avril 1879, la Société hippique française qui n'obtient ni les autorisations administratives locales ni le soutien de la préfecture, s'adresse directement au ministre de l'Intérieur.

Dès cet instant, le litige cristallise les réalités du droit administratif, l'extrême complexité de la gestion de l'administration locale, le subtil équilibre entre la volonté des assemblées élues et les injonctions du pouvoir central. À cet écheveau compliqué, il faut encore ajouter l'interférence des réseaux que le marquis de Mornay est capable d'actionner depuis Paris. Le préfet qui représente le conseil municipal et le pouvoir central, est prié de trouver la quadrature du cercle. Il doit exécuter les ordres de Paris avec doigté pour ne pas entrer en conflit ouvert avec les élus du conseil municipal de la deuxième ville de France. Il doit déployer des trésors de diplomatie en louvoyant entre injonctions et réalités locales. Dans une dépêche du 18 avril 1879, le ministre de l'Intérieur estime que l'administration ne peut interdire l'installation du concours hippique :

« Les programmes ont été publiés et affichés depuis longtemps en vue du concours à ouvrir ; des préparatifs nombreux ont été faits en prévision de cette solennité ; l'administration qui a toléré ce commencement d'exécution, ne saurait aussi tardivement arrêter l'affaire, sans s'exposer à susciter des réclamations nombreuses et parfaitement fondées.

Dans ces conditions, veuillez examiner s'il vous est possible de statuer par vous-même sans éveiller les susceptibilités du conseil municipal ; dans le cas contraire vous pouvez convoquer d'urgence cette assemblée et provoquer une décision qui coupe court le plus tôt possible à toute difficulté »²⁸⁷⁰.

La pression qui s'exerce sur le préfet du Rhône n'émane pas du seul ministre de l'Intérieur. L'affaire a été portée à la connaissance du gouvernement et de la présidence de la République. Le directeur de l'administration départementale et communale écrit le 22 avril au préfet et lui enjoint de trouver une solution :

« Monsieur Gambetta vous a écrit il y a trois jours à ce sujet et était encore sans réponse de vous ce matin. Je viens d'avoir une conférence avec le président de la République et avec M. Le Royer qui se trouvait dans son cabinet. L'opinion unanime est qu'il y a entre la ville de Lyon et la Société hippique un contrat dont la durée est fixée à dix ans, à laquelle la ville ne peut se soustraire et dont l'inexécution l'exposerait à des dommages intérêts ». Le Conseiller d'État poursuit : « le Président de la République s'est étonné que le préfet du Rhône ait laissé s'engager une pareille affaire et ait donné son approbation à la délibération du conseil municipal, par laquelle le Conseil méconnaissait des engagements. Je lui ai rappelé que la

²⁸⁷⁰ Arch. Mun. Lyon, 1140 WP 61, dépêche du ministre de l'intérieur au préfet du Rhône, 18 avril 1879.

préfecture était vacante à cette époque. La faute retombe sur le secrétaire général, qui a évidemment, dans cette circonstance, été induit en erreur ». La missive s'achève par un constat de bon sens : « Il ne reste plus qu'à faire comprendre au Conseil municipal qu'il ne lui appartient pas de rompre un contrat fait par lui, qu'il doit tout au moins, s'il conteste les termes du contrat, attribuer provisoirement l'occupation de la place sans exiger des droits »²⁸⁷¹.

Le préfet obtient finalement la concession gratuite de l'emplacement sur le cours du Midi. Cette décision ne règle pas le problème de fond. Les délibérations du Conseil municipales ne dévient pas de leur trajectoire. Le 16 septembre 1879, le compte-rendu de la séance extraordinaire du conseil municipal souligne qu'il n'y « pas lieu de prendre des mesures au sujet d'une action judiciaire que rien n'indique comme devant se produire »²⁸⁷². Pourtant, le 5 janvier 1880 la Société hippique dépose un mémoire en préfecture et annonce l'imminence d'une action judiciaire. Le 24 mars 1880, la procédure judiciaire étant engagée, la ville demande l'autorisation d'ester en justice. En attendant une décision sur le fond, la ville de Lyon fait savoir qu'elle se refuse, comme l'année précédente, à payer la subvention à la Société hippique française. La question de l'emplacement revient au premier plan et révèle encore une fois toutes les tensions. Le marquis de Mornay écrit le 7 avril 1880 au président de la République²⁸⁷³. Jules Grévy transmet directement la lettre au ministre de l'Intérieur. Le secrétaire général de L'Élysée y adjoint quelques lignes : « Je m'empresse de vous retourner la lettre adressée par M. de Mornay à M. le Président de la République. Par une annotation écrite de sa propre main, M. le président indique son désir qu'il soit donné satisfaction à la demande très légitime formulée par M. de Mornay, au nom de la Société hippique »²⁸⁷⁴.

Comme l'année précédente, une solution négociée par le préfet permet d'obtenir gratuitement l'emplacement du cours du Midi, mais il est stipulé à cette occasion que les droits de la ville sont réservés jusqu'à la décision finale. Cette décision intervient en juin 1881. La ville de Lyon succombe à l'action engagée par la Société hippique. Elle est condamnée à verser les subventions pour les années 1879, 1880 et 1881 et les intérêts y afférents. La Société hippique sort victorieuse de son bras de fer avec la ville de Lyon. Cette victoire a cependant un coût élevé puisqu'elle ferme la voie à une reconduction ultérieure de l'accord du 3 septembre 1875.

En 1885, la Société hippique française demande au département du Rhône et à la commune de Lyon le renouvellement intégral de l'accord de 1875. La préfecture soutient la demande, mais les assemblées élues tergiversent²⁸⁷⁵. Tout en reconnaissant enfin l'intérêt du concours hippique, les élus répugnent à souscrire un engagement décennal. La Société hippique française qui a su imposer en 1884 le renouvellement des engagements décennaux à Nantes, Bordeaux, Lille et Nancy, n'apprécie pas à sa juste mesure les réticences des élus et pense parvenir *in extremis* à un accord²⁸⁷⁶. Les négociations traînent en longueur et contraignent la société à programmer le concours de 1886 à Lyon. Toutefois, dans une lettre du 22 avril 1886, adressée au maire de Lyon quelques jours avant le début du concours hippique, le marquis de Mornay lassé d'attendre exige une réponse définitive :

« Le conseil municipal de Lyon et le Conseil général n'ont pas jusqu'à présent accueilli nos propositions. Par sa délibération du 10 septembre 1885, le Conseil municipal a consenti à accorder pour dix nouvelles années l'emplacement habituellement consacré à nos concours,

²⁸⁷¹ Arch. Mun. Lyon, 1140 WP 61, Lettre du secrétaire d'État chargé de l'administration départementale et communale, 22 avril 1879.

²⁸⁷² Arch. Mun. Lyon, 1140 WP 61.

²⁸⁷³ Arch. Mun. Lyon, 1140 WP 61, Lettre du marquis de Mornay au Président de la République, 7 avril 1880.

²⁸⁷⁴ Arch. Mun. Lyon, 1140 WP 61, Lettre du secrétaire général de l'Élysée au préfet du Rhône, 8 avril 1880.

²⁸⁷⁵ Idem, délibérations du Conseil municipal de Lyon, séance du 25 mai 1886, pp. 276 – 285.

²⁸⁷⁶ Table des textes, chapitre XIII, document N° 4 Lettre du marquis de Mornay président de la Société hippique française au préfet du Rhône, 1885.

mais sans subvention. Le Conseil général, dans sa séance du 11 septembre 1885, a voté, pour 1886 seulement, une subvention de 3 000 francs. Par ma lettre du 6 décembre 1885, j'ai eu l'honneur de vous informer, ainsi que Monsieur le préfet, que la société ne pouvait se contenter de semblables décisions. (...) Cinq mois vont être écoulés, et nous n'avons encore reçu aucune nouvelle réponse. Cette situation ne saurait se prolonger sans compromettre gravement les intérêts qui nous sont confiés. Je me vois donc dans la pénible nécessité de vous prévenir que si avant la fin du concours, c'est-à-dire avant le 9 mai prochain, le Conseil municipal n'a pas pris une délibération renouvelant dans toutes ses parties, celle du 3 septembre 1875, le Comité, d'un avis unanime et d'accord avec le vœu de tous les membres de la Société, a décidé que le concours hippique du Sud-Est n'aurait plus lieu à Lyon »²⁸⁷⁷.

Aucun accord n'ayant pu être trouvé, la Société hippique française transporte son concours hippique à Vichy, ville d'eau dotées de courses prestigieuses.

B – La Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est

Après le transfert à Vichy du concours de la Société hippique française, la métropole rhodanienne reste trois ans sans concours, de 1887 à 1889²⁸⁷⁸. Ni la mairie ni le département ne semblent favorables à une reprise des négociations avec le marquis de Mornay. Nombre d'amateurs considèrent cette situation comme injuste et extravagante. Comment sortir d'une telle impasse, alors que la ville est le siège d'une division de cavalerie et d'un gouvernement militaire, qu'elle est bien située et qu'elle offre de surcroît l'emplacement admirable du cours du Midi ? Dans les salons feutrés du Jockey-club, rue de la République, une solution est imaginée : recréer grâce à l'initiative locale un concours comparable à celui qui avait existé jusqu'en 1886. Les documents disponibles ne permettent pas de retracer la genèse de cette nouvelle institution hippique. La presse donne quelques informations dont il faut se contenter : dans son édition du 9 mars 1890, le *Salut public* fait état de la réunion d'un comité exploratoire en vue de créer un concours hippique :

« Une réunion a eu lieu hier soir, pour arriver à la fondation d'une société locale de concours hippiques, sous la dénomination de société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est. Une commission d'initiative composée de cinq membres a été nommée ; elle se compose de MM. De Bellescize, Chalandon, de Leusse, Jean Côte, Marc Aynard. Cette commission a accepté la collaboration de M. de Witkowski comme agent général.

Les deux projets se sont donc fondus en un seul, et tout fait prévoir que le concours pourra avoir lieu du dimanche 20 au dimanche 27 avril prochain, si les listes de souscription mises de suite en circulation pour recueillir des membres fondateurs sont assez rapidement couvertes pour permettre de publier le programme ».

Quels sont ces deux projets ? L'article ne permet pas de le dire. Toutefois, la question centrale qui se pose au petit cercle de sportsmen lyonnais est la nature des relations avec la Société hippique française. C'est elle qui est vraisemblablement à la base des deux projets concurrents. Un premier groupe penche pour une autonomie complète du concours lyonnais, un second recherche un terrain d'entente avec l'institution parisienne. Les données disponibles montrent à l'évidence que cette question n'est pas définitivement réglée. La cooptation de M. de Witkowski suggère la volonté de maintenir des relations avec le monde hippique parisien.

Dans l'immédiat, la commission d'initiative installe son secrétariat 5, place des Cordeliers²⁸⁷⁹. Le 21 mars 1890, la Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est

²⁸⁷⁷ Arch. Mun. Lyon, 1140 WP 61, année dossier 1887.

²⁸⁷⁸ Le premier concours de Vichy a lieu du 19 au 26 juin 1887. 260 prix sont inscrits pour un montant de 53 763 fr. Cette dotation en fait le 2^e concours après celui de Paris (111 763) mais devant celui de Nantes (52 436).

²⁸⁷⁹ *Le Progrès*, 12 mars 1890.

est officiellement constituée²⁸⁸⁰. Le Comité de la nouvelle société hippique regroupe tout ce que Lyon compte comme spécialistes du monde hippique. On y trouve, outre les instigateurs de l'initiative, des personnalités de premier plan comme le comte de Chabannes ou le banquier Georges Dambmann. Le monde politique local n'est pas absent : Augagneur, Quivogne, de Veyssière ont vocation à défendre la nouvelle institution et d'engager des demandes de subvention. Les membres fondateurs s'engagent pour trois ans, leur cotisation est de 40 francs par an. Selon le *Progrès de Lyon*, les souscriptions affluent²⁸⁸¹. Le programme du concours, publié début avril 1890 prévoit de distribuer 10 910 f. « chiffre très honorable pour les débuts d'une société qui agit sans aucune subvention et avec ses seules ressources »²⁸⁸². Les démarches administratives sont menées tambour battant : le 8 avril 1890, le ministre de la défense autorise les officiers des corps de troupes à cheval à participer aux épreuves²⁸⁸³.

Le concours qui a lieu du 21 au 27 avril est un succès. Le temps ensoleillé remplit l'enceinte du concours hippique. Le *Salut public* note que « la foule nombreuse qui s'était donné rendez-vous, sur le cours du Midi dans l'enceinte du concours, était la meilleure réponse à faire aux membres de nos corps constitués qui, il y a trois ans avaient supprimés le concours hippique en pleine prospérité »²⁸⁸⁴. Les épreuves de cette première manifestation de la Société sont centrées sur les sauts d'obstacles et les prix internationaux. Les prix de classes qui sont rétablis en 1891 permettent de saisir les tensions très fortes qui s'exercent sur le Comité et sans doute en son sein. Pour le concours de 1891, le Comité inscrit les prix de classes dans son programme mais il se heurte à un double obstacle : en premier lieu, la Société hippique française exerce des pressions discrètes mais néanmoins explicites sur les propriétaires qui participent au concours de Lyon²⁸⁸⁵. En second lieu, le comité décide d'établir deux régions séparant des départements comme l'Ain et la Saône-et-Loire qui pourtant dépendent du haras de Cluny. Cette mesure maladroite indispose les éleveurs et l'administration des haras. Le concours de 1891 est un échec relatif. Le nombre des inscriptions est en recul. L'assemblée générale de janvier 1892 élit un nouveau comité : le président Chalandon démissionne. Palluat de Besset prend la tête du comité en compagnie de Charles M'Roë qui remplace le vicomte de Bellescize. Augagneur conserve sa vice-présidence. Le Comité est encore une fois remanié à la fin de l'année²⁸⁸⁶. Dans *Lyon à cheval*, Eugène de Volnay utilise le terme de révolution de palais pour évoquer la nomination du nouveau président de Vaugelas et des vice-présidents Joannard et Chevillard. De fait, la décision de renouveler le Comité n'a pas été prise sans des tensions puisqu'il a fallu convoquer 2 réunions, le 30 décembre 1892 et le 27 janvier 1893²⁸⁸⁷. À partir de cet ultime remaniement, la hiérarchie du Comité est stabilisée. La tendance favorable à une collaboration étroite avec la Société hippique française a consolidé ses positions. La constitution du jury du concours de 1893 en est la preuve. Dans son étude rétrospective sur les sociétés hippiques lyonnaises, l'hebdomadaire *Lyon sport* ne se prive pas de le souligner : « Citer les noms du marquis de Barbantane, de monsieur de Chalaniat parmi les membres du jury, c'est dire que le

²⁸⁸⁰ *Salut public*, 22 mars 1890.

²⁸⁸¹ *Idem*, 28 mars 1890 : « Les adhésions sont déjà nombreuses et dépassent le chiffre de trois cents ».

²⁸⁸² *Idem*, 1^{er} avril 1890.

²⁸⁸³ Arch ; dép. Rhône, lettre du général Kramezel de Kerhué commandant le 8^e corps d'armée au préfet du Rhône, 12 avril 1890.

²⁸⁸⁴ *Salut public*, 22 avril 1890.

²⁸⁸⁵ Plusieurs sources insistent sur cette rivalité. Dans *Lyon à Cheval*, publication parrainée par la rédaction de la *Vie Française*, Eugène de Volnay note page 47 que « le Comité s'était dès son origine, mis en lutte ouverte contre la Société hippique française ». *Lyon sport*, souligne dans son numéro du 16 avril 1898, « le désaccord persistant avec la Société hippique française dont l'opposition empêchait bien des éleveurs de s'inscrire à nos réunions ».

²⁸⁸⁶ *La France libre*, 18 avril 1898, « Concours hippique, historique des concours ».

²⁸⁸⁷ Arch. dép. Rhône, 7 MP 459, lettre du secrétaire Durling au préfet du Rhône, 4 février 1893.

comité nommé en 1893 avait bien atteint le résultat qu'il considérait comme le plus important de tous : l'accord avec la société hippique française »²⁸⁸⁸. Le Jury inclut en effet, pour la première fois, des hauts fonctionnaires des haras, de Portalès, inspecteur général et les directeurs des haras de Cluny et d'Annecy²⁸⁸⁹.

Au vu des documents disponibles, Albert Joannard est l'un des membres les plus actifs de la Société²⁸⁹⁰. Son énergie explique dans une large mesure l'essor que prend au cours des années 1890 le concours hippique de Lyon. Il a 46 ans lorsqu'il succède en 1898 à de Vaugelas comme président de la Société. Maire de Chasselay où il est né en mars 1852, Albert Joannard fait partie de cette étroite frange de notables et *clubmen* pour qui la vie sociale, les réseaux et les solidarités qu'ils induisent, s'expriment à travers le fait équestre. Maire de Chasselay depuis 1884, conseiller d'arrondissement du canton de Limonest en 1889, il est aussi président du Comice agricole de Lyon. En 1890, ce passionné de chevaux participe à la fondation de la Société hippique de Lyon et du Sud-Est. C'est en janvier 1893, lorsqu'il est élu vice-président de la Société, que se manifeste vraiment son rôle d'organisateur. Il est de toutes initiatives qui permettent le développement du concours hippique de Lyon, recherchant et sollicitant inlassablement toutes les subventions possibles. Son activité débordante est inscrite dans la correspondance administrative de la préfecture. Sa signature accompagne celle du président, et s'y substitue dès 1894. Le courrier de la société est souvent signé : « le vice-président, en l'absence du président » ou « l'un des vice-présidents ». Il entretient des relations étroites avec l'administration préfectorale. Lorsqu'il a besoin de nouer des contacts avec un préfet nouvellement nommé, il peut s'appuyer sur son réseau de relations. Ainsi, en décembre 1898, c'est son ami le député Edouard Aynard qui se charge de le présenter au préfet : « Monsieur Joannard occupe à bon droit dans le département, l'un des premiers rangs parmi les hommes les plus honorés et s'occupant avec le plus de zèle des intérêts publics. M. Joannard a toujours soutenu avec fermeté l'opinion républicaine modérée »²⁸⁹¹.

En complet accord avec Louis de Vaugelas, Albert Joannard est l'homme du rapprochement avec la Société hippique française. Dès 1893, il suit avec assiduité le concours hippique de Vichy qui est la référence incontournable. La démarche est à la fois empiriquement efficace et politiquement habile. Dans une étude déjà citée, *Lyon sport* rend hommage au vice-président : « il a fallu aux membres du Comité tout apprendre, tout créer et l'un d'eux – nous ne nous permettrons pas de le nommer - a eu cette constance de s'installer au concours de Vichy et d'en étudier sur place le fonctionnement, afin de faire profiter la société de ses observations et de son expérience acquise ainsi aux meilleures sources »²⁸⁹². En se mettant à l'école de la société parisienne, il entérine la prééminence de cette institution. En agissant de la sorte, il affiche une forme de reconnaissance à laquelle les responsables de la Société hippique française sont sensibles, comme le signale Eugène de Volnay dans *Lyon à cheval* : « Le baron du Teil, le marquis de Barbantane, M. de Chalaniat, les têtes de la Société hippique française, manifestèrent hautement, dans un banquet, leur étonnement et leur admiration à M. Joannard, pour les résultats magnifiques et inespérés obtenus par ses efforts et son énergie persévérante »²⁸⁹³.

L'un des enjeux de la stabilisation de l'équipe dirigeante est l'accès aux subventions publiques. Elles revêtent en effet, aux yeux de toutes les sociétés hippiques et spécialement celles qui viennent de se constituer, une grande importance. Elles permettent en premier lieu

²⁸⁸⁸ *Lyon sport*, 16 avril 1898.

²⁸⁸⁹ Respectivement MM. de Quinumont et de Chavigné.

²⁸⁹⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N°25 Albert Joannard, président de la Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est.

²⁸⁹¹ Arch. dép. Rhône, 7 MP 459, dossier année 1899.

²⁸⁹² *Lyon sport*, 16 avril 1898.

²⁸⁹³ Eugène de Volnay, ouvrage cité, p. 52.

d'étoffer les efforts financiers consentis par les membres fondateurs. Elles constituent en second lieu une reconnaissance explicite de l'œuvre patriotique engagée. Les subventions justifient *a posteriori* l'engagement financier et les efforts déployés par les *clubmen*. En décembre 1898, Albert Joannard, le président de la Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est, dans une lettre adressée au préfet, fait, en retraçant l'histoire de la Société qu'il préside, l'inventaire de tous les acteurs impliqués dans la quête inlassable des financements publics : « Ses débuts furent modestes ; mais , peu à peu, grâce à l'appui du Conseil municipal de Lyon, du Conseil général, des députés de la région, du préfet du Rhône, du gouverneur militaire de Lyon, grâce aussi au dévouement des membres du Comité, les éleveurs de la région, et spécialement du Charolais, du Nivernais, de l'Ain, de la Loire et du Midi ont ramené à Lyon leurs meilleurs chevaux »²⁸⁹⁴. Cet inventaire des bonnes volontés est conforme à la réalité : les préfets successifs, les députés et les élus des assemblées locales, membres de la société, ont été les chevilles ouvrières de la réussite.

Dès septembre 1890, au lendemain de son premier concours hippique, la Société se met à la recherche de ses premières subventions. Victor Augagneur, vice-président de la Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est, demande au préfet de plaider une subvention au Conseil général²⁸⁹⁵. Le rapporteur de la commission, M. de Veyssière, membre fondateur de la Société, est tout disposé à répondre favorablement : « Au nom de la commission générale, et dans le but d'encourager l'élevage dans la région du Sud-Est, je propose de fixer le chiffre de cette subvention à 2 000 francs, et de retourner le présent dossier à la commission du budget pour inscription du crédit au budget de 1891 »²⁸⁹⁶. La municipalité quant à elle est mise à contribution en offrant gracieusement l'emplacement du cours du Midi. Au cours des années suivantes, la subvention demandée au Conseil général par l'entremise de la préfecture augmente inexorablement : le 24 juin 1891, la Société sollicite 5 000 francs parce qu'elle encourage « sérieusement par de beaux prix l'élevage du cheval français demi-sang dans la région lyonnaise ». Elle n'hésite pas à employer d'autres arguments en rappelant que cette somme « était allouée jadis, par le conseil général du Rhône, à notre devancière, la Société hippique française ». Elle obtient finalement 3 000 francs pour le concours de 1892. En 1892, elle se contente de demander 4 000 mais le Conseil général reconduit la subvention de l'année précédente. En juin 1894, de Vaugelas, le nouveau président de la Société demande 5 000 francs en constatant que « la Société de Bonneterre étant dissoute, la subvention qui lui était réservée pourrait nous être accordée ; de cette façon, la subvention de 5 000 francs pourrait être donnée sans que le budget départemental en soit augmenté »²⁸⁹⁷. L'argument qui a le mérite de la simplicité, convenablement relayé par les appuis existants au Conseil régional, débouche sur une subvention de 4 000 francs. En mai 1894, le vice-président Joannard réitère une demande de subvention de 5 000 francs. Il fait valoir que la Société des Concours hippiques du Rhône et du Sud-Est est victime de son succès :

« Les concours organisés par la Société prennent chaque année une plus grande importance, il est impossible à la Société de faire face aux dépenses atteignant en prix et en installation près de 55 000 francs sans une subvention d'au moins 5 000 francs du Conseil général, les recettes et autres subventions s'élevant à peine à 50 000 francs.

²⁸⁹⁴ Arch. dép. Rhône, 7 MP 459, lettre du 7 décembre 1898.

²⁸⁹⁵ Idem, lettre de Victor Augagneur au préfet du Rhône, 19 août 1890 : « Le succès du premier concours, organisé par notre société, au mois d'avril 1890, a prouvé combien la population lyonnaise, dans toutes les classes de la société, s'intéresse à un spectacle, dont elle était privée depuis plusieurs années.

Ce que nous avons fait en 1890, n'est dans l'esprit des membres de la Société qu'un début imparfait, en raison du peu de temps qui nous avait été laissé pour l'organisation du concours.

Nous considérons, en effet, qu'à côté des prix destinés au dressage et à l'équitation, l'encouragement à l'élevage, dans la région du Sud-Est, doit être notre but principal ».

²⁸⁹⁶ Recueil des actes administratifs du Rhône, séance du 10 septembre 1890, p. 223.

²⁸⁹⁷ Arch. dép. Rhône, 7 MP 459, lettre du président de Vaugelas au préfet du Rhône, 14 juin 1893.

Si le Conseil général ne fait pas le petit sacrifice pécuniaire que nous demandons, nous serons obligés de renoncer à poursuivre l'œuvre patriotique et utile que nous avons entreprise »²⁸⁹⁸.

Argument de la maturité, il est peu crédible et de fait, jusqu'à la fin du siècle, la subvention du département ne parvient pas à dépasser le seuil des 4 000 francs.

La conquête des subventions nationales est plus longue à venir. Les débuts sont modestes. En mars 1891, le ministre de l'agriculture, sollicité par le député du Rhône Guichard, accepte d'allouer une médaille d'or au concours hippique de Lyon. Cette faveur est ensuite systématiquement renouvelée les années suivantes. Malgré cette première mais trop modeste reconnaissance, la Société ne semble pas en mesure d'accéder aux subventions du ministère de l'agriculture, tant qu'un *modus vivendi* acceptable n'a pas été trouvé avec la puissante Société hippique française. En effet, l'administration des Haras, par qui passe toute demande de subventions, est étroitement liée à la société parisienne. De fait, jusqu'en 1893, le préfet du Rhône, envoyé en éclaireur par les membres du Comité et par les réseaux d'influences qui les soutiennent, ne parvient pas, en dépit de véritables plaidoyers, à fléchir le refus obstiné de l'administration des haras. Ainsi, en juin 1893 le préfet écrit :

« Cette société dont l'éloge n'est plus à faire a su grâce à son esprit d'initiative et à sa persévérance triompher des grosses difficultés qu'elles a rencontrées à son début.

Elle s'est imposée la tâche difficile d'améliorer le cheval de guerre, elle a réussi dans cette entreprise mais au prix de sacrifices considérables. Comme l'indique fort bien son président dans la requête ci-jointe, les dépenses augmentent sans cesse en raison des engagements chaque année plus nombreux mais les recettes n'augmentent point. L'espace est limité et partant le nombre des places réservées aux visiteurs.

Le gouvernement, en accordant à cette association la subvention qu'elle sollicite, donnera un précieux encouragement à une société dont le but unique est d'améliorer comme je le dis plus haut le cheval de guerre, c'est une œuvre essentiellement patriotique »²⁸⁹⁹.

Cinq jours plus tard, le 24 juin 1893, la réponse du ministère est une fin de non-recevoir :

« Monsieur le Préfet, vous m'avez transmis le 19 juin courant, en me la recommandant tout particulièrement, une demande présentée par le Président de la Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est, en vue d'obtenir une subvention de 8 à 10 000 francs pour être décernée, comme primes à l'élevage, au concours hippique qui aura lieu à Lyon en 1894.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Préfet, que mon administration ne peut subventionner les concours de l'espèce. Le crédit affecté aux encouragements à l'industrie chevaline est, en effet, destiné à primer des étalons, des poulinières et des pouliches, et à décerner des primes de dressage dans les conditions fixées par les arrêtés ministériels des 15 septembre 1886, 13 janvier 1891 et 25 février 1880 »²⁹⁰⁰.

La voie préfectorale étant manifestement insuffisante, la société met en jeu un référent de dimension nationale : Edouard Aynard, député du Rhône est mobilisé pour la bonne cause. Il transmet personnellement la requête au ministre de l'agriculture qui accepte de reconsidérer sa position. Cette fois, l'envergure du parrain a raison de la sourde résistance de la direction des Haras. Dans une lettre du 1^{er} juillet 1893 adressée au préfet, le ministre se contente de réclamer « les statuts de la société dont il s'agit ainsi que quelques exemplaires des concours qu'elle a organisés à Lyon depuis sa fondation »²⁹⁰¹. Cette voie détournée, qui est aussi la plus directe, montre la redoutable efficacité d'un député influent sous la III^e République. Quelques mois plus tard, le ministre, tout en insistant sur l'insuffisance chronique des moyens à sa disposition écrit : « pour témoigner tout l'intérêt que j'attache à la tenue du concours projeté,

²⁸⁹⁸ *Idem*, lettre du vice-président Albert Joannard au préfet du Rhône, 19 mai 1894.

²⁸⁹⁹ *Idem*, lettre du préfet du Rhône au ministre de l'agriculture, 19 juin 1893.

²⁹⁰⁰ *Idem*.

²⁹⁰¹ *Idem*.

j'ai décidé qu'une subvention de 1 000 francs lui serait attribuée »²⁹⁰². La subvention, pour modeste qu'elle soit, permet à la Société de prendre pied dans la citadelle du ministère de l'agriculture. Admirable exemple de stratégie indirecte.

D'autres bailleurs de fonds potentiels sont mis à contribution. Le préfet fait le siège du ministère du commerce, de l'industrie et des colonies. Il sollicite une médaille d'or qui lui est systématiquement refusée jusqu'au jour, où de guerre lasse, le ministère attribue une médaille de vermeil au lauréat de la section industrielle du concours (carrosserie, harnachement). La Présidence de la République subit également les assauts de l'entrepreneuse Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est. Cet appétit de médailles et de subventions, la quête obsessionnelle qu'elle entretient finissent par lasser les meilleures volontés. Le préfet, que la Société relance en permanence, souligne à l'occasion l'inconvenance des sollicitations trop appuyées. En janvier 1897, Méline, Président du conseil et ministre de l'agriculture, à qui deux médailles d'or ont été demandées quelques mois plus tôt en faveur du concours lyonnais, est assailli d'une nouvelle requête en vue d'obtenir un triplement de la subvention. Excédé, il refuse et conclut sa missive au préfet de la manière suivante : « J'ajouterai que les concours de l'espèce ne présentent qu'un intérêt secondaire au point de vue de l'élevage et que l'administration ne saurait subventionner plus largement ce mode d'encouragement »²⁹⁰³. La vérité se manifeste parfois là où on ne l'attend pas.

2 – Lyon, une vitrine de l'élevage régional

La ville de Lyon et le département du Rhône accueillent l'une des principales manifestations hippiques françaises, sans être vraiment convaincus du bien-fondé des subventions versées chaque année au profit des sociétés qui concourent à l'amélioration du cheval de service français. À l'exception d'une petite élite de quelques dizaines de personnalités actives, pour laquelle un monde sans chevaux est inconcevable, la métropole régionale ne montre pas de dispositions ou de penchants particuliers pour l'art équestre. Malgré ce détachement, Lyon n'en est pas moins, au sens large du terme, une vitrine de l'élevage régional. Le concours de dressage, organisé par la Société hippique française puis par la Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est, est le rendez-vous annuel des zones d'élevage d'un grand quart sud-est du cheval de demi-sang. En effet, par sa position géographique, Lyon est à mi-chemin des zones d'élevage que l'on rencontre dans les départements voisins de l'Ain, de la Saône-et-Loire, de la Nièvre, de l'Allier, de la Loire ou de la Haute-Loire et des quelques zones de production situées plus au Sud. Ces départements qui englobent la Dombes, le Charolais, le Nivernais, le Bourbonnais ou le Forez sont, à des degrés divers, producteurs de chevaux de qualité. Lyon est un rendez-vous confortable, bien desservi par la voie ferrée et pourvu de nombreux hôtels.

Le concours hippique, concours de dressage, rendez-vous annuel des meilleurs produits de l'élevage régional, est un véritable centre de transactions. Les propriétaires et les éleveurs les plus en vue n'y envoient que des animaux de mérite. Les écoles de dressage quant à elles se chargent de représenter à Lyon les sujets les plus brillants qui leur sont confiés. Il existe de la sorte un bon échantillonnage du produit des élevages régionaux. La qualité des lots présentés est assurée par l'attention scrupuleuse de la commission d'admission chargée de recevoir les chevaux exposés. Par ailleurs, les frais d'inscription au concours, le transport et l'entretien des animaux (soins et nourriture) dissuadent toute inscription douteuse. Les animaux refusés, rarement plus d'un ou deux sujets, sont en général des animaux malades. Les chevaux qui parviennent à Lyon ont déjà été, dans un certain nombre de cas, remarqués dans des concours départementaux. Les spécimens les plus brillants sont exhibés dès trois ans sans dressage complet. Ils sont vendus pour ce qu'ils seront plutôt que pour ce qu'ils sont. Les

²⁹⁰² *Idem*, lettre du ministre de l'agriculture au préfet du Rhône, 24 février 1894.

²⁹⁰³ *Idem*, lettre de Méline au préfet du Rhône, 16 janvier 1897.

achats, moins risqués que pour des poulains et des pouliches de deux ans, requièrent néanmoins une certaine expertise. C'est en ce sens que les distinctions glanées avant le concours permettent de conforter la conviction des acheteurs. Les chevaux de quatre ans qui ont souvent été montrés l'année précédente, représentent plus de 30% des chevaux exposés dans les années 1880 et près de 40% au début du XX^e siècle. Leur dressage achevé, ces animaux incorporent la plus forte valeur ajoutée puisqu'ils sont immédiatement disponibles comme chevaux à deux fins. Les animaux qui n'ont pas trouvé preneur reviennent parfois à cinq ans mais ils ne représentent qu'une faible part des animaux engagés.

Un certain nombre de catalogues des chevaux de classes présentés au concours de Lyon ont été conservés dans les dossiers des archives départementales du Rhône. Ils permettent de suivre l'évolution du concours et de fixer les zones géographiques qui l'alimentent. Ces catalogues constituent une mine extrêmement riche de renseignements sur les chevaux de service présentés chaque année à Lyon. Chaque animal est signalé de manière précise. La notice qui accompagne chaque cheval est libellée de la façon suivante :

Tertia, j. baie clair. – 3 ans, taille 1,59. – Marque en tête, liste entre les naseaux. – Par Magenta ; sa mère Bellone. Robe gris foncé.
À M. d'Aubarède à Lyon, département du Rhône.
Née à Saint-Genis-Laval (Rhône).
Élevée par l'exposant.
Engagée dans les prix spéciaux poulains et pouliches de 3 ans sans dressage par l'exposant²⁹⁰⁴.

Lorsque l'animal possède un palmarès, il est présenté en détail. Dans le catalogue de 1885, la jument de 5 ans *Norma*, par *Sensible*, N^o d'ordre 45, appartenant à Irénée Roux de Bézieux est à la fois un beau spécimen de l'élevage charolais et l'illustration des structures de sélection qui permettent d'amener sur le devant de la scène hippique les produits les plus représentatifs de Saône-et-Loire :

« A remporté en 1882 le 3^e prix des pouliches de 2 ans, au concours hippique de La Clayette ; en 1883, le 9^e prix des courses au trot au concours de Lyon ; le 8^e prix de classe des poulains et pouliches de 3 ans sans dressage au concours de Lyon ; le 5^e prix de course au trot aux courses du Creusot ; le 2^e prix de course au trot de La Clayette ; le 1^{er} prix des pouliches de 3 ans au concours du Creusot ; le 1^{er} prix des pouliches de 3 ans au concours de La Clayette. En 1884, le 1^{er} prix des juments poulinières au concours hippique de Paray-le-Monial »²⁹⁰⁵.

Les concours organisés par la Société hippique française dans années 1880 peuvent être abordés grâce aux catalogues de 1882 à 1885 tandis que l'activité de la Société des Concours hippiques du Rhône et du Sud-Est, prend appui sur ceux de 1900-1901 et de 1903-1904²⁹⁰⁶. L'étude de cette double série de catalogues séparée par quatorze ans livre 923 rubriques complètes. Les animaux présentés plusieurs années de suite n'ont été comptés qu'une seule fois.

Les 923 chevaux recensés dans les huit catalogues disponibles pour la période 1882-1904 sont en majorité des poulains et des pouliches de 3 ans. Cette tranche d'âge représente à elle seule plus de 44% des effectifs exposés. Les chevaux de 4 ans suivent par ordre d'importance avec plus du tiers des effectifs. Les chevaux de 5 ans viennent assez loin derrière avec un peu moins de 17% du total. Les aires principales d'origine sont au nombre de quatre : le Charolais, le Nivernais et le Bourbonnais, et la Loire. Cinq départements ressortissent à ces

²⁹⁰⁴ Arch. dép. Rhône, 7 MP 455, Concours hippique du Sud-Est pour chevaux de service français, cours du Midi à Lyon, Catalogue, 1883, 71 pages, p. 21.

²⁹⁰⁵ *Idem*, catalogue de 1885, 71 pages, p. 46.

²⁹⁰⁶ Table des tableaux, chapitre XIII, tableau N^o2 Caractéristique des chevaux exposés au concours hippique de Lyon en 1882-1885 et 1901-1904.

ensembles : la Saône-et-Loire, La Nièvre, l'Allier, le Cher et la Loire. Le Rhône et les départements très chevalins situés à l'Est de l'axe séquano-rhodanien sont peu présents. Ils comptent moins de 11% des effectifs. Si l'absence du Dauphiné trouve son explication dans la nature du cheptel local et dans les tensions persistantes qui opposent une partie des éleveurs et l'administration des haras, la faiblesse des effectifs dombistes a de quoi surprendre. Le demi-sang de la Dombes correspond en tous points au type même du cheval de service dont la promotion est encouragée par le concours lyonnais.

L'analyse de chaque série de registres permet de discerner un certain nombre d'évolutions et de permanences. Les deux séries présentent un net changement quant à la répartition des sexes. Dans les années 1880, les juments totalisent plus de 55% des effectifs. Quatorze ans plus tard elles n'en représentent pas plus de 40%. L'âge des chevaux présentés enregistre également des évolutions significatives. Ils sont en moyenne plus âgés au début du XX^e siècle : les chevaux de 4 ans passent de 32,54% dans les années 1880 à 39,04% en 1900-1905 tandis que le pourcentage des chevaux de 3 ans décline de 46,55 à 43%. Cette double évolution est vraisemblablement en concordance avec un marché moins tendu dans lequel le placement des produits de luxe se fait plus difficilement depuis l'arrivée de l'automobile et où les pouliches, qui sont aussi potentiellement des poulinières, sont moins recherchées. L'évolution des aires de chalandise du cheval de service suit une évolution symétrique : les zones les plus proches de Lyon suffisent à approvisionner un marché au périmètre plus restreint. La Saône-et-Loire et l'Allier peuvent à la fois se prévaloir d'une production chevaline de qualité et de l'activité remarquable d'un réseau dynamique de producteurs passés maîtres dans l'art de promouvoir leurs produits. Entre les années 1880 et le début du siècle, la présence des charolais, fleurons de l'élevage équin de Saône-et-Loire, est de plus en plus visible dans le concours hippique de Lyon. Le Charolais déjà dominant dans les années 1880 renforce sa domination : parti de 34,91% dans les années 1880 il fournit près de la moitié des effectifs exposés au début du XX^e siècle. L'Allier suit une évolution encore plus marquée en gagnant plus de 10%. À l'inverse, la Nièvre subit pendant la même période un véritable effondrement passant de 27,31% à 15,33% des sujets exposés dans la métropole rhodanienne.

L'une des fonctions essentielles du concours hippique est de faciliter la vente et l'achat des chevaux en permettant la rencontre de l'offre et de la demande. Il apparaît comme un véritable centre de transactions que la diversité des épreuves met en valeur. Elles offrent en effet un remarquable poste d'observation en montrant les chevaux en action tandis que la stricte répartition des animaux en divisions et catégories facilite la comparaison. Les prix et flots décernés confortent les décisions d'achat. La semaine hippique est dans sa dimension commerciale une manifestation qui montre tous les degrés d'engagement. Les prix de classe, et en particulier les prix spéciaux, offrent un débouché aux propriétaires et aux éleveurs de la région, souvent exposés par le truchement des écoles de dressage qui présentent à Lyon des chevaux à deux fins prêts à la vente. Les prix internationaux, qui ne comportent aucune condition d'âge ni de provenance, encadrent les transactions potentielles des loueurs, des marchands de chevaux, des écoles de dressage et des particuliers. Chaque catégorie d'acheteur ou de vendeur dispose de la sorte d'espaces spécifiques. Les transactions qui appartiennent à la sphère privée n'ont pas laissé de traces. La presse qui est notre unique source d'information, trop attachée aux aspects mondain et sportif du concours, ne distille qu'avec parcimonie des informations utiles. En mai 1878, le *Salut public* signale que « le manège est libre tous les jours de une heure à deux heures et demie pour la vente et les essais des chevaux ». La multiplication des épreuves au cours des années 1880 a sans doute supprimé cette facilité, mais elle n'a pas pour autant supprimé les transactions qui gravitent autour du concours. Dans son édition du 19 avril 1893, le *Salut public* écrit, en rendant compte de la deuxième journée d'épreuve, que « les chevaux à vendre sont arrivés. Les transactions s'annoncent favorablement ». À l'occasion, des dispositions prises par les organisateurs du concours montrent une facette des transactions auxquelles donnent lieu la

manifestation. Ainsi en 1891, les organisateurs prévoient une vente aux enchères à l'issue du concours :

« Lundi 27 avril, à 10 heures du matin, vente aux enchères publiques par le ministère de M. Cassagne, commissaire-priseur, des chevaux de service ayant concouru pour les prix de classes.

Cette présentation en vente publique de chevaux primés ou non primés est facultative pour les propriétaires qui devront faire inscrire au secrétariat les chevaux qu'ils veulent mettre en adjudication ».²⁹⁰⁷

Enfin, au début du XX^e siècle, les transactions commerciales sont épaulées par des concours spécifiques qui engagent l'État et la Société sportive d'encouragement dans la foulée du concours hippique, mettant à profit l'affluence des acheteurs potentiels. En 1904, un concours de chevaux de selle réservé aux hongres et pouliches de 3 ans nés et élevés dans la région est programmé le 25 avril au lendemain de la clôture du concours hippique²⁹⁰⁸.

L'un des apports les plus intéressants que livrent les catalogues des chevaux exposés est de montrer l'organisation professionnelle de l'élevage régional. En distinguant les différents états ou fonctions tantôt exercés par une pluralité de personnes tantôt concentrés entre les mains d'une seule, il est possible de reconstituer les réseaux qui relient les profondeurs du monde rural au cours du Midi. Les notices descriptives permettent d'isoler quatre fonctions ou états principaux : l'exposant, le propriétaire, l'éleveur et le dresseur.

Dans le cas le plus simple, mais qui est aussi le plus rare, une seule et même personne concentre la totalité des fonctions ou états. Dans le catalogue de 1882, le vicomte de Saint-Vallier, propriétaire à Saint-Bénin-d'Azy, département de la Nièvre, domicilié au château de La Cave, fait le voyage de Lyon. Il y présente deux chevaux de son élevage. Il est le propriétaire des chevaux nés sur ses terres, élevés et dressés par ses soins. C'est un exemple caractéristique de ces propriétaires-éleveurs, souvent issus de l'aristocratie, mais pas toujours, qui font le voyage de Lyon pour présenter les produits les plus réussis de leur élevage. Le catalogue permet également de détecter des éleveurs de moindre envergure sociale qui sont dans une logique comparable. Dans le catalogue de la même année, un certain Delafond, domicilié à la Chapelle du Châtelard, au cœur de la Dombes, présente Marquis, un cheval de trois ans dont il est à la fois le propriétaire, l'éleveur et le dresseur. Le déplacement de l'éleveur dombiste est lié à la nécessité de négocier le prix de vente du cheval présenté à l'épreuve d'attelage. La proximité de Lyon lui évite de passer par un intermédiaire qu'il aurait nécessairement fallu rétribuer. Sûr de la valeur de son produit, Delafond sait qu'il en obtiendra un bon prix. C'est un choix similaire qui pousse la même année Claude Limandas, simple cultivateur de Misérieux dans l'Ain, à présenter lui-même Norma, sa jument de quatre ans dont il a assuré l'élevage et le dressage.

D'autres propriétaires vivant dans des communes plus éloignées de Lyon, moins disponibles ou privilégiant d'autres stratégies commerciales s'en remettent à des exposants connus qu'ils chargent de placer leurs chevaux au meilleur prix. Parmi un certain nombre d'exemples, le catalogue de 1882 offre celui de Lacorne, éleveur et propriétaire à Château, commune du canton de Cluny en Saône-et-Loire. Il confie la présentation de Caravan, son poulain de 3 ans au comte d'Aubigny d'Esmyard domicilié dans la commune voisine de Brandon. L'intervention du comte est logique puisqu'il a achevé sur ses terres l'élevage de Caravan et pris en charge son dressage. Le cheval est inscrit au concours par le comte qui présente lui-même deux chevaux issus de son propre élevage.

Dans une majorité de cas, la présentation du cheval est confiée au dresseur qui est le plus apte à déterminer l'épreuve la plus ajustée au profil de chaque cheval. Ainsi en 1882, Costes

²⁹⁰⁷ Arch. dép. Rhône, 7MP 459, Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est, 1891, Bulletin N°2, règlement et programme du concours des 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 et 26 avril 1891, 8 folios non paginés.

²⁹⁰⁸ Voir table des textes, chapitre XIII, document N° 5 Concours de chevaux de selle à Lyon.

directeur de l'école d'équitation et de dressage de la rue Molière à Lyon, expose 13 chevaux qui ont été dressés par ses soins. Ils appartiennent à dix propriétaires différents domiciliés dans le Rhône, l'Ain, l'Isère, la Nièvre, la Saône-et-Loire et la Haute-Loire. Les écoles de dressage jouent un rôle déterminant dans la commercialisation des produits de l'élevage régional. Chaque pays d'élevage possède un ensemble d'écoles de dressage qui donnent une indiscutable valeur ajoutée au cheptel livré à la vente. La Nièvre, dont les chevaux sont bien représentés au concours de Lyon, aligne les écoles de Nevers, Fours ou Cercy-La Tour pour ne citer que les institutions les plus dynamiques. Le Cher qui envoie dans les années 1880 quelques beaux spécimens passe par l'école de la Grande Maison à Sancoins. La Loire s'appuie sur les écoles de Saint-Étienne et de Feurs ; la Saône-et-Loire, première région d'élevage par l'importance des produits présentés au concours de Lyon, compte les écoles de Charolles, de Montceau-les-Mines, Paray-le-Monial, de Palinges ou de Gévelard. Certaines de ces écoles sont de véritables institutions. Auguste et Frédéric Gouy, respectivement directeur et dresseur de l'école de Paray-le-Monial sont chargés d'exposer au concours la fine fleur de l'élevage de Saône-et-Loire. En 1882, ils exposent, entre autres, les chevaux du marquis de Croix, du baron d'Ideville, du comte de Bréchar, de Max de Longeville ou de Roux de Bézieux, amateur éclairé connu pour la qualité des attelages qu'il présente souvent lui-même au concours. Les Gouy jouissent d'une notoriété considérable si l'on sait que parmi leurs clients figurent des membres dirigeants de la Société hippique de Saône-et-Loire, cheville ouvrière de l'élevage du demi-sang charolais. Bien que tous leurs mandants soient de fins connaisseurs des questions hippiques, c'est vraisemblablement l'avis des Gouy qui est déterminant dans le choix des épreuves auxquelles les chevaux sont inscrits.

II – Le Charolais, arrière-pays équin de Lyon

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le département de Saône-et-Loire prend place progressivement parmi les zones les plus dynamiques dans l'élevage chevalin. À partir de conditions naturelles favorables à l'élevage, et d'une souche indigène aux qualités de robustesse confirmées, la politique de l'administration des haras encourage la production du cheval de demi-sang. C'est principalement dans les arrondissements de Charolles, de Mâcon et d'Autun que cette dynamique est en marche. La race, qui est fixée par l'emploi des étalons du dépôt de Cluny et les juments de la région, prend l'appellation de demi-sang charolais. Les documents disponibles montrent tous à l'évidence la rapidité des progrès. En octobre 1874, dans son rapport devant le Conseil général de Saône-et-Loire, le préfet souligne les progrès notables enregistrés par l'élevage départemental depuis le concours régional de 1866 à Lyon : « Dans la dernière période décennale, la production du cheval de demi-sang a pris un grand développement dans le Charolais et l'Autunois, et la valeur vénale du cheval a augmenté de plus d'un tiers »²⁹⁰⁹. Les soins apportés aux élèves se constatent dans les concours locaux où les primes accordées « aux animaux qui en sont dignes » suffisent à peine. Les jurys qui officient dans les concours de Cluny, Autun et Paray-le-Monial ne sont pas avares de compliments. Les progrès sont en effet visibles du triple point de vue de la bonne conformation, des origines et des allures. Les animaux présentés et en particulier les pouliches « ont de l'ampleur, des membres parfaits et un degré de sang suffisant. Les comptes-rendus des concours de la seconde quinzaine d'août 1874 confirment ce tableau flatteur. Ainsi le jury de Paray-le-Monial, où 33 poulains et pouliches sont présentés, constate que le concours remarquable comme nombre l'a été également comme qualité (...) Le jury a exprimé le regret de ne pouvoir doubler le nombre des primes ». À Cluny, le concours a été plus remarquable encore. Les poulinières présentées font l'unanimité : « Avec un degré de sang égal, elles ont plus de taille et d'ossature que celles amenées dans les autres concours ; elles sont aptes à

²⁹⁰⁹ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2657, rapport du préfet au Conseil général de Saône-et-Loire, session d'octobre 1874.

produire le carrossier et les chevaux pour la remonte de notre cavalerie de ligne et de réserve »²⁹¹⁰.

L'élevage du cheval, intégré à l'économie de l'exploitation et vivant en parfaite harmonie avec l'élevage bovin, est une réalité qui s'impose de manière indiscutable. Par rapport au département du Rhône le contraste est même saisissant. Dans le Rhône voisin, le Conseil général ne comprend pas – à juste titre – la nécessité de subventionner l'encouragement à l'industrie chevaline puisque ni les herbages, ni les traditions n'autorisent une telle spécialisation. Toutes les subventions, accordées *in fine* mais de guerre lasse, donnent lieu à des résistances plus ou moins virulentes. Les notables et le préfet doivent appeler en renfort la défense nationale, détour laborieux mais nécessaire, pour entrouvrir la bourse départementale en faveur des courses et concours organisés à Lyon. En Saône-et-Loire, l'administration et les représentants du département sont absolument convaincus de la nécessité d'encourager l'élevage des chevaux. Chaque partie s'efforce de faire payer l'autre. L'administration des haras demande au Conseil général d'accroître ses subsides aux concours tandis que les représentants du département sollicitent l'augmentation du nombre des stations de monte et leur dotation en étalons sans cesse plus nombreux. Les subsides augmentent régulièrement dans une émulation où les efforts du département impliquent un engagement symétrique de l'État. Dans ce contexte, les associations privées qui prennent en charge une partie des frais de l'élevage, remplissant à ce titre une véritable mission de service public, ne sont pas perçues comme des parasites justes bons à dilapider les deniers du département. Il existe de ce fait une véritable synergie entre l'État, le département et les sociétés hippiques, acteurs qui concourent à l'élaboration d'une authentique politique de l'élevage.

1 – Les acteurs

Premier acteur, l'État, par l'intermédiaire de l'administration des haras, joue un rôle de premier plan dans l'émergence et l'affirmation d'une région qui produit et élève des chevaux dont la réputation s'impose dans tous les concours. L'État n'a pas ménagé ses efforts. En premier lieu, le dépôt d'étalons de Cluny est agrandi grâce aux moyens dégagés par la loi organique du 29 mai 1874 sur les haras. Les travaux d'extension qui débutent en août 1876 et qui doivent s'achever en novembre de l'année suivante se montent à plus de 160 000 francs²⁹¹¹. Cet engagement de l'État est aiguillonné par les demandes pressantes du Conseil général de Saône-et-Loire. Les conseillers généraux souhaitent la création ou le renforcement de stations de monte dans le département. Dans un courrier du 2 juillet 1875, le ministre de l'agriculture annonce qu'il renforce les effectifs dans quelques stations et « promet de donner satisfaction dès que se mettront en place les ressources prévues dans le cadre de la loi du 29 mai 1874 »²⁹¹².

En 1876, le département est doté de 6 stations de monte servies par 24 étalons de l'État et 1462 juments ont été saillies. De fait, la Saône-et-Loire mobilise la moitié des effectifs de la circonscription du dépôt de Cluny qui compte 5 autres départements. Dans son rapport du 29 août 1876, le directeur du haras de Cluny estime que l'ensemble du département sera, au terme de la loi-cadre du 29 mai 1874, doté d'un réseau efficace de stations de monte : « le département dans ses principaux centres de production sera pourvu de nouvelles stations se reliant entre elles à une distance de 18 à 20 Km, et offrant aux éleveurs toutes les conditions favorables pour la fécondation de leurs juments ».

²⁹¹⁰ *Ibidem*.

²⁹¹¹ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2657, lettre du directeur du haras de Cluny au préfet de Saône-et-Loire, 29 août 1876.

²⁹¹² Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2657, lettre du ministre de l'agriculture au préfet de Saône-et-Loire, 2 juillet 1875.

Dix ans plus tard, en 1886, les grandes lignes de la politique définie au cours de la décennie précédente ont été menées à bien. Le département est quadrillé par un réseau de 10 stations :

Stations	Étalons	Juments	Moyenne
Cluny	6	378	63
Paray-le-Monial	7	384	54 6/7
Bourbon-Lancy	3	183	61
La Clayette	3	148	49 1/3
Marcigny	3	133	44
Martigny-le-Comte	3	166	55 1/3
Toulon-sur-Arroux	4	235	58 3/4
Autun	6	382	63 4/6
Blanzly	6	313	52 1/6
Joncy	4	156	39
Total	45	2478	55 3/45

Dans son rapport d'octobre 1886, le directeur du dépôt de Cluny, de Quinemont, fait le point sur la saison de monte commencée le 12 février et terminée le 30 juin. Les chiffres sont éloquents : 3358 juments ont été saillies par les étalons de l'État et les 16 étalons approuvés que compte le département. En 10 ans, le nombre de saillies a doublé. Il signale la fermeture de la station de Louhans trop peu fréquentée et l'ouverture de celle de Martigny « qui située au centre de belles prairies, est favorablement accueillie et répond aux besoins du Charolais, actuellement fort bien partagé et très insuffisamment desservi »²⁹¹³. La répartition géographique des stations de monte permet de délimiter la géographie de l'élevage du cheval dans le département²⁹¹⁴.

L'administration intervient également par les acquisitions de chevaux effectués par le dépôt de remonte de Chalon. Chaque année une commission d'achats sillonne le sud du département qui fournit de bons chevaux²⁹¹⁵. C'est une situation établie de longue date. Dans un rapport du 26 août 1876 adressé au préfet de Saône-et-Loire, le directeur du dépôt de Cluny souligne l'importance des achats militaires et la satisfaction de l'armée : « Du 1^{er} août 1875 au 31 juillet 1876, le dépôt de remonte de Mâcon a acheté dans le département environ 100 chevaux pour un prix moyen de 925 f. (...). Monsieur le commandant du dépôt de remonte se loue de la qualité, et des bonnes aptitudes des remontes opérées dans Saône-et-Loire. À l'exposition hippique qui a eu lieu à Lyon, les chevaux de Saône-et-Loire, exposés par les remontes, ont été forts remarquables et appréciés comme de bons chevaux de guerre ; mais si l'on considère l'élévation toujours croissante des prix du bon cheval de service, qui de 3 ans, varie de 1000 à 1500 f., il est indispensable que le département de la guerre élève ses prix d'achat, il en recueillera tous les fruits ; et en augmentant la valeur de ses

²⁹¹³ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2623, rapport du directeur du haras de Cluny au préfet de Saône-et-Loire, octobre 1886.

²⁹¹⁴ Table des cartes et schémas, Chapitre XIII, carte N°2 L'élevage des chevaux et les infrastructures de l'industrie chevaline dans le département de la Saône-et-Loire en 1904.

²⁹¹⁵ Recueil des actes administratifs du département de Saône-et-Loire, année 1881, pp. 158 et 244. En 1881, le comité d'achat du dépôt de remonte de Mâcon se déplace dans les cantons chevalins des arrondissements méridionaux du département. Si l'on excepte la halte effectuée à Chalon, à la fin du premier parcours, suivre l'itinéraire du comité est la meilleure façon de cerner le centre des pays naisseurs. En mai – juin 1881, la commission s'arrête à La Clayette, Marcigny, Charolles, Saint-Bonnet-de-Joux, Cluny, Paray-le-Monial, Gévelard, Blanzly, Le Creusot, Autun et Chalon-sur-Saône. En octobre 1881 l'itinéraire est différent mais les étapes sont souvent les mêmes : La Clayette, Marcigny, Charolles, Cluny, Salornay, La Guiche, Paray-le-Monial, Gueugnon, Toulon-sur-Arroux, Gévelard et Saint-Gengoux-le-National.

encouragements il satisfera les exigences des éleveurs et dotera notre cavalerie de chevaux de tête qui malheureusement passent dans d'autres mains, vu l'insuffisance des prix offerts par la commission »²⁹¹⁶. Pour éviter des achats trop coûteux, l'armée achète des chevaux dès l'âge de deux ans.

Dans les vingt dernières années du XIX^e siècle, les institutions privées jouent un rôle important dans l'intensification des progrès de l'élevage du cheval de Saône-et-Loire. À l'exception de la Société bourguignonne fondée sous le Second Empire, les associations sont de création récente. La Société charolaise de Paray-le-Monial est autorisée par arrêté préfectoral du 13 avril 1881, la Société hippique de Saône-et-Loire fondée à Cluny est autorisée quelques mois plus tard, le 14 février 1882. La quatrième association recensée dans le département est la Société interdépartementale de l'Allier et de Saône-et-Loire fondée le 2 janvier 1883²⁹¹⁷. Ces sociétés d'élevage, qui recrutent leurs membres dans une frange de notables conservateurs et de propriétaires fonciers, occupent un champ social qui a l'avantage de leur procurer une cohésion en dehors de toute structure politique. Ils participent à une œuvre nationale sans fréquenter outre mesure un État dont la forme ne leur inspire qu'un mépris à peine déguisé. Parce que la production du cheval de demi-sang correspond à leurs goûts et à leurs préjugés, mais aussi à de réelles compétences, les réunions hippiques et les concours se transforment en manifestations suffisamment typées pour que les autorités républicaines en prennent ombrage. La préfecture de Saône-et-Loire lutte discrètement contre la mainmise de ces notables sur les jurys de concours organisés par l'administration des haras :

« Comme mon prédécesseur vous le faisait remarquer l'année dernière, j'estime qu'il y a lieu de limiter le nombre de jurés à quatre par concours, indépendamment des officiers des Haras et de la remonte. Le maintien de ce chiffre nous permet d'écarter de chaque commission des membres hostiles au gouvernement et à la composer d'éléments moins accentués au point de vue de l'opposition aux institutions, et plus sympathiques aux populations »²⁹¹⁸.

La société la plus active dans le développement de l'industrie chevaline de Saône-et-Loire semble être la Société hippique de Saône-et-Loire. Fondée en février 1882, son siège est à Cluny. Malgré sa dénomination, cette société recrute essentiellement ses membres dans les deux arrondissements méridionaux du département²⁹¹⁹. Sur les 171 membres fondateurs, une cinquantaine est domiciliée à Mâcon. Leur recrutement est socialement typé. Près du tiers des membres porte un nom à particule qui est, pour un cinquième d'entre eux, précédé d'un titre nobiliaire que l'on n'imagine guère usurpé. D'autres membres comme Henri Schneider sont assez connus pour se passer de toute présentation. Si l'on excepte quelques grands propriétaires absorbés par les fastes de la vie parisienne, comme les comtes de Ganay, de

²⁹¹⁶ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2657.

²⁹¹⁷ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2654, lettre du Préfet de Saône-et-Loire au ministre de l'agriculture, 2 juin 1889.

²⁹¹⁸ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2654, lettre du Préfet de Saône-et-Loire au ministre de l'agriculture, 24 juin 1884 ; Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2655, lettre du sous-préfet de Charolles au préfet de Saône-et-Loire, 19 septembre 1890. Le sous-préfet conteste la nécessité de fournir des détachements de gendarmes à l'occasion des courses qu'organise la Société hippique de Saône-et-Loire à la Clayette. Il écrit :

« J'estime, Monsieur le Préfet, qu'il est tout à fait inutile de rassembler des brigades de gendarmerie à La Clayette pour y maintenir l'ordre à l'occasion des courses. Le pays est très tranquille et s'il y avait à verbaliser la brigade de La Clayette suffirait amplement.

La vérité c'est que les personnalités réactionnaires qui sont à la tête de la société hippique cherchent à se donner auprès de la population, de l'importance et du prestige en s'entourant de la force armée » Et le sous-préfet d'ajouter : « Si Monsieur de Barbentane et ses amis ont besoin d'un service intérieur des courses, ils peuvent ce me semble, avoir des commissaires ou prendre des gens à gage ».

²⁹¹⁹ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2666, membres du comité et membres de la Société hippique de Saône-et-Loire, février 1882.

Rambuteau, de Panisse-Passis ou le marquis de Croix, la majeure partie des membres de la Société vivent en Saône-et-Loire à l'instar de son président, le marquis de Barbentane qui veille aux destinées du demi-sang de Charolles depuis son château de Saint-Jean-de-Prichs. À côté de cette phalange titrée, la société compte sur la participation active de maires, de conseillers généraux ou de responsables de sociétés d'agriculture. L'article 3 des statuts de la société montre l'intérêt porté à ce réseau de talents et de compétences. Il prévoit en effet que la société « aura des commissaires, chargés dans certaines localités, d'étudier la race chevaline, de rendre un compte exact de ce qui la concerne, des améliorations que comporte chaque région et de donner des conseils aux éleveurs ».

Les statuts de la société reflètent sa composition sociale²⁹²⁰. Tous les articles essentiels, ceux qui déterminent le pouvoir, sont rédigés de manière à maintenir l'ascendant d'une minorité de riches donateurs. Les statuts de la société qui distingue trois types de membres font la part belle aux membres donateurs, dénomination réservée aux membres qui acquièrent au moins quatre souscriptions de membre fondateur, soit un engagement de 100 francs par an pour une période de quatre ans. Chaque membre a autant de voix qu'il a de souscriptions de fondateur. Donateurs et fondateurs participent à l'assemblée générale annuelle. Ils élisent un Comité de 15 membres. La dernière catégorie de membres, les souscripteurs, qui ne s'engagent que pour deux ans, paient une somme de 20 francs. Ils élisent 5 autres membres adjoints obligatoirement pris parmi les donateurs et les fondateurs. Ces dispositions permettent aux payeurs de rester maîtres de la société. Le Comité, renouvelable par tiers tous les deux ans, nomme un Président assisté de deux vice-présidents, un secrétaire et un trésorier.

Les objectifs que recherche la nouvelle société sont inscrits dans l'article premier de ses statuts²⁹²¹. Le contexte économique général n'est pas indifférent dans le souhait de stimuler l'élevage du cheval de demi-sang. Dans une lettre adressée en mars 1882 au préfet de Saône-et-Loire, quelques semaines après la création de la Société hippique, le président de la nouvelle société s'inscrit dans une perspective élargie :

« Au moment où l'agriculture française, en proie à des fléaux sans exemple, traverse une crise terrible engendrée par des causes diverses, il vous a semblé comme à nous qu'il y avait plus d'importance que jamais à donner une impulsion nouvelle et un développement plus considérable à l'industrie chevaline, l'une des branches les plus intéressantes de l'agriculture puisque à elle se rattache en partie la puissance du pays. Cette production a fait depuis quelques années des progrès très sensibles dans notre département. Elle y est appelée à un grand avenir en raison des excellentes conditions de sol, d'herbages, d'eau et de climat qu'elle y rencontre. Les éleveurs trouveront un jour de ce côté, il faut l'espérer, une compensation nécessaire, mais pour que l'élevage du cheval devienne sérieusement rémunérateur, il faut qu'une sélection intelligente contribue à l'amélioration de la race et par cela même à l'augmentation de la valeur des produits. Tel est le but auquel tendront les efforts de la Société hippique qui vient d'être fondée dans notre département »²⁹²².

2 – Les politiques

La consolidation de l'industrie chevaline n'est possible que par la fixation d'un certain nombre de caractères susceptibles d'individualiser une race locale. La fixation du demi-sang charolais, cheval à deux fins, requiert à la fois l'emploi d'étalons améliorateurs compatibles avec les juments indigènes et la constitution d'un stock de poulinières sélectionnées. Or, dans un département où les conditions naturelles et le savoir-faire des éleveurs permettent assez

²⁹²⁰ *Ibidem*, *Statuts de la Société hippique de Saône-et-Loire*. 3 pages, s.d., Imprimerie Protat frères, Mâcon.

²⁹²¹ *Ibidem* : « Une société est fondée dans le but de favoriser l'amélioration et le développement de la production du cheval dans le département de Saône-et-Loire. Elle prend le titre de Société hippique de Saône-et-Loire et fixe son siège à Cluny ».

²⁹²² Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2619, lettre du président de la Société hippique de Saône-et-Loire au préfet, 27 mars 1882.

facilement la production d'un bon cheval, il est difficile d'imposer cette discipline initiale. L'industrie chevaline, bien qu'elle soit assez rémunératrice, reste une production d'appoint. Elle est soumise de ce fait aux aléas du climat et à la conjoncture de l'économie agricole. Le petit éleveur, à court de fourrage ou mis en difficulté par la mévente des productions agricoles, est assez fréquemment obligé de se défaire de belles pouliches qui bien souvent quittent le département alors qu'elles auraient pu y être livrées à la reproduction. Améliorer la race indigène et fixer les caractères les plus remarquables est la tâche à laquelle s'attelle l'administration des haras et les sociétés nées de l'initiative privée. L'État intervient par les mâles et les femelles

Dans la fixation du demi-sang de Charolles, l'État intervient directement par les mâles en mettant à disposition des éleveurs un nombre sans cesse croissant d'étalons du dépôt de Cluny. En un demi-siècle, de 1866 à 1907, les effectifs se sont accrus de manière constante :

1866 : 18
 1876 : 24
 1886 : 47
 1897 : 51
 1907 : 63

Au début des années 1860, un rapport du préfet rappelle que l'administration des haras, dont la mission principale est de favoriser la production du cheval de guerre, a essentiellement peuplé ses dépôts d'étalons « de l'espèce de ceux qu'on désigne sous le nom de carrossiers »²⁹²³. Le nombre des étalons de pur-sang progresse moins vite car il fallait surmonter l'obstacle du prix du saut, six francs pour un demi-sang, 25 pour un pur sang et la crainte d'obtenir un produit décousu. Au fur et à mesure que les juments, elles-mêmes issues des étalons de pur-sang se sont affinées, la crainte s'est estompée. Le nombre des étalons de pur-sang est passé de 3 existences en 1866 à 10 en 1907. Dès le début des années 1880, Portalès, directeur du dépôt de Cluny, constate dans un rapport au préfet de Saône-et-Loire, que « l'impulsion est donnée à ce riche département, et que les propriétaires se livrent à l'élevage du cheval, non seulement avec goût, mais encore avec savoir ; ils recherchent les étalons les plus distingués, et ceux que leur origine met à même de mieux assurer la production. L'étalon de pur-sang commence à être apprécié, et il faut espérer qu'en présence de résultats, nos éleveurs comprendront combien ce reproducteur est utile au pays et avec quelle sûreté ils marcheront au progrès en l'employant avec leurs belles juments qui ont de la silhouette, de la puissance, de la force et auxquelles il manque cependant un peu de sang et d'énergie, qualité indispensable à une bonne poulinière »²⁹²⁴. Le prix du saut grimpe de manière significative : au début des années 1890 il atteint la somme de 50 francs. Au début du XX^e siècle, l'administration élargit son offre en proposant aux éleveurs des étalons de demi-sang trotteurs dont les prestations s'élèvent à 20 francs. Les produits issus des étalons de l'État sont attentivement examinés dans les concours de poulinières. Les rapports de concours permettent chaque année de déterminer avec plus de précision le type de juments qu'il est souhaitable de proposer aux étalons²⁹²⁵. Le nombre des juments saillies par les étalons de l'État passe de 957 en 1864 à 2588 en 1894 soit une progression de 70,4%. Cette croissance vigoureuse n'est cependant pas constante d'un bout à l'autre de la période. Comme le reste

²⁹²³ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2618, rapport du préfet de Saône-et-Loire au Conseil Général, 1864.

²⁹²⁴ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2621, rapport du directeur du dépôt de Cluny au préfet de Saône-et-Loire, 14 juillet 1883.

²⁹²⁵ Les rapports des concours de poulinières sont particulièrement révélateurs. Les produits des étalons de l'administration qui « t racent » dans le département sont suivis avec attention. Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2621, le procès-verbal du concours de poulinières de Cluny en juillet 1883 constate par exemple que « les filles d'Ophyte sont d'une belle et puissante conformation, elles ont en général de grandes allures mais elles pèchent un peu dans la tête qui est lourde et commune et ont besoin pour bien produire d'être données à un étalon de beaucoup de sang ».

des spéculations agricoles, l'élevage est soumis aux aléas de la vie économique. La décennie des années 1880, particulièrement éprouvante pour l'agriculture régionale, se répercute dans l'élevage chevalin comme en témoigne le nombre des juments amenées aux stations de monte :

1880 : 2716

1885 : 2478

1890 : 2588

Au cours de cette même période, si la croissance du nombre des saillies subit les effets de la crise agricole qui se conjuguent parfois avec les aléas climatiques, la production gagne en qualité. L'emprise des Haras est confortée par la loi du 14 août 1885 sur la surveillance des étalons, qui interdit l'usage des étalons rouleurs non-homologués par l'administration²⁹²⁶.

L'État intervient dans l'élevage chevalin par le choix des femelles soit directement en organisant des concours de poulinières et de pouliches de 2 et 3 ans, soit indirectement en subventionnant des sociétés d'élevage. Il fixe les grandes lignes de la politique de production. Dans le département, l'administration encourage le cheval de demi-sang qu'il juge nécessaire à la remonte de la cavalerie. La production du cheval de trait n'est pas encouragée comme le rappelle au début des années 1880 une lettre adressée par le ministre de l'agriculture au préfet de Saône-et-Loire²⁹²⁷. Les juments de trait léger doivent être saillies par des étalons de demi-sang, de sorte que le cheval de type artilleur constitue le format le plus étoffé. Cette politique entretient une coupure radicale dans le département : Elle répercute en effet une vieille ligne de clivage entre les cantons qui produisent le cheval de demi-sang et ceux qui s'adonnent à l'élevage du cheval de trait. Dans un rapport adressé en 1864 au Conseil général de Saône-et-Loire, le préfet délimite les deux populations chevalines du département :

« À quelques exceptions près, dans lesquelles nous croyons pouvoir ranger les cantons de Cluny et de Matour, cette race [de trait] est prédominante dans la région située à l'est de la chaîne de montagnes qui s'étend de Matour à Chagny. Les chevaux carrossiers et de selle, au contraire, composent la masse de la population chevaline de la région à l'ouest de cette même chaîne ; ceux de trait appartenant à l'industrie, au gros roulage ou à de grandes exploitations agricoles y forment les exceptions »²⁹²⁸.

Aussi, les arrondissements de Chalon et de Louhans, qui produisent un cheval dont se désintéresse l'administration des haras sont pratiquement privés d'infrastructures. La station de monte de Louhans donne de faibles résultats²⁹²⁹. Lorsque d'aventure les éleveurs de la rive

²⁹²⁶ L'article premier de la loi du 14 août 1885 stipule que « tout étalon qui n'est ni approuvé, ni autorisé par l'administration des haras ne peut être employé à la monte des juments appartenant à d'autres qu'à son propriétaire, sans être muni d'un certificat constatant qu'il n'est atteint ni de cornage ni de fluxion périodique ». Les articles 4 et 5 prévoient, en cas d'infraction, des amendes pour le conducteur de l'étalon et pour le propriétaire de la jument.

²⁹²⁷ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2619, lettre de Méline au préfet de Saône-et-Loire, 16 juin 1882 : « Les pouliches présentées doivent être de demi-sang ou de trait moyen trottant. L'administration des Haras n'encourageant pas les races de trait, même léger, dans la région, il n'est pas possible de les admettre expressément à concourir ».

²⁹²⁸ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2618, rapport du préfet de Saône-et-Loire pour le Conseil général, session de 1864, pp. 47-48.

²⁹²⁹ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2621, compte-rendu annuel du président de la société étalonnière de Saône-et-Loire au préfet de Saône-et-Loire, 26 juillet 1880 ; lettre de 1880, non datée, du président de la Société étalonnière de Saône-et-Loire au Conseil d'arrondissement de Chalon. Ces deux documents montrent qu'au début des années 1880, les arrondissements de Chalon-sur-Saône et Louhans sont dans une situation particulière. L'État n'y entretient qu'une station de monte, d'abord à Louhans puis à Chalon, alors qu'ils concentrent la moitié du cheptel chevalin du département. Cette mise à l'écart s'explique par les choix privilégiés par les éleveurs. Ils se refusent, comme dans le Dauphiné à la même époque, à produire les chevaux souhaités par l'administration des Haras. Ils portent leur choix sur des animaux beaucoup plus étoffés qui correspondent aux besoins économiques de la région. C'est une société privée, la Société étalonnière de Saône-et-Loire fondée au milieu des années 1860, qui organise la monte dans ces deux arrondissements du département. Elle propose 42

occidentale de la Saône choisissent des étalons trop lourds, les récriminations formulées par les jurys de concours se manifestent sans délai²⁹³⁰.

Au début des années 1880, l'État organise cinq concours hippiques dans le département de Saône-et-Loire : ils ont lieu chaque année à Chalon, Autun, Blanzy, Paray-le-Monial et Cluny. Financés sur des fonds de l'État et des subventions du département, les concours sont ouverts aux pouliches de 2 ans, de 3 ans et aux juments poulinières. Les propriétaires doivent justifier la possession des animaux inscrits depuis au moins trois mois. Les pouliches de trois ans qui auront été primées sont tenues de participer à des courses organisées ultérieurement sur l'hippodrome des localités sièges du concours. Ces courses de 2 kilomètres avec un poids de 60 kg sont destinées à mettre en valeur les qualités des animaux primés²⁹³¹. Ces concours, relativement bien dotés, doivent permettre de fixer dans la région les bêtes les plus remarquables et établir le profil type des pouliches et juments encouragées par l'administration. Les animaux présentés sont obligatoirement issus d'un étalon de l'État ou d'un étalon privé autorisé ou approuvé. S'agissant des poulinières, un seul concours, celui de Chalon, fait exception à la règle :

« Par exception, au concours de Chalon seront admises à concourir avec les poulinières pour les primes du département seulement (et en cas d'insuffisance d'animaux de demi-sang), les poulinières de trait, à condition que les premières soient suivies d'un produit issu d'un étalon de pur sang ou de demi-sang ou de trait appartenant à l'État soit approuvé ou autorisé ; en outre elles devront avoir été saillie dans l'année par un étalon appartenant à l'une de ces trois catégories »²⁹³².

Les règles strictes qui encadrent les concours organisés par l'administration des Haras produisent des effets pervers. À Chalon par exemple, où la production du cheval de demi-sang est rendue difficile par l'omniprésence du cheval de trait, les quelques juments ou pouliches présentées au concours appartiennent toujours aux mêmes grands propriétaires qui, trustant

étalons soit presque autant que les effectifs que le dépôt de Cluny consacre au département de Saône-et-Loire. Répondant aux demandes locales, elle mobilise 14 étalons de trait léger et 28 de demi-sang qui sont vraisemblablement trop étoffés aux yeux de l'administration des Haras. Cette société, qui supplée à une carence de l'État, est subventionnée chaque année par le Conseil général à hauteur de 10 000 francs. Or, en 1880, cette subvention est supprimée. La mesure montre très clairement que le département, suivant en cela les analyses de l'administration, considère que la seule spéculation chevaline digne d'intérêt est celle du demi-sang charolais. Le président de la Société, Loyseau de Charreconduit, qui est aussi président de la Société des courses de Chalon, a beau invoquer une mission de service public et promettre d'employer à terme 80 étalons, ni le Conseil général ni le conseil d'arrondissement de Chalon ne le soutiennent malgré la menace de ne pas renouveler les étalons en cas de retrait de la subvention. Le Conseil de l'arrondissement de Chalon dans sa session d'août 1880, qui pense pouvoir obtenir la station de monte de Louhans, se montre particulièrement brutal : « Le Conseil d'arrondissement est d'avis que la subvention accordée chaque année à la société étalonnière de l'arrondissement soit totalement supprimée. Les services rendus par cette société ne sont point en rapport avec la dépense faite chaque année. D'ailleurs l'extension donnée au magnifique établissement que l'État possède à Cluny est suffisant pour la reproduction dans le département. À cet effet le Conseil émet le vœu que des stations soient établies dans l'arrondissement de Chalon-sur-Saône ».

²⁹³⁰ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2621, compte-rendu du concours de juments poulinières de Blanzy, 5 juillet 1883 : « Le seul défaut que l'on puisse reprocher aux poulinières de Blanzy, c'est d'être un peu courtes dans l'avant-main et de ne pas accuser assez d'énergie, aussi les accouplements avec les chevaux de sang ont parfaitement réussi, et si l'étalon commun était employé dans la région, le progrès fait jusqu'à ce jour serait facilement détruit. On ne saura donc trop détourner les éleveurs de la tendance qu'ils auraient à apprécier et à se servir comme reproducteur du fort cheval. Un étalon comme Somno, fort et puissant comme cheval de pur sang, sera toujours nécessaire dans cette station ».

²⁹³¹ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2657, lettre du ministre de l'agriculture au préfet de Saône-et-Loire, 2 mars 1878. Le ministre de l'agriculture, Tesserenc de Bort, dans la lettre par laquelle il fait connaître sa décision d'instituer l'épreuve concours, précise que la course doit « améliorer la qualité des pouliches par une meilleure préparation et recommander à l'attention des éleveurs celles que leurs allures ont mises en relief ».

²⁹³² Recueil des actes administratifs du département de Saône-et-Loire, année 1882, N°13, page 123.

tous les prix, découragent les éleveurs plus modestes²⁹³³. Un autre effet pervers, beaucoup plus dommageable car consubstantiel à la notion même du concours, crée une contradiction entre le développement de l'élevage et l'aide qui lui est fournie : les distinctions accordées, qui mettent en relief les qualités des bêtes primées, suscitent immédiatement une demande. Les acheteurs n'ont nul besoin de battre les campagnes de Saône-et-Loire, il leur suffit d'assister aux réunions organisées par l'administration pour repérer les sujets les plus remarquables. En période de difficultés économiques, les éleveurs ont souvent bien du mal à résister aux propositions d'achat. Les jurys déplorent avec assez de constance et d'énergie le décalage très marqué entre la relative banalité des lots de pouliches de 3 ans et les très beaux spécimens de 2 ans. Au concours de pouliches de Paray en 1890, le jury constate comme bien d'autres jurys avant lui, que « les pouliches de 3 ans sont plus communes dans leur ensemble que celles de 2 ans, il est à craindre que les meilleures n'aient déjà disparu car ce dernier lot ne représente pas la moyenne de la production habituelle de la région »²⁹³⁴. Ce phénomène est amplifié par les difficultés économiques. Ainsi, toujours à Paray mais deux ans auparavant, le concours de 1888 est sévèrement jugé : « Aussi bien pour les pouliches de 2 ans que pour celles de 3, le jury trouve le concours inférieur à celui des années précédentes : le nombre en plus des animaux a diminué : cela tient beaucoup aux souffrances de l'agriculture. Les éleveurs à court d'argent s'empressent de tirer parti de leurs bons animaux dès qu'ils le peuvent »²⁹³⁵. La même année, le concours de Cluny connaît un sort comparable : « très faible concours tant pour les pouliches de 2 ans que pour celles de 3 ans. Cela tient évidemment à ce que les éleveurs ayant besoin d'argent s'empressent de vendre les animaux d'un certain mérite, dont ils peuvent tirer bénéfice, et ne conservent en général comme poulinières que des juments qui n'ont pas de valeur marchande. Le jury regrette un pareil état de choses »²⁹³⁶.

C'est précisément pour lutter contre cet état de choses qu'est fondée en 1880, la Société hippique de Saône-et-Loire.

Les sociétés privées agissent par les femelles²⁹³⁷. L'importance de l'engagement qui est complété par un financement de l'assemblée départementale détermine son rôle central dans la fixation d'une politique de l'élevage. La Société hippique de Saône-et-Loire est la seule à encourager de manière continue et persévérante l'élevage du cheval de service dans le département et à mettre en œuvre une politique globale de valorisation de la filière. Son activité peut être suivie avec une grande précision grâce à l'abondante correspondance administrative qui subsiste de ses échanges avec la préfecture, l'administration des haras, les comptes-rendus des concours qu'elle organise, les rapports que son président, le marquis de Barbentane, établit chaque année à l'intention du préfet et du Conseil général de Saône-et-Loire qui la subventionne. Ses statuts le lui enjoignent. L'article 2 des statuts de la société stipule « qu'elle décernera aux meilleures pouliches des primes dont une portion (le tiers au plus) sera payable immédiatement, et dont tout le surplus sera réservé pour n'être payé que l'année suivante, après justification d'une première saillie pour les pouliches primées à deux

²⁹³³ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2621, lettre du sous-préfet de Chalon au préfet de Saône-et-Loire, 6 juillet 1882 : « Les grands propriétaires éleveurs emportent chaque année, la plus grande partie des récompenses en présentant des sujets d'élite achetés à grand prix en vue de l'obtention des primes ; ces animaux sont généralement récompensés en première ligne. Les petits éleveurs, découragés parce qu'ils ne peuvent lutter sur le montant du capital à affecter à l'achat des poulinières, cessent l'élevage du cheval de demi-sang pour se consacrer presque exclusivement à l'élevage du cheval de trait. Cette situation crée une espèce de monopole entre les mains de quelques riches propriétaires au détriment des éleveurs moins fortunés ; par suite l'amélioration du cheval de guerre ou de luxe ne peut que diminuer ».

²⁹³⁴ Arch. dép. ; Saône-et-Loire, M 2623, concours hippiques 1885-1890.

²⁹³⁵ *Ibidem*.

²⁹³⁶ *Ibidem*.

²⁹³⁷ Table des textes, chapitre XIII, document N°6 Le rapport annuel du président du Président de la Société de la Société hippique de Saône-et-Loire, 1885.

ans et après naissance du premier poulain pour les pouliches de trois ans. Elle pourra ultérieurement, si elle le juge opportun, accorder des primes aux juments suitées et aux meilleurs chevaux et juments attelés ou montés ».

La mise en œuvre de la politique énoncée à l'article 2 des statuts a débouché sur la création de six concours départementaux : deux concours de pouliches de deux et trois ans, un concours de poulinières et trois concours de dressage. Des courses organisées sur l'hippodrome de Cluny complètent l'ensemble du dispositif.

Les concours de pouliches de deux et trois ans sont institués dès la fondation de la société en 1882. Le 27 mars 1882, dans une lettre que le bureau de la société nouvellement fondée écrit au préfet de Saône-et-Loire, l'objectif annoncé est de combler les mailles trop larges que laissent les concours organisés par l'État. Le marquis de Barbentane estime que « les encouragements offerts pour la conservation des meilleures pouliches doivent être mis à la portée de tous les éleveurs dans les régions favorables à la production chevaline, et, pour cela, l'augmentation du nombre des concours et la diminution des distances à parcourir pour y présenter les animaux sont indispensables »²⁹³⁸. La société fonde ses deux premiers concours à La Clayette et à Toulon-sur-Arroux. Son choix est dicté par les observations présentées le 27 mars 1882 : « les points du département les moins favorisés jusqu'à présent paraissant être la vallée de l'Arroux dans son cours inférieur et la région comprise au sud-ouest du département entre la vallée de la Loire et les montagnes qui la séparent du bassin de la Saône, les deux premiers concours pourraient être établis dans deux des principaux centres de la région ». Le choix des deux emplacements est immédiatement conforté par l'importance des inscriptions et par l'augmentation du nombre des primes offertes, conséquence directe des très beaux spécimens présentés. Les deux concours réunissent d'emblée plus de 90 participants et 5750 f de primes sont distribués. À La Clayette, la qualité des pouliches de deux ans est relevée par le jury : « parmi celles de deux ans surtout la commission a remarqué des bêtes de premier ordre, appelées à confirmer l'amélioration de la race si elles sont conservées pour la reproduction »²⁹³⁹. Au concours de Toulon-sur-Arroux, le jury constate que les pouliches de trois ans sont inférieures à celles de deux ans « ce qui s'explique par cette tendance jusqu'à présent trop fréquente des éleveurs à se laisser enlever par quelques amateurs les meilleurs de leurs produits au lieu de les conserver pour en faire le point de départ d'une amélioration nouvelle, qui serait cependant pour eux dans un avenir peu éloigné une source de richesse.

C'est essentiellement le mode de paiement des primes qui constitue l'originalité de la démarche entreprise par la Société hippique de Saône-et-Loire. Le mode d'encouragement adopté par la Société se distingue de celui de l'État sur deux points. En premier lieu, le paiement de la prime est fractionné. Le 16 juin 1882, dans une lettre adressée au préfet de Saône-et-Loire par le ministre de l'agriculture, l'impossibilité de cette pratique est rappelée pour les primes d'origine publique : « tout en admettant le paiement en deux fois, puisque c'est une des clauses statutaires de la Société, j'ai décidé que la portion des primes imputées sur les fonds de l'État, dont la distinction a été faite sur les programmes de la Société, serait payée l'année même du concours, les règles de comptabilité publique s'opposant à ce qu'elles fussent mandatées un an après »²⁹⁴⁰. En second lieu, les encouragements prodigués par la Société portent sur les pouliches de deux ans alors que l'administration des haras s'y refuse. C'est la seule divergence d'appréciation qui oppose les deux institutions.

Sur cette question, un ensemble de textes permet de fixer les positions respectives. La position de l'administration des haras est présentée par le directeur du dépôt de Cluny dans son rapport de 1892 au préfet. Il demande que les subventions accordées par le département

²⁹³⁸ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2619, lettre du Bureau de la société hippique de Saône-et-Loire au préfet de Saône-et-Loire, 27 mars 1882.

²⁹³⁹ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2619, lettre du marquis de Barbentane au préfet de Saône-et-Loire, 19 juillet 1882.

²⁹⁴⁰ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2619.

soient exclusivement versées aux pouliches de 3 ans et aux poulinières : « il est souvent bien difficile – dit-il - de prévoir l'avenir des jeunes bêtes de deux ans et de fréquentes erreurs sont commises à cet égard. Aussi, depuis longtemps déjà, l'administration des Haras a préféré reporter entièrement sur les pouliches de trois ans et les poulinières les fonds dont elle peut disposer. Il me paraîtrait avantageux pour l'élevage d'imiter ce procédé en ce qui concerne les allocations départementales ; les encouragements donnés ainsi aux animaux livrés sûrement à la reproduction deviendraient plus efficaces »²⁹⁴¹.

La même année, répercutant la demande du directeur du haras de Cluny, le préfet expose aux conseillers généraux le point de vue de ceux qui contestent la mesure : « l'éleveur modeste des campagnes attend souvent avec impatience le moment de tirer parti de ses produits ; lorsqu'il faut conserver trois années un cheval qui ne rapporte rien, on est tenté de le vendre et les plus beaux spécimens peuvent s'éloigner ainsi du département ; ou bien le cultivateur aimera mieux s'adonner à l'élevage de la race bovine qui lui procure des ressources à bref délai. En primant à deux ans les plus belles pouliches on fait prendre patience à l'éleveur peu aisé qui se trouve mieux disposé à conserver ses animaux pour en faire plus tard des poulinières de choix »²⁹⁴². Ces considérations reflètent parfaitement le point de vue défendu par la Société hippique de Saône-et-Loire. Dans le rapport d'activité de 1892, à l'occasion du 10^{ème} anniversaire de la fondation de la Société qu'il préside, le marquis de Barbentane écrit : « Nous croyons pouvoir affirmer qu'un des moyens les plus efficaces et des plus pratiques pour obtenir le résultat souhaité est le système de la division des primes en deux portions ; l'une payable dans le courant de l'une des deux années suivantes après justifications que la pouliche y a mis bas, et a été saillie à nouveau. C'est ce mode de répartition que j'ai préconisé et fait appliquer depuis la fondation de notre Société. Je persiste à croire qu'il serait avantageux de l'employer dans tous les autres concours du département »²⁹⁴³.

En l'espèce, deux logiques s'affrontent : l'administration des Haras n'accepte pas le mode aléatoire de sélection précoce mais s'expose à ne primer que des effectifs diminués par la vente des plus beaux spécimens. La société quant à elle assume le risque de primer indûment des sujets, mais y voit le moyen de retenir les plus belles pouliches et de conforter la masse des petits producteurs en leur accordant les moyens de se livrer sur le long terme à un élevage de qualité.

III – Les épreuves du concours hippique

Le concours hippique, émanation d'un groupe social spécifique et manifestation publique a développé une personnalité sportive et sociale originale. Elle est renforcée par sa temporalité particulière puisque le concours dure huit jours d'un dimanche à l'autre, et par la diversité des épreuves qu'il présente et qui, tour à tour, intègre des foules nombreuses ou ne conserve qu'un public restreint d'amateurs éclairés.

1 – Une manifestation équestre particulière

Au fil des années, le concours hippique est devenu à Lyon le rendez-vous incontournable des amateurs de manifestations équestres. C'est la grande semaine mondaine de Lyon. Cette caractéristique en fait, dans la classe aisée, un rendez-vous incontournable, quelle que soit sa passion équestre, comme le rappelle avec talent la revue le *Septième Jour*²⁹⁴⁴. Le concours

²⁹⁴¹ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2625.

²⁹⁴² Ibidem.

²⁹⁴³ Arch. dép. Saône-et-Loire, M 2655.

²⁹⁴⁴ Table des textes, chapitre XIII, document N°7 Attitudes et postures au concours hippique de Lyon.

peut être tour à tour un rendez-vous de l'aristocratie lyonnaise ou une manifestation socialement très ouverte. Quelques traits caractéristiques peuvent rendre compte de cette ambivalence.

Le concours hippique, c'est d'abord une ambiance particulière. Grand messe un peu austère du cheval, il traîne la réputation d'être rébarbatif et d'être de surcroît trop souvent affecté par la pluie et la fraîcheur marquée des printemps lyonnais. Le concours, empreint de sérieux, est sans doute socialement plus sélectif que les réunions de courses. Il n'en a pas la légèreté. Le *Monde lyonnais* constate dans son édition du 25 avril 1897 que « les costumes tailleurs sont en majorité » et le regrette. Tout comme la vicomtesse de Clèves, chroniqueuse de mode dans le *Tout Lyon*, qui en prend son parti : « il est vrai – dit-elle – que le costume tailleur convient bien, avec son cachet de sobre élégance, à ces fêtes un peu sérieuses. La grande toilette est réservée pour les courses, nous aurons sous peu l'occasion d'en parler »²⁹⁴⁵. Ce bon goût où dominent les couleurs sombres s'estompe au fil des années, mais reste longtemps caractéristique de cette enceinte et traduit dans le fond les orientations conservatrices et catholiques de ses concepteurs. Une photographie de la collection Sylvestre datant de la même époque montre la sobriété des tenues sur le pourtour des barrières²⁹⁴⁶. Le monde des tribunes protégé des intempéries, moins contraint que celui du pourtour fait preuve d'une même retenue : dans une photographie du début du XX^e siècle, l'assistance qui entoure le gouverneur militaire de Lyon, le général de Lacroix, ne montre aucune exubérance vestimentaire²⁹⁴⁷. C'est l'impression que donnent tous les dessins croqués sur le vif publié dans la presse²⁹⁴⁸. Autre signe de tension qui traverse cette réunion est le risque permanent de chevauchement du calendrier hippique avec les fêtes de Pâques. En 1897, l'assistance est clairsemée le dimanche et le lundi de Pâques alors que la fête équestre est d'abord et avant tout réservée à la fraction la plus conservatrice de l'excellence équestre.

Il va de soit qu'au-delà des postures et des attitudes les plus rigoristes, la société demeure ce qu'elle est dans ses contradictions les plus crues. Si le soleil s'impose, les toilettes printanières bourgeonnent dans un lieu où les convenances le tolèrent, la fameuse tribune de la « butte aux lapins »²⁹⁴⁹. Le pourtour sert aussi à exhiber une toilette mise à mal dans la presse des tribunes et prend des aires de présentoir de la mode²⁹⁵⁰. Mais toutes les tribunes ne se ressemblent pas. L'envers du décors de cette société corsetée dans les convenances se retrouve, comme au Grand Camp, avec le face-à-face des épouses et des courtisanes : le demi-monde est là avec armes et bagages dans une tribune qui lui est réservée²⁹⁵¹. Le public, comme celui des courses, occupe des espaces spécifiques en fonction de sa distinction et du prix qu'il peut mettre à l'afficher.

²⁹⁴⁵ *Tout Lyon*, 25 avril-3 mai 1897.

²⁹⁴⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 26 Concours hippique, spectateurs d'un jour de semaine cours du Midi, fin XIX^e – début XX^e siècle.

²⁹⁴⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N°27 Général de Lacroix gouverneur militaire de Lyon au concours hippique.

²⁹⁴⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 28 Dans les tribunes du concours hippique.

²⁹⁴⁹ *La Vie française*, 25 avril 1897.

²⁹⁵⁰ *Salut public*, 25 avril 1898 : « ayant conscience de cela, ces dames, sous prétexte de se promener, venaient volontiers sur le pourtour, où elles savaient que rien de la beauté des étoffes ou de la perfection de la coupe de leurs robes n'échapperait. Aussi était-ce un lieu charmant et d'un aspect vraiment fort agréable que ce pourtour. Et l'on s'y tenait de préférence bien que là on ne vit pas ou peu les opérations du concours ». Voir table des gravures et des illustrations, chapitre III, document N° 29 La pose aux barrières : l'art d'être vue. Croquis sur le vif au concours hippique de Lyon par R. de la Nizière.

²⁹⁵¹ *Lyon sport*, 25 avril : « Flânant autour des barrières nous assistons, pendant le défilé des attelages à un cheval, au coquet incident suivant : une voiture américaine, légère, montée sur pneus, verse tous d'un coup, les rayons d'une roue d'arrière viennent de se rompre. L'on rit un peu, l'accident s'étant produit devant la tribune du demi-monde. C'est dames sont sans pitié, lorsque les roues...cassent » !

Le concours hippique s'adresse davantage que les courses à un public averti, au point d'apparaître ennuyeux comme le souligne avec tact l'hebdomadaire le *Lyon Sport* : « Bien que cette fête sportive ne s'adresse pas à la même catégorie de *sportsmen* et de chevaux que les courses, qui sont un peu plus passionnantes, elle représente cependant un puissant intérêt et une grande utilité »²⁹⁵². C'est une manifestation technique qui associe gentlemen et commun ne se transforme pas en réunion fermée parce que le concours hippique repose sur un ensemble très diversifié d'épreuves ramifiées en catégories et divisions : il est susceptible d'intéresser des publics très variés. C'est cette caractéristique principale qui confère au concours son originalité : l'amateur éclairé peut suivre d'un œil intéressé la présentation des plus beaux spécimens de poulains et de pouliches de moins de trois ans, fleuron de l'élevage régional ; l'acheteur potentiel d'un ou plusieurs chevaux aux concours internationaux conforte ses choix ou ses intuitions grâce aux notes données par les jurys. Enfin, le tout-venant peut assister, surtout lors des deux dimanches qui ouvrent et clôturent la longue semaine hippique, aux concours de saut d'obstacles ou de sauts en hauteur. Le caractère relativement confiné du périmètre peut créer une proximité entre des mondes que tout sépare. Lorsqu'un temps froid et maussade s'installe comme au printemps 1903, la solidarité face aux intempéries tissent des liens si l'on en croit le journaliste de *Lyon sport* :

« Signe particulier de cette première journée de la Semaine Hippique, les gens du monde coudoient les "populaires" recherchant la chaleur et diminuant les distances humaines. On nous avait bien dit que l'hippisme servait également au rapprochement des classes »²⁹⁵³.

Le partage entre les temps de l'entre soi et celui de la réunion nombreuse se fait sur deux critères : le premier critère, le plus discriminant est celui des jours de semaine. Le public est moins présent et l'enceinte du concours est alors occupée par les privilégiés. Le second critère est celui du spectacle. Les courses de trot tant qu'elles ont été maintenues, les courses d'obstacles. Le public attend la chute, la monture faisant panache²⁹⁵⁴. Cette attente désole les commentateurs. En 1897, Pierre de Zuch, rendant compte dans sa chronique du *Tout Lyon* du Grand Prix note : « Heureusement, un seul accident sérieux a failli se produire (...) M. Mazeline en a été quitte pour quelques égratignures à la figure, mais dans sa terrible chute il risquait pour le moins de se casser un membre, et il est à souhaiter que semblable chose ne se produise jamais, malgré les regrets de ces dames et du gros public qui ne trouve le concours intéressant que par le grand nombre de « pelles »²⁹⁵⁵. Le concours hippique peut aussi prendre des allures de grande réunion lorsque les épreuves constituent directement un domaine d'expertise, celui des épreuves internationales ouverte aux entreprises de la ville. Ainsi le *Salut public* dans son édition du 26 avril 1897 note plus de 10000 spectateurs réunis « tant dans les tribunes que sur le pourtour ». *La Vie française* annonce plus de 15000 spectateurs le dimanche 23 avril 1899²⁹⁵⁶. Les données chiffrées sur l'affluence sont sujettes à caution, mais les recettes dominicales, si le soleil est de la partie, atteint ou dépasse 10 000 f. ce qui signifie qu'il existe une dimension populaire comme le signale déjà le *Salut public* dès avril 1894²⁹⁵⁷.

2 – La diversité des épreuves

Si l'on excepte les courses au trot dont la présence est moins régulière, la nature des activités du concours hippique n'a guère été affectée par la césure de la seconde moitié des années 1880. La Société des concours hippiques du Sud-Est s'est fondue dans le moule des

²⁹⁵² *Lyon sport*, 19 avril 1902.

²⁹⁵³ *Lyon sport*, 25 avril 1903.

²⁹⁵⁴ Table des figures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 30 Un panache au concours hippique de Lyon, croquis sur le vif.

²⁹⁵⁵ *Tout Lyon*, 18 au 25 avril 1897.

²⁹⁵⁶ *La Vie française*, 25 avril 1899, N°126.

²⁹⁵⁷ *Salut public*, 23 avril 1894.

épreuves de la Société hippique française. Le choix de ce canevas préétabli est une manière de reconnaître la prééminence de l'institution parisienne et de donner plus de lisibilité aux lauréats distingués à Lyon par rapport aux autres villes de concours. On peut, à la suite de la présentation synthétique qu'en fait Georges Bonnefont, établir les grandes lignes du concours qui durant huit jours, d'un dimanche à l'autre, se tient sur le cours du Midi²⁹⁵⁸. Il débute rituellement le dimanche matin par la réception des chevaux de classe par les jurys. Les chevaux sont admis entre 7 heures et demie et 9 heures du matin. La fin de la matinée est consacrée à la visite qui permet de repérer les chevaux malades ou ceux qui ne se conforment pas aux exigences du concours. Cette réception des chevaux est placée sous la présidence du directeur du Haras de Cluny. Au cours des années 1890, le nombre des chevaux exposés augmente régulièrement et atteint le chiffre de 150 en 1899 dont 55 chevaux de trois ans²⁹⁵⁹. Cette première étape obligatoire, qui se fait en général devant un public très clairsemé, donne une première indication d'ensemble sur la qualité du concours. Les vrais amateurs de chevaux sont présents et se livrent à des pronostics comme le chroniqueur du *Salut public* : « Sans vouloir entrer dans le détail de l'examen, je dois constater que l'on a beaucoup admiré un lot de sept chevaux très près du sang, envoyés de Feurs par M. le marquis de Poncins et dressés par MM. Alfred et Charles de Poncins ; de la Loire encore M. Balaÿ a fait engager un superbe lot de six chevaux. On a fort admiré aussi les représentants des écoles de dressage de Charolles et de Moulins ; si les écoles de Paray-le-Monial et de Palingres ont affronté les épreuves dans une proportion numériquement moindre, la faute en est incontestablement à la sécheresse. Enfin il faut constater, à l'éloge de la Société hippique de l'Ain, qu'elle a présenté treize chevaux ; l'exemple est bon et heureux et mérite d'être suivi ; les concours régionaux sont, en effet, pour les sociétés départementales, le meilleur moyen de faire connaître et apprécier leurs produits »²⁹⁶⁰. La présentation quelques jours plus tard des chevaux de classes confirme cette impression : « Des *sportsmen* autorisés et particulièrement compétents affirmaient hier que jamais ils n'avaient vu de présentation semblable à celle des chevaux de classes qui a occupé une partie de la matinée. Le jury a, d'ailleurs, dû créer quatre prix nouveaux, ce qui atteste l'excellente qualité du concours »²⁹⁶¹.

Les épreuves proprement dites comportent quatre grands types de concours. Le premier concerne les chevaux de classes. C'est l'un des piliers du concours puisqu'il est réservé aux chevaux de moins de six ans nés et élevés dans les départements dépendant du concours. Les chevaux en compétition sont répartis dans différentes classes suivant leur taille et leur destination (selle et attelage). Chaque classe comporte deux divisions : la première destinée aux chevaux de trois et quatre ans ; la seconde à ceux de cinq et six ans. Pour les chevaux de selle, les chevaux arrivent montés devant le jury par groupes de trois, quatre, cinq ou six chevaux. Les cavaliers mettent pied à terre pour permettre au jury d'examiner les chevaux arrêtés au point de vue de leur conformation et de l'origine, puis remontent à cheval : départ au pas, travail au trot et au galop, saut d'une haie obligatoire. Pour les épreuves d'attelage, les chevaux sont arrêtés devant le jury pour un examen similaire. Après l'épreuve du reculement, les chevaux sont mis en mouvement, au pas d'abord, puis au trot ralenti et allongé. Les chevaux de classes primés (prix ou flots) peuvent participer aux concours d'appareillement de leur classe. Ils sont alors associés à un autre cheval appartenant à un même propriétaire ou à un autre propriétaire.

En marge de ces épreuves, une classe spéciale est ouverte aux poulains hongres et pouliches de trois ans présentés sans dressage complet. La présentation devant le jury est d'abord faite à la longe puis à partir de 1898, ils sont soit montés soit attelés. Les prix

²⁹⁵⁸ Georges BONNEFONT, *Élevage et dressage du cheval*, Librairie J.-B. Baillière et fils, Paris, 1908, 456 pages.

²⁹⁵⁹ *Salut public*, 17 avril 1899.

²⁹⁶⁰ *Salut public*, 17 avril 1894.

²⁹⁶¹ *Salut public*, 20 avril 1894.

spéciaux constituent un temps fort pour l'élevage régional. Les jeunes animaux qui viennent de Saône-et-Loire confirment souvent des prix obtenus dans les manifestations départementales. Même observation pour la Loire ou l'Ain. En 1895, sur 7 récompenses attribuées dans la 2^e région, qui comporte 11 départements, les éleveurs de l'Ain représentés par Garlatti, dresseur officiel de la Société hippique de l'Ain, remportent 6 distinctions.

Les concours d'obstacles sont de loin la catégorie la plus emblématique du concours. Malgré leur caractère répétitif, ils donnent la seule vraie dimension spectaculaire à la manifestation hippique annuelle du cours du Midi. Elle est à la fois visible par la majorité des spectateurs comme un divertissement à part entière et une prestation hippique accessible aux seuls initiés qui mesurent la valeur réelle des parcours. Les huit prix d'obstacles constituent le socle du concours hippique. Ils sont codifiés par des règles que rappelle Georges Bonnefont : « Le classement se fait en raison inverse du nombre de fautes commises. La durée des parcours est chronométrée et, à égalité de fautes, les chevaux sont classés par le temps. Le nombre des obstacles varie, suivant les prix, de 8 à 24 ; leur hauteur normale, de 1 mètre à 1m. 30. Dans certaines épreuves, les chevaux ayant déjà gagné certaines sommes sont handicapés par des surélévations et élargissements d'obstacles »²⁹⁶². Comme dans tous les grands concours hippiques, les épreuves se divisent en épreuves civiles et militaires : « Dans les concours civils, la plupart des prix sont ouverts à tous les chevaux sans distinction d'âge ni d'origines. (...) Les épreuves militaires sont calquées sur les épreuves civiles de sauts d'obstacles ; elles sont réservées aux chevaux d'armes d'officiers ; la qualification résulte non de la provenance d'origine de ces chevaux, mais de la région dans laquelle se trouve la garnison à laquelle ils appartiennent. Les prix consistent en objets d'art ou d'utilité militaire »²⁹⁶³.

La distinction entre concours civils et militaires est trompeuse : l'écrasante majorité des participants aux concours civils sont des militaires qui pour la circonstance concourent en habits rouges et avec des chevaux civils. Les officiers de cavalerie règnent sans partage dans les épreuves d'obstacles²⁹⁶⁴. « Nos brillants officiers de cavalerie ont été, cela va sans dire, les héros et les triomphateurs du concours. Ils ont reçu, de bouches autorisées, les éloges et les témoignages de sympathie qu'ils méritaient ; il est donc superflu d'insister ici sur leurs éminentes capacités équestres. Cependant, il est impossible de ne pas savoir tout particulièrement gré à ceux d'entre eux qui, troquant pour quelques heures l'uniforme contre l'habit rouge, sont venus renforcer la figuration trop clairsemée des gentlemen lyonnais qui ont consenti à se produire à cheval dans la piste du cours du Midi.

Pourquoi le groupe des cavaliers civils a-t-il été si réduit cette année ?

Dépenser noblement ses énergies physiques, faire preuve de force et de souplesse en maîtrisant avec grâce un frémissant coursier, se sentir enlevé par lui lorsqu'il franchit l'obstacle, au son d'une musique entraînante, éprouver en même temps toutes les ivresses que font monter au cerveau les applaudissements d'un élégant public, tout cela devrait, ce semble tenter davantage la jeunesse lyonnaise. Nombreux sont nos gentlemen qui, par leur situation de fortune, peuvent s'offrir le plaisir de posséder un cheval ; il est donc fâcheux qu'ils aient, en si grand nombre, dédaigné les obstacles »²⁹⁶⁵.

Le sursaut escompté n'a pas eu lieu, puisqu'à la fin des années 1890, le constat est toujours le même : dans un article du 20 avril 1898, le chroniqueur du *Salut public* observe que les épreuves ouvertes aux habits rouges « n'ont présenté qu'un intérêt médiocre, les gentlemen qui y ont pris part étant pour la plupart de faux *gentlemen*. La recette pour fabriquer un de ces faux gentlemen est des plus simples : on prend un officier de cavalerie, on remplace sa culotte

²⁹⁶² Georges BONNEFONT, ouvrage cité, p.144.

²⁹⁶³ *Ibidem*, ouvrage cité, p. 145.

²⁹⁶⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 31 Préparatifs au concours hippique de Lyon.

²⁹⁶⁵ *Salut public*, 28 avril 1891.

rouge par une culotte de peau blanche, son dolman par une jaquette rouge et son képi par un chapeau haut de forme, et voilà. En sorte que la course des militaires (cavalerie légère) pour le prix de la région qui est venu ensuite, n'a été que la continuation de la précédente ».

De fait, ce ne sont ni la crainte de l'obstacle ni l'envie de bien faire qui retiennent les civils. C'est surtout la peur du ridicule qui inhibe les *sportsmen* lyonnais. Il n'est pas permis d'entrer par étapes successives dans les épreuves du concours hippique. Il faut y entrer à point et sûr de son fait. L'approximation, « la gamelle » devant un parterre qui n'attend que cela constitue un sujet de moquerie durable. Se remémorant les premiers concours hippiques, l'un des auteurs de *Lyon à cheval* se souvient avec nostalgie des fins cavaliers et des cocasses. Il souligne que l'espèce devient rare : « je me rappelle encore ce brave ***, aussi courageux que malheureux, démonté trois fois à la rivière, plongeant dans l'eau boueuse avec l'adresse d'un marinier du Rhône, sortant ruisselant comme Vénus de cette onde amère... à digérer pour remonter en selle et finalement s'étalant sur le sable pour se relever pareil à une pièce montée saupoudrée de sucre ». En 1896, la chronique hippique du *Tout Lyon* qui s'attarde sur la monte des officiers cèle à grande peine le mépris que lui inspirent les cavaliers du dimanche : « À côté de semblables montes, combien de gamelles, pour se servir d'une expression toute militaire, désignant les mauvais cavaliers et combien de sots prétentieux feraient mieux de rester chez eux que de venir se faire tourner une fois de plus en ridicule »²⁹⁶⁶. Les propos sont même, de temps à autre, réservés aux gens du sérail. En 1896 Pierre de Zuch écrit dans le *Tout Lyon* à propos de M. de Monlivault au concours hippique « qu'il est de ceux qui montent par persuasion et finissent par se croire cavaliers, à force de s'entendre complimenter par des flatteurs, il est énergique et a sans doute beaucoup d'allant mais ne possède aucune des qualités que doivent avoir les cavaliers de concours ; n'a du reste eu aucun succès avec les chevaux de M de Ponnat »²⁹⁶⁷. On ne saurait être plus désobligeant. Jugement sévère qui, répété à satiété, finit par venir à bout des meilleures volontés. À l'exception d'une étroite frange de connaisseurs issue des meilleures familles bourgeoises, d'aristocrates élevés sur la selle et qui accomplissent leurs obligations militaires dans un régiment de cavalerie, la masse des *sportsmen* lyonnais n'a ni le temps ni l'entraînement nécessaires pour pouvoir figurer honorablement dans les épreuves d'obstacles.

À la fin du siècle, les chroniqueurs autorisés, tout en restant impitoyables sur les trop mauvaises prestations, proposent des solutions pour sortir de cette impasse. En 1898, le *Tout Lyon* suggère des courses exclusivement réservées aux civils. De la sorte, « l'élément civil serait vraiment chez lui et je suis sûr – souligne le chroniqueur - que beaucoup plus nombreux seraient les candidats qui n'osent pas toujours se mesurer avec les militaires »²⁹⁶⁸. En 1899, le *Lyon Sport*, organe presque officiel du monde équestre lyonnais, reprend la suggestion faite l'année précédente : « Malgré les objections qui nous ont été faites, nous persistons à croire que l'on pourrait avoir une épreuve exclusivement réservée à nos gentlemen. Le Prix d'essai, qui ne comporte que des obstacles anodins, semblerait tout indiqué car il est de nature à pouvoir attirer les cavaliers peu habitués aux obstacles dépassant 80 à 90 cm de hauteur »²⁹⁶⁹.

En 1902 et 1903, les concours d'obstacles jusqu'alors ouverts aux militaires cessent de l'être par décision ministérielle. Cette mesure permet d'augmenter la participation des *gentlemen*. Mais malgré l'absence des militaires, les épreuves restent sélectives voire très sélectives car certains concurrents civils comme Wignolle, très apprécié à Lyon dans la seconde moitié des années 1890, affichent des performances de niveau national. En 1904, l'interdiction faite aux officiers de concourir aux prix civils est levée, mais ils ne peuvent ni monter leur cheval d'armes ni exciper de leur qualité. Ces limitations trop modestes n'ont

²⁹⁶⁶ *Tout Lyon*, 25 avril-2 mai 1896.

²⁹⁶⁷ *Ibidem*.

²⁹⁶⁸ *Tout Lyon*, 1-8 mai 1898.

²⁹⁶⁹ *Lyon sport*, 15 avril 1899.

aucun effet sur les officiers les plus aisés, ceux qui possèdent en propre plusieurs chevaux dressés et les moyens de subvenir aux dépenses induites par la fréquentation régulière des concours hippiques. Ainsi, après ce bref intermède, l'hebdomadaire *Lyon sport* note que les militaires retrouvent leur place dans le palmarès des prix civils : « Les sauts d'obstacles ont continué avec leur succès habituel. Cette fois, les civils ont été moins nombreux que les années précédentes, c'est que l'élément militaire, exclu de leurs épreuves pendant deux ans, a fortement donné et ce sont nos officiers de cavalerie qui ont été les grands lauréats »²⁹⁷⁰.

Si le poids de l'élément militaire reste déterminant, l'équitation civile de haut niveau, stimulée par l'aiguillon du concours hippique, enregistre des évolutions intéressantes dès la fin du XIX^e siècle. Ainsi depuis 1896, Lyon dispose d'une société de chasse à courre, la Société des drags de Lyon. Ouvert aux civils et aux militaires, le très sélect équipage permet aux jeunes gentlemen de se frotter par des sorties hebdomadaires aux plus brillants officiers de cavalerie de la région. C'est là incontestablement une des raisons qui permet aux civils d'élever leur niveau technique. Dans ses comptes-rendus des concours hippiques de 1898 et 1899, *Lyon sport* souligne l'excellent niveau atteint par certains cavaliers civils dans le Prix des Habits rouges. De jeunes cavaliers appartenant aux meilleures familles de Lyon et pourvus de hacks ou de hunters de mieux en mieux préparés ne laissent pas indifférent :

« Édouard Cottin aurait obtenu mieux que des flots si la manière de monter avait quelque poids dans les balances du jury : un grand sang-froid en abordant les obstacles, une tenue en selle *vraiment française* sont des qualités qui plairont toujours chez un homme de cheval, d'autant plus que les occasions de les applaudir se font assez rares »²⁹⁷¹. L'année suivante, en 1899 : « Constatons le sang-froid et l'excellente assiette de M. Ed. Cottin, qui a monté successivement *Lord Byron* et *Le Hardy* dont on sentait le dressage aux obstacles insuffisant et qu'il a cependant menés avec une énergie vraiment remarquable. M. A. Damour montant *Kenmare*, très franc à l'obstacle, a fait un excellent parcours »²⁹⁷². Ces deux cavaliers se classent de manière très honorable lors du premier Prix des Drags couru cette même année. Alphonse Damour se classe 2^e juste derrière le lieutenant de Valence de Marbot tandis qu'Édouard Cottin partage une 5^e place *ex æquo* avec le lieutenant de Cordon. Eugène de Volney, chroniqueur hippique de *La Vie française*, constate que face aux militaires, les cavaliers civils des Drags « n'ont plus à redouter aucun contact »²⁹⁷³. C'est la reconnaissance d'une équitation civile de qualité.

La volonté d'encourager la présence de l'élément civil dans le concours hippique pousse le Comité à quelques innovations intéressantes. En 1903, il institue un concours pour les écoles d'équitation. L'initiative est très bien accueillie par la presse : Théo Dureuil dans un article de *Lyon sport* se réjouit de l'innovation et écrit dans la foulée que « l'amélioration de la race chevaline entraîne le développement de la race humaine, c'est parfait, et mieux vaut s'y prendre tôt que tard »²⁹⁷⁴. Le *Tout Lyon* formule le vœu que « ces élèves habitués dès leur jeune âge à monter en public, (...) devenus cavaliers accomplis, n'hésiteront plus à prendre part aux concours réservés aux gentlemen »²⁹⁷⁵. L'Association lyonnaise d'équitation, l'École d'équitation et de dressage J. Courault et le Manège Bernard présentent 23 cavaliers âgés de 14 à 20 ans. Les commentateurs font – une fois n'est pas coutume – preuve de bienveillance. Le saut de haie permet de repérer les individualités et de prodiguer des conseils. Le *Lyon Sport* s'attarde sur les jeunes les plus prometteurs ou sur ceux dont l'envergure sociale mérite au minimum quelques lignes : « Henri Gillet saute bien, par contre M. Pierre se tient trop en arrière (...) M. de Saint-Séverin a de l'avenir, la valeur n'attendant pas le nombre des

²⁹⁷⁰ *Lyon sport*, 30 avril 1904.

²⁹⁷¹ *Lyon sport*, 23 avril 1898.

²⁹⁷² *Lyon sport*, 15 avril 1899.

²⁹⁷³ *La Vie française*, 25 avril 1899, N°126.

²⁹⁷⁴ Théo DUREUIL, *Lyon sport*, « Place aux jeunes », 4 avril 1903.

²⁹⁷⁵ *Tout Lyon*, 26 avril-2 mai 1903.

années »²⁹⁷⁶. Le commentateur de *Lyon Sport* donne sa préférence aux élèves de l'Association lyonnaise d'équitation. Il regrette l'absence d'un classement général mais le Comité, prenant en compte les différences d'âge entre les candidats, s'est contenté d'un classement interne à chaque manège. Cette précaution très diplomatique évite de mettre les écoles en concurrence et permet de ménager les susceptibilités car les élèves appartiennent aux familles les plus en vue de la ville. Le manège Bernard n'a pas particulièrement brillé en 1903. L'hebdomadaire sportif s'étonne même à mots à peine couverts de certaines imprudences : en effet, « le plus ou moins de solidité d'assiette des jeunes cavaliers montés sur des bêtes fringantes » lui inspire de vives inquiétudes. Piqué au vif, le Manège Bernard progresse l'année suivante et s'impose en 1906. L'établissement de la rue du Commandant Faurax présente sous la conduite de l'écuyer Lepicard des jeunes gens remarquables par leur science équestre. Le choix des chevaux, proportionné aux capacités des élèves, permet une belle moisson de distinctions. L'hebdomadaire qui n'oublie pas sa vocation première s'empresse de signaler les bonnes performances d'André Augagneur fils de Victor Augagneur, gouverneur général de Madagascar et de Fernand Pélagaud, fils du Président de la Cour d'appel. Cette montée en puissance indispose les autres établissements qui s'abstiennent de concourir. Le *Tout Lyon* note avec un brin de perfidie que ces forfaits « empêchent de faire la comparaison entre les méthodes de nos écoles d'équitation »²⁹⁷⁷. En 1904, un concours d'équitation est prévu pour les jeunes filles.

Les concours internationaux forment la troisième grande catégorie d'épreuves disputées au concours. « Ces prix, pour lesquels tous les chevaux sont admis à concourir, n'ont pour l'élevage qu'un intérêt des plus restreint ; leurs allocations sont d'ailleurs très minimes ; mais leur utilité réside dans le fait, par des exhibitions brillantes, de réveiller et d'entretenir le goût pour les jolis chevaux et les attelages bien tenus et, par suite, de stimuler le commerce, ce dont l'élevage profite par contrecoup »²⁹⁷⁸. À la veille du concours hippique de 1897, Pierre de Zuch, le spécialiste des questions hippiques de l'hebdomadaire le *Tout Lyon*, présente aux lecteurs cette catégorie d'épreuves : « Les prix internationaux comprennent trois divisions : la première réservée aux chevaux de luxe en service, présentés attelés ou montés par les propriétaires. La deuxième division est réservée aux chevaux de loueurs ou de marchands, et sont présentés attelés à 4, à 2, seuls ou montés. Enfin, la troisième division comprend les chevaux du commerce lyonnais, attelés à leur voiture de service »²⁹⁷⁹. Cette dernière division comporte trois catégories en fonction de l'attelage. Chacune de ces catégories comporte deux sections, l'une pour les chevaux de gros trait allant au pas, l'autre pour les chevaux de trait léger allant au trot. Les épreuves d'attelages de maître ne mettent pas en lice une part très significative des équipages de luxe que compte la ville. Les milieux qui soutiennent l'industrie chevaline font acte de présence. De fait, ils ont souvent de belles acquisitions à montrer :

« La présentation des équipages de maître, à deux chevaux et à un, a prouvé que les Lyonnais, lorsqu'ils consentent à sortir un peu de leur apathie ordinaire et à ôter les housses de leurs voitures, savent atteler avec goût et raffinement. Le dog-cart de M. Irénée Roux de Bézieux, le sympathique maire de Limonest, attelé de deux superbes anglo-arabes pur sang, a attiré l'attention de tous les connaisseurs. Les deux trotteurs russes Orloff de M. François Vindry ont été admirés avec raison pour la pureté de leur race et la vitesse de leur allure.

Parmi les attelages à un cheval, indépendamment de ceux qui ont obtenu les prix, nous avons remarqué une petite jument de la famille des poneys, qui appartient à M. Louis Cauquil.

²⁹⁷⁶ *Lyon sport*, 25 avril 1903.

²⁹⁷⁷ *Tout Lyon*, 6 mai 1906.

²⁹⁷⁸ Georges BONNEFONT, ouvrage cité, pp. 145-146.

²⁹⁷⁹ *Tout Lyon*, 18-25 avril 1897.

Cette bête a des actions remarquables, nous savons au reste qu'elle a été spécialement appréciée à Paris pour sa vitesse et son allure »²⁹⁸⁰.

Les prix internationaux de 1894 marquent bien l'extrême discrétion des possesseurs d'attelages. Bien que le quartier de Perrache regorge d'équipages et que la *Vie Française* compare les quais lyonnais aux Champs Élysées, avec « leurs cavaliers, leurs *four in hands* et leurs élégants attelages »²⁹⁸¹, le concours met une nouvelle fois en scène les participants habituels : les attelages à 4 chevaux sont toujours représentés par les mêmes : Lapaire, de Leusse, Chabaud, Maire, de Poncin. Le marquis de Poncin est omniprésent dans la première division des prix internationaux : outre son attelage à quatre chevaux, il présente deux voitures : un phaéton attelé en paire et un panier. Louis Schottlaender, digne représentant de la soierie, est lui aussi très en vue dans toutes les catégories de la première division, puisqu'il présente un spider attelé de deux chevaux, une charrette anglaise et un cheval de selle ; le général de Lignières, commandant de la 6^e division de cavalerie, fait sensation avec un cab attelé en tandem, une charrette anglaise, obtenant respectivement un premier et un second prix pour ces voitures²⁹⁸².

Toutefois, la majorité des possesseurs de beaux attelages, soit par pudeur soit par la volonté de ne pas afficher des signes extérieurs de richesse, se contente de regarder les attelages en compétition plutôt que de participer à la joute²⁹⁸³. C'est ce trait de caractère que révèle Sylvestre C.-B. dans une longue chronique sur le concours hippique : il souligne « l'abstention dans laquelle se retranche la presque totalité des propriétaires d'équipages concernant l'exhibition de leurs voitures au concours hippique. Ce n'est pas à dire que nous n'ayons vu quelques attelages soignés évoluer sous les yeux du jury, non ; mais ce qui est certain, c'est qu'avec un peu de bonne volonté, nous aurions pu contempler une vingtaine d'équipages de marque, qui sont, tout tranquillement, demeurés dans leur remise »²⁹⁸⁴. Ce constat revient de manière récurrente jusqu'à la fin des années 1890. Au concours de 1899, le *Progrès de Lyon* note à propos de la présentation des équipages « qu'elle n'a pas été aussi intéressante qu'on aurait pu le penser, et on a vivement regretté que le nombre des équipages présentés ne soit pas plus élevé et que les voitures qui ont pris part au concours n'aient pas plus de variété »²⁹⁸⁵.

La catégorie des prix internationaux réservée aux attelages des entreprises est une manière habile d'intégrer toute la cavalerie dans la fête équestre que constitue le concours hippique. L'exhibition a lieu traditionnellement le dernier jour du concours qui est en général fort couru. Il ne s'agit donc pas d'une épreuve confidentielle. La présentation de chevaux de trait attelés à leur voiture de service est une division particulière des prix internationaux. Contrairement aux présentations des chevaux de maître qui peuvent déboucher sur des transactions en quelque sorte certifiées par le verdict du jury, les entreprises qui se prêtent au concours poursuivent des buts différents. Il s'agit par ailleurs de présentations locales destinées d'abord et avant tout aux Lyonnais.

Il y a en premier lieu la volonté de donner une vision différente de celle que la population voit tous les jours dans les rues de la ville. Les attelages apparaissent sous un jour nouveau, les voitures et les harnachements brillent tandis que les chevaux ont été préparés avec soin de la crinière aux sabots. Au concours, la pompe ou le tonneau de l'UMDP tracté par trois

²⁹⁸⁰ *Salut public*, 19 avril 1893.

²⁹⁸¹ *La Vie française*, 16 avril 1894.

²⁹⁸² *La Vie française*, 1^{er} mai 1894.

²⁹⁸³ *Le Salut public*, 26 avril 1890 : « Sans aller bien loin, la quantité de voitures qui attendaient à la porte du concours étaient bien supérieures à celles que l'on y voyait à l'intérieur. Ce que ces institutions ont de très bien, c'est d'éveiller les courants de secouer certains préjugés, d'acclimater des usages qui au premier abord semblent étrangers à nos mœurs, mais qui dans le fond sont utiles au plus grand nombre ».

²⁹⁸⁴ *Salut public*, 28 avril 1891.

²⁹⁸⁵ *Progrès de Lyon*, 17 avril 1899.

puissants chevaux ne traîne pas dans son sillage l'odeur si caractéristique qui permet de les reconnaître entre tous ; les camions de Gavand et Freinet qui chaque jour sillonnent les rues de la cité au trot soutenu, allant d'une gare à l'autre, sans grande considération pour les autres usagers de la voie publique, se présentent singulièrement apaisés dans l'enceinte du cours du Midi lors du concours de 1891. Ces métamorphoses aussi subites qu'extrêmes suscitent quolibets et railleries de la part du public mais les participants les acceptent de bonne grâce. On peut même se demander si le public n'est pas d'abord sensible à l'écart qui sépare la présentation de la réalité vécue : plus l'écart est grand et plus la surprise engendrée contente des spectateurs bons enfants. Comment interpréter autrement les bravos enthousiastes qui saluent la présentation de la pompe à incendie lors du concours de 1899 ? Les récriminations légendaires contre la pompe qui arrive lorsque le feu est éteint sont un instant oubliées. La pompe attelée de six chevaux, soit presque la totalité des chevaux du corps des pompiers, manœuvrant avec précision vaut un premier prix. Le *Salut public* qui n'est jamais le dernier à critiquer la lenteur des secours participe au dithyrambe sans l'ombre d'une gêne²⁹⁸⁶.

La forte visibilité de l'événement offre aux entreprises une très belle occasion de se faire connaître du public. L'extension de l'activité, la réorganisation du service de livraisons des maisons de commerce sont autant d'occasions suscitant une participation au concours. En 1897 et 1898, la Compagnie des Glacières de Paris dont l'activité est en pleine expansion présente de beaux attelages de trois et deux chevaux tirant les fourgons isothermes de livraison. En 1899, la Société moderne d'alimentation qui est primée pour quatre voitures de livraisons récolte un franc succès auprès du public²⁹⁸⁷. De même, le concours est une excellente vitrine pour les sociétés nouvellement créées comme en témoigne la presse hebdomadaire ou quotidienne : « nous ne pouvons cependant passer sous silence l'attelage présenté par la Société générale des eaux de Romana (nouvellement captée chemin de La Mulatière à Vaise), les chevaux légers de trait qui la composaient ont obtenu un prix et c'était justice »²⁹⁸⁸. Les voitures servent même à faire passer des messages publicitaires indépendamment de toute participation effective au concours. Ainsi en 1899, les voitures réclames constituent une nouveauté qui attire tout particulièrement l'attention du public jusqu'alors habitué aux seuls « hommes-sandwichs »²⁹⁸⁹. En 1904, la Maison Rivoire & Carret reçoit l'autorisation de présenter dans une véritable démonstration de force pas moins de 18 voitures de livraison.

Enfin, il existe le culte du bel attelage dans nombre d'entreprises grandes ou petites. L'artisan, le commerçant, l'industriel éprouvent un réel plaisir à l'exhibition d'une cavalerie de qualité, le jury ne se contentant pas d'un coup d'œil d'ensemble. Elle n'est que l'extériorisation des qualités de sérieux d'une entreprise. Le soin que met la veuve Limousin de l'entreprise Limousin et Descours à produire les puissants attelages de chevaux de trait exploités au pas est représentatif de la corporation des charbons : les quatre chevaux noirs présentés en 1890 pour la reprise du concours hippiques, aussi noirs que le charbon qu'ils transportaient, font sensation. L'idée n'est pas perdue : une génération plus tard, à la veille de la Grande Guerre, Jean Girard se souvient des attelages présentés au concours hippique par la Maison Charvet, les « charbons » du quai Rambaud :

« Ah ! Il y a une maison, une seule, qui s'appelle les Fils Charvet qui avait pris un directeur, si je me souviens bien de son nom, il s'appelait monsieur Bœuf, qui a décidé pour lancer la maison d'acheter que des chevaux noirs ou bais bruns. Il voulait des chevaux noirs. Il avait fait peindre toutes les voitures en noir. Il avait passé le concours hippique place

²⁹⁸⁶ *Salut public*, 24 avril 1899.

²⁹⁸⁷ *Lyon sport*, 29 avril 1899.

²⁹⁸⁸ *Le Monde lyonnais*, 5 mai 1901.

²⁹⁸⁹ *Progrès de Lyon*, 24 avril 1899.

Perrache avec tous ses véhicules et ses chevaux noirs et les hommes étaient habillés avec une casquette et une tenue noire »²⁹⁹⁰.

Les grands magasins, les maisons d'alimentation, les déménageurs comme la Maison Paradis reconnaissable à ses fourgons rouge et jaune, les blanchisseurs ou les liquoristes et marchands de vin participent à la fête du cours du Midi avec un art évident de la mise en scène. Les photographies montrent à l'occasion le choix des appareillages. L'attelage que la Maison Sarre présente lors du concours de 1897 est d'une grande légèreté : les quatre juments grises de trait léger sont remarquables de finesse et auraient aussi bien pu tirer un mail-coach²⁹⁹¹. Le défilé devant le jury des attelages urbains qui concourent est haut en couleur : tous les types de véhicules sont visibles : chars, chars à banc, charrettes, camions en tous genres, fourragères, wagons capitonnés, tapissières, fourgons, omnibus, haquets et jusqu'aux tombereaux²⁹⁹². Commentant les épreuves de 1890, le *Salut public* du 29 avril rappelle que « les beaux attelages de nos maisons de commerce sont une tradition ». Le spectacle plaît au public. Dans la même édition le quotidien note que « la présentation des chevaux de trait a été saluée de bravos ; c'est la partie que comprend le mieux le gros public et celle dont l'utilité lui semble la plus immédiate.

Parmi les lauréats, nous voyons beaucoup de noms que l'ancien concours hippique avait déjà récompensés ; les beaux attelages de nos maisons de commerce sont une tradition. Aussi est-ce au gagnant de ce concours que le jury a donné le prix d'honneur envoyé par le président de la République »²⁹⁹³.

Il existe en marge des épreuves hippiques classiques des manifestations festives et promotionnelles, dont l'évidente fonction est d'attirer un nombre accru de spectateurs et de rompre la monotonie des épreuves qui égrainent de longues cohortes de cavaliers : les parcours pour officiers comptent des dizaines de compétiteurs. Certaines épreuves s'achèvent la nuit tombante devant une maigre poignée de spectateurs inconditionnels. Ces intermèdes promotionnels sont très divers. Les courses au trot instaurées lorsque le concours hippique était organisé par la Société hippique française ont été reprises quelques années par la Société hippique du Rhône et du Sud-Est au début des années 1890. Après une éclipse de quelques années, elles reviennent dès 1898. Le cadre du cours du Midi ne se prête pas vraiment aux courses de trot car les virages sont trop accentués. Néanmoins, elles attirent un surcroît d'affluence et elles finissent par s'imposer comme des épreuves régulières primées par le ministère de l'agriculture. Les subventions accordées à ces épreuves de trot suscitent des critiques et un certain nombre de professionnels suggèrent de les faire courir sur une véritable piste. L'épreuve de saut en hauteur a suivi une évolution très similaire : apparu en 1890 lors du premier concours organisé par la Société hippique du Rhône et du Sud-Est, il disparaît ensuite jusqu'au début du XX^e siècle. Ce concours montre les progrès considérables qui sont réalisés en l'espace d'une quinzaine d'années. En 1891, le concours s'arrête à 1 m 37 sur la demande des officiers²⁹⁹⁴. En 1907, un gentleman, saute 2 m 20, battant par la même occasion

²⁹⁹⁰ Entretien Jean Girard, marchand de charbon quai Rambaud, Lyon, 11 avril 1984.

²⁹⁹¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, Document N° 32 Attelage de service de la Maison Sarre et Cie, *Le Monde lyonnais*, 2 mai 1897.

²⁹⁹² Table des gravures et des illustrations, chapitre XIII, document N° 33 Présentation des attelages de déménageurs au concours hippique de Lyon, fin XIX^e siècle.

²⁹⁹³ *Salut public*, 29 avril 1890.

²⁹⁹⁴ *Progrès de Lyon*, 23 avril 1891 : « Nous avons annoncé, hier, que l'administration devait apporter dans cette séance une innovation, consistant en une épreuve d'obstacles, en hauteur de barre. Il s'agissait d'élever la barre progressivement. Une épreuve de ce genre devait, en effet, intéresser fort vivement le public, en même temps qu'elle permettrait d'apprécier l'aptitude des chevaux de notre cavalerie à sauter les obstacles en hauteur. Disons tout de suite que ce concours a répondu à l'intention des promoteurs. Rarement les séances de la semaine hippique avaient autant passionné les spectateurs que celle d'hier, et c'est avec une véritable émotion que l'on a vu nos officiers, cuirassiers, artilleurs et hussards, aborder avec un courage incontestable un obstacle élevé

le record de l'année du concours hippique de Paris²⁹⁹⁵. Les militaires sont encore les animateurs bénévoles d'exhibitions équestres produisant le dernier dimanche du concours des sauts collectifs par deux, quatre, huit et seize cavaliers de front ainsi que des figures de manège.

D'autres distractions plus éphémères sont mises en scène pour animer les séances peu courues des jours ouvrables de la semaine. Ainsi en 1895, le Comité du concours hippique loue les services des écuyères lauréates d'un concours similaire déjà testé au concours hippique central de Paris. Ces épreuves de courses et de sauts d'obstacles pour amazones sont annoncées par la presse locale comme un événement de toute première importance. Du jeudi au dimanche, les six écuyères engagées animent les séances du concours : « Ce "numéro" comme on dit dans les cafés-concerts, est bien fait pour attirer les foules, et l'on peut compter que demain, s'il fait beau temps, l'affluence sera énorme dans l'enceinte du concours hippique »²⁹⁹⁶. Malgré son succès, la formule n'est pas reconduite l'année suivante.

Cette recherche de l'innovation propre à susciter l'engouement populaire connaît au début du XX^e siècle un paroxysme symbolique à maints égards. En 1904, le Comité, sous la présidence de Léonce Baboin décide une attraction nouvelle : un gymkhana automobile pour voitures et voiturettes, avec concours d'élégance. L'intrusion de l'automobile au cœur de la fête hippique par excellence suscite des polémiques ardentes. Les éleveurs se plaignent de la concurrence qui leur est faite à un moment où la demande solvable délaisse l'équipage pour la voiture automobile. D'autres voix, à l'opposé, considèrent que le concours hippique est un spectacle et qu'il doit tendre à couvrir ses frais en drainant un maximum de spectateurs. C'est cet aspect que souligne le *Tout Lyon*:

« Tous ceux, et ils sont la grosse majorité, qui, ignorant aussi bien les joies du cheval que celles de l'automobile, ne viennent à l'hippique que pour se distraire, ceux-là se montraient enchantés de ce spectacle nouveau, et je crois – ajoute le chroniqueur – qu'il n'est pas téméraire d'affirmer que sur les 9 000 francs de recette de la journée, pas mal de billets bleus furent amenés par la promesse du gymkhana automobile »²⁹⁹⁷.

L'hebdomadaire mondain renchérit en rappelant que les fêtes « sont indispensables à la prospérité commerciale de la ville ». L'industrie de l'automobile qui emploie plus de 2 000 ouvriers à Lyon mérite bien une promotion. Dans l'esprit du *Tout Lyon*, le cheval n'est qu'un support de l'activité commerciale parmi d'autres. L'initiative singulière des organisateurs est encore accentuée à la proclamation des récompenses où figurent les noms de familles toutes dévouées à l'industrie chevaline : Cottin, Damour, Gindre, de Chabannes, Palluat de Besset. Cette proximité est lourde de sens. Elle fixe l'horizon de la disparition pressentie de l'attelage de maître. Prenant tardivement conscience du rapprochement incongru entre le concours hippique et l'Automobile club du Rhône, le Comité décide de ne pas renouveler l'expérience en 1905. Le besoin pressant de fixer l'intérêt versatile des spectateurs ramène les membres du Comité vers des exhibitions plus conformes à l'idéal hippique : au déjeuné de clôture du concours de 1905, ils annoncent l'organisation d'un grand carrousel en 1906.

successivement de un mètre dix jusqu'à un mètre trente-sept et qui, on peut le dire constituait un véritable danger ».

²⁹⁹⁵ *Tout Lyon*, 5 mai 1907.

²⁹⁹⁶ *Salut public*, 24 avril 1895.

²⁹⁹⁷ *Tout Lyon*, 14 mai 1905.

CHAPITRE XIV – LE CHEVAL SPECTACLE

Si les deux mots accolés font sens c'est parce que le cheval aussi bien que le spectacle renvoient chacun à des réalités ou à des représentations enchâssées, souvent complexes. Le cheval qui traverse toute la société cumule toutes les tâches en déclinant ses physionomies et ses aptitudes au grès des groupes sociaux qui l'emploient. Le mot spectacle, dans sa richesse polysémique, permet quant à lui la juxtaposition de situations et de réalités très diverses. Le mot peut être utilisé au sens premier du terme : « ensemble de choses ou de faits qui s'offre au regard, capable de provoquer des réactions », mais c'est également une production, une création présentée au public au cours d'une même séance. Le Robert ajoute une troisième acception, c'est une mise en scène. Le spectacle crée des postures, exagère des attitudes, procédés de représentation qui donnent du sens, en apparence, et livrent des explications simples à des desseins qui restent complexes et souvent cachés à ceux qui en sont les principaux destinataires²⁹⁹⁸.

Le chapitre aborde trois situations très différentes : la plus simple est le divertissement qu'offre le cheval au cirque. Il est au cœur de ce théâtre bâti autour d'une piste circulaire de 13 mètres de diamètre principalement destinée à le recevoir. Si le cheval n'est pas tout le cirque, il en est pour le moins une composante essentielle²⁹⁹⁹. Le cirque Nancy est à la fin du XIX^e siècle l'un des plus fameux de France³⁰⁰⁰. C'est aussi une institution lyonnaise installée à la mauvaise saison dans un cirque en dur situé avenue de Saxe, au débouché de la diagonale de Moncey. Le spectacle propose au public une autre réalité que celle qu'il côtoie tous les jours sur la voie publique, comme cet exceptionnel numéro de juments percheronnes imaginé par Napoléon Nancy. Dans leur souplesse, leur grâce, ces animaux de 700 ou 800 kilos qui sont totalement en décalage et à contre-emploi créent l'émotion qui fait le spectacle. Le cheval compagnon du citadin, moteur vivant et souffrant de la traction urbaine, qui suscite tour à tour pitié, colère ou peur selon les aléas de la vie quotidienne, est source de divertissement et d'étonnement.

Les deux autres expressions du cheval spectacle renvoient à des réalités enchevêtrées qui sont celles qu'offrent les mises en scènes du cheval de guerre et de son succédané le cheval de course militaire. Sur le premier point, le cheval de guerre se raccroche sans difficulté à des questions historiographiques qui ne sont pas encore sédimentées. Il en va ainsi de l'utilisation des chevaux dans les défilés militaires, les prises d'armes et les véritables spectacles équestres que sont les carrousels. Ce cheval participe à l'émergence d'un véritable « folklore militariste » étudié par Jacob Vogel³⁰⁰¹. Dans cette culture militaire qui façonne les esprits, telle qu'elle se laisse voir à Lyon, les régiments de cuirassiers et de dragons occupent les premiers rangs. La presse autant que les documents d'archives rendent compte de cette exposition et de l'imprégnation qui en résulte. Pour les uns elle expliquerait le consentement des populations européennes à la guerre et à sa culture. Pour d'autres, ces mises en scène révèlent d'abord le poids des États dans l'embrigadement des populations qui « ont connu une nationalisation radicale de leur rapport au territoire et au politique »³⁰⁰². L'approche est

²⁹⁹⁸ Guy DEBORT, *La Société du spectacle*, Buchet/Chastel, Paris 1967, 176 pages.

²⁹⁹⁹ Entretien avec Gérard Borg, fondateur du Circus Art Museum, 19 juin 2014, Le blog des musées bas-normands sur le cheval, <http://www.musees-basse-normandie.fr> consulté le 20 octobre 2014 ; Alain SIMONET, *Programme des cirques de France de 1860 à 1910*, collection histoire du cirque, Art des Deux Mondes, 93600 Aulnay-sous-Bois, 2002, 80 pages.

³⁰⁰⁰ Monica J. RENEVEY, *Le Grand Livre du Cirque* ; Pascal JACOB, *Le cirque : regards sur les arts de la piste du XVI^e siècle à nos jours*, Édition Plume 1996, 95 pages ; Henry THÉTARD, Prisma 1947, *La merveilleuse histoire du Cirque*, 272 pages.

³⁰⁰¹ Jacob VOGEL, « Militaires et folklore militariste : Allemagne et France (1871-1914) », *Le XX^e siècle des guerres*, Pietro Causarano, Valeria Galimi, François Guedj, Romain Huret, Isabelle Lespinet-Moret Jérôme Martin, Michel Pinault, Xavier Vigna, Mercedes Yustrá [Dir.] Éditions de l'Atelier, 2004, 606 pages.

³⁰⁰² Blaise WILPERT-PORTAL, *Compte-rendu de Retrouver la guerre* de Stéphane AUDOIN-ROUZEAU et Annette BECKER, Gallimard 2000, Bibliothèque des histoires, 272 pages.

d'autant plus évidente que le cheval de l'État est à la fois protecteur le 14 juillet et répresseur le 1^{er} mai lorsque la ville est quadrillée par des escadrons de cavalerie pré-positionnés.

Enfin le cheval des courses militaires qui est, soit un cheval de sous-officier appartenant à l'État, soit un cheval d'armes d'officier, constitue un troisième regard. C'est un cheval sportif en mission de représentation. Son lieu de compétition étant l'hippodrome ou un parcours balisé de compétition, il entre dans une catégorie nouvelle : ce cheval appartient à la fois au spectacle hippique, celui de la course publique, et au monde militaire, incarnant la version grand public et épurée de la préparation à la guerre. Apparus au début des années 1870, les militaires sont progressivement complétés par des épreuves d'endurance, des raids militaires qui passionnent un large public d'amateurs. Les revues sportives sur leur lancée finissent par annexer aux activités sportives des missions de reconnaissance et même des manœuvres plus larges, effaçant ainsi les limites entre performances sportives et militaires.

Section I – Le cirque Rancy, une institution lyonnaise

Le cirque Rancy appartient d'abord à la grande histoire du cirque français et européen, mais dans l'aventure de cette famille du spectacle, Lyon joue un rôle de premier plan. Au début des années 1880, les Rancy qui ont opté pour des établissements fixes dans d'autres villes comme à Genève ne font que passer à Lyon. À l'instar d'autres cirques itinérants, comme les cirques Plège ou Continental, les Rancy montent un chapiteau cours du Midi. Le spectacle est conforté par la qualité des représentations et le public afflue. En 1882, Théodore Rancy fait construire un cirque en dur sur un terrain situé à l'intersection de la rue Moncey et de l'avenue de Saxe. En quelques années, l'établissement se mue en une véritable institution lyonnaise.

I – Théodore Rancy et sa famille

1 – Théodore Rancy, le fondateur (1818-1892)³⁰⁰³

Le document le plus complet sur Théodore Rancy est l'éloge funèbre prononcé le 7 janvier 1894 par Félix Séon, journaliste au *Salut public*. Au-delà des conventions du genre, il permet de retracer la biographie du fondateur :

«Il me serait pénible de voir fermer cette tombe sans adresser un dernier et bien douloureux adieu à celui dont je fus l'ami, car notre amitié datait de mes dernières années de collègue, voici plus d'un demi-siècle.

Théodore Rancy est né en 1818 à Chalais (Charente), il appartenait à une nombreuse famille, et, tout jeune, il dut songer à gagner son existence.

Grand, fort, très vigoureux, doué d'une remarquable adresse, il fut par ses goûts et ses aptitudes porté naturellement vers des exercices physiques. Il débuta comme professeur de gymnastique au collège d'Annonay, où, seul, sans maître, il étudia sérieusement l'équitation. Appelé quelque temps après à Saint-Etienne, il fonda le manège de la rue de Lodi.

M. Balaÿ, une personnalité stéphanoise, reconnaît promptement dans le nouveau venu une intelligence supérieure et il envoie Rancy à Paris auprès de l'éminent chef d'école Baucher, dont il devint l'élève et l'ami.

En 1846, Rancy partit pour la Russie où il fut nommé écuyer professeur au manège impérial de Saint-Petersbourg. Après un séjour de quatre années, il revint à Lyon pour y donner des leçons très suivies.

³⁰⁰³ Jean MOUSSA, « Rancy et le cirque », *Rive Gauche*, N° 72, mars 1980, pp.22-24 ; N°73, juin 1980, pp. 3-10 ; Maurice ROUBILLE, « Les Rancy », *Rive Gauche*, N° 117-118, 1991, Clément SAHUC, « Le cirque Rancy de la Guillotière », *La Vie lyonnaise*, 19 avril 1941.

En 1854, il organisa avec le concours de ses élèves une cavalcade sans égale qui obtint un immense succès et mit une somme considérable dans les caisses des œuvres de bienfaisance et de charité.

L'année suivante, il épousait M^{lle} Olive Loyal, qui devint en même temps que sa compagne dévouée, son intelligente associée, et bientôt il fondait le cirque universellement connu aujourd'hui.

Rancy a connu les amertumes de la lutte pour la vie, mais par sa volonté ferme, son savoir-faire et sa persévérance, il a su triompher de bien des obstacles et arriver dans ce métier difficile à une complète réussite, juste récompense d'une vie toute de travail, d'honneur, de loyauté et de bienfaisance. C'était un chrétien et un croyant ; il a marché droit dans la vie, persuadé que celui qui fait bien, qui agit bien, doit recevoir un jour sa juste récompense, et plein de confiance dans l'au-delà».

Le très conservateur et catholique *Salut public*, fidèle soutien du Cirque et de la famille Rancy, ne s'est pas trompé sur le caractère emblématique du défunt. En effet, Théodore Rancy, qu'une foule considérable accompagne dans sa dernière demeure, un beau caveau de marbre au cimetière de la Guillotière, est l'archétype d'une trajectoire sociale modèle : celle d'une réussite bourgeoise qui doit tout au travail, au talent, à l'instinct commercial et à l'honnêteté. Dans un article du 7 janvier 1894, le journal ne peut s'empêcher de rappeler cette valeur cardinale : «*la probité commerciale de M. Rancy était proverbiale et sa parole valait autant qu'un acte notarié : cette qualité n'est point banale*». Restant fidèle au nomadisme de son métier, plus par goût que par nécessité, Théodore Rancy a réussi le pari impensable d'être reconnu au sein du monde des notables lyonnais. Il est parvenu à surmonter le handicap de son milieu en incarnant à la perfection les valeurs de l'élite traditionnelle : fortuné, catholique pratiquant, père de famille nombreuse et généreux de surcroît. Au temps du scandale de Panama et des fortunes trop vite faites, il apparaît indiscutablement comme une référence. On ne peut s'empêcher de penser que sa passion du cheval et sa science hippique sont pour beaucoup dans l'adhésion et l'amitié que lui témoigne un groupe social fermé.

2 – La famille³⁰⁰⁴

Dans le monde du cirque, le mode de vie et l'itinérance façonne les familles et crée des cohésions particulières. Celle fondée par Théodore Rancy ne déroge pas à la règle. De son mariage avec Olive Loyale célébré à Paris en octobre 1855 sont issus cinq enfants. Le *Salut public* qui suit toujours de près les peines et les joies de la famille Rancy brosse un tableau évocateur en annonçant début février 1893 le mariage de Justin Rancy le plus jeune de la fratrie :

« Un mariage entre forains

Nous apprenons le prochain mariage de M. Justin rancy avec Melle Marie Crassé, fille du directeur du théâtre de Tableaux vivants, actuellement installé sur le cours du Midi. (...) Ainsi, tous les enfants de M. Rancy, le défunt et regretté directeur du cirque qui obtient à Lyon la faveur que l'on sait, se seront unis à d'autres grands forains, la plupart fils ou filles de propriétaires d'établissements réputés :

M. Alphonse Rancy a épousé Jeanne Bidel ; Melle Adèle Rancy a épousé M. Georges Palmer , jongleur-équilibriste [équestre] renommé ; Melle Sabine Rancy a épousé M. Gallici, directeur du théâtre Piero Gallici et M. Napoléon Rancy a épousé Melle Marie Gallici »³⁰⁰⁵.

La stature du père et l'omniprésence du cheval dans le destin de la famille donnent quelques caractéristiques à cette fratrie :

³⁰⁰⁴ Jacques BRUYAS, *Les 100 ans du cirque Rancy : histoire d'une illustre famille du cirque*, Éditions Bellier, Lyon 1983, 23 pages.

³⁰⁰⁵ *Salut public*, 9 février 1893.

En premier lieu, tous les fils de Théodore sont des écuyers, le cheval est leur horizon de vie et l'exercice à cheval façonne leur corps et leur esprit. Voici comment le *Salut public* présente Alphonse, l'aîné des fils Rancy lors de son mariage à Asnières en décembre 1889 avec Jeanne Bidel la fille du célèbre dompteur : « Rancy est un héritier millionnaire : le cheval lui a ouvert la poitrine, cambré la taille ; il a tout à fait belle allure en habit noir »³⁰⁰⁶. Il est avec son frère cadet Napoléon un acteur très important de la programmation du cirque familial. Les trois frères Rancy sont des écuyers et les deux sœurs épousent également des écuyers. Justin Rancy n'est pourtant déjà plus dans cette trajectoire. Il est présenté comme écuyer mais c'est avant tout un clown qui atteint une certaine notoriété. Il possède de toute évidence une formation complète d'écuyer de cirque et c'est cette seule qualité qui est excipée comme si un Rancy ne pouvait appartenir au monde du cirque que par le truchement du cheval. En second lieu, cette fratrie est étroitement soudée autour de l'entreprise familiale structurée autour de ses pôles de Genève, Lyon ou Amiens apparaît comme une grosse entreprise qui est tour à tour un cirque qui voyage et qui prend ces quartiers dans des installations pérennes comme dans le beau cirque municipal d'Amiens³⁰⁰⁷. Il est intéressant de noter qu'au décès de leur père, quatre des cinq enfants de la famille sont domiciliés 61, cours de la Liberté, le domicile paternel³⁰⁰⁸. Cette cohésion familiale, l'engagement dans le cirque qui est l'horizon de vie de toute la fratrie explique à l'évidence la réussite commerciale des Rancy. La succession de Théodore Rancy fait état d'un patrimoine de plus million de francs or³⁰⁰⁹.

II – Une stratégie commerciale bien rodée

Parmi les qualités indiscutables de Théodore Rancy, écuyer émérite et homme de cirque dans l'âme, figurent le sens des relations sociales et la rigueur du gestionnaire.

1 – Le sens des relations sociales

S'il est un domaine où Théodore Rancy a parfaitement su tisser un réseau de liens, c'est indiscutablement dans ses rapports avec la presse lyonnaise. Qu'elle soit progressiste ou conservatrice, humoristique ou mondaine, elle lui est très largement acquise. Il s'en sert intelligemment pour bâtir une image consensuelle, celle d'un professionnel du spectacle de qualité et d'un homme de cœur.

L'unanimité de la presse s'explique d'abord et avant tout par la qualité du spectacle offert par Théodore Rancy. En mai 1886, alors que le cirque Rancy s'apprête à quitter la ville, le *Salut public* écrit : « Une pensée consolante tempère nos regrets, c'est l'espoir de voir M. Rancy nous revenir bientôt »³⁰¹⁰. À son retour en novembre 1886, le même quotidien plébiscite le nouveau programme : « Avec des artistes de cette valeur, il n'y pas de doute que le public ne se porte en foule au cirque Rancy, et que cet établissement ne soit une des grandes attractions de Lyon pendant cet hiver »³⁰¹¹. Le même mois, l'hebdomadaire *La Discussion* achève un long dithyrambe sur cette remarque : « de mémoire d'homme, en n'avait pas vu un cirque aussi complet que celui-là »³⁰¹².

Théodore Rancy est passé maître dans l'art d'assurer la promotion de son entreprise. Entre 1885 et 1886, l'observation de la presse quotidienne permet de s'en faire une bonne idée. Il associe le nom de son entreprise aux œuvres charitables de la cité rhodanienne. Il a –mais sans exclusive- une prédilection pour celles qui sont patronnées par la presse lyonnaise et dont les

³⁰⁰⁶ *Salut public*, 2 décembre 1889.

³⁰⁰⁷ Jacques BRUYAS, *Les 100 ans du cirque Rancy : Histoire d'une illustre famille du cirque*, Lyon, Éditions Bellier, 1983, 23 pages.

³⁰⁰⁸ Arch. dép. Rhône, 446 Q 45, folio 67.

³⁰⁰⁹ *Ibidem*.

³⁰¹⁰ *Salut public*, 18 mai 1886.

³⁰¹¹ *Salut public*, 10 novembre 1886.

³⁰¹² *La Discussion*, Journal politique, littéraire et mondain, 25 novembre 1886.

échos lui servent ensuite de caisse de résonance. Le 2 janvier 1885, le *Salut public* informe ses lecteurs qu'une grande représentation a lieu au « profit de l'œuvre des Fourneaux économiques, sous le patronage de l'Union de bienfaisance de la presse lyonnaise. Monsieur Rancy prend à sa charge tous les frais sans exception, de sorte que la recette brute sera versée au profit de l'œuvre ». Dans son édition du lendemain, le quotidien annonce la recette réalisée :

« Recette brute : 1458,50f

Offrande de M. le Préfet : 40 francs

Service des pompiers : 6 francs

Vente des programmes abandonnée par Mme Rancy : 30,80 francs ».

L'année suivante, la promotion active se poursuit. La première soirée, donnée le 24 avril 1886, est encore une fois placée sous les auspices des œuvres de la presse lyonnaise. Le directeur du cirque fait « la promesse de prélever sur cette recette une somme de 500 francs, qui sera versée à la caisse des Fourneaux de Presse »³⁰¹³. Quelques semaines plus tard, Théodore Rancy organise une cavalcade de bienfaisance qui quête dans les principales artères de la ville. La presse donne toute la publicité nécessaire à l'entreprise et rapporte l'événement :

« On nous apprend que mercredi prochain, une cavalcade, organisée par M. Rancy, partira à midi de Perrache et suivra un itinéraire qu'indiquera l'affiche ; elle fera sur son parcours une quête dont le produit brut et sans frais sera versé à la caisse de l'Oeuvre de l'Hospitalité de nuit. »³⁰¹⁴

« La cavalcade Rancy. Le cirque Rancy avait organisé hier une grande cavalcade au profit de l'œuvre de l'*Hospitalité de nuit*, profitant de ce qui subsistait de la cavalcade de dimanche dans le 3^{ème} arrondissement au profit des pauvres et des Fourneaux de la Presse. Cette cavalcade a parcouru les principales rues de Lyon. Elle a offert un spectacle particulièrement original.

Aucune mesure de police n'ayant été prise sur son parcours, la cavalcade a accompli ses évolutions sans s'inquiéter des voitures, des omnibus, des tramways, ni de quoi que ce fût. Dire que les services de voitures publiques n'ont pas éprouvé quelques retards serait faire erreur, mais grâce à la bonne humeur de tout le monde, à l'habileté des « cavalcadours » et à l'empressement du public, tout s'est bien passé, et l'œuvre si utile de l'Hospitalité de nuit aura récolté de fructueuses ressources.

Rancy, qu'on trouve toujours prêt à tout mettre en œuvre quand il s'agit de charité, avait largement fait les choses. Les costumes étaient frais, les chars bien montés, les quêteurs infatigables, et nous ne saurions trop remercier l'excellent directeur qui sait prouver aux Lyonnais, par son concours actif à toutes les fêtes de charité, qu'il est reconnaissant de la sympathie qu'on lui témoigne à si juste titre dans notre ville »³⁰¹⁵.

À l'occasion, sa générosité s'exprime à l'égard des enfants qui bénéficient de représentations gratuites³⁰¹⁶ et la famille Rancy prend l'habitude d'associer ses propres joies à l'œuvre caritative. En 1893, lors du mariage de Justin Rancy avec M^{elle} Crassé, une fête est organisée afin de récolter des fonds pour le Denier des écoles de la Guillotière. Le *Lyon républicain* apprécie la démarche : « Nous sommes certains que tous les Républicains

³⁰¹³ *Salut public*, 15 avril 1886.

³⁰¹⁴ *Salut public*, 4 mai 1886.

³⁰¹⁵ *Salut public*, 7 mai 1886.

³⁰¹⁶ *Zig Zag*, 21 janvier 1883. L'hebdomadaire répercute une initiative de Théodore Rancy : « Une heureuse et excellente idée est celle qu'il a eue d'offrir pour les enfants des écoles de la ville, des places gratuites aux représentations de jour du jeudi ; c'est une attention délicate dont on ne saurait trop lui savoir gré : nous lui en faisons ici nos plus sincères compliments ».

tiendront à honneur de remercier par leur présence la famille Rancy de son idée généreuse »³⁰¹⁷.

Enfin, la clôture de la saison lyonnaise est traditionnellement l'occasion d'une dernière promotion puisque le billet d'entrée donne le droit de participer à une tombola gratuite au cours de laquelle Théodore Rancy offre un cheval russe blanc « bien dressé et bien en formes ».

2 – Le sens des affaires

Tout au long de l'année, le cirque Rancy se produit à la fois sous tente et dans des bâtiments en dur qui jalonnent son itinéraire³⁰¹⁸. Théodore Rancy rachète en 1875 le cirque de Genève. De là, il rayonne à travers la France. À Lyon, où le cirque prend ses quartiers d'hiver, les représentations ont d'abord lieu sous un vaste chapiteau installé cours du Midi. Puis en 1882, devant le succès de l'étape lyonnaise, Théodore Rancy édifie un cirque en dur à l'intersection de l'avenue de Saxe et de la rue Moncey, sur un terrain loué aux Hospices civils de Lyon. C'est la poursuite d'une politique commencée quelques années plus tôt et qui se prolonge par une série de constructions ultérieures comme au Havre ou à Boulogne.

Le cirque Rancy, inauguré en 1882, est l'une des plus grandes salles de spectacle de la ville. Le bâtiment, démoli en 1947, est assez bien connu grâce aux photographies³⁰¹⁹ et aux documents administratifs. Un dossier de la commission consultative des théâtres contient une description du cirque tel que le découvrent les spectateurs lyonnais au début des années 1880. Dans un rapport adressé au préfet du Rhône, l'ingénieur Delocre écrit :

« Ces constructions s'élèvent sur le plan d'un vaste polygone : le mur extérieur de la salle est en maçonnerie de moelons dans sa partie inférieure et en plotets posés à plat dans sa plus grande hauteur. Les angles sont renforcés par des montants en fer et par des dosserets en briques sur lesquels viennent porter les fermes de la toiture.

Les points d'appui intérieurs sont formés de hauts poteaux en bois de sapin, d'un fort équarrissage, dont la partie supérieure est maintenue par les entrails moisés de la charpente de toiture. Des poteaux d'un moindre équarrissage servent de supports aux galeries.

Derrière le théâtre-cirque se trouve un vaste hall contenant tout à la fois les écuries et les loges des écuyers et écuyères.

À l'exception des murs d'enceinte, toutes les parties de cette construction sont en bois de sapin, y compris les escaliers. La couverture est en zinc au-dessus de la salle de spectacle et en tuiles plates au-dessus du hall »³⁰²¹.

Les 5000 places que propose le cirque Rancy sont disposées en gradins autour de la piste. Au plus près de la piste, les loges sont ceinturées par les places de 1^{ère} puis, plus haut, par la masse des places de seconde et de troisième classes. Les gradins débouchent à intervalles réguliers sur des allées qui facilitent la circulation des spectateurs à l'entrée, à la sortie et au cours de l'entracte. Un grand nombre d'accès permettent l'évacuation du public³⁰²². La taille

³⁰¹⁷ *Lyon républicain*, 3 mars 1893. L'engagement de la famille Rancy pour les écoles de la Guillotière se poursuit d'une année sur l'autre. Dans son numéro du 17 février 1895, le *Journal de Guignol* écrit : « Fidèle à ses traditions généreuses, la famille Rancy offre, au profit du Denier des Écoles de la Guillotière, une grande représentation de gala, qui aura lieu le vendredi 15 mars, à huit heures du soir. Le programme composé avec soin est des plus attrayants. On peut dès maintenant retenir des places en s'adressant aux administrateurs du Denier des Écoles de la Guillotière et à M. Brunard, président, Grande Rue de la Guillotière, 37 ».

³⁰¹⁸ Table des cartes et des schémas, chapitre XIV, carte N° 1 Tournées du cirque Rancy entre 1893 et 1897.

³⁰¹⁹ Voir table des figures et des illustrations, chapitre XIV, document N° 1 Le bâtiment du cirque Rancy.

³⁰²¹ Arch. mun. Lyon, 0480 WP 0438, rapport de l'ingénieur Delocre au préfet du Rhône, 20 septembre 1882.

³⁰²² Arch. mun. Lyon, 0480 WP 0438. Dans une lettre datée du 27 mai 1897, l'inspecteur d'Académie rédige un courrier au maire qui s'inquiète de ce que la remise des prix scolaires des III^e et VI^e arrondissements se fasse dans la salle du cirque Rancy. Le maire veut être informé sur les normes de sécurité. L'inspecteur le rassure : « pour les secondes et les troisièmes places, on compte 4 sorties sur l'avenue de Saxe, et deux sur la rue Pierre Corneille. Pour les autres places, pistes, stalles, 1ères loges, il y a huit sorties pour aller dans le pourtour du

assez considérable de l'établissement peut surprendre pour une ville comme Lyon. Pourtant, la notoriété du cirque est telle qu'il fait systématiquement salle comble lors des soirées de gala, ce que la presse ne manque pas de signaler³⁰²³.

L'organisation de l'espace intérieur est remaniée en 1886, moins de trois ans après l'inauguration de la salle. Seules douze loges, les places les plus prestigieuses, sont conservées. L'espace rendu disponible est occupé par des fauteuils de première classe, plus faciles à louer. La décoration intérieure est complètement revue. Le *Salut public* signale que « des manteaux d'Arlequin très élégants ont été placés entre les colonnes, en haut desquelles sont des cariatides qui supportent les charpentes supérieures. Le plafond a été, en outre, très artistiquement décoré »³⁰²⁴. Les écuries, qui sont installées dans le hall qui jouxte la salle de spectacle, sont mises en scène de telle sorte que le public puisse découvrir les chevaux lors de l'entracte³⁰²⁵.

Le coût des travaux de restauration et d'entretien, conjugué à l'occupation épisodique des lieux, explique la décision prise par Théodore Rancy de rentabiliser le bâtiment en le louant à la mairie de Lyon. Par un contrat en date du 25 décembre 1889, la mairie loue pour la somme de 10 000 francs par an, la salle de spectacle et une partie des locaux adjacents pour les réunions du marché aux grains³⁰²⁶. Le règlement d'utilisation de la salle Rancy prévoit qu'elle sera affectée « aux distributions de prix et autres cérémonies municipales que l'administration se réserve d'organiser. De plus, cette salle sera mise à la disposition des sociétés philanthropiques de bienfaisance, de secours mutuel, chambres syndicales, syndicats ouvriers, groupes corporatifs, comités, etc., qui en feront la demande et rempliront les conditions indiquées ci-après ».

III – La place des spectacles équestres au cirque

1 – Une place longtemps prééminente

L'art du cirque ne se réduit pas au cheval dressé, mais sans ce dernier, il n'y a pas vraiment de programme complet. Au XIX^e siècle, le cheval occupe une place essentielle à l'instar des clowns et des équilibristes. Les documents disponibles laissent entrevoir une nette distinction entre la partie équestre du programme et le reste de la représentation. La première en constitue l'élément central. Elle est prise en charge dans sa majeure partie par la troupe permanente du cirque Rancy. Théodore Rancy et ses fils ne présentent que des numéros équestres à l'image de ceux qu'exécutent Alphonse et Napoléon Rancy. Cette situation se retrouve à l'identique dans les autres établissements qui viennent planter leur chapiteau à Lyon. La seconde partie, quant à elle, introduit une certaine nouveauté qui permet de renouveler le spectacle. Il s'agit bien souvent de troupes ou d'artistes qui assurent la partie

cirque au rez-de-chaussée, et, du pourtour pour sortir au dehors, on compte deux sorties sur la rue Pierre Corneille, deux sur la rue Moncey et deux sur l'avenue de Saxe. Toutes les portes extérieures s'ouvrent en dehors ».

³⁰²³ *Salut public*, 8 octobre 1883 : « M. Rancy a dû être flatté de l'accueil que les Lyonnais ont fait à lui-même et à ses artistes. Un quart d'heure après l'ouverture des portes, toutes les places étaient prises, hier soir, et l'on a été obligé de refuser presque autant de monde qu'il en était rentré » ; *Salut public*, 5 décembre 1892 : « C'est par centaines qu'on a dû refuser les spectateurs au cirque Rancy hier soir. La salle de l'avenue de Saxe était étincelante de lumières et chatoyante de brillantes toilettes. Cette soirée d'inauguration est donc pour Rancy fils un succès complet ».

³⁰²⁴ *Salut public*, 16 avril 1886.

³⁰²⁵ La salle du Cirque Rancy fait l'objet d'un rafraîchissement tous les trois ou quatre ans. Ainsi, par exemple, le 16 novembre 1889, le *Salut public* note que « depuis quelques jours, une nuée d'ouvriers se sont emparés du Cirque Rancy, qui va sortir des réparations (...) totalement transformé et rajeuni ».

³⁰²⁶ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 084. Le dossier comprend toute la correspondance relative à la location de la salle Rancy.

gymnique de la représentation ou sa dimension plus ludique. En tout état de cause, la présentation du spectacle insiste toujours sur la composition équestre comme en témoigne cette publicité du cirque Rancy : «Tous les soirs à 8 heures, grande fête équestre avec le concours de tout le personnel de la troupe»³⁰²⁷. Une démarche similaire est visible dans les annonces qu'insèrent les autres cirques dans la presse locale : «Tous les soirs grande représentation équestre»³⁰²⁸ (Cirque Continental) ; «Grande soirée équestre»³⁰²⁹ (Cirque Bellecour).

Le cheval participe à la magie du spectacle. Chaque numéro, par l'intensité de l'émotion qu'il suscite, permet tour à tour de tendre et de détendre le public qui retient son souffle ou laisse exploser son enthousiasme. La réussite d'un spectacle tient tout entière dans cette subtile alchimie qui consiste à mêler les genres et les exercices. Le spectacle équestre allie toutes les émotions et c'est l'un des plus complets qui soient. C'est lui qui fait la réussite de la représentation. Ce n'est pas un hasard si tous les grands fondateurs de cirques sont d'abord et avant tout des hommes du cheval. Théodore Rancy et ses fils sont fascinés par cet animal qui se prête admirablement – et plus que tout autre - au dressage. Qu'il s'agisse d'un poney, d'un cheval de labour ou d'un pur-sang, la virtuosité de l'animal rejaillit sur le dresseur et montre toute l'étendue de son talent. Le duo qui entre en scène n'est pas sur un pied d'égalité. C'est le dresseur qui récolte les vivats du public. Dans la simulation d'un affrontement où l'homme impose sa volonté à l'animal, le simulacre valorise l'homme. Les vrais amateurs et les adeptes de l'équitation de haute école le savent bien. Dans un de ses ouvrages, le général L'Hotte le rappelle de la manière la plus directe qui soit :

« L'équitation de cirque, devant frapper les yeux des foules, est loin de demander que, dans le cours du travail, la position du cavalier demeure invariable et régulière. Si les mouvements du cavalier sont apparents et révèlent l'effort, ils n'en impressionnent que davantage le public, qui applaudit d'autant plus que ce qu'il voit lui semble plus difficile à obtenir. Le succès augmente si le cheval paraît contraint, forcé à l'obéissance, s'il produit des mouvements hors nature, contre-nature surtout. Plus ils seront extraordinaires, plus grand sera le succès. Et, s'il y a apparence d'une lutte dont le cavalier sort victorieux, alors les bravos éclatent »³⁰³⁰. Aussi, L'Hotte considère que « la désignation d'équitation excentrique, ou, si l'on veut, fantaisiste, conviendrait mieux à l'équitation de cirque que celle de "haute école" qui lui est communément donnée et que le public, de même que bien des cavaliers, n'applique, pour ainsi dire, qu'aux mouvements hors nature. L'expression a dévié de son sens primitif. Autrefois, on entendait simplement par haute école, l'équitation supérieure par opposition à la basse école, ou équitation élémentaire »³⁰³¹.

Du début des années 1880 aux premières années du XX^e siècle, le Cirque Rancy comme tous les cirques de passage à Lyon, fait une place de choix aux numéros proprement équestres. Les représentations que donnent les plus grands écuyers et écuyères de l'époque alternent avec les numéros de dressage ou se distinguent entre autres, les frères Alphonse et Napoléon Rancy. Lyon voit défiler les virtuoses du dressage mais aussi de l'équitation de haute école. Dans les années 1880, l'écuyère Elvira Guerra se produit plusieurs fois à Lyon dans des exercices de haute école. Elle enthousiasme le public par la correction de sa monte et le parfait dressage de ses chevaux anglais et arabes. Chaque programme comporte plusieurs numéros équestres qui en sont le point d'orgue.

Au cours de la décennie suivante, les grands noms de la haute école sont tous reçus à Lyon. En 1892, le Cirque Rancy compte dans sa troupe Angèle Travert, l'une des écuyères les plus célèbres de son temps. Elle y présente son système d'équitation Baucher modifié, qui comble

³⁰²⁷ *Salut public*, 11 février 1883.

³⁰²⁸ *Salut public*, 3 janvier 1885.

³⁰²⁹ *Salut public*, 6 février 1886. chevaux s'échelonnent de 1,40 à 1,49

³⁰³⁰ Alexis L'HOTTE, *Questions équestres*, Paris, Librairie Plon, 1906, 248 pages, pp. 171-172.

³⁰³¹ *Idem*, p.180.

les attentes des amateurs les plus exigeants. Un fait divers, l'incendie du cirque Guillaume survenu à Anvers en 1899, permet de se faire une idée de son équipage. Interrogée par un journaliste, sur les décombres fumants du cirque, l'écurière répond :

« Voilà que dans l'incendie je perds mes quatre beaux chevaux de haute école, ceux qui me permettaient d'obtenir des engagements de 1200 à 1500 fr. par mois. C'étaient des bêtes que je n'aurais pas vendues à dix mille francs l'un ! J'ai en outre perdu mes objets de sellerie valant au bas mot 6 000 francs et toute ma garde-robe qui en valait dix mille. Hier, j'avais soixante mille francs devant moi et la certitude d'obtenir de beaux engagements ; aujourd'hui j'ai tout juste le vêtement que vous voyez. C'est désolant, désolant ! Et la pauvre femme pleure ; puis, s'animant, elle nous dit : Moi je les aurais sauvés mes pauvres chevaux ; mais, quand j'ai voulu entrer dans l'écurie en flammes, la police s'est jetée sur moi et m'en a empêchée »³⁰³².

En 1894, Le Cirque Rancy inaugure la saison d'hiver 1894-1895 en engageant James Fillis, légende vivante de l'équitation, l'un des écuyers le plus respecté mais aussi le plus discuté de son temps,³⁰³³. Le *Salut public* écrit : « Les amateurs d'équitation supérieure ont eu le plaisir d'applaudir Fillis, l'illustre Fillis, sur ses remarquables chevaux pur-sang. M. Fillis ne restera au Cirque Rancy que quinze jours : le 25 décembre, un engagement l'appelle ailleurs. On sait que sa méthode d'équitation est hautement appréciée dans toutes les capitales de l'Europe ; que les sportsmen désireux de le voir se hâtent donc »³⁰³⁴. La très sérieuse *Vie française* n'est pas en reste devant l'importance de l'événement : « La salle était bondée et M. Rancy, a retrouvé tout son succès des années précédentes. Il faut avouer du reste qu'il ne néglige rien pour attirer le public. C'est ainsi que pour plaire aux nombreux sportsmen de la région, il a engagé James Fillis. Nous ne saurions trop conseiller aux amateurs d'aller voir le travail en haute école de Germinal et de Makir »³⁰³⁵.

Les numéros de dressage font aussi partie intégrante de tout programme complet. Moins prestigieux que les exercices de haute école, ils sont spectaculaires et immédiatement accessibles au public. Les frères Rancy font preuve, tout au long des années 1890, d'une intense activité. Alphonse, l'aîné des fils de Théodore Rancy, multiplie les numéros qu'il réalise seul ou en compagnie de son frère Napoléon. En 1891, Alphonse Rancy se fait remarquer par le dressage « vraiment extraordinaire et remarquable »³⁰³⁶ de Du Flanc, un énorme boulonnais auquel il parvient à faire exécuter de véritables tours de force de haute école. En 1892, il mène un peloton modèle de juments percheronnes qui manœuvrent militairement³⁰³⁷. L'année suivante, il s'illustre avec son cheval Pandore³⁰³⁸ et Napoléon Rancy avec la jument Moselle³⁰³⁹. En 1894, Alphonse entre sur la piste avec son cheval Pampelonne. Il présente parfois deux numéros par programme, ce qui est d'autant plus remarquable qu'il doit au même moment présider aux destinées du cirque familial. En 1895, il fait travailler une de ses juments, juchée sur une plateforme de deux mètres de hauteur, où elle réalise tous les exercices de haute école³⁰⁴⁰. Le programme de l'année suivante est particulièrement brillant. En janvier 1896, devant des spectateurs médusés, il dirige un

³⁰³² *L'Annonce artistique*, 1-15 juin 1899.

³⁰³³ James Fillis est un habitué du cirque Rancy et c'est dans la salle du cirque qu'il fait sa première apparition à Lyon. *Salut public*, 10 janvier 1892 : « Ce soir samedi, soirée de gala. M. Fillis présentera en haute école, pour la première fois ici, son cheval Makir, pur-sang par Cyrus et Térésine. M. Fillis paraîtra dans la matinée de demain dimanche ».

³⁰³⁴ *Salut public*, 10 décembre 1894.

³⁰³⁵ *La Vie française*, 16 décembre 1894 ; table des gravures et des illustrations, chapitre XIV, document N°2, James Fillis au cirque Rancy.

³⁰³⁶ *Salut public*, 29 avril 1891.

³⁰³⁷ *Salut public*, 5 décembre 1892.

³⁰³⁸ *Salut public*, 11 février 1893.

³⁰³⁹ *Salut public*, 7 mars 1893.

³⁰⁴⁰ *Tout Lyon*, 30 novembre 1895.

carrousel de 25 chevaux qui travaillent ensemble sur la piste³⁰⁴¹. En décembre, Alphonse Rancy déclenche des tonnerres d'applaudissements, en faisant évoluer son poney irlandais Ali sur une convexité roulante³⁰⁴². En 1897, il revient à un registre plus classique avec ses deux pur-sang Coquard et Bicoquet. La même année Napoléon Rancy se distingue par un numéro spectaculaire que rapporte *L'Annonce artistique* : « les spectateurs furent littéralement emballés à la présentation d'un cheval (...) que M. Napoléon Rancy, qui le monte, fait...sauter à la corde »³⁰⁴³.

2 – L'évolution des années 1890

Toutefois, dès la fin des années 1880, la présence du cheval est moins écrasante. Le cirque Rancy s'ouvre davantage sur le monde des équilibristes, des clowns, des dresseurs d'animaux et pour tout dire sur des numéros qui appartiennent authentiquement à l'univers du music-hall. Le programme que propose le Cirque Rancy en décembre 1894 est assez caractéristique de cette évolution :

«Cirque Rancy.

Brillante ouverture. Programme : voltige et sauts d'obstacles sur un cheval sans selle, par M.G. Renz ; Lili, Lolo, Lulu et Lala clowns excentriques ; exercices équestres et sauts des banderolles par Mlle Nathaline ; Little Joë, équilibriste ; travail en vitesse sur un cheval sans selle par M. Vincenzo (clown Sylvain) ; Holloway et son échelle vacillante ; exercices équestres et pirouettes, par Mlle Mathilde Renz (clown Justin Rancy) ; le chien caniche, parodie, création des Ethairien Brothers ; Pampelonne, cheval dressé et présenté par M. Rancy ; Aristo, célèbre cycliste ; exercices équestres sur un cheval sans selle, par Mlle Amalia Renz (clown Niny) ; Pandore, cheval sauteur dressé et présenté par M. Alphonse Rancy ; un moment de tranquillité, par les Ethairien Brothers ; le champion des Jockeys, par M Bernell-Fillis (Auguste) ; Téora la japonaise dans ses émouvants exercices sur la corde tendue ; *Le Grenadier Nain*, ballet-pantomime comique réglé par M.Guillaume Averino ; danses : la Tarentelle, Polka comique, Galop final, par Mme Mathis Averino et toutes les Dames du ballet»³⁰⁴⁴.

En ce sens, Lyon est dans le droit fil de l'évolution constatée à Paris par Ghislaine Bouchet. Dans une tribune consacrée à l'histoire du cirque, *L'Annonce artistique*, bihebdomadaire de l'agence artistique Racimi de Lyon, souligne cette évolution plus marquée en France qu'ailleurs :

« En effet, dans les premiers cirques, créés et permis en France, tout était sacrifié au cheval, et même aujourd'hui, dans le centre de l'Europe, en Allemagne surtout, les cirques croiraient déchoir si la plus grande partie du spectacle n'était pas consacrée aux exercices équestres.

En France, les directeurs de cirques obéissent aux caprices du public, et nous applaudissons sur ce point, agrémentent leurs spectacles de numéros excentriques, même de numéros de café-concert, et nous avons vu des duettistes au Cirque-d'Hiver et Kam-ill, le chanteur à la mode, chanter à cheval dans la piste du Cirque-d'Eté.

Mais que les cafés-concerts ne crient pas trop fort, car nous avons vu sur une scène de Marseille, les six taureaux dressés de Gomez. Nous estimons que dans cette chasse aux attractions les artistes n'ont qu'à gagner, car ils trouvent plus facilement à utiliser leur talent,

³⁰⁴¹ *L'Annonce artistique*, 16-30 novembre 1896.

³⁰⁴² *Tout Lyon*, 12-19 décembre 1896.

³⁰⁴³ *L'Annonce artistique*, 16-31 octobre 1897.

³⁰⁴⁴ *L'Annonce artistique*, 1-15 janvier 1894.

et, quant à nous, nous ne pouvons qu'en exprimer toute notre satisfaction, puisqu'elle profite à nos clients »³⁰⁴⁵.

Le cirque doit s'adapter à l'évolution de la demande citadine en proposant des programmes de plus en plus variés, clinquants et renouvelés en permanence. C'est ce que résume très bien la feuille bimensuelle de l'agence Racimi : « "Au gros public n'en faut plus", comme on parle dans la langue verte. D'où (...) cette nécessité de brillantes mises en scènes, dont l'art sincère se passait fort bien autrefois. (...) Les directeurs de concerts et de cirques l'ont compris et l'exploitent à leur avantage et à celui du goût des spectateurs ». ³⁰⁴⁶ Le *Tout Lyon* du 30 novembre 1895 salue quant à lui le renouvellement incessant du programme : « Un dicton irrespectueux (...) affirme qu'avoir vu un cirque, c'est les avoir tous vus. M. Rancy a le droit de s'inscrire en faux contre ce malsonnant proverbe, car, après vingt visites à son établissement, on ne peut se vanter de le connaître à fond, étant donné que les attractions s'y succèdent sans se ressembler ». Dans le numéro daté du 17 au 24 janvier 1896, le *Tout Lyon* souligne à nouveau cette qualité : « Six débuts, cette semaine, au cirque Rancy. Décidément, Lyonnais, nous ne pouvons nous plaindre et, au contraire, devons-nous remercier l'habile direction du cirque du soin qu'elle prend de joindre, chaque semaine, à son programme, des numéros tout à fait inédits et intéressants ».

À Lyon, la précocité du mouvement est vraisemblablement due au flair légendaire de Théodore Rancy. Rapportant une discussion avec ce dernier, un journaliste de *l'Annonce artistique* souligne l'attrait qu'éprouvait le fondateur du cirque lyonnais pour les programmes variés et spectaculaires tels qu'ils existent aux Etats-Unis :

«Je me rappelle toujours le mot d'un manager universellement connu et non moins apprécié pour son grand jugement. J'ai nommé M. Rancy père.

Le "père Rancy", comme l'appelaient les artistes, me disait sentencieusement, un soir que je le complimentais sur une attraction quelconque qui venait de débiter :

- "Cher Monsieur, vous trouvez extraordinaires ces bonshommes que vous venez de voir. Eh bien ! mettez-vous dans l'idée que ce n'est rien à côté des troupes actuellement en Amérique. C'est prodigieux, c'est surprenant !" Et il disait vrai : l'Amérique attire et retient, à coups de dollars, les grands noms acrobatiques et gymniques»³⁰⁴⁷.

Après la disparition de Théodore Rancy, cette évolution d'ensemble se retrouve de manière très symbolique au sein même de sa propre famille. Justin, le benjamin de la dynastie, n'est ni un cavalier émérite ni un dresseur comme ses frères et sœurs mais un authentique clown qui atteint une certaine notoriété. De fait, au cours des années 1890, les numéros non-équestres prennent de plus en plus d'importance. Les représentations animalières mettent en scènes des chiens de toutes tailles et races (danois, caniches, fox-terriers...) , des chats, des singes, des éléphants, des chèvres, des ours, des lions et même jusqu'à des cochons « presque aussi bien éduqués que certains bipèdes »³⁰⁴⁸. Très représentatif de l'esprit nouveau est le dresseur Bonnetty qui présente en avril 1895 un numéro totalement extravagant : « Il s'est entouré d'une foule de pensionnaires qui malgré leur différence de races et d'instinct s'entendent cependant à merveille. (...)Qu'on en juge : douze renards qui exécutent aussi bien que les meilleurs chevaux de course les steeple-chases les plus compliqués ; deux chiens qui entretiennent avec les renards d'excellentes relations...comment vas-tu?...des canards déployant leurs ailes, également en fort bons termes avec les renards ; deux gentilles poules avec un superbe coq...ménage à trois que ne troublent jamais les scènes de jalousie ; des pigeons qui ne se laissent pas plumer..., fait rare ; des chats, des souris, etc., etc., il faut le voir pour le croire »³⁰⁴⁹.

³⁰⁴⁵ *L'Annonce artistique*, 1^{er} avril 1890.

³⁰⁴⁶ *L'Annonce artistique*, 16-30 avril 1895.

³⁰⁴⁷ *L'Annonce artistique*, 1-15 octobre 1896.

³⁰⁴⁸ *L'Annonce artistique*, 16-31 juillet 1895.

³⁰⁴⁹ *L'Annonce artistique*, 16-30 avril 1895.

Les spectacles non-animaliers mettent essentiellement en scène les gymnastes aériens qui captivent l'attention des spectateurs et certaines « chutes dans le filet tiennent en suspens quelques secondes le battement de tous les cœurs ». Les acrobates en tout genre envahissent la piste, qu'ils officient à cheval ou au sol « poussant jusqu'à l'horrible l'article de la dislocation ». La programmation ne recule pas devant l'exhibition des phénomènes de la nature comme les géants³⁰⁵⁰ ou les colosses de sexe féminin, telle cette Athleta, déclarée *in petto* « la femme la plus forte du monde »³⁰⁵¹. Certains numéros entraînent fort loin du cirque traditionnel comme les combats de lutteurs qui durent près de vingt minutes, une éternité à l'échelle d'une représentation.

Le cheval partage également la scène avec des numéros de plus en plus élaborés qui viennent en général clore le programme. Peu évoqués dans les années 1880, les chroniqueurs leur consacrent un développement relativement important au cours de la décennie suivante. Il s'agit des pantomimes, terme générique qui désigne tout à la fois des tableaux vivants, des ballets bouffes ou des pochades, numéros bâtis sur un scénario comique. Chaque nouvelle saison est l'occasion d'une ou de plusieurs créations. Ces numéros sont conçus soit par une troupe spécialement engagée à cet effet soit par la direction du cirque³⁰⁵². Certains d'entre eux mobilisent des moyens non négligeables : en 1896, la *Foire de Séville* inclut une véritable course de taureaux qui attire les foules³⁰⁵³ ; l'année suivante, *Chasse au Moyen Age* donne lieu à une chasse à courre dans une forêt reconstituée³⁰⁵⁴.

Ainsi, le cirque cesse progressivement d'être le temple quasi exclusif du cheval. Il s'adresse désormais à un public beaucoup plus large qui attend avant tout des représentations variées où clowns, trapézistes, acrobates funambules et dresseurs côtoient d'authentiques écuyers et écuyères de haute école. Ces derniers se produisent aussi sur des scènes plus intimes pour un public averti. Ainsi, en février 1894, la baronne de Rahden, l'une des plus célèbres écuyères de son temps, ne s'exhibe pas sur une piste de cirque mais au Casino des Arts. Le *Salut public* rapporte ce rendez-vous particulièrement attendu par les amateurs de la science équestre : « Les grands débuts de la baronne de Rahden ont eu lieu avec grand succès hier soir, devant une très nombreuse assistance, au Casino, où une petite piste a été spécialement aménagée pour elle sur la scène agrandie.

Mme de Rahden est apparue montée sur un grand cheval à la robe tigrée, noir et blanc, et après quelques tours de piste, agrémentés de sauts d'obstacle, elle a terminé ses exercices, sur un cheval cabré, par ces fameux renversements en arrière d'une réelle hardiesse, qui lui ont valu, sur les diverses pistes où elle s'est produite en France, son renom d'écuyère »³⁰⁵⁵.

3 - La cavalerie des Rancy

En décembre 1895, deux ans et demi après la mort de son fondateur, le cirque Rancy possède 46 chevaux soit l'une des principales cavaleries de Lyon. Le registre de déclaration

³⁰⁵⁰ *Tout Lyon*, 22-29 février 1896 : L'hebdomadaire signale parmi les attractions principales, « le géant Wilkins, mesurant 2m 45 et qui peut écrire à plus de 3 mètres de hauteur ».

³⁰⁵¹ *Tout Lyon*, 12-19 décembre 1896.

³⁰⁵² Ainsi la *Voiture américaine* présentée dans le *Tout Lyon* du 15 au 22 janvier 1896, est une pochade au rythme enlevé mise en scène par les Eltons, des acrobates. Le clou du numéro étant l'explosion de la voiture et le cheval coupé en deux dont les tronçons se sauvent chacun de leur côté. En avril de la même année, *L'Annonce artistique* du 1^{er} au 15 janvier 1895 rend compte de la *Bataille de Fleurs* pantomime montée par la direction du cirque. Création artistique vraisemblablement médiocre, ce divertissement interactif met à contribution le public : « Dans la piste, les voitures décorées avec un goût et un luxe inouïs vont en tous sens et aussitôt Pif ! paf ! commence un bombardement continu de violettes et de roses des spectateurs aux voitures et des voitures aux spectateurs ».

³⁰⁵³ *Tout Lyon*, 4-11 avril 1896.

³⁰⁵⁴ *Tout Lyon*, 26 décembre 1897-1^{er} janvier 1898.

³⁰⁵⁵ *Salut public*, 11 février 1894.

des chevaux du III^{ème} arrondissement donne le descriptif complet de l'une des composantes essentielles de l'entreprise Rancy³⁰⁵⁶. La totalité des chevaux est classée hors d'âge. Les chevaux ont donc plus de 15 ans et l'étude de leur dentition ne permet plus de leur attribuer un âge exact au-delà de cette limite. C'est la preuve que les chevaux dressés pour les besoins du spectacle sont gardés le plus longtemps possible car ils représentent un véritable investissement. Les effectifs se composent de 21 juments, 23 hongres et 2 poneys entiers. Si les effectifs ne comprennent que deux grands chevaux, dont le fameux *Du Flanc*, «un énorme cheval de labour auquel M. Alphonse Rancy est arrivé à faire exécuter de véritables tours de force de haute école»³⁰⁵⁷, la majeure partie des effectifs mesure entre 1,50 et 1,69 m (37 chevaux soit 80,43%). 9 animaux s'échelonnent de 1,40 à 1,49 m, dont 7 juments. Les effectifs du cirque comptent 5 poneys, presque tous de couleur sombre, dont le plus petit mesure un peu plus d'un mètre au garrot. Les chevaux qui apparaissent sur le registre de déclaration ne constituent qu'une partie de la cavalerie. Il est probable qu'un certain nombre d'animaux se trouvent dans les autres établissements que gère la famille Rancy. Par ailleurs, les programmes incluent des troupes et des artistes recrutés à l'extérieur qui exécutent leurs numéros avec leurs propres chevaux.

Les robes de la cavalerie des Rancy ne comptent pas moins de 15 nuances. Les chevaux bais de toutes nuances (bai ordinaire, bai clair, bai acajou et bai brun) sont au nombre de 14. Les chevaux gris comptent 15 existences. Les alezans 8, les noirs 6 et les blancs 3. Pour les besoins du spectacle les chevaux sont appareillés par deux ou par trois. Ainsi *Mireille* et *Bella*, deux juments de 1,58 m, robes gris clair, arborent des extrémités pommelées. Deux autres juments grises, *Princesse* et *Moselle* sont charbonnées aux fesses tandis qu'une autre paire de chevaux est charbonnée aux extrémités. Les tandems ainsi constitués permettent de composer des harmonies en jouant sur les différences que présentent les animaux. Les alezans, hongres et juments, se distinguent par des balzanes plus ou moins importantes. *Tiqueur* a quatre balzanes haut chaussées, *Giroflée* et *Bicoquet* n'en ont que trois. *Novice* n'en possède qu'une trace sur le postérieur gauche, *Tayard* sur le postérieur droit. L'effet visuel et symétrique que forment ces cinq chevaux n'est sûrement pas dû au hasard.

Le spectacle équestre est prolongé par la présentation des chevaux dans leurs boxes. Les écuries sont ouvertes à la visite du public à la manière des ménageries. Un soin tout particulier est porté aux installations. En 1886, les écuries sont réaménagées. Le *Salut public* constate qu'elles «sont maintenant d'un grand luxe (...). Les boxes des chevaux sont sur un seul rang et sont placés contre les murs de telle sorte qu'ils laissent au milieu un vaste espace permettant aux visiteurs de circuler librement»³⁰⁵⁸. Il ne s'agit toutefois que d'installations occupées de façon intermittente puisque les chevaux voyagent tout au long de l'année. La troupe se déplace en permanence. Ainsi à la fin du mois d'avril 1886, la presse locale annonce l'arrivée du cirque Rancy à Lyon³⁰⁵⁹. Le 21 mai, la troupe est déjà sur le point de quitter Lyon pour Nancy. Elle ne se cantonne pas à l'hexagone puisqu'en novembre 1889 une tournée est programmée à l'étranger : « [le cirque] reste –et nous le regrettons– fermé une partie de l'hiver. Nous savons en effet que M. Rancy se propose de faire une saison en Angleterre, et ce n'est qu'en janvier qu'il prendra possession de la salle de la rue Moncey»³⁰⁶⁰. À l'automne 1892, la troupe est à Rouen, le cirque est attendu incessamment à Lyon³⁰⁶¹. L'année suivante, la troupe tarde à s'installer à Lyon : «les débuts à Lyon du cirque Rancy avec une troupe tout

³⁰⁵⁶ Arch. mun. Lyon, 1214 WP 1895.

³⁰⁵⁷ *Salut public*, 29 avril 1891.

³⁰⁵⁸ *Salut public*, 16 avril 1886.

³⁰⁵⁹ *Salut public*, 24 avril 1886.

³⁰⁶⁰ *Salut public*, 16 novembre 1889.

³⁰⁶¹ *Salut public*, 16 novembre 1892.

à fait nouvelle, sont fixés au samedi 23 décembre. La troupe équestre, en ce moment à Marseille, arrivera à Lyon par train spécial la veille des débuts»³⁰⁶²

Section II – Les mises en scène classiques du cheval de guerre

En 1906, dans un long article de la revue de cavalerie qui s'étire sur plusieurs livraisons, le général Donop cerne les contours des différentes manifestations de l'autorité publique et des rôles de représentation de l'État qui incombent à la cavalerie :

« Elle fournit des escortes ; elle donne des ordonnances ; elle va aux grèves et y sert de cible, parfois de cible glorieuse, ensanglantée ; elle mobilise pour le colonel, pour le général de brigade, pour le général de division quand elle en possède un, pour le commandant de corps, pour l'inspecteur d'armée ; elle est de toutes les manœuvres de garnison qui se font à vingt-cinq lieues à la ronde ; elle rehausse enfin la solennité de toutes les cérémonies, entrées, anniversaires, centenaires, réceptions, inaugurations, expositions, comices et réunions généralement quelconques, sans que jamais sa bonne volonté parvienne à calmer l'ardeur de ses impitoyables censeurs, si ce n'est, pourtant, lors des concours hippiques ou des carrousels»³⁰⁶³.

Cette présence polymorphe relève de registres très différents dont certains sont issus de rituels ou de représentations qui plongent leurs racines dans des traditions monarchiques³⁰⁶⁴.

I – L'entrée solennelle du gouverneur militaire

L'entrée officielle dans la ville du gouverneur militaire de Lyon, commandant du XIV^e corps d'armée, est réglée par un protocole qui ne laisse rien au hasard. La réception de ce militaire de haut rang, général de division au minimum, nommé par décret en Conseil des ministres, souvent membre du Conseil supérieur de guerre, donne lieu à une très belle prise d'armes. À cette occasion la population lyonnaise a droit à une parade qui ne manque pas de panache. Au cours de cette cérémonie bien réglée par le protocole, le gouverneur militaire, suivi de tout son état-major et des officiers généraux de la place, passe en revue les troupes en garnison à Lyon et au camp de la Valbonne. Les unités sont déployées le long de l'itinéraire qui mène le gouverneur jusqu'à sa résidence officielle rue Boissac, au cœur du quartier d'Ainay. Pendant quelques heures, le centre ville, encombré de troupes à pied, à cheval, et de batteries d'artillerie, prend le temps d'une pause patriotique : le long des rues et places qu'emprunte le cortège, la foule se presse joyeuse, les trottoirs sont noirs de monde. Au son du canon et des musiques régimentaires, la fusion entre la multitude des spectateurs et l'armée se réalise encore une fois. Pour peu que le temps soit clément, la cérémonie se transforme en véritable fête. La correspondance administrative et les comptes-rendus de la presse quotidienne permettent de retracer les grandes lignes de ce rituel civique et militaire renouvelé tous les deux ou trois ans, à chaque changement de titulaire de la fonction de gouverneur militaire.

Dans cette manifestation qui puise ses origines dans les entrées classiques des grands et des rois, le cérémonial et les ordres de préséance réglementaire marient le passé et le présent³⁰⁶⁵. L'armée de la République qui conserve ses dignités et son décorum d'Ancien régime offre là de singuliers contrastes. Le premier acte de la pièce ne se joue plus aux portes pavoisées de la ville mais sur le perron de la gare, sacrifice aux temps modernes. C'est le

³⁰⁶² *Salut public*, 19 décembre 1893.

³⁰⁶³ Général Raoul Marie DONOP, « Lettres d'un vieux cavalier », *Revue de cavalerie*, 1906 / 04 – 1906 / 09, pp. 5-6.

³⁰⁶⁴ Pour une vue d'ensemble voir table des cartes et des schémas, chapitre XIV, schéma N° 1 La forte visibilité de la cavalerie.

³⁰⁶⁵ B. GUÉNÉE, F. LEHOUX, *Les entrées royales françaises de 1328 à 1515*, Paris CNRS, 1968, 366 pages ; Yann LIGNEREUX, *Lyon et le Roi, De la bonne ville à l'absolutisme municipal (1594-1654)*, Seyssel, Champ Vallon, collection Époque, 2003, 847 pages, pp. 58 et suivantes.

cheval qui par sa présence immuable est chargé de raccorder le vieux cérémonial aux temps présents. C'est lui qui confère sa dignité à la représentation. Lorsque le 22 janvier 1889, le baron Berge, général de division, arrive en gare de Perrache, la cérémonie ne commence réellement que devant la monture de l'officier supérieur, qu'une ordonnance, raide comme un piquet, tient par la bride. C'est au moment même où le nouveau gouverneur militaire de Lyon prend les rênes de son cheval que retentit le premier coup de canon, d'une salve de onze, tiré des hauteurs du fort de Saint Just³⁰⁶⁶. Tous les acteurs de la fête qui commence sont strictement synchronisés sur l'heure de la Charité. L'horloge de la gare n'a pas encore détrôné celle de la vieille tour de l'Hôpital. Ce n'est qu'à cheval, et alors seulement, que le gouverneur salue la délégation d'officiers généraux venus l'accueillir. C'est ce même salut que renouvelle le général Grasset en arrivant le 27 février 1902 au même endroit : « d'un geste large, il salue de son chapeau à plumes blanches les officiers généraux et l'état-major »³⁰⁶⁷. Le cadre ne manque pas de solennité. Le 10 novembre 1903, l'entrée du général de Lacroix, calquée sur celle de ces prédécesseurs, en donne un bon aperçu : « Sur le terre-plein de la gare, la musique du 96^e, une délégation de l'école de santé militaire, les cavaliers de l'escorte. Au bas des rampes d'accès, les officiers sans troupes, les officiers de réserve et de territoriale, les gendarmes à cheval »³⁰⁶⁸. L'administration militaire qui organise la réception du général de Lacroix produit des plans très précis qui permettent d'affiner le compte-rendu de la presse³⁰⁶⁹.

Le cheval est au centre du dispositif. La cérémonie commence lorsque le gouverneur monte sur son cheval et s'achève dans la cour de l'hôtel de la rue Boissac lorsqu'il en descend³⁰⁷⁰. Le cortège formé à l'occasion de l'entrée du général de Lacroix est relativement modeste. Les effectifs disponibles sont peu nombreux³⁰⁷¹. Le cortège a pourtant fière allure lorsqu'il quitte l'esplanade de la gare en suivant la rampe d'accès. Les tambours et les clairons battent et sonnent « *La marche* », la musique régimentaire joue « *La Marseillaise* ». L'escorte d'honneur comprend trois brigades de gendarmes à cheval qui ouvrent la marche. Le gouverneur suit immédiatement derrière, seul au milieu de la chaussée. Il précède le général commandant des troupes et les généraux accompagnés de leurs états-majors respectifs. Le cortège est fermé par deux pelotons de 25 sabres chacun du 7^e régiment de cuirassiers sous les ordres d'un lieutenant. La troupe ainsi constituée compte plus d'une centaine de cavaliers. Elle remonte le front des troupes, disposées le long d'un itinéraire de plusieurs kilomètres³⁰⁷². Seuls les officiers commandant les unités passées en revue sont à cheval. Ils sont invités à rejoindre la troupe dès qu'elle a dépassé leur unité. Le protocole respecte ainsi la hiérarchie : les chefs vont à cheval et les subordonnés demeurent à pied. La

³⁰⁶⁶ Arch. mun. Lyon, 1136 WP 02. En novembre 1903, dans son ordre relatif à la réception du gouverneur de Lacroix, le général de Milielle, commandant de la place de Lyon va jusqu'à préciser que « *le général commandant l'artillerie de la place et des forts de Lyon prendra les dispositions voulues pour que le 1^{er} coup soit tiré au moment où le gouverneur montera à cheval* ».

³⁰⁶⁷ *Salut public*, 27 février 1902.

³⁰⁶⁸ *Salut public*, 10 novembre 1903.

³⁰⁶⁹ Arch. mun. Lyon, 1136 WP 02. Table des figures des figures et des illustrations, chapitre XIV, figure N°3 Entrée du général Lacroix, 10 novembre 1903.

³⁰⁷⁰ *Idem*. En 1913, lorsque le gouverneur Pouradier-Duteil annonce dans une lettre au maire de Lyon les dispositions relatives à son entrée dans la Place, il écrit simplement pour signifier le point de départ de l'itinéraire « je monterai à cheval à l'Hôtel Terminus ».

³⁰⁷¹ *Idem*. Dans ses consignes, le général de Milielle rappelle qu'« en raison du faible effectif des présents dans les corps de troupe, les employés intérieurs des corps (ordonnances, plantons, etc...) devront prendre les armes ; le service de garde de la Place sera réduit au strict minimum, il ne sera effectué aucune corvée dans la place de Lyon et dans l'intérieur des corps de troupe dans la journée du 10 novembre ».

³⁰⁷² Six régiments d'infanterie représentés par un ou deux bataillons chacun, deux régiments de zouaves, deux batteries d'artillerie à cheval, deux régiments de cuirassiers et un régiment de dragons forment l'ossature des troupes engagées. Voir table des gravures et des illustrations, chapitre XIV, document N°4 Itinéraire de l'entrée du général de Lacroix, gouverneur militaire de Lyon le 10 novembre 1903.

place Bellecour, la section la plus prestigieuse de l'itinéraire est entièrement occupée par les escadrons de cuirassiers et de dragons de la 6^e division de cavalerie. La cérémonie est ainsi rehaussée par la présence de centaines de cavaliers aux cuirasses étincelantes, qui, alignés dans un ordre impeccable lui confèrent un caractère martial.

Le défilé à travers la ville est tout sauf un événement anodin. Les artères les plus passantes de la Presqu'île sont interdites à la circulation des tramways et des voitures. Pendant quelques heures, le centre-ville vit au rythme de l'armée. Les militaires sont en charge de l'ordre public, les rues pavées sont abondamment sablées pour éviter toute chute. Le gouverneur, que l'ordonnancement du cortège met en évidence, incarne l'armée de la République. La population lyonnaise, qui se presse le long des rues qu'emprunte le cortège, accueille le gouverneur dans une ferveur toute patriotique et républicaine. À lire les comptes-rendus de la presse, il apparaît assez clairement que tout nouvel arrivant bénéficie d'un préjugé favorable. Le 12 octobre 1893, par une belle fin de matinée automnale, le général Voisin est tout de suite en communion avec la population³⁰⁷³. Un journaliste du *Lyon républicain* décrit l'ambiance : « d'un geste affable, il salue et remercie tout à la fois les curieux qui applaudissent et se découvrent à son passage. (...) Sur tout le parcours, les nombreux spectateurs font un sympathique accueil au général. Presque tous se découvrent : sur certains points, aux Terreaux, par exemple, on entend quelques cris de : Vive Voisin ! Vive la France ! (...) Le général n'a d'ailleurs pas dissimulé le vif plaisir qu'il a éprouvé en voyant la population lyonnaise le recevoir avec des marques non déguisées de respect et de sympathie »³⁰⁷⁴. Dix ans plus tard, malgré les remous de *l'Affaire*, l'engouement populaire est toujours aussi présent pour recevoir chaque nouveau gouverneur. Le 27 février 1902, par un temps pourtant exécrable, l'entrée du général Grasset n'échappe pas à la règle : « tout au long du parcours, des acclamations retentissent. Elles sont plus particulièrement nourries à Perrache, à Bellecour et rue Victor Hugo »³⁰⁷⁵. Même le *Progrès de Lyon*, qui cache mal son aversion pour cette cérémonie, est obligé d'en convenir : « Une foule assez nombreuse s'était massée sur le trajet que devait suivre le gouverneur et lui a fait une réception cordiale. Le général Grasset a répondu en se découvrant »³⁰⁷⁶.

Cette traversée de la ville, rituel sans cesse renouvelé, auquel goûte chaque nouveau gouverneur militaire, est un véritable examen de passage. La presse insiste sur l'allure du personnage, toujours vigoureux malgré l'âge. Sa prestance est jugée à sa monte, à la correction de son assiette. Les regards experts ne manquent pas et l'art de paraître à cheval est périlleux. Le *Lyon républicain* note que le général Voisin « ne porte certes pas son âge, c'est un beau et solide soldat. Il se tient crânement campé sur son cheval ». Le général de Lacroix récolte, quant à lui, tous les suffrages. Le *Salut public* affirme que « le gouverneur a fait la meilleure impression : grand, élancé, très vert encore »³⁰⁷⁷. Le *Lyon républicain* constate que le général de Lacroix « monte à cheval avec la maestria d'un écuyer de Saumur »³⁰⁷⁸. Et d'ajouter dans le même article que l'allure martiale du général a séduit : « de nombreux cris de : Vive l'armée ! Vive le gouverneur ! Vive la République ! sont poussés ».

Le pouvoir d'être obéi appartient en propre au pouvoir politique qui le manifeste de manière extraordinairement variée. Le cheval puissance incarne mieux que tout autre medium cette capacité à représenter l'autorité. Les filiations d'un régime politique à l'autre, d'une société et d'une conception du pouvoir à l'autre, ont été abordées à travers l'étonnant cérémonial des entrées du gouverneur militaire de Lyon, mais au-delà, le cheval sait revêtir la

³⁰⁷³ Le général est, il est vrai, un enfant de la ville. Il est né à Lyon le 15 décembre 1830. Voir annexe N° biographie du général Voisin, gouverneur militaire de Lyon.

³⁰⁷⁴ *Lyon républicain*, 12 octobre 1893.

³⁰⁷⁵ *Salut public*, 27 février 1902.

³⁰⁷⁶ *Progrès de Lyon*, 28 février 1902.

³⁰⁷⁷ *Salut public*, 10 novembre 1903.

³⁰⁷⁸ *Lyon républicain*, 11 novembre 1903.

majesté du pouvoir et incarner sa capacité à imposer la loi. Cette étonnante plasticité du cheval s'incarne dans le champ du symbole avec l'escorte officielle et dans l'utilisation brutale que représente la charge de cavalerie réprimant grèves et séditions. Les régiments de cuirassiers, la cavalerie lourde, se prêtent admirablement à ces rôles contrastés. Ces facettes multiples du cheval de guerre sont celles qu'offre le 7^e régiment de cuirassiers cantonné à la Part-Dieu dans une immense caserne qu'il occupe conjointement avec le 10^e régiment de cuirassiers et le 2^e régiment de dragons.

II – Revues et carrousels

La mise en scène du cheval de guerre donne lieu à des spectacles, au sens étymologique du terme, qui relèvent de deux grandes catégories : il y a d'une part les revues qui sont à la fois civiles, gratuites et périodiques, et d'autre part, les carrousels qui sont philanthropiques, payants et exceptionnels. Ces spectacles sont donnés place Bellecour, « c'est là qu'ont lieu les grandes revues militaires »³⁰⁷⁹.

Ces mises en scène du cheval de guerre relèvent, en partie au moins, d'opérations de communication qui visent à resserrer les liens entre la Nation et l'armée. Elles poursuivent trois objectifs complémentaires : marquer les esprits par un spectacle visuel de qualité suscitant un élan de cohésion dans une société encore très clivée ; renforcer un phénomène d'empathie en incursionnant dans le domaine des œuvres charitables, et imposer l'image d'un corps compétent, d'un outil de défense affûté.

1 – Les revues

Le mot recouvre plusieurs réalités. Dans un article de la *Revue universelle*, Georges Tausend donne en 1902 une définition qui résume bien ce que ses contemporains mettent derrière ce terme :

« Une revue est une inspection de troupes rangées sur une ou plusieurs lignes déployées et que l'on fait défiler soit pour voir si elles sont complètes et en bon ordre, soit dans un but d'apparat. De là deux sortes de revues. Les premières, d'un ordre entièrement technique, ont lieu périodiquement en présence des généraux inspecteurs ou autres, des intendants, des chefs de corps, des fonctionnaires du contrôle (...) Les secondes ont seules de l'intérêt pour nous en ce qu'elles sont pour le public, qu'elles offrent à un État l'occasion d'imposer le respect en manifestant sa force militaire, qu'elles sont, pour les troupes elles-mêmes, un moyen d'entretenir la discipline du rang et qu'à un point de vue plus général elles servent à faire naître ou à entretenir dans la population le sentiment du devoir patriotique »³⁰⁸⁰.

Pour que cette politique de communication atteigne ses objectifs, les revues doivent être nécessairement fréquentes, visibles donc significatives et codifiées de manière à ce que tous les spectateurs puissent participer à la célébration de ce rituel martial et civil.

Ces revues deviennent plus fréquentes à la fin des années 1880. Les revues sont annoncées par voie de presse. En janvier 1888, le *Salut public* présente le nouveau règlement qui instaure les revues trimestrielles partielles et celles semestrielles des troupes de chaque commandement militaire³⁰⁸¹.

Les revues trimestrielles sont des revues partielles. Elles sont effectuées sur la place Bellecour selon un calendrier qui les fixe dans la vie quotidienne des Lyonnais. Ces quatre rendez-vous ont lieu à 9 heures du matin du 1^{er} avril au 30 septembre et à deux heures de l'après-midi du 1^{er} octobre au 30 mars. Elle sont programmée « le troisième samedi du premier mois de chaque trimestre, le 1^{er} samedi du 2^e mois de chaque trimestre ; le troisième jeudi du 2^e mois de chaque trimestre ; le 1^{er} samedi du troisième mois de chaque

³⁰⁷⁹ Paul JOANNE, *De Paris à Lyon*, Hachette, Paris, 1873, 4^e édition, VI-424-100 pages, p.324.

³⁰⁸⁰ Georges TAUSEND, « Revues et défilés » *Revue universelle*, 1902 Tome 2, N°60, pp. 345-350.

³⁰⁸¹ *Salut public*, 7 janvier 1888.

trimestre »³⁰⁸². Les grandes unités constituées ont leurs propres revues. C'est le cas à Lyon de la 6^e division indépendante de cavalerie. Au grand complet, la revue et le défilé qui la clôture ne manque pas de panache. Les informations livrées par le compte-rendu qu'en fait le *Salut public* permettent d'avancer une concentration de plus de 2000 chevaux :

« M. le général de brigade Effantin – en l'absence de M. le général Robillot, commandant la sixième division de cavalerie - a passé, à huit heures la division indépendante de cavalerie en revue place Bellecour.

Ont pris part à cette revue : l'artillerie divisionnaire, les 4^e et 9^e régiments de cuirassiers et le 3^e hussards.

Au défilé, qui a été exécuté avec un rare ensemble, on a beaucoup admiré la magnifique tenue des cuirassiers, dont les cuirasses scintillaient au soleil.

Malgré l'heure matinale de la revue, une foule considérable se pressait aux alentours de la place Bellecour. Notre population a une véritable passion pour ces spectacles militaires dont elle avait été privée pendant longtemps »³⁰⁸³.

Enfin, les revues majeures sont celles du commandement militaire de Lyon, auxquelles il faut ajouter la revue du 14 juillet, manifestation civico-militaire instaurée au début des années 1880. Elles mettent en œuvre des troupes nombreuses. Ainsi, la revue semestrielle du 20 mai 1893 se fait en présence de quatre régiments d'infanterie de la garnison de Lyon : les 98^e, 121^e, 157^e et 158^e, de trois régiments de cavalerie auxquels viennent s'ajouter des unités du train des équipages, de l'artillerie de forteresse et des services sanitaires. Cette revue mobilise des milliers de fantassins, de cavaliers et de chevaux. La place Bellecour, la troisième de France, n'est pas trop grande pour accueillir autant de troupes. Le métré linéaire d'un régiment de cavalerie en ordre de bataille est de 250 mètres. Passer en revue une brigade de cuirassiers nécessite un front de 514 mètres³⁰⁸⁴. Avec les régiments de cavalerie en garnison à la Part-Dieu, les trois plus grands côtés du trapèze que forme Bellecour sont saturés³⁰⁸⁵. Ces concentrations ne restent pas immobiles comme des soldats et des chevaux de plomb puisque toute revue donne lieu à un défilé. Aussi l'agencement des mouvements de troupes, mêlant fantassins, cavaliers et affûts d'artillerie qui ne se déplacent pas à la même vitesse, demande-t-il de longues répétitions et un art consommé du chronométrage.

Ces revues qui s'égrainent tout au long de l'année mobilisant un grand nombre d'hommes et chevaux répondent à un ordre immuable qui permet aux acteurs et aux spectateurs de trouver leurs marques. Rien dans les revues et défilés n'est laissé au hasard. Des instructions fournies renouvelées à intervalles réguliers pourvoient à toutes les situations³⁰⁸⁶. La place Bellecour, comme toutes les grandes places de France, est minutieusement quadrillée par des repères que chaque régiment finit par connaître par cœur. Le spectacle commande aussi cette connaissance intime des lieux à la foule qui se presse. Ainsi, en fonction de l'heure, de la saison, qui commande les rayons du soleil, la recherche de l'ombre, le spectacle en plein air a ses places et son horaire : si l'on excepte les riverains qui ont le privilège de voir la revue depuis les fenêtres de leurs appartements, les meilleures places sont prises d'assaut longtemps avant la revue.

Les revues militaires de Bellecour se déclinent en trois temps : l'arrivée des troupes, le placement des troupes, leur inspection, c'est-à-dire leur revue par l'autorité militaire compétente, les manœuvres sur la place, le défilé et le retour des unités vers leurs

³⁰⁸² *Idem*, 22 avril 1888.

³⁰⁸³ *Salut public*, 18 avril 1888.

³⁰⁸⁴ Etat-major de l'armée de terre, *Aide-mémoire de l'officier d'état-major en campagne*, Paris, Ministère de la guerre, Imp. nationale (2^e édition) / France, 1884, 360 pages, p. 204.

³⁰⁸⁵ Arch. Mun. Lyon, 1140 WP; table des figures et des illustrations, chapitre XIV, figure N° 5 Plan disposition des troupes pour la revue du 14 juillet 1903, place Bellecour.

³⁰⁸⁶ Ministère de la guerre, *Instruction du 15 avril 1905 pour les revues et défilés des troupes de toutes armes*, H. Charles-Lavauzelle, Paris, 1905, 24 pages.

cantonnements respectifs. Cette mécanique d'ensemble est synchronisée par une heure qui lui est particulière, celle de l'horloge de la Charité³⁰⁸⁷.

Les troupes sont acheminées à pied, en marche cadencée, de leurs casernes à Bellecour. Au milieu de la chaussée, précédée d'un capitaine monté, les compagnies se suivent formant des bataillons et des régiments, le flot des troupes prend possession de l'espace urbain. Les régiments de cavalerie sortent de la Part-Dieu en utilisant les différentes portes de leur immense quartier³⁰⁸⁸. Par grappes d'escadrons qui occupent tout le front de la rue qu'ils empruntent, cuirassiers et dragons interrompent le trafic, figent les badauds : les effluves fauves de la cavalerie, les milliers de fers qui battent le pavé créent l'atmosphère des grands jours. Il y a brusquement dans la rue plus de chevaux militaires que de chevaux civils. Les attelages civils disparaissent au trot devant cette troupe prestigieuse, les carrefours s'encombrent. Aux alentours de la place, le trafic si intense des tramways s'est interrompu. Le *Salut public*, la veille ou l'avant-veille de chaque revue, rappelle que des « ordres vont être donnés pour ensabler les chaussées et dégager les rues avoisinantes »³⁰⁸⁹. Les rues qui bordent la place sont fermées, c'est là que stationnent les cavaliers qui sont dans les coulisses de la grande fête. La cavalerie est la dernière à prendre place dans le dispositif. Son arrivée marque pour ainsi dire le début des opérations. Les alentours sont noirs de monde et les recensions en rendent presque toujours compte de la même manière : « aussi une foule considérable se pressait-elle aux abords de la place (...) serrée, compacte, à peine contenue par les agents de la troupe préposés à son maintien sur les trottoirs environnants »³⁰⁹⁰.

La prise d'armes peut alors commencer au son des musiques régimentaires. L'épicentre du spectacle est situé immuablement au même endroit, au cœur de Bellecour c'est-à-dire au pied de la statue équestre de Louis-le-Grand. Que la revue soit trimestrielle, semestrielle ou qu'il s'agisse de la revue du 14 juillet, c'est toujours de là que l'autorité militaire inspecte le défilé qui clôt la revue. Venant de l'hôtel de la rue Boissac, le gouverneur militaire accède à la place de la même manière :

« À une heure précise, M. le général Baron Berge débouche de la rue Victor-Hugo suivi de son état-major. Les tambours et clairons battent et sonnent aux champs ; le général de Lignières, remplaçant le général Faugeron malade, qui a le commandement des troupes, se porte à sa rencontre et lui présente celles-ci. Le gouverneur salue les troupes qui présentent les armes ; la musique du régiment inspecté le premier joue la Marseillaise quand il passe devant son front, ainsi que les autres régiments.

Tous les régiments sont successivement inspectés par le gouverneur dont l'œil investigateur ne semble rien laisser échapper »³⁰⁹¹.

Le 14 juillet la présence des pouvoirs constitués impose une inflexion puisque le gouverneur militaire salue d'abord la tribune officielle avant de se livrer à l'inspection des troupes :

« Le général baron Berge a fait son entrée sur la place Bellecour à neuf heures précises, accompagné d'un brillant état-major où nous reconnaissons les généraux de Bretonville, Roullet, Harty de Pierrebourg, Zédé, Godefroy, Ferny et de Sermet.

Après avoir reçu les troupes du général de Lignières, il s'avance au pas de son cheval et vient saluer les autorités, puis se porte devant le front des troupes qu'il salue. Alors la revue

³⁰⁸⁷ *Ibidem*.

³⁰⁸⁸ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, illustration N°6 Trompettes du 7^e régiment de cuirassiers sortant du quartier de cavalerie de la Part-Dieu ; *Ministère de la Guerre, règlement provisoire sur les exercices et les manœuvres de la cavalerie*, Paris, Imprimerie nationale, 1915, 60 pages, p. 9 : « Tous les trompettes marchent à vingt-cinq mètres en avant du colonel, précédés par un adjudant ».

³⁰⁸⁹ *Salut public*, 15 mai 1893.

³⁰⁹⁰ *Salut public*, 16 avril 1893.

³⁰⁹¹ *Salut public*, 22 mai 1893.

commence »³⁰⁹².

Le général commandant la revue ou le gouverneur inspecte le front des régiments. À son passage la musique des régiments se fait entendre. Le 14 juillet, les régiments de cavalerie qui stationnent sur les voies qui bordent la place sont inspectés les uns après les autres : ils forment une haie de plus de 700 mètres de long. Les cuirassiers en ligne de bataille composent une véritable muraille, du haut de leur buffleterie, ils dominent la chaussée³⁰⁹³.

À l'issue de la revue, le gouverneur militaire revient vers la tribune officielle et décerne les légions d'honneur militaires selon un cérémonial consigné dans l'ordre relatif à la revue rédigé par le 3^e bureau de l'état-major du 14^e corps d'armée, et qu'accompagne un croquis précis qui dispose la place exacte de chacun³⁰⁹⁴.

À l'issue de la remise des décorations, le défilé a lieu. Il est réglé de manière minutieuse. L'ordre de passage des régiments est déterminé ainsi que la formation de défilé adoptée. Jusqu'à la Grande Guerre, les régiments de cavalerie peuvent défiler soit en colonne d'escadron, demi-escadron ou en masse. Cet ordre varie d'une année sur l'autre.

Les revues semestrielles et celle du 14 juillet offrent à l'occasion des mouvements de troupes qui viennent s'ajouter au spectacle qu'offrent la revue et le défilé. Ces mouvements ont lieu soit immédiatement après la remise des décorations soit après le défilé de l'infanterie lorsqu'il s'agit d'une manœuvre exclusivement opérée par de cavalerie. En mai 1893, lors de la revue semestrielle, le *Salut public* rapporte le mouvement suivant :

« La revue terminée, le général baron Berge se place face à la statue de Louis XIV, le général de Lignières en face de lui.

L'infanterie est sous le commandement du général Harty de Pierrebourg, la cavalerie sous les ordres du général de Lignières. Toutes les musiques se regroupent près de la statue face à la rue Victor-Hugo tandis que les régiments d'infanterie se placent sur la partie Nord de la place. Au commandement du pas de charge, toute cette mer humaine se porte en avant vers les barrières des bassins de la place. C'est le tour des régiments de cavalerie défilant au galop et dont les mouvements de conversion ont fait l'admiration de la foule des spectateurs »³⁰⁹⁵.

Quelques semaines plus tard, lors de la fête nationale, devant le succès obtenu par ces mises en scènes, les régiments de cavalerie se livrent à des manœuvres d'ensemble propres à enthousiasmer les spectateurs :

« Le défilé se fait au galop pour les troupes à cheval, dont l'alignement et les conversions excitent l'admiration générale. Après le défilé devant le gouverneur³⁰⁹⁶, ces mêmes troupes, massées sur la partie nord de la place, se portent en avant au galop et s'arrêtent au commandement de : "Halte !" avec un ensemble qui recueille les bravos de la foule »³⁰⁹⁷. Ces mouvements de masse, vraiment spectaculaires constituent le final attendu par les spectateurs. Des photographies, mêmes médiocres, permettent de rendre compte de l'enthousiasme que déclenche cette chorégraphie équestre, ce simulacre de charge³⁰⁹⁸.

La revue des troupes dure environ une heure. Celle du 14 juillet commencée à 9 heures, s'achève à 10 heures avec le départ du gouverneur militaire qui regagne son hôtel rue Boissac. Les troupes mises en mouvement par le défilé quittent la place selon un ordre déterminé à l'avance. Les ordres de l'état-major relatifs aux déplacements des troupes assignent un

³⁰⁹² *Salut public*, 15 juillet 1893.

³⁰⁹³ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, document N° 7 Cuirassiers attendant le défilé.

³⁰⁹⁴ L'ordre est immuable il est sans modification d'une année sur l'autre. En 1903, l'ordre est rigoureusement le même qu'en 1893 Arch. mun. Lyon, 1140 WP 47, ordre pour la revue du 14 juillet 1903.

³⁰⁹⁵ *Salut public*, 22 mai 1893.

³⁰⁹⁶ Table des figures et illustrations, chapitre XIV, illustration N° 8 Défilé des troupes à cheval, le colonel de Pontac et 2^e régiment de dragons, 14 juillet 1897, place Bellecour.

³⁰⁹⁷ *Salut public*, 15 juillet 1893.

³⁰⁹⁸ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, illustration N° 9 Revue du 14 juillet 1897. La charge, mise en scène du cheval de guerre.

itinéraire à chaque régiment. Les unités de cavalerie qui sont les dernières à quitter la place Bellecour empruntent souvent la rue de la République, la rue du Président Carnot, le pont Lafayette et le cours du même nom pour rejoindre le quartier de la Part-Dieu³⁰⁹⁹.

Revue et prises d'armes ont lieu sur les loges des Ainay-de-Bellecour. Coïncident de la sorte l'épicentre social et militaire de la géographie équestre de la cité. Ainsi, entre Saône et Rhône, « sous la queue du cheval », selon une expression qu'affectent les Lyonnais, hommes et chevaux sont unis dans les solennités de la République. Ce spectacle par son phrasé immuable aurait pu être lassant. Il n'en est rien. Cette étonnante popularité doit être précisément recherchée dans le rituel qui permet à chacun de participer. De jouir du spectacle là où il veut et quand il veut. Les trois temps de la revue permettent à chaque spectateur de la vivre selon ses désirs. De fait, il n'y a pas une scène, mais une pluralité de tableaux qui sont offerts aux yeux du public. L'arrivée du gouverneur entouré d'une escorte de vingt cuirassiers se fait toujours par la rue Victor-Hugo et débouche face à la statue équestre de Louis XIV. La masse qui se presse est bercée par la vue de ces milliers de soldats presque aussi nombreux qu'elle, par le son des trompettes ou des tambours qui battent aux champs, puis de l'enchaînement des musiques régimentaires qui jouent au passage de l'autorité militaire. L'inspection part de la place en s'achevant à l'extérieur de celle-ci, devant la muraille des régiments de cavalerie.

Cette mise en scène participe à la magie du rassemblement. C'est une fête de tous les sens, les sons rauques des commandements, le scintillement des armes et des cuirasses se mêlent aux effluves de manège qui sourdent de ces escadrons rassemblés. L'engouement populaire que transcrivent les quotidiens par des expressions stéréotypées montre la ferveur patriotique qui entoure ces sorties de l'armée qu'un assez large consensus laisse, sauf en de rares occasions, à l'écart des clivages politiques. Les recensions que donne la presse de l'enthousiasme populaire désignent deux figures : celle de l'armée et celle de son chef, le gouverneur militaire, maître de cérémonie. L'armée dans laquelle une partie de l'assistance se reconnaît, est applaudie à l'occasion des mouvements d'ensemble des troupes d'infanterie ou de celles de la cavalerie et surtout lors du défilé. Il obéit à des stéréotypes qu'intègrent bien les spectateurs, notamment ceux qui ont eu à les pratiquer lors de leur service militaire. C'est ce que les quotidiens désignent par « superbe tenue », « ensemble qui recueille les bravos de la foule », « alignement et défilé remarquables ». En mai 1893, le 8^e chasseur défile au galop soulevant de longs applaudissements tandis que les deux régiments de cuirassiers étaient superbes dans leurs allures ; on retrouve là les braves de Reichshoffen ».

La qualité d'une revue - pour réglementaire qu'elle soit - n'est pas étrangère à l'enthousiasme que lui insuffle celui qui la dirige. Les revues du printemps et de l'été 1893 sont dominées par la personnalité du général de division Henri Berge, gouverneur militaire de Lyon. Il s'agit des dernières grandes revues qu'il commande puisqu'il est sur le point d'être versé dans le cadre de réserve. Ce polytechnicien qui est aussi un montagnard accompli et organisateur des troupes alpines, a su se montrer à la fois un général accessible, proche de ses hommes et jouir d'une réelle popularité à Lyon. Le baron Berge utilise, peut-être davantage que ses prédécesseurs, les revues comme des outils de promotion de l'armée. La fonction de gouverneur militaire de Lyon, chef du 14^e corps d'armée, n'est pas exclusivement militaire. Elle confère une place spécifique à celui qui l'occupe. C'est en effet, à côté des autorités politiques et des autres corps constitués qui siègent dans une grande ville de province, un personnage considérable. Les quotidiens et revues de la métropole régionale consacrent toujours un article biographique complet au gouverneur militaire qui entre en charge³¹⁰⁰. Son empreinte dans la ville passe par l'art de cultiver la proximité entre la population lyonnaise et

³⁰⁹⁹ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, illustration N° 10 Escadron de cuirassiers rue du président Carnot rejoignant la caserne de la Part-Dieu après une prise d'armes place Bellecour.

³¹⁰⁰ *Progrès illustré*, 26 juin 1891.

les troupes en garnison dans la ville. Par fonction et proximité intellectuelle, la présence des gouverneurs militaires se retrouve dans les associations et les revues liées au monde de la santé ou les revues de géographie³¹⁰¹.

Le *Salut public* qui sert ici de guide, souligne chaque fois qu'il le peut l'autorité naturelle du gouverneur et la popularité dont jouit le baron Berge :

En mai 1893 le journal note que « De longs bravos ont accompagnés le départ du baron Berge, et les troupes n'en ont pas moins recueillis »³¹⁰². En juillet pour la dernière revue du général même tonalité des propos :

« Il convient d'enregistrer avec une joie patriotique les acclamations répétées dont le général baron Berge a été l'objet ; elles sont une preuve éloquente du respect et de la sympathie dont est entouré dans notre ville le commandant du 14^e corps »³¹⁰³.

Il faut attendre la loi de deux ans pour que les revues soient plus économes en effectifs engagés et qu'une inflexion nouvelle leur soit donnée. Le décret du 16 juin 1907 relatif aux cérémonies publiques, préséances, honneurs civils et militaires revient sur la signification des revues et à cette occasion, dans un rapport au Président de la République, Georges Clémenceau, Ministre de l'intérieur en fixe les nouvelles perspectives :

« Enfin, la simplification des honneurs militaires consistant dans des déploiements de troupes a paru plus nécessaire que jamais au lendemain de la promulgation de la loi de deux ans et de la réduction des effectifs, en raison de la nécessité de rendre plus intensive qu'auparavant l'instruction des hommes, dans l'intérêt de la défense nationale. On a pensé que le régime républicain, dans lequel l'armée se confond avec la nation, n'aura rien perdu en dignité lorsque les prises d'armes en usage auront été ramenées à de plus simples proportions : au surplus, l'armée ne doit plus aujourd'hui s'écarter de son rôle pour servir

³¹⁰¹ Les gouverneurs militaires, selon leur personnalité, sont relativement visibles dans les cénacles intellectuels, administratifs et financiers de la métropole régionale, auxquels il faut ajouter les milieux coloniaux et la kyrielle d'associations liées à l'armée. Le général de Lacroix apparaît dans un banquet offert au gouverneur général de l'Indochine au titre de sa participation à la conquête de l'Indochine : *Chambre de commerce de Lyon. La Colonisation en Indo-Chine. Réception de M. P. Beau, gouverneur général de l'Indo-Chine, le 28 octobre 1905. Rapport de M. Ulysse Pila, séance du 7 décembre 1905. Délibération de la chambre*, Imprimerie de A. Rey, Lyon, 1905, 55 pages, p. 31. En 1894, le gouverneur militaire suit de très près l'exposition universelle, internationale et coloniale qui se tient à Lyon. Leur présence ou leur sollicitude est attestée auprès des sociétés hippiques et des sociétés de tir pour des raisons évidentes. Il leur incombe également de participer à la mobilisation des moyens militaires en cas d'urgence sanitaire : Pierre GIRARD, *Relation sur l'épidémie de fièvre typhoïde, l'Arbresle, 1907*, Lyon 1907, A. Storck, 1908, 94 pages. Leur présence est régulière dans le monde universitaire. Il est rare que la rentrée solennelle des facultés de l'Université de Lyon ne se fasse pas devant un parterre assez nourri de généraux et de colonels. Un certain nombre de gouverneurs militaires de Lyon siègent aux comités des sociétés savantes de la ville. En 1879, le général Farrel, gouverneur militaire de Lyon figure comme membre de la revue *Annales des sciences physiques et naturelles, d'agriculture et d'industrie* La présence des gouverneurs militaires de Lyon dans les manifestations de la Société de géographie de Lyon est constante puisqu'ils sont membres de son comité d'action. En novembre 1881, le général Carteret-Trécourt, gouverneur militaire de Lyon, remplace le général Lecointe démissionnaire au gouvernement qui apparaît comme un auditeur régulier : Société de géographie de Lyon, *Bulletin de la Société de géographie de Lyon*, 1881, tome 4, 599 pages, pp. 174-175. Les gouverneurs sont membres d'autres revues. Le général Farrel, précédemment cité, est également président d'honneur d'une comme les *Annales des sciences physiques et naturelles, d'agriculture et d'industrie*.

En novembre 1901, le général Zédé est remercié par le président du congrès contre la grêle pour sa participation assidue aux séances d'étude relative à l'artillerie agricole : Congrès international de défense contre la grêle (03 ; 1901 ; Lyon) *Troisième Congrès international de défense contre la grêle et Congrès de l'hybridation de la vigne, tenus à Lyon les 15, 16 et 17 novembre 1901 : compte-rendu sténographique. T. 1, Congrès de défense contre la grêle*, Lyon, Imprimerie P. Legendre, 1902, 532 pages, pp. 517- 518. En 1906, le général Zédé, du cadre de réserve, apparaît comme membre d'honneur de la Société historique, archéologique et littéraire de Lyon : Société historique, archéologique et littéraire de Lyon, *Bulletin de la Société littéraire, historique et archéologique de Lyon* Lyon, éditeur : Société littéraire, historique et archéologique, 1906, tome II, XVII + 42 pages, p. II.

³¹⁰² *Salut public*, 21-22 mai 1893.

³¹⁰³ *Salut public* 15 juillet 1893.

d'instrument de parade »³¹⁰⁴.

2 – Les carrousels

En tant que spectacle à part entière, les carrousels incorporent les recettes classiques du succès, à savoir un divertissement ouvert au plus grand nombre, un genre bien défini à défaut d'être connu de tous, et un moment d'édification qui, à travers la fête, donne du sens et crée du lien : la charité couplée à la ferveur patriotique. Avec de tels ancrages, il est impossible d'imaginer une situation plus favorable à la mise en scène du cheval de guerre. Pourtant les carrousels ont subi une éclipse passagère au cours des années 1890.

Trois carrousels ont été donnés à Lyon en 1886, 1888 et 1906. Les carrousels se situent dans la lignée des manifestations caritatives à l'image des cavalcades de bienfaisance. Une sorte de carrousel ou de manifestation hippique est également attestée à Vienne, mais dans un cadre de fête régimentaire. N'ayant aucune justification militaire ou administrative, les carrousels qu'offre la 6^e division de cavalerie ne peuvent être que des manifestations exceptionnelles. Spectacles d'équitation militaire, les carrousels mettent admirablement en scène le cheval de guerre en l'insérant dans un ordre collectif, celui d'un ou de plusieurs régiments de cavalerie, qui révèle l'aptitude à manœuvrer ensemble. La prouesse de l'écuyer se fond dans le mouvement collectif. C'est la masse qui fait le spectacle. À Lyon, les carrousels sont des exhibitions caritatives au profit d'œuvres bien connues où des cavaliers et des chevaux de l'État divertissent pour la bonne cause des milliers de spectateurs qui plébiscitent le spectacle³¹⁰⁵.

Ces manifestations sont assez nombreuses dans les années 1880. À Lyon, le général duc Davout d'Auerstedt, gouverneur militaire et commandant du XIV^e corps d'armée, organise deux carrousels au profit d'œuvres caritatives en 1886 et 1888. Puis ils déclinent à la fin de la décennie et au cours de la suivante, conséquence d'une série d'accidents qui émeuvent les parlementaires³¹⁰⁶. Les circulaires produites par M. de Freycinet, ministre de la Guerre, ne leur sont plus favorables³¹⁰⁷. Toutefois, l'existence de circulaires sur ce thème jusqu'au milieu

³¹⁰⁴ Ministère de la Guerre. *Décret du 7 octobre 1909, portant règlement sur le service de place*, Paris, Éditeur L. Fournier, 1916, 172 pages, p. 86.

³¹⁰⁵ Jules COSTE-LABAUME, *Notice sur l'œuvre des fourneaux de la presse lyonnaise*, Lyon, Imprimerie, Mougin-Rusand, 1886, 50 pages.

³¹⁰⁶ *Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Chambre des députés*, séance du 5 juillet 1888, pp. 2003 et suivantes.

³¹⁰⁷ *Journal militaire*, 1888, page 1318 :

« N°329. Circulaire au sujet de la participation de l'armée à des fêtes et cérémonies non réglementaires. (B.O., p.r., P. 928.)

Paris le 30 juin 1888.

Mon cher général, une décision ministérielle, en date du 20 octobre 1882, autorise MM. Les gouverneurs militaires et les généraux commandant les corps d'armée à accorder le concours de l'armée pour l'organisation des fêtes de bienfaisance ou de cérémonies publiques, lorsqu'il ne doit en résulter aucune dépense pour l'État.

Une précédente décision du 27 janvier 1877 stipulait que, pour l'organisation des carrousels et des courses, on devait toujours subordonner l'autorisation aux nécessités du service et tenir grand compte de l'aptitude équestre des cavaliers et des qualités de leurs chevaux (...)

Il convient en effet, de ne pas perdre de vue, d'une part, que des manœuvres auxquelles la troupe n'est pas exercée en temps ordinaire font courir de sérieux dangers à ceux qui les exécutent presque à l'improviste, et, d'autre part, que pour y préparer les hommes, il faudrait consacrer à ce travail un temps assez considérable prélevé sur celui déjà fort restreint dont on dispose pour leur instruction professionnelle (...).

Signé : C. de Freycinet ».

Journal militaire, 1^{er} semestre 1891, page 518 :

« N°166. Circulaire ministérielle au sujet de la participation de l'armée aux fêtes et cérémonies, etc., non réglementaires. (B.O., p.r. p. 534)

Paris le 23 avril 1891.

des années 1890, montre que la question n'a pas été réglée et que la pratique perdure sans doute sous des formes et des modalités plus discrètes³¹⁰⁸. Quoiqu'il en soit, les circulaires ont fait disparaître le grand carrousel parisien, celui qui était donné chaque année lors du Concours hippique central au Palais de l'Industrie et qui constituait le clou de la réunion. Seul subsiste le carrousel annuel donné par l'école de Saumur, mais il s'agit là d'une manifestation qui s'inscrit dans d'autres perspectives.

Ce n'est que dans les premières années du XX^e siècle qu'un infléchissement intervient. La capitale signe le retour des grandes fêtes équestres avec le carrousel caritatif organisé place de Breteuil en juillet 1900, par les amicales des anciens élèves de l'École polytechnique et de Saint-Cyr³¹⁰⁹. Dans la foulée, la grande exhibition au Concours hippique central retrouve son lustre d'antan. Un assouplissement qui semble s'inscrire dans une stratégie de communication, les carrousels étant très prisés du public. C'est dans ce contexte en évolution que Lyon renoue en 1906 avec cette tradition des grandes représentations de gala données cours du Midi.

En février 1912, l'hebdomadaire *Armée et démocratie* brocarde cette politique de promotion :

« Le gouvernement veut rendre à l'armée son ancienne popularité (...). Il y aurait, pour faire aimer l'armée, d'autres moyens que la musique et les carrousels, à une époque où tous les hommes valides passent deux ans sous les drapeaux.

Il y aurait d'abord à faire réédifier les vieilles casernes, malsaines et sentant le mois et il y aurait aussi à réorganiser les nouvelles, qui sont, le plus souvent trop étroites et dépourvues de tout confortable »³¹¹⁰.

Les carrousels lyonnais tels qu'ils sont perceptibles à travers le prisme de la presse quotidienne et des hebdomadaires révèlent des manifestations de masse dont les ressorts mentaux et l'imaginaire semblent mus par la seule force de la guerre qui vient.

Le carrousel comme tout spectacle doit être vendu et c'est la presse quotidienne qui se charge d'en assurer la promotion puisque la fête est donnée au profit de son œuvre : « Nous ne saurions trop appeler l'attention des sportsmen et des amateurs de spectacles hippiques – note le *Salut public* - sur la magnifique fête préparée depuis deux mois »³¹¹¹. Le lectorat des quotidiens lyonnais est mis en appétit par la publication du compte-rendu des dispositions prises pour la fête. Les journaux de la région répercutent les préparatifs de l'événement. En 1886 et en 1888, l'événement est l'objet d'une certaine publicité. En 1888, le *Journal de Vienne* répercuta les renseignements pratiques et les tarifs³¹¹².

Mon cher général, les circulaires du 24 janvier 1888 et du 30 juin suivant, insérées au Bulletin officiel du ministère de la guerre, ont indiqué les conditions dans lesquelles l'armée peut être autorisée à participer à des fêtes et cérémonies non réglementaires.

Comme complément ou modifications des dispositions contenues dans ces circulaires, j'ai arrêté les mesures suivantes :

Lorsque le concours de l'armée sera demandé pour rehausser l'éclat de fêtes données par des villes ou par des sociétés civiles, ce concours ne devra en aucun cas être prêté pour organiser des carrousels

Signé : C. de Freycinet».

³¹⁰⁸ *Journal militaire*, 1^{er} semestre 1895, page 809 :

« N° 159. Circulaire ministérielle relative à la participation et au concours de l'armée à des fêtes, cérémonies ou représentations théâtrales. (B.O., p.r., p. 496)

³¹⁰⁹ *Lyon sport*, 14 juillet 1900. Dans cet article

³¹¹⁰ *Armée et démocratie*, 25 février 1912, page 115.

³¹¹¹ *Salut public*, « Le carrousel de l'avenue de Breteuil », 7 mai 1886. Le capitaine Chopin, une signature bien connue des lecteurs du bihebdomadaire, conclut l'article en espérant « que Lyon ne restera pas en arrière pour applaudir les maîtres de ces écoles, avec l'espérance que la brillante division de cavalerie de son gouvernement militaire donnera bientôt un carrousel ».

³¹¹² *Journal de Vienne*, 2 juin 1888 : « Le prix des places est de 10 fr. aux tribunes A (numérotées), de 5 fr. pour les tribunes B et de 1 fr. pour les places debout le long de l'avenue nord du cours du Midi.

En parallèle aux répétitions, le carrousel secrète des produits dérivés pour lesquels la presse fait une réclame insistante. Tout est bon pour permettre d'accroître les recettes attendues : « Le programme illustré du carrousel que nous avons sous les yeux, est un véritable bijou de composition artistique, et fait le plus grand honneur au talent de M. Fernand Tampé, lieutenant au 4^e cuirassiers, officier d'ordonnance du général commandant la 4^e brigade de cuirassiers (...)

Indépendamment du programme dû au crayon de M. le lieutenant Tampé, le souvenir du carrousel, sous forme d'éventail imprimé sur satin et composé avec goût par M. le colonel Allaire, a été mis en vente dimanche au concours hippique»³¹¹³.

Tenue en haleine des semaines durant, la population se rend massivement cours du Midi. Le 18 mai 1886, le temps aidant, puisqu'il est une composante essentielle du spectacle en plein air, la foule est au rendez-vous :

« Depuis de longues années on n'avait assisté à Lyon, à une fête de cette nature ; aussi les tribunes étaient-elles bondées, et la foule s'écrasait littéralement dans le pourtour. Les locataires des maisons voisines, profitant de leur rapprochement du terrain de manœuvres, étaient montés, au risque de se casser le cou, jusque sur les toits, pour mieux voir »³¹¹⁴.

Dans son édition du 19 mai 1886, le *Salut public* donne quelques précisions sur les résultats financiers de la fête : « La recette totale s'est élevée à la somme de 23 200 francs environ et la recette aux portes de l'enceinte a été de 11000 fr. environ dont 9 000 fr. pour les places à 1 franc, les militaires payant 50 centimes d'entrée. L'enceinte était bondée et l'on a dû refuser près de quinze cents personnes parmi lesquelles se trouvait un grand nombre d'étrangers qui se sont retirés navrés de ne pouvoir assister à la fête ».

Les chiffres donnent des ordres de grandeur qui permettent d'évaluer un public payant qui n'est pas loin de 15 000 spectateurs :

	recette	Spectateurs :
Places à 0,50 fr.	2000	4000 militaires
Places à 1 fr.	9000	9000 spectateurs
Places à 5 fr. et 10 francs achetées à l'avance correspondent vraisemblablement à des places dans les tribunes.	12200	Hypothèse moyenne retenue pour les places achetées à l'avance : 610 places à 10 fr. 1 220 places à 5 fr.
	23200	14830

En juin 1888, pour la première séance du carrousel sur le cours du Midi, le *Salut public* estime à 15000 personnes le nombre des spectateurs massés « dans le pourtour de la piste » pour une recette de 29 000 fr³¹¹⁵. Les ordres de grandeur ne sont pas douteux et la fréquentation attestée en fait, avec les enceintes des hippodromes, les spectacles qui recueillent les plus fortes affluences payantes.

Les carrousels donnés à Lyon cours du Midi, et tous ceux donnés ailleurs, sont fortement inspirés par les usages de Saumur. L'école d'application de cavalerie de Saumur donne le la. Elle constitue le modèle à suivre pour tout officier chargé d'organiser un carrousel. Personne n'est mieux à même d'accomplir la tâche qu'un ancien écuyer de l'école. C'est précisément à ce titre que le commandant de Witte est chargé, par le gouverneur militaire de Lyon, de mettre sur pied les carrousels de 1886 et de 1888³¹¹⁶. La rédaction et l'organisation d'un carrousel

Le bureau des Fourneaux, rue de l'Hôtel-de-Ville,9, délivre des places numérotées et des cartes à 5 fr. à partir d'aujourd'hui. Il restera ouvert chaque jour jusqu'au 7 juin, de 9 heures à 11 heures et de 2 heures à 5 heures.

³¹¹³ *Salut public*, 11 mai 1886.

³¹¹⁴ *Salut public*, 18 mai 1886.

³¹¹⁵ *Salut public*, 8 juin 1888.

³¹¹⁶ Base Léonore : Adrien, Raymond, Alexandre, Marie de Witte né le 16 juillet 1845 à Billy (Loire-et-Cher). États de service : capitaine écuyer à l'École d'application de cavalerie du 13 novembre 1873 au 22 janvier 1878.

sont loin d'être une sinécure. Manifestation de prestige, il s'agit de rédiger un programme plaisant, mais sans excessives facilités : si la furia des charges est toujours assurée de succès, le travail technique des reprises est attendu et il ne manque pas de spécialistes pour critiquer toute approximation dans l'enchaînement des figures classiques. Dans le programme de 1888, la première partie du carrousel civil comporte un essai de reconstitution de quelques formations anciennes dont le rhomboïde thessalien³¹¹⁷. Officier de cavalerie, le commandant de Witte est aussi un érudit et fils d'un archéologue membre de l'Institut, le baron de Witte. Il y a dans la préparation de cette exhibition des enjeux qui dépassent largement la simple réussite de l'événement. C'est l'équitation militaire à la française qui est en jeu et en filigrane, sa supériorité sur celle de la nation voisine. L'ombre portée de la guerre est toujours absolument présente dans le moindre article de presse. Des crinières et queues enrubannées des chevaux à l'abnégation des militaires absorbés par la réussite du carrousel, la perfection dans le détail est au service de la valeur morale :

« Ils nous ont fait goûter une joie des plus vives et des plus réconfortantes, car ils étaient l'image même de la patrie toujours vivante et toujours aimée. Alertes et joyeux dans les figures du carrousel, ils semblaient dire : Nous ferons mieux encore au jour du danger, et c'est pour cela que la population lyonnaise les a comblés de ses vivats »³¹¹⁸.

Cet arrière-fond explique la minutie de la préparation. La mise en œuvre du spectacle, programmée longtemps à l'avance, requiert des répétitions qui ne sont pas aisées à mettre sur pied. En 1888, l'un des chroniqueurs du *Salut public* rappelle à juste titre cette contrainte qui pèse sur de Witte :

« Il avait dû prendre ses cavaliers dans tous les régiments du 14^e corps. Ainsi, il était venu des hussards de Vienne, des dragons de Chambéry, des cuirassiers d'un peu partout, et au bout de trois semaines d'exercices, tout le personnel, y compris les chevaux, manœuvrait comme une troupe qui se serait longtemps senti les genoux.

On ne se rend pas compte du travail énorme qu'il y a pour discipliner des éléments un peu hétérogènes, alors que les figures d'un carrousel exigent une précision irréprochable »³¹¹⁹.

En 1886 et 1888, de Witte est secondé par une série d'officiers qui commandent les différentes reprises comme le capitaine Péter, le lieutenant de Mareuil, ou le capitaine Brochet, tous anciens de Saumur comme en attestent leurs états de service³¹²⁰. De Witte parvient ainsi à exécuter des carrousels de qualité qui alignent près de 250 cavaliers et chevaux manœuvrant dans une carrière sans doute fort allongée, mais à peine large de 40 mètres.

Réjouissances de masse, manifestations de l'excellence équestre à la française, les carrousels sont, au-delà du don aux œuvres, dédiés à Mars. C'est la guerre qui est l'horizon d'attente des spectateurs. Une guerre jouée et enfermée pour l'heure dans la puissance domestiquée qu'exhalent les chevaux et les sabres.

Entre le groupe d'échelons que forment les unités en marche et la version stylisée des quadrilles du manège qui en sont les figures ritualisées, la guerre reste au cœur de l'action. Dans les deux cas, les manœuvres exigent des protocoles, des automatismes sans lesquels aucune troupe ne peut évoluer en situation de force. C'est dans ce rapport à la guerre que la mise en scène du cheval prend toute sa force d'évocation. Les formations diverses qu'offrent les carrousels du cours du Midi, la succession des ruptures, des dispersions en fourrageurs pour éviter le feu de l'ennemi, les ralliements, les charges et les mêlées rappellent que derrière

³¹¹⁷ *Grand carrousel militaire donné à Lyon les jeudi 7 et dimanche 10 juin 1888 à deux heures au profit de l'œuvre des Fourneaux de la Presse et de l'œuvre des Petites filles des soldats sous la direction de M. le commandant de Witte/ Gouvernement militaire de Lyon.*, Lyon, Mougins-Rusand, 1888, 4 pages.

³¹¹⁸ *Salut public*, 8 juin 1888.

³¹¹⁹ *Salut public*, 8 juin 1888.

³¹²⁰ Base Léonore : Jacques, Albert Péter né le 11 avril 1850 à Hagetmau (Landes) ; Pierre Alexandre Durand de Mareuil né le 6 mars 1855 à Rio de Janeiro ; Henri Victor Brochet, né le 5 avril 1849 à Paris.

le spectacle il y a l'affrontement. Le chroniqueur du *Salut public* note lors des répétitions : « on a un instant l'illusion de la guerre. Le dernier mouvement qui représente un peloton de cuirassiers attaqué par une charge de fourrageurs lancés à toute vitesse, et ripostant à son tour par une charge en masse (...) fait croire qu'on n'assiste plus à un carrousel mais qu'on est transporté sur un champ de bataille »³¹²¹. Pour les moins conscients la représentation est remplie de cris, de coups de feu qui achèvent de donner un sens patriotique à la fête charitable. Le tableau d'ensemble offre la vue rassurante de chevaux dressés et d'hommes admirablement entraînés. La fin du spectacle fourni par l'artillerie de la division de cavalerie en livre un condensé et une véritable synthèse où le public des tribunes, grisé par l'odeur de la poudre et les déflagrations, est transporté par l'enthousiasme. Tous les sens sollicités, il ne sait plus s'il faut admirer la précision des évolutions ou la témérité des cavaliers qui meuvent leurs pièces d'artillerie à une vitesse insensée dans ce champ de bataille miniature :

« Mais voici l'artillerie qui apparaît comme le bouquet du feu d'artifice.

Rien n'égale la furia de nos braves artilleurs, avec leurs canons attelés de 6 chevaux ; ils exécutent un véritable carrousel. Voltes ou serpentines, rien ne les effraie. Puis, tout d'un coup, mise en batterie et décharge à poudre !

Les artilleurs partent au galop. À un signal du lieutenant Kientz, les avant-trains ont été tournés ; les canonniers ont sauté à bas de leurs montures ; les pièces ont été chargées, tirées, et les batteries repartent ventre à terre. Tout cela a duré dix secondes. Un tour de force qui provoquera des applaudissements patriotiques ».

La veille, rendant compte des répétitions dans une brève du jour, le commentateur du *Salut public*, tout absorbé par sa recension efface, sans même s'en rendre compte, les limites entre le numéro présenté et la réalité opérationnelle des unités : « les manœuvres de l'artillerie – écrit-il - donneront une haute idée des progrès réalisés par cette arme »³¹²².

En 1888, la magie du tir à blanc est toujours à l'œuvre, mais en suscitant cette fois-ci une question et en suggérant une réponse :

« Pourquoi le public était-il tout particulièrement intéressé par la vue des quatre pièces de canon qui évoluaient avec leurs servants à cheval dans un étroit espace de 40 mètres de largeur ?

C'est ce que nous ne saurions, dire, car les élégants hussards avec leurs étendards multicolores qui claquaient au vent et les cuirassiers sautant les haies d'un seul mouvement méritaient bien les bravos qu'ils ont recueillis. Mais l'artillerie avait, comme il y a deux ans, le privilège de soulever des acclamations réitérées. Il est vrai que c'était davantage l'image de la guerre et qu'un frémissement patriotique courait dans tous les rangs à la vue de ces artilleurs sautant à bas du cheval, mettant leurs pièces en batterie et faisant feu, tout cela presque instantanément »³¹²³.

III – L'autorité de l'État

« La cavalerie est-elle donc une arme inutile, elle qu'on trouve par surcroît, fort coûteuse ? Ne peut-elle plus servir qu'à parader ou réprimer l'émeute ? »³¹²⁴ Cette question formulée par le capitaine d'Aubert dans un article de la *Revue de cavalerie*, publié au printemps 1911, et à laquelle il répond par la négative, reprend exactement les champs explorés ci-dessous. La formulation de la question n'a rien de surprenant tant elle correspond à la fonction de la cavalerie en temps de paix. L'expression « aller aux grèves » ou « aux grèves » est d'un usage aussi courante qu'« aller aux manœuvres ». La cavalerie sillonne les bassins miniers et les

³¹²¹ *Salut public*, 13 mai 1886.

³¹²² *Salut public*, 12 mai 1886.

³¹²³ *Salut public*, 8 juin 1888.

³¹²⁴ Capitaine d'Aubert « Par le choc et par le feu, la cavalerie de demain », *Revue de cavalerie*, mai 1911, pp. 477-500, page 496.

concentrations industrielles, rétablit rudement l'ordre dans les campagnes vigneronnes du Midi (1907) ou de Champagne (1911). Les travaux parlementaires de 1906 soulignaient déjà cette ambivalence entre l'escorte des rois et l'émeute. Dans un rapport sur le budget de la guerre, le député radical-socialiste Adolphe Messimy s'attarde sur les régiments de cuirassiers devenus selon lui inutiles :

« Quels services peut-on leur demander ? Aucun autre à notre sens, que de faire à nos présidents et à leurs hôtes royaux des cortèges étincelants et tumultueux. Comme les guerriers d'Homère, ils font retentir l'air du cliquetis de leurs armures ; ils peuvent impressionner les foules paisibles par leur appareil bruyant et magnifique, mais, en dehors des revues, des parades... et peut-être des grèves, nous ne voyons pas dans quelles circonstances de la guerre moderne ils pourront être utilement employés »³¹²⁵.

Ces facettes multiples du cheval de guerre et les interrogations qu'elles suscitent sont celles qu'offre le 7^e régiment de cuirassiers, cantonné à la Part-Dieu dans un immense quartier de cavalerie qu'il occupe conjointement avec le 10^e régiment de cuirassiers et le 2^e régiment de dragons³¹²⁶.

1 – L'escorte officielle

Les fastes de la République comme jadis ceux de la monarchie s'incarnent dans la mise en scène du cheval de guerre. Nulle discontinuité dans l'ordre symbolique tant le cheval est consubstantiellement lié au pouvoir. Paul Belon relève cette spécificité à propos des déplacements du président Carnot :

« Précédée de cuirassiers ou de dragons, escortée de généraux caracolant aux portières, la Daumont présidentielle avec son double attelage (...) donne la juste mesure de l'étiquette républicaine qui proscriit les carrosses dorés des anciens régimes, tout en conservant le décorum monarchico-impérial, en ce qui concerne les tentures, les arcs de triomphe et l'appareil militaire »³¹²⁷.

Cet emploi du cheval de guerre suggère deux observations relatives à l'exécution de la mission qui lui est confiée : la première a trait à la distinction qu'il confère aux personnalités escortées. Le cheval de guerre s'insère dans la thématique des voyages présidentiels et des réceptions de chefs d'État ; la seconde, plus prosaïque, interroge son efficacité.

A – Les régiments de cuirassiers au cœur du protocole

Les voyages présidentiels, qui sont des mises en scène politiques, fonctionnent comme « un véritable rituel de représentation ». Dans l'introduction d'un ouvrage collectif, *Un Cérémonial politique : les voyages officiels des chefs d'État*, Jean-William Dereymez, Olivier Ihl et Gérard Sabatier, soulignent que les présidents de la République « ont accordé une grande importance à la solennité de leurs fonctions, par l'interpellation du regard, le déploiement des fastes, l'éclat des costumes, en un mot par le déploiement des signes d'une majesté d'État qu'ils ont fait fonctionner comme un véritable rituel de représentation »³¹²⁸. Ces voyages sont des « poses de la grandeur d'État ». Ils sont un sujet d'étude qui se prête à des lectures multiples, à la manière de calques successifs, qui permettent de renouveler l'analyse

³¹²⁵ *Revue de cavalerie*, décembre 1906, « Documents parlementaires intéressant la cavalerie », pp. 355-368, page 359.

³¹²⁶ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, illustration N°11 Vue aérienne du quartier de cavalerie de la Part-Dieu vers 1930, photographie Jules Sylvestre.

³¹²⁷ Paul BELON, *En suivant M. Carnot, notes humoristiques...*, Plon, Paris 1893 186 pages, p.81.

³¹²⁸ Jean-William DEREYMEZ, Olivier IHL, Gérard SABATIER [Dir.], *Un Cérémonial politique : les voyages officiels des chefs d'État*, Paris, L'Harmattan, 1998, 315 pages, p. 14.

des faits politiques des représentations et des stratégies de pouvoir³¹²⁹. Ces « poses de la grandeur d'État » fonctionnent sur un registre voisin, s'agissant de la réception des souverains et chefs d'État étrangers comme par exemple la visite officielle des souverains russes qui en 1896 a revêtu un faste particulier³¹³⁰.

Dans *La gloire et la puissance*, Daniel Roche note : « Dans toutes les manifestations publiques, dans la vie quotidienne et privée, les chevaux représentent aux populations une vision globale des pouvoirs, de la force et de la magnificence »³¹³¹. On voit parfaitement le ressort tel qu'il s'applique dans le cadre de la culture des apparences. La sphère du pouvoir monarchique, même tempérée par la démocratie, conserve une intime proximité avec le cheval. C'est dans cette culture du corps, du maintien façonné attentivement par les leçons de manège que perdure le cavalier souverain dont la fonction militaire est toujours réactivée par l'uniforme et par les revues et parades qu'il commande à cheval, seule posture de roi. C'est cette proximité qui est interdite au Président de la République française. Elle n'est ni imaginable du point de vue symbolique ni même possible d'un point de vue matériel. Pour le Président de la République, la proximité avec le cheval puissance est fonctionnelle. Aussi, sur la scène nationale, c'est par l'attelage et l'escorte que le protocole républicain transfère la puissance équestre d'essence monarchique, vers les ors de la République. Les escadrons qui dominent la chaussée et qui cheminent au côté du landau présidentiel matérialisent la majesté de l'État. C'est en somme le contenant, le cortège pris dans son ensemble qui confère une distinction particulière à celui qui en est le centre. Cette grandeur d'État est enchâssée dans un protocole qui mesure à l'unité près le nombre de cavaliers nécessaires et leur localisation pour que l'interpellation du regard ait toujours son pesant de cuirasses et de crinières.

Sur la scène européenne, largement dominée par la forme monarchique de l'État, le cérémonial orchestré par des régiments de cuirassiers qui accueillent les souverains étrangers joue le rôle d'une véritable interface entre la République française et ses invités. La majesté de la République et le rang de son premier magistrat sont efficacement réfractés par le prestige de ses illustres invités. Les réceptions du tsar dans les années 1890 ou celle du jeune Alphonse XIII à Paris au début du siècle suivant font la part belle aux monarques cavaliers à qui l'on offre à Châlons, des revues où les régiments montés ne sont pas les moins visibles. Les cuirassiers sont par excellence l'arme digne de ces manifestations. Face aux têtes couronnées que la République sait amadouer, il n'y a qu'un seul moment où ne fonctionne plus le simulacre du cheval puissance, c'est celui des cérémonies militaires. Le 2 juin 1905, la revue manœuvre de Châlons, offerte à Alphonse XIII, le jeune roi d'Espagne, marque la césure de deux mondes que souligne minutieusement l'envoyé spéciale du *Temps* à Pont-de-la-Cave sur le terrain de manœuvre :

« Le landau présidentiel, venu de Paris, est attelé de six chevaux conduits par des artilleurs et précédés d'un maréchal des logis. Le roi n'y prendra pas place, car il passera la revue, suivra la manœuvre et assistera au défilé à cheval (...). À la hauteur de la Pyramide, le cortège se divise en deux parties. Pendant que le landau présidentiel et les autres voitures continuent à suivre la voie romaine (route de Reims à Bar-le-Duc) pour gagner le point d'où le président suivra la manœuvre, le roi accompagné par le général Dalstein et l'état-major du 6^e corps et escorté par un escadron de cuirassiers et les personnes de sa suite qui sont à cheval pique à droite à travers la plaine, pour aller prendre part à l'engagement de cavalerie qui constitue la première phase de la manœuvre »³¹³².

³¹²⁹ Nicolas MARIOT, *C'est en marchant qu'on devient président, la République et ses chefs de l'État, 1848 - 2007*, Paris, Aux Lieux d'être, 2007, 362 pages.

³¹³⁰ Bureau du journal "Le Temps", *Cherbourg, Paris, Châlons*, Paris, 266 pages.

³¹³¹ Daniel ROCHE, *La Gloire et la puissance, histoire de la culture équestre, XVI^e - XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 2011, 493 pages, p. 247.

³¹³² *Le Temps*, 2 juin 1905.

À quelques exceptions près, dans la mise en scène du cheval puissance, les cuirassiers font l'unanimité et sur ce point, il n'y a guère de critique, même chez les adversaires de l'arme³¹³³. Dans leurs missions d'escorte les cuirassiers sont plébiscités, sans doute trop. Le *Journal officiel militaire* rappelle à intervalles réguliers que les régiments de cuirassiers ne fournissent pas d'escorte sauf à leur général de brigade ou au Président de la République. Les autres corps de l'État, lorsqu'ils y ont droit, puisent ailleurs leurs escortes d'honneur : le 1^{er} janvier, lors de la cérémonie des vœux au Président de la République, les bureaux des deux chambres sont escortés par des dragons ; en province, c'est la gendarmerie qui fournit l'escorte du préfet³¹³⁴. Ce service exclusif au plus haut sommet de l'État fait de la cavalerie de ligne un symbole de la puissance de l'État. Tous les déplacements du Président de la République et la réception des souverains étrangers ou chefs d'État et de gouvernement, comme les déplacements en province, requièrent des escortes parfois considérables de cuirassiers. Les escortes officielles qui sillonnent la capitale transforment la chaussée publique en une scène grandiose où se déroule la chorégraphie équestre de la puissance, pour ne pas dire de la munificence de l'État. Les cuirassiers ont fière allure. À la fin du XIX^e siècle, un tableau de Louis Auguste Loustaunau, « la présentation de l'étendard du 6^e régiment de cuirassiers », illustre bien l'esthétique de puissance que dégage ce corps de cavalerie³¹³⁵.

Tout concourt en effet à l'impression de puissance : les chevaux sont des selles lourds qui toisent 1,66 m. au garrot. Ils sont bâtis pour supporter les 125 kg réglementaires du cuirassier en paquetage de campagne. Leur poids oscille autour de 500 kg à 7 ans. À la veille de la Grande Guerre, une part de plus en plus importante de ces chevaux est issue directement du pur-sang³¹³⁶. Les cuirassiers sont de relativement grande taille : la taille minimale est de 1,70 m. Elle est encore rehaussée par le casque de 1874 dont le cimier est surmonté d'une houppette de crin écarlate. La crinière noire nattée qui flotte au vent confère à l'ensemble un très bel effet visuel. La cuirasse n'est pas la moindre particularité de cet uniforme d'exception. Supprimée dans la moitié des régiments de cuirassiers, elle est réintroduite dans toutes les unités par décision ministérielle du 26 avril 1883. Ce n'est donc pas une pièce d'apparat comme dans l'armée allemande. Le sabre modèle 1882 à lame droite, tiré hors de son fourreau à la parade vient compléter le tableau³¹³⁷. Sabres, cuirasses et casques scintillent à la lumière et le soleil en démultiplie les effets. Le cliquetis des armures, la masse des escadrons qui passent, la puissance des chevaux laissent peu d'observateurs indifférents. Journalistes et public massés le long des cortèges ne doutent pas un seul instant de cette force qui amalgame hommes, acier et chevaux³¹³⁸. Il existe certes des critiques contre l'arme, notamment dans les Chambres, mais elle conserve de réels appuis. Il reste suffisamment d'officiers supérieurs pour considérer que les cuirassiers, malgré leur rôle d'apparat, demeurent avant tout des unités de choc à utiliser en grandes masses³¹³⁹. Dans les premières

3133 L'Irrégulier, « Pour les cuirassiers », *Revue de cavalerie*, février 1907 N° 263, pp. 513-527, page 513 : « Qu'on n'en conserve qu'un régiment pour escorter les empereurs et les rois qui viennent baiser la main de la République, pour accompagner le Président à Longchamp ».

3134 P. COCHET DE SAVIGNY, J. PERRÈVE, Dictionnaire de la gendarmerie : à l'usage des officiers, sous-officiers, brigadiers et gendarmes (34e éd.), Paris, Léauté éditeur, 1883

3135 Table des figures et des illustrations chapitre XIV, document N° 12 Tableau de Louis Auguste Loustaunau, parade militaire : Le colonel comte de la Rochetulon présente aux recrues l'étendard du 6^e régiment de cuirassiers sur le champ de Mars, devant l'École militaire, janvier 1887, tableau conservé au Château de Versailles.

3136 Général DUBOIS, « Le cheval de cavalerie de poids lourd », *Revue de cavalerie*, février 1913, pp. 188-199.

3137 Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, illustration N°13 Cavalier du 10^e régiment de cuirassiers, Lyon Part-Dieu, début du XX^e siècle.

3138 Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, illustration N° 14 Carte postale commémorant la visite du Président Fallières à Lyon, mai 1907, escorte remontant le quai de la Charité.

3139 L'Irrégulier, « Pour les cuirassiers », *Revue de cavalerie*, février 1907 N° 263, pp. 513-527. L'auteur de l'article, un officier supérieur de cavalerie, colonel protégé par son pseudonyme, loue les mérites de

années du XX^e siècle, on commence à peine à entrevoir le danger de cuirasses trop scintillantes, de la puissance nouvelle des munitions qui les rendent surannées³¹⁴⁰.

B – « Le risque professionnel »

Ces cuirassiers qui incarnent si bien la puissance de l'État et qui produisent un effet si profond sur le public sont-ils bien adaptés à leur fonction de protection ? Les escortes que visent les attentats paient un prix élevé en cavaliers et chevaux sans que la sécurité des personnalités transportée ne soit garantie. Le 24 juin 1894, malgré la mobilisation d'une puissante escorte d'honneur fournie par le 7^e régiment de cuirassiers, le président Sadi Carnot est victime d'un attentat à Lyon qui lui coûte la vie. Il a paru intéressant dans une historiographie renouvelée des attentats, d'interroger le système de sécurité qui accompagne le président de la République³¹⁴¹.

« Nul ne peut être suffisamment protégé contre le crime politique – écrit *Le Temps* - et de longtemps encore, on ne réduira pas à néant ce que le roi Humbert – avant d'être frappé à son tour – appelait le risque professionnel »³¹⁴².

Le système de sécurité qui prend en charge le déplacement du Président de la République est étroitement lié au protocole dont il ne se distingue qu'en partie. Dès que le président est en déplacement officiel à Paris ou en province, il est sous protection d'une escorte qui lui est fournie par l'armée³¹⁴³. C'est le général commandant la maison militaire du Président de la République qui coordonne les différents services chargés de la sécurité du chef de l'État. L'organigramme institutionnel semble n'en faire qu'une interface entre le pouvoir politique et le monde militaire, mais il est bien plus que cela. Le chef de la maison militaire du Président de la République a la haute main sur la garde républicaine, sur la brigade de l'Élysée et peut quérir les escortes nécessaires auprès des régiments de cuirassiers. Il est essentiel à cet égard

l'arme page 514 : « Je le reconnais aujourd'hui ; mais il a fallu que le ciel me ménageât une disgrâce pour que je fusse envoyé d'office commander un de vos régiments, vivre votre vie, vous voir de tout près, sonder vos cœurs, pénétrer vos âmes, savoir vraiment qui vous êtes (...)

Maintenant que je le sais, je veux le dire à ceux qui ne vous connaissent pas, car vous êtes la force de la cavalerie d'attaque par excellence et la suprême espérance de la cavalerie française dans le grand conflit qui se prépare, vous seuls étant à même d'affronter avec sérénité les grands coups de faux de l'innombrable et intrépide cavalerie allemande ».

3140 Lieutenant-colonel. POL PAYART, « Essai sur la cuirasse » *Revue de cavalerie*, juillet - août 1922, pp. 586 -600.

³¹⁴¹ Gilles MALANDAIN, Guillaume MAZEAU et Karine SALOMÉ, « Introduction : L'attentat politique, objet d'histoire », *La Révolution française* [En ligne], 1 | 2012, mis en ligne le 20 mars 2012, Consulté le 02 février 2015. URL : <http://lrf.revues.org/364> ; Karine SALOMÉ, *L'Ouragan homicide, l'attentat politique en France au XIXe siècle*, Paris, Champ Vallon, 2011, 320 pages ; Karelle VINCENT, « Le régicide en République », *Crime, Histoire & Sociétés / Crime, History & Societies*, Vol. 3, n°2 | 1999, 73-93 ; John MERRIMAN, *Dynamite Club, L'invention du terrorisme à Paris*, Paris, Taillandier, 2009, 255 pages.

³¹⁴² *Le Temps* le 2 juin 1905 ; la première phrase de l'édition du 31 juillet 1900 *Le Temps* note : « Il y a trois ans, le roi d'Italie arrêta lui-même le bras d'un anarchiste qui allait le frapper. À ceux qui se pressaient autour de lui pour le féliciter, Humbert I^{er} disait (...) : ce n'est rien, ce sont les accidents du métier ».

³¹⁴³ Les déplacements privés sont pris en charge par la Brigade de l'Élysée, *L'indépendant du Blanc : organe démocratique de l'Appel au peuple, spécial à l'arrondissement du Blanc*, 21 juillet 1894 : « Quand le Président sort en landau, ils [les inspecteurs] sont disséminés dans la foule, tantôt à pied, si le véhicule peut être suivi à cette allure, tantôt en voiture s'il est nécessaire. L'inspecteur principal M. Gourdot, lui, est toujours dans une voiture accompagné du premier piqueur du palais et d'un maréchal-ferrant accrédité auprès...de l'équipage présidentiel.

Cette active surveillance ne va pas toujours sans fatiguer celui qui en est l'objet. On a rappelé que le maréchal de Mac-Mahon, qui sortait fréquemment à cheval, s'exaspérait de voir "ses mouches" bourdonnant autour de lui dans les allées du Bois.

Le soldat de Magenta s'en plaignait au préfet de police d'alors, M. Léon Renaud, qui répondait : "Impossible de les écarter, je suis responsable de votre personne".

C'est ainsi que M. Carnot en était arrivé, lui aussi, à demander qu'on s'occupât moins de sa personne, est il est certain que peu à peu, l'incessante surveillance s'était beaucoup relâchée ».

de mesurer à quel point la République est restée dans la continuité du régime impérial : la composition des escortes repose sur des dispositions de service qui remontent au Second Empire. De fait, ce n'est qu'à la fin des années 1920 que le gouvernement songe à mettre sur pied un système dédié à la sécurité du personnel politique, mais il faut l'assassinat du roi Alexandre de Yougoslavie et de Louis Barthou à Marseille en 1934, pour que le Service des Voyages Officiels et de la Sécurité des Hautes Personnalités (SVOSHP) voie le jour³¹⁴⁴.

Les militaires sont épaulés jusqu'à cette date par une cellule policière qui est en charge de la sécurité rapprochée du chef de l'État. Il s'agit d'une quinzaine d'inspecteurs dépendant de la préfecture de police de Paris. Cette «brigade de l'Élysée» est rattachée directement au cabinet du préfet (1^{er} bureau), prend en charge des mesures d'ordre et de surveillance pour la sûreté du Président de la République, des pouvoirs publics et des corps élus³¹⁴⁵.

L'ordre pour la marche des escortes du chef de l'État, un texte du Second Empire, en date du 15 mai 1866 stipule que :

« L'escorte ordinaire est composée d'un peloton et commandée par un officier ; elle se divise en avant-garde, escorte et arrière-garde. L'avant-garde se compose d'un brigadier et de quatre cavaliers marchant dans l'ordre suivant :

Le brigadier,

Les quatre cavaliers de front.

Dans aucun cas, les cavaliers ne portent le mousqueton ou la carabine haute, ni le revolver au poing ; ils ont simplement le sabre à la main.

Les lanciers tiennent la lance portée au repos et ne la croisent jamais.

L'avant-garde est toujours guidée par un ou deux garçons d'attelage qui marchent devant elle.

L'escorte, composée du gros du peloton, marche derrière la voiture du chef de l'État, par quatre dans les rues, et sur deux rangs quand le terrain le permet. S'il y a un écuyer en uniforme³¹⁴⁶, celui-ci marchant à la portière de droite, l'officier se tient à la portière de droite et le maréchal des logis occupe la portière gauche. Le trompette marche quelques pas derrière l'officier.

L'arrière-garde, composée de quatre cavaliers, marche sur un rang derrière la dernière voiture à la livrée du chef de l'État.

Dans certaines circonstances, l'escorte est composée d'un escadron ; dans ce cas, elle est disposée dans l'ordre suivant :

1° L'extrême avant-garde, composée d'un brigadier et de quatre cavaliers marchant comme il a été dit pour l'escorte ordinaire ;

2° Le trompette ;

3° L'avant-garde composée d'un peloton marchant sur deux rang ou par quatre si le terrain s'y oppose ;

4° Un peloton derrière la voiture du chef de l'État, le capitaine à la portière gauche, s'il y a un écuyer, à la portière droite s'il n'y en a pas et, dans ce dernier cas, le premier lieutenant à celle de gauche ;

5° Deux pelotons formant arrière-garde derrière la dernière voiture à la livrée du chef de l'État »³¹⁴⁷.

³¹⁴⁴ Amaury LORIN, « Un « régicide républicain » : Paul Doumer, le président assassiné (6 mai 1932) », *Criminocorpus* [En ligne], *Varia*, mis en ligne le 17 novembre 2011, consulté le 02 février 2015. URL : <http://criminocorpus.revues.org/435> ; DOI : 10.4000/criminocorpus.435

³¹⁴⁵ Almanach national (1871), Berger-Levrault et Cie, Paris, page 1294.

³¹⁴⁶ Aujourd'hui, officier attaché à la personne de M. le Président de la République.

³¹⁴⁷ Jules SAUMUR, *Fêtes et cérémonies, honneurs militaires, honneurs civils : recueil des décrets, circulaires et instructions relatifs aux cérémonies et aux honneurs (2e édition)*, Paris, H. Charles-Lavauzelle, 1895, 141 pages, pp. 48-49 ; Schéma N° 2 Protection du Président de la République : déplacements et escortes d'honneur.

Ce texte a la particularité d'être à la fois lié au protocole, puisqu'il organise la manière précise le déplacement du président de la République lors des cérémonies officielles, et la description d'une formation tactique qui doit assurer – en partie au moins - la sécurité du chef de l'État. Il s'agit ici d'observer de quelle manière la cavalerie prend en charge l'attelage présidentiel puis d'analyser les failles qu'elle comporte.

Les visites officielles du Président de la République à Lyon sont assez fréquentes pour qu'elles aient donné lieu à un grand nombre de tirages de cartes postales. Chaque visite débute et s'achève à Perrache, pour le reste, les itinéraires sont divers, mais le dispositif est toujours le même : les axes empruntés par le cortège présidentiel doivent être adaptés au déploiement du dispositif de sécurité et en particulier aux évolutions de la cavalerie. Celle-ci est omniprésente³¹⁴⁸. La visite officielle du président Fallières à Lyon, les 18, 19 et 20 mai 1907 peut servir d'exemple³¹⁴⁹. Le dispositif de sécurité prend en compte l'expérience tirée des attentats précédents, celui de Lyon en 1894 et celui tout récent de Paris contre le roi Alphonse XIII et le président de la République³¹⁵⁰.

L'attelage présidentiel est au cœur du dispositif mobile de sécurité. Le document N° la protection du président de la République, permet de visualiser les différentes protections qui doivent assurer la protection du président de la République, du gouverneur militaire de Lyon et du maire de la ville, Édouard Herriot qui tous trois ont pris place dans la voiture. On note que l'attelage est précédé par une avant-garde forte d'un peloton de cuirassiers lui-même devancé par une extrême avant-garde guidée par une voiture qui montre le parcours³¹⁵¹.

La d'Aumont présidentielle est encadrée par une double file de cuirassiers qui avance en ordre très serré. Il n'y a aucun intervalle entre les chevaux. Ce dispositif, le plus externe de l'escorte, fort de deux escadrons s'étire le long du cortège. La voiture présidentielle découverte est elle-même placée entre le peloton d'avant-garde et celui de l'arrière garde. La portière droite est masquée par le général commandant la 6^e division de cavalerie tandis que la portière gauche est visible pour le public depuis le trottoir, mais elle est protégée par quatre inspecteurs de la brigade de l'Élysée. Ce dispositif mobile qui se déplace à environ 4 km/heure est bordé des deux côtés par un rideau de troupe qui forme une haie d'honneur qui ne laisse aucun espace libre. Le public situé sur le trottoir ne voit la voiture qu'entre deux têtes de factionnaire et entre l'arrière-main d'un cheval et l'encolure de celui qui le suit. Ce dispositif d'ensemble rend extrêmement difficile un attentat avec une arme à feu et *a fortiori* avec une arme blanche.

Le document N°3, Le cortège présidentiel quai de la Charité, montre deux fragilités qui constituent ce que le roi d'Italie Humbert I appelait les « accidents du métier » : le premier est un attentat perpétré depuis un étage soit avec une arme à feu soit par le jet d'une bombe, le second, plus efficace, est le jet d'un explosif depuis la foule par dessus le système de sécurité. L'attentat de Paris contre Alphonse XIII et le Président Loubet et le premier attentat de la journée du 28 juin 1914 à Sarajevo, sont des exemples de ce procédé. Le véhicule hippomobile est le cœur de cible des attentats politiques comme le rappelle Jean-Louis Ribourel³¹⁵².

La description du dispositif de 1907 permet de mieux comprendre les faiblesses de la protection rapprochée du président Sadi Carnot 13 ans plus tôt. Le dispositif semble assez

³¹⁴⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIV, document N° 14 Visite officielle du président Armand Fallières à Lyon les 18,19 et 20 mai 1907, extrême avant-garde de l'escorte.

³¹⁴⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIV, document N°15 Visite officielle du président Armand Fallières à Lyon les 18,19 et 20 mai 1907, l'omniprésence des cuirassiers.

³¹⁵⁰ 1^{er} juin 1905, 4 cuirassiers blessés par une grenade ; un cheval tué et 14 autres blessés.

³¹⁵¹ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, document N° 16 Visite officielle du président Armand Fallières à Lyon les 18,19 et 20 mai 1907, l'attelage présidentiel et le dispositif de sécurité.

³¹⁵² Jean-Louis RIBOUREL, « La voiture scène privilégiée de l'attentat politique », <http://www.attelage-patrimoine.com/2014/09/la-voiture-scene-privilegiee-de-l-attentat-politique.html>, consulté le 8 février 2015.

similaire à celui qui a été décrit ci-dessus : le 24 juin 1894, la rue de la République est sécurisée par une haie d'agents de police et par l'escorte que fournit le 7^e régiment de cuirassiers, un système combinant un dispositif à la fois statique et mobile et pourtant, l'assassin Santo Caserio sort de la foule et se précipite sur le président. Lors de son procès il donne les détails :

« Au moment où les derniers cavaliers de l'escorte passaient face à moi, j'ai ouvert mon veston : le poignard était la poignée en haut dans l'unique poche du côté droit, à l'intérieur sur la poitrine. Je l'ai saisi de la main gauche et, d'un seul mouvement, bousculant les deux jeunes gens placés devant moi (...) je me suis dirigé très vivement, mais sans bondir, tout droit au président en suivant une ligne un peu oblique en sens contraire du mouvement de la voiture.

J'ai appuyé ma main gauche sur le rebord de la voiture et j'ai, d'un coup porté légèrement de haut en bas, la paume de la main en arrière, les doigts en dessous, plongé mon poignard jusqu'à la garde dans la poitrine du président »³¹⁵³.

Le dispositif de sécurité statique est franchi parce que la ligne des agents n'est pas continue comme en 1907. Elle n'a par conséquent aucune consistance. Cette ligne peut contenir les débordements d'une foule obéissante aux injonctions, mais elle n'est d'aucun effet sur un assassin décidé à commettre son forfait. La seconde sécurité, celle de l'escorte des cuirassiers ne fonctionne plus puisque l'avant-garde vient de dépasser Caserio et parce qu'il n'y a pas, comme dans le dispositif de 1907, une file extérieure de cuirassiers. En 1907, cette file forme un véritable écran enveloppant la voiture présidentielle comme le souligne le document N°3. Le meurtrier n'a que quelques mètres à franchir. Lors de la même comparution, le 2 août 1894, « Dubois inspecteur du service de la sûreté de la Présidence, déclare qu'il ne s'est pas écoulé trois secondes entre le moment où Caserio est descendu du trottoir et celui où le coup de poignard a été porté »³¹⁵⁴. La première sécurité franchie, le flanc de la voiture présidentielle est à découvert, le chef de l'État est à quelques mètres à peine de la foule. L'ordre du 15 mai 1866 stipule pourtant que les deux portières doivent être encadrées par des cavaliers. Pourquoi ce dispositif qui aurait protégé le président n'a-t-il pas été respecté ? Les dépositions devant la cour d'assises du Rhône apportent les explications :

L'escorte présidentielle appartenant au 7^e régiment de cuirassiers était commandée par le capitaine Noettinger qui se tenait à droite de la victime tandis que le lieutenant Delpech se tenait à gauche. La déposition du chef de l'escorte pointe sans équivoque l'origine de cette erreur :

« Instinctivement nous nous portions à la hauteur de la portière pour couvrir la voiture, mais nous reçûmes l'ordre de nous maintenir en arrière »³¹⁵⁵.

La déposition est complétée par celle du chef de la maison militaire du président de la République, le général Borius :

« Trois agents de l'Élysée suivaient la voiture du président, un officier de cuirassiers se tenant à chaque portière et sur les ordres du Président j'avais dû leur donner l'ordre de dégager la portière. M. Carnot désirait être en contact direct avec la foule et d'autre part il était d'usage, dans les voyages présidentiels, de laisser la police locale prendre seule la direction de la surveillance immédiate »³¹⁵⁶.

L'attentat réussit parce que le système de sécurité était beaucoup plus léger que celui de 1907 et surtout parce qu'il a été en partie désactivé sur ordre de la victime elle-même. C'est précisément pour désamorcer des tensions de ce genre, inhérentes à la recherche de

³¹⁵³ Alexandre LACASSAGNE, *L'assassinat du président Carnot*, Lyon, A. Storck éditeur, 1894, 111 pages pp. 87-88.

³¹⁵⁴ *L'Univers illustré*, 11 août 1894, N° 2055, page 506.

³¹⁵⁵ Lavalley de Lameillère

³¹⁵⁶ *Le Gaulois*, 3 août 1894.

l'exposition publique, qui est la fin ultime de tout défilé, qu'une des portière à été démasquée en 1907 mais protégée par trois agents de la sûreté.

À ce renforcement très sensible de la sécurité entre 1894 et 1907, il faut ajouter un changement d'époque. Avant 1894 et l'action directe préconisée par les anarchistes, le président de la République qui n'a pas entre ses mains l'effectivité du pouvoir ne semble pas une cible comme les souverains étrangers, notamment les russes. Dans un ouvrage documenté sur la police parisienne, Charles Vimaître écrit en 1886 à propos de la protection du chef de l'État :

« La brigade de l'Élysée compose la cinquième brigade de recherches ; on se demande pourquoi, car elle n'a rien à rechercher, elle est dirigée par un inspecteur principal, un brigadier, un sous-brigadier, elle a dix inspecteurs seulement.

Sous la présidence du maréchal Mac-Mahon, cette brigade était commandée par un officier de paix, M. Blavier.

Le maréchal avait la manie de sortir seul, et M. Blavier avait la consigne de l'escorter toujours ; le maréchal était heureux quand il pouvait tromper la surveillance de son garde du corps, il montait dans son coupé et filait à grande vitesse, mais si bien qu'il s'y prit en arrivant au but de sa course, il trouvait à quelques pas de lui, le chef de la brigade.

(...) Cette brigade n'a pas grande utilité, car personne ne songe à attenter à la vie de M. Grévy, mais c'est une tradition qui nous vient de l'Empire, et dame, les traditions ressemblent fort à ce factionnaire qu'on mit un jour dans un obscur couloir du ministère de l'intérieur pour empêcher qu'on ne touche à un mur fraîchement peint ; trente ans plus tard, un ministre s'avisait de rechercher ce que pouvait bien faire ce factionnaire dans ce couloir en face de ce mur, on lui répondit : c'est pour la peinture ! »³¹⁵⁷

Au-delà de l'anecdote, la perception du danger était fort différente. Il s'agissait jusqu'alors de protéger le Président de la République contre les fous. Avec l'action directe des anarchistes, la situation change comme le montre de manière convaincante John Merriman. L'intrusion des attentats dans la vie politique donne une acuité nouvelle à la sécurité du chef de l'État, mais entre la prise en compte du danger et sa traduction dans le dispositif de sécurité, ce temps de latence a été fatal à Sadi Carnot. Dans une belle photographie de Jules Sylvestre, prise le 29 février ou le 1^{er} mars 1896, le président Félix Faure ne semble pas mieux protégé que son prédécesseur³¹⁵⁸. 22 mois après l'attentat du 24 juin 1894, les leçons de l'événement ne semblent pas encore tirées. L'illustration N°15 montre une escorte légère sans protection statique. La protection rapprochée du président qui vient de quitter la préfecture est exclusivement composée d'une série d'inspecteurs qui apparaissent au premier plan.

2 – Le maintien de l'ordre

C'est le cheval puissance que célèbre la foule qui se presse le long des cortèges les jours de revue ou qui à Bellecour boit des yeux les carrousels qui la font chavirer. La presse unanime transcrit cette passion de l'instant, celle du 14 juillet, au temps fort de la communion nationale. Les journaux de tous bords soulignent les vivats qui escortent les escadrons de dragons et de cuirassiers requis pour la fête patriotique. Il y a dans l'effervescence du public une dimension schizophrénique, une capacité à occulter la violence que la cavalerie retourne contre les révoltes sociales. Pourtant cette violence est perceptible, comme le signalent les débats parlementaires et les plumes de la cavalerie qui rêvent d'un autre horizon stratégique que la répression des villes minières³¹⁵⁹. Si le désamour ne s'enracine pas c'est parce que les

³¹⁵⁷ Charles VIMAÎTRE, Paris-Police, Paris, E. Dentu, 1886, 359 pages, pp. 333-334.

³¹⁵⁸ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, document N°17 Visite officielle du Président Félix Faure à Lyon, 29 février-1^{er} mars 1896.

³¹⁵⁹ Journal officiel de la République française, Débats parlementaires, Chambre des députés : compte-rendu in-extenso, séance du 21 octobre 1902, page 24441 : « Le 11 vers six heures du soir, quelques cavaliers du 6^e

troupes qui sont acclamées sont rarement celles qui répriment³¹⁶⁰. La grève elle-même n'empêche pas la fête tant qu'il existe une distance prophylactique entre les troupes et le théâtre d'opération, rendue nécessaire par le recrutement régional des troupes³¹⁶¹. Lors du carrousel de 1906, le 19^e dragons de Vienne n'est pas de la fête, il est employé aux grèves de Voiron et cela n'interpelle personne. Les cuirassiers de Lyon peuvent occuper sans crainte les puits de mines de la région stéphanoise tandis que le 20^e régiment de dragons, encaserné à Saint-Étienne, est prudemment tenu à l'écart. La cavalerie est acclamée comme rempart contre l'ennemi extérieur, elle est ignorée lorsqu'elle sabre l'émeute intérieure à condition qu'elle y mette les formes.

Les circonstances remettent parfois en cause ce tableau d'ensemble comme cela s'est produit en 1907 lors de la révolte des villes et des campagnes du Languedoc-Roussillon et dans la répression de laquelle ont été massivement engagés les régiments de la 6^e division de cavalerie de Lyon. La révolte du Midi permet de cerner les tenants et les aboutissants de la mise en scène du cheval de guerre et les limites auxquelles elle peut être exposée. Cet épisode hors normes restitue par contrecoup la normalité fonctionnelle de l'usage des troupes dans la gestion des tensions sociales. À cet égard, le journal de marche du 7^e régiment de cuirassiers de Lyon permet de saisir, quelques mois avant la Grande Guerre la logistique ordinaire de la cavalerie « aux grèves ».

A – L'engagement de la 6^e division de cavalerie dans le chaudron méridional

Au printemps 1907, la révolte du Midi viticole prend le gouvernement par surprise. Du Languedoc au Roussillon, la constitution d'un vaste vignoble industriel post-phyllloxérique aux surproductions chroniques s'est accompagnée d'un émiettement sans précédent du tissu social. Dans une société appauvrie où les grandes et moyennes exploitations viticoles cohabitent avec d'innombrables micro-proprétés, reliquats de la crise précédente, et auxquelles vient s'ajouter une main-d'œuvre immigrée originaire d'Italie et d'Espagne, la mévente du vin allume l'incendie. Le vin fait l'union³¹⁶². L'union prend corps au cours du mois de mars 1907 autour du comité d'Argeliers et trouve un porte-voix en Marcelin Albert auquel se joint plus tard le maire de Narbonne, le socialiste Ernest Ferroul. Tandis que ce mouvement spontané multiplie les comités de défense viticole, les manifestations monstres prennent une ampleur inconnue. Le 12 mai à Narbonne, le gouvernement est sommé d'apporter une solution d'ici au 10 juin 1907, sans quoi la grève de l'impôt et la démission des mairies du Midi sont envisagées. Dans les semaines qui suivent, la marée montante des manifestations qui drainent des foules de plus en plus considérables atteint son acmé. L'inquiétude gagne enfin le gouvernement qui prend des mesures. Clemenceau réagit en jacobin contre l'agitation jugée séditionnelle. Décidé à arrêter les meneurs, il rassemble des troupes en grand nombre³¹⁶³. Dans un article aux accents bien trempés, le docteur Ferroul rend compte de cette mobilisation exceptionnelle qui congestionne Narbonne :

« On annonce l'arrivée des trains : quatre, cinq, six, huit ! S'arrêtera-t-on à la douzaine ? Les vieux ans de M. Clemenceau sont rudement terribles ! Allons ! faites donner la garde ! s'écrie ce Napoléon usagé qui porte son petit chapeau sur l'oreille. Et la garde donne :

cuirassiers furent lâchement et impunément insultés devant la mairie de Wallers. Des hommes et des femmes les menacèrent de mort en brandissant des couteaux et des bâtons. Une femme se pendit à la bride du cheval du capitaine qui commandait et, mettant un poignard sous le nez de l'officier lui dit : « Si tu bouges, je te tue ! » et le malheureux officier, faute d'ordres, ne put agir ! Comme à Haveluy, les cris de : À bas l'armée ! À bas la France ! Vive la Révolution ! Vive l'anarchie ! furent poussés par les grévistes.

³¹⁶⁰ Ce qui n'est pas forcément le cas de la gendarmerie. Voir Édouard EBEL et Benoît HABERBUSCH, « Le cheval dans la gendarmerie de XVIII^e au XXI^e siècle », *Revue historique des armées*, 249 | 2007, 28-37.

³¹⁶¹ Patrick BRUNETEAUX, « Le désordre de la répression en France 1871-1921. Des conscrits aux gendarmes mobiles », *Genèse*, 12/ 1993, pp.30-46.

³¹⁶² Madelaine REBÉRIOUX, *La République radicale ?*, Paris Le seuil, 1975, 255 pages, page 97.

³¹⁶³ Rémy PUECH, Jules MAURIN, 1907, *Les mutins de la République*, Toulouse Privat, 1907, 330 pages.

dragons, hussards, chasseurs, cuirassiers, débarquent non pas trompette au vent, non pas la poitrine en parade, mais sournoisement, sur la voie où l'on gare d'habitude les wagons de ballast et les wagons foudres, toutes lumières éteintes »³¹⁶⁴.

À Lyon, les rumeurs qui font état de l'envoi imminent des unités de cavalerie dans le Midi sont réfutées le 12 juin 1907 par le gouvernement militaire de Lyon : « Nul projet n'existe actuellement d'envoyer de nombreuses troupes du 14^e corps dans le Bas-Languedoc »³¹⁶⁵. Il paraît peu vraisemblable que des dispositions n'aient été prises pour la 6^e division de cavalerie. Elle aligne en effet trois de ses quatre régiments dans l'immense caserne de la Part-Dieu, le quatrième ayant ses quartiers à Vienne. Admirablement située sur le réseau ferroviaire, regroupée, vite mobilisable, totalement étrangère au Midi languedocien, dotée d'une brigade de cuirassiers, elle est en parfaite adéquation avec la politique de force imaginée par le ministre Clemenceau. Quelques jours plus tard, le 17 juin, ses unités, comme bien d'autres, sont en route vers les villes du Languedoc³¹⁶⁶. *L'Éclair* qui publie une dépêche de Lyon datée du 17 apporte quelques informations complémentaires : « cinq trains sont partis depuis 3 heures jusqu'à 9 heures, ce soir, emportant de Lyon pour Narbonne des gendarmes et deux régiments de cuirassiers ». À ces arrivées correspondent des départs d'unités locales jugées peu fiables. *L'Express* de Toulouse signale quant à lui le départ du 17^e dragons de Carcassonne qui serait déplacé vers l'Est³¹⁶⁷. L'émotion est à son comble.

Le 7^e régiment de cuirassiers dirigé vers Narbonne participe à l'occupation militaire de la ville en compagnie de trois régiments d'infanterie. Ils doivent prendre part à l'arrestation du maire démissionnaire de Narbonne. Tandis que le tocsin sonne de manière ininterrompue, la population est massée autour de la maison du Dr Ferroul. *Le Temps* de Paris décrit l'arrestation mouvementée de ce dernier :

« M. Ferroul paraît sur le seuil de sa demeure ; les soldats l'encadrent et le portent dans la voiture (...) À la demande de la foule, le landau est ouvert et le docteur Ferroul, debout, salue les manifestants.

Les cuirassiers entourent la voiture et le cortège s'éloigne au galop par la rue Brissot, mais arrivée sur le boulevard Gambetta l'escorte est débordée, un homme saute à la tête des chevaux. Les cuirassiers mettent sabre au clair et chargent pour dégager la voiture. Les manifestants jettent des pierres sur les cavaliers. En arrivant sur le pont de la Liberté, un cuirassier est désarçonné : deux escadrons sont obligés de rester en arrière sous une pluie de pierres, mais les officiers commandent : Sabre au clair ! et une nouvelle charge a lieu »³¹⁶⁸.

Dès lors la situation se dégrade très vite ; en quelques heures, l'excitation atteint son comble. *Le Salut public* note quelques jours plus tard, dans un article du 21 juin l'engrenage qui mène au déchaînement de la violence :

« Aussitôt débarqués, les cuirassiers avaient participé à l'arrestation du docteur Ferroul et dès ce jour les manifestants leur furent hostiles. Un escadron qui venait de prendre part à cette opération reçut une grêle de pierres lancées par une foule surexcitée. Un officier eut sa cuirasse défoncée par un projectile.

Quelques charges exécutées par les cuirassiers, sur l'ordre du sous-préfet, pour dégager les rues achevèrent d'exciter la foule contre eux.

Un maréchal des logis, pris à partie au cours d'une patrouille et hué, souffleta un manifestant, mais la foule se précipita à son tour sur lui et le blessa si grièvement qu'il dût

³¹⁶⁴ *Le Temps*, 21 juin 1907.

³¹⁶⁵ *Salut public*, 13 juin 1907.

³¹⁶⁶ *Idem*, 18 juin 1907 : « À la suite des dispositions adoptées hier au Conseil des ministres, plusieurs détachements de gendarmerie de la 14^e légion ainsi que des régiments de cavalerie de la garnison de Lyon ont reçu l'ordre de partir pour le Midi ».

³¹⁶⁷ *L'Express de Toulouse*.

³¹⁶⁸ *Le Temps*, 19 juin 1907.

être transporté dans un jardin voisin, où il reçut les premiers soins. Un capitaine fut atteint d'une bouteille destinée à ce sous-officier.

Au cours de la triste soirée d'avant-hier, une patrouille du 7^e cuirassiers qui passait au petit galop boulevard Gambetta, entra en conflit avec des manifestants qui lancèrent devant les chevaux des chaises et des tables. Un cheval s'abattit, son cavalier désarçonné dut se défendre à coups de latte.

Il était neuf heures. La foule hua les cavaliers et des cris : À mort ! À mort ! furent poussés. L'exaspération était générale, et elle ne devait malheureusement pas tarder à être à son comble.

En effet, les cuirassiers s'engagèrent sur le boulevard Gambetta et passèrent sous une pluie de pierres et de bouteilles qu'on leur jetait de toutes parts.

Un coup de feu fut tiré auquel les cuirassiers répondirent en déchargeant leurs armes. On connaît les tristes résultats de cette fusillade ».

Le 21 juin, les événements de Narbonne suscitent l'interpellation du gouvernement. Le Journal des débats parlementaires retrace minutieusement le déroulement des événements sanglants du 19 juin 1907³¹⁶⁹. Deux observations qui sont largement corroborées par la presse locale rendent compte de la haine que soulèvent les cuirassiers de Lyon et de la brutalité de leur engagement.

Sur le premier point, le Président du conseil s'appuie à la fois sur les rapports du préfet de l'Aude et sur les conversations téléphoniques qui le mettent directement en contact avec le préfet et le sous-préfet de Narbonne. Le rapport est explicite :

« Les patrouilles effectuées par pelotons de cavalerie contribuaient par leur seule présence, à augmenter la colère de la population, dont les rangs étaient grossis par l'arrivée de très nombreux habitants des communes voisines.

Vers onze heures et demie, une délégation du comité de défense viticole, ayant à sa tête M. Cros-Bonnel, ancien député de l'Hérault, propriétaire domicilié à Narbonne, vint me faire part de ses alarmes ; elle prévoyait qu'un conflit sanglant éclaterait inévitablement si l'on persistait à utiliser les cuirassiers pour le service d'ordre ; elle me demandait instamment le retrait des troupes de cette arme et l'emploi exclusif de l'infanterie, contre laquelle aucune haine ne s'élevait ».

Au même moment, le Président du Conseil s'entretient directement avec le sous-préfet qui lui demande l'autorisation de retirer les cuirassiers du dispositif de maintien de l'ordre. Clemenceau refuse : « j'ai répliqué qu'il était impossible de faire droit à la demande des émeutiers ». Immédiatement mis au courant, le préfet de l'Aude appelle Paris : « si vous m'obligez à employer les cuirassiers en ce moment à faire des patrouilles, nous pouvons aller à une véritable boucherie ».

Devant l'insistance des autorités préfectorales et des délégués du comité de défense viticole la décision est prise de confier la protection de la sous-préfecture de Narbonne et d'autres édifices publics à la seule infanterie. La recension faite par le Président du Conseil est incomplète. Il ment par omission puisqu'il ne dit rien des événements tragiques qui sont à l'origine des réactions affolées de la préfecture de l'Aude et du sous-préfet de Narbonne.

Dans la soirée du 19 juin, vers 9 heures 30, la foule qui réclame la libération du Dr Ferroul se masse devant la sous-préfecture et exige d'être reçue. N'obtenant aucune réponse, elle défonce la porte. La gendarmerie retranchée à l'intérieur tire sans sommation³¹⁷⁰. Le député socialiste Aldy auteur de la première interpellation au gouvernement apporte les précisions dont Clemenceau s'est gardé de faire état :

³¹⁶⁹ *Journal officiel de la République française*. Débats parlementaires. Chambre des députés, séance du 21 juin 1907, page 1464 et suivantes.

³¹⁷⁰ *L'Eclair du Midi*, 20 juin 1907, télégramme du 19 juin à 11H 25 du soir.

« Tout d'un coup, cette porte s'est ouverte et, sans que l'on ait entendu aucune sommation, des coups de feu ont été tirés sur la foule.

Quand j'ai demandé si véritablement il n'y avait pas eu de sommation, on m'a répondu : « Le commissaire de police qui se trouvait dans l'intérieur de la cour prétend avoir, par une fissure de la porte, averti que l'on allait tirer ». (*Nouvelles exclamations à l'extrême gauche. – Mouvements divers*) ».

Sur le second point, l'extrême brutalité des cuirassiers, les témoignages que cite le député de la Seine ne laissent aucun doute :

« De l'autre côté, sur le boulevard, les escadrons de cuirassiers s'étaient massés. Ils se sont mis à charger, venant d'un endroit assez éloigné de la sous-préfecture ; au cours de cette charge, qui n'avait été précédée, sur le lieu où elle se produisait, d'aucune sommation, on a tiré à volonté des coups de revolver. (Mouvement.) Et ces coups de revolver, on ne les tirait pas en avant pour atteindre un ennemi imaginaire, un assaillant possible. Non, ceux qui les chargeaient les ont tirés à droite et à gauche dans les boutiques. C'est ainsi que Ramon a été tué alors qu'il était dans un bar, assis paisiblement à côté de sa fille. (Exclamations à l'extrême-gauche).

(...) Voici ce qui est affirmé par les témoins dont je vous ai donné les noms : Ramon a reçu quatre balles dans la tête ! (Mouvements.) On l'a relevé complètement défiguré, la moitié du visage emportée, de telle sorte qu'il n'était plus reconnaissable que par la partie supérieure du visage seule restée intacte. Sa fille a été blessée par une autre balle. Un autre consommateur a été atteint dans le même bar. Que pensez-vous, après cela, de la légende de la balle égarée ?

(...) Vous comprenez ce qui se passait : on tirait à droite à gauche, au hasard, c'était une sorte de divertissement... (*Vives protestations au centre et sur divers bancs.*) ».

Et tandis que le Président du Conseil et son ministre de la guerre protestent indignés, Aldy conclut son récit :

« Je ne vous dis pas qu'on tuait intentionnellement ; mais comment m'expliquerez-vous ces balles dans les devantures des magasins fermés ? Il y a des victimes, vous en connaissez le nombre : il y a des faits, je vous les signale. Fournissez vos explications ! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*) »

Le lendemain, la tension est à son comble. Le *Salut public* rapporte que le passage cours Gambetta d'un escadron de cuirassiers escortant un convoi de fourrage suscite l'ire de la population : « la foule les a hués ; on a crié : « Assassins ! Assassins ! » et les cavaliers ont été poursuivis à coups de pierres ; ceux qui étaient en queue de colonne ont été atteints sur leurs cuirasses »³¹⁷¹.

L'extrême violence des cuirassiers est très largement relayée par d'innombrables témoignages que cite le député de la Seine :

« M. Marty, un Narbonnais, membre du comité de défense viticole, m'a télégraphié dans la journée d'hier : « En réponse affirmations Clemenceau, sommes quarante certifiant avoir vu maréchal logis 7^e cuirassiers tirer à bout portant sur promeneurs boulevard Gambetta devant maison Macle hier soir neuf heures un quart ».

M. Marty fait allusion à la mort du jeune Grangé. Le malheureux garçon, pour éviter l'être atteint, tournait autour d'une vespasienne, et celui qui l'a blessé tournait à sa poursuite afin de pouvoir le viser. (*Exclamations et mouvements divers.*) »

Puis vient une lettre du pharmacien Fabre, que le député Aldy cite au cours de son interpellation à propos des incidents de la soirée du 19 juin à Narbonne :

« On nous a envoyé un corps d'armée et il s'est trouvé dans ce corps d'armée un régiment de cuirassiers qui s'est comporté comme un régiment de cosaques.

Déjà, ce matin, à l'arrestation de Ferroul, ces cavaliers ont chargé brutalement la foule et sabré à tour de bras. Ce soir ce même régiment a chargé dans tous les sens, tirant à volonté sur

³¹⁷¹ *Salut public*, 21 juin 1907.

toute la foule qui se trouvait au hasard dans les rues adjacentes et sur le boulevard, sans avertissement et sans sommations. Des femmes, des hommes sont au nombre des morts. Sur le cours de la République, juste en face du café Continental, les revolvers crachaient les balles sans interruption sur une foule inoffensive et sans armes »³¹⁷².

B – Les prolongements domestiques des violences languedociennes

À Lyon même, la population s'émeut de la tournure des événements d'autant plus que les journaux de la ville publient les pertes subies par les régiments engagés dans le Midi à Narbonne ou à Montpellier³¹⁷³. L'attitude des cuirassiers, jugée sans complaisance, comporte des suites politiques.

Les quotidiens ne se privent pas de souligner les excès commis par les unités de la 6^e division de cavalerie. Le *Lyon républicain* déplore l'absence de sommations tandis que le *Salut public* publie des témoignages à charge :

« Le Dr Gilbert, médecin à Narbonne a adressé au sous-préfet une lettre de protestation au sujet des événements de la nuit dernière :

Hier soir, dit-il, à huit heures et demie, j'allais paisiblement voir un malade boulevard Gambetta. Tout à coup je vois déboucher du fond du boulevard un escadron de cuirassiers au triple galop. La chaussée était vide et la charge était bien inutile. Les groupes qui prenaient le frais sur les trottoirs, furieux de voir ces hommes s'élancer sur eux à bride abattue, sans motif, les ont reçus à coups de sifflets et de projectiles, mais sans coups de feu. Retenus par les barricades les cuirassiers ont dû rebrousser chemin, puis froidement, à deux reprises, ils sont revenus sur la foule en tirant des coups de feu en véritable pétarade. Il faudrait, ajoute le docteur, que vous nous disiez pourquoi les cuirassiers sont sortis hier, pourquoi ils ont chargé et pourquoi ils ont tiré sur des gens sans sommation légale »³¹⁷⁴.

Si le contrôle efficace du réseau de télégraphie et le mutisme des autorités militaires parviennent à limiter la diffusion de l'information, ils ont comme contrecoup l'inflation de la rumeur. Le *Salut public* se fait l'écho des inquiétudes qui envahissent la ville :

« L'émoi causé par les douloureux événements du Midi est très vif dans notre ville, où résident les familles de nombreux officiers et cavaliers des 7^e et 10^e cuirassiers ou du 19^e dragons en garnison à Vienne, et l'on devine l'anxiété de tous ceux qui sont sans nouvelles de leurs parents ou amis depuis le départ de ces régiments pour Narbonne.

Quelque étrange que cela semble, l'état-major n'avait reçu hier soir aucun télégramme et l'on ne sait rien, sinon qu'il y a des morts et des blessés parmi les troupes de la garnison de Lyon »³¹⁷⁵.

Les événements du Midi ont des prolongements politiques au conseil municipal. Le 24 juin 1907, moins d'une semaine après les violences de Narbonne, la brutalité des cuirassiers est dénoncée en plein conseil municipal. Une partie des conseillers refusent de voter les traditionnelles dépenses relatives à la revue du 14 juillet :

« M. Marro demande à ce qu'aucun crédit ne soit employé pour la construction d'une tribune officielle pour la revue militaire de Bellecour.

Il estime qu'il n'est pas de la dignité de la municipalité lyonnaise d'aller, au lendemain de douloureux événements, acclamer une partie des troupes qui ont participé à de sanglantes répressions.

On peut craindre des manifestations hostiles de la part des travailleurs se solidarisant « avec les assassinés » et non avec les assassins ».

³¹⁷² *Journal officiel de la République française*, débats parlementaires. Chambre des députés, séance du 21 juin 1907, page 1469.

³¹⁷³ *Salut public*, 26 juin 1907.

³¹⁷⁴ *Salut public*, 21 juin 1907.

³¹⁷⁵ *Ibidem*.

Ces paroles soulèvent de vives protestations.

“Alors qu’ils ont leur sabre rouge de sang, il ne faut pas aller acclamer ceux qui les portaient”

Nouvelles exclamations réprobatrices.

M. Novel dit qu’il s’associe à la proposition de ne pas assister à la revue.

“J’ai vu la charge malheureuse des cuirassiers : elle était regrettable et ils se sont mal conduits en frappant avec une brutalité inouïe.

Le mouvement a été créé par la misère : toutes les classes de la société y ont participé les premiers jours. Puis le mouvement a dévié pour devenir, par suite d’infiltrations intéressées, anarchiste et nationaliste. Ce ne sont pas les premières victimes qui étaient les moins intéressantes”.

Ces explications de quelqu’un qui fut témoin des manifestations soulèvent de nouvelles discussions. Plusieurs conseillers s’interpellent et M. le maire a peine à rétablir le calme dans les conversations.

M. Renard demande qu’on émette le vœu qu’en signe de deuil, on supprime toutes les revues militaires du 14 juillet.

M. Veillet déclare que le vœu ne peut qu’être platonique, car les municipalités n’ont aucun pouvoir pour supprimer les revues. Il demande de supprimer toute tribune officielle et de n’assister en rien à toute parade ne répondant à rien et ne correspondant pas à la tradition républicaine et démocratique »³¹⁷⁶.

Édouard Herriot reprend en main les débats, le jeune maire radical-socialiste peut difficilement s’opposer au gouvernement du Bloc. L’analyse qu’il fait des événements du Midi lui permet de comprendre que « s’il est douloureux d’employer la force (...) il est malheureusement de tristes obligations ». « En supprimant la revue –dit-il- on ne ferait plaisir qu’aux officiers réactionnaires qui ne cachent que difficilement leur ennui de l’obligation où ils sont, à l’occasion de la Fête Nationale, de venir saluer les autorités municipales ». Il s’oppose au boycott, appuie à demi-mot la répression orchestrée par Clemenceau, mais fait adopter une résolution demandant la libération du maire de Narbonne.

Ce conseil municipal houleux à moins de vingt jours de la revue du 14 juillet augure mal de son succès. De fait, les conditions nécessaires à sa réussite n’étant pas réunies, le Ministère de la Guerre la contremande le 9 juillet 1907. Parmi les raisons évoquées figure l’absence de la brigade de cuirassiers et du régiment de dragons. Ils constituent chaque année le clou du spectacle patriotique qui est donné à Bellecour. La situation redevenue normale aurait sans doute permis un retour des unités, d’ailleurs une brève du *Lyon républicain* signale que le 10^e régiment de cuirassiers est retiré de Narbonne « en raison de la tranquillité de la ville »³¹⁷⁷. La vraie raison est la réprobation que ces unités ont suscitée à Lyon. Le conseiller Marro qui fait état de troubles possibles sait qu’il existe à Lyon et dans les banlieues ouvrières des activistes antimilitaristes³¹⁷⁸. C’est vraisemblablement la volonté de ne pas exposer la cavalerie à des

³¹⁷⁶ *Lyon républicain*, 25 juin 1907.

³¹⁷⁷ *Lyon républicain*, 13 juillet 1907.

³¹⁷⁸ *Lyon républicain*, 22 juillet 1907 : « Propagande antimilitariste. Quatre arrestations.

La Nuit dernière, des gardiens de la paix arrêtaient dans le quartier de la Guillotière, au moment où ils posaient des affiches antimilitaristes, les nommés Claudius Rosset et Camille Favier

Hier après-midi, des camarades des deux personnages arrêtés, distribuaient un placard ayant pour titre : “Bravo ! l’armée antimilitariste !” ce qui était une reproduction de l’affiche citée plus haut.

Ils étaient une douzaine de « camarades » -dont deux femmes- qui, sur la place des Cordeliers, allaient de groupe en groupe pour placer leur appel. Le hasard fit que l’un des distributeurs remit un de ses imprimés au brigadier Louvrier, chef de la brigade spéciale.

Ce dernier appréhenda le distributeur et un des agents en arrêta un second pendant que les complices prenaient la fuite.

manifestations déplacées qui a provoqué l'annulation de la cérémonie. Ces circonstances montrent que la mise en scène du cheval de guerre repose sur la nécessité d'un consensus qui requiert à son tour l'effacement de sa fonction répressive. La coïncidence des deux rôles rend toute célébration impossible : les braves de Reichshoffen ne peuvent se confondre avec les sabreurs de Narbonne. Le 14 juillet 1907, Lyon est privée de revue militaire comme d'ailleurs un grand nombre de villes du Sud-Est ou du Sud-Ouest.

Si les militaires ne parviennent pas à instaurer un consensus qui permette leur inclusion dans la fête nationale, le pouvoir politique ne les oublie pas pour autant. La fidélité des chefs d'unité est récompensée à la hauteur de leur engagement : les commandants des 7^e et 10^e régiments de cuirassiers, les colonels d'Aillières et Desprez sont tous deux promus officiers de la Légion d'honneur, par décret du 27 juillet 1907³¹⁷⁹. Ils n'ont pas démerité. La brutalité des troupes dont ils avaient le commandement ne peut être imputée à la réaction de soldats dépassés par le degré de violence de l'émeute. Trop de témoignages et de dépêches prouvent que les troupes ont eu tendance à se comporter comme s'il s'agissait de soumettre des zones ennemies. Le manque de retenue, les provocations inutiles semblent la marque des deux régiments de la Part-Dieu. Les officiers sont au contact de la rue, ils commandent les charges. Le *Salut public* rapporte même que le 19 juin « le colonel d'Aillières, visé, eu sa cuirasse bosselée par un pavé »³¹⁸⁰. Était-ce tactiquement sa place comme commandant d'unité ? On peut en douter. Les récompenses pour services rendus sont assez largement dispensées aux officiers, sous-officiers et cavaliers des régiments engagés dans le chaudron du Midi. Une série d'articles du *Lyon républicain* permettent de suivre ce que le quotidien lyonnais appelle « les promotions du Midi ». Elles favorisent les officiers qui se sont fait « particulièrement remarquer au cours des troubles récents du Midi »³¹⁸¹. Dans un second article du 29 juillet 1907, le journal publie la liste *in extenso* de toutes les distinctions octroyées aux personnels des différents corps soit plus de 200 médailles d'honneur, mentions honorables et lettres de félicitations :

Unités Distinctions	7 ^e régiment de cuirassiers, Lyon	10 ^e régiments de cuirassiers, Lyon	19 ^e régiment de dragons, Vienne
Médailles d'or	1	9	0
Médaille de Vermeil	2	0	0
Médailles d'argent 1 ^{ère} classe	5	5	2
Médailles d'argent 2 ^e classe	3	6	5
Médailles de bronze	11	25	5
Mentions honorables	0	48	4
Lettres de félicitations	21	51	11

Source : *Lyon républicain*, 29 juillet 1907.

À ces médailles d'honneur s'ajoutent les médailles militaires qui distinguent 9 sous-officiers et cavaliers du 7^e régiment de cuirassiers et un sous-officier du 10^e. Sur une photographie de groupe datée de 1908, prise dans la caserne de la Part-Dieu, un des cavaliers porte une médaille qui est peut-être relative aux événements survenus l'année précédente³¹⁸².

Les deux personnages arrêtés sont Albert Beurard et Jules Rosset, qui ont été écroués sous la double inculpation de provocation à la révolte par distribution d'imprimés antimilitaristes et d'apologie de faits qualifiés crimes ou délits ».

³¹⁷⁹ Base Léonore. Alexandre Étienne Caillard d'Aillières (3 juillet 1851 - 5 juin 1912) ; Florian Marie Louis Desprez (7 novembre 1850 - 10 août 1911).

³¹⁸⁰ *Salut public*, 21 juin 1907. Il s'agit plus vraisemblablement du colonel Desprez commandant du 7^e régiment de cuirassiers.

³¹⁸¹ *Lyon républicain*, 26 juillet 1907.

³¹⁸² Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, document N°18 Cavaliers du 7^e régiment de cuirassiers en tenue de travail, quartier de la Part-Dieu, Lyon 1908.

Trois officiers subalternes sont promus chevaliers de la légion d'honneur et cette distinction est attribuée à un sous-officier du 19^e régiment de dragons.

C – Le 7^e régiment de cuirassiers aux grèves de Saint-Étienne (22 février – 5 mars 1914)

Cette mission est à l'opposé de l'intervention de 1907 dans le Midi languedocien. Elle se déroule dans un cadre de relative proximité et dans un contexte de grande sérénité puisque la grève nationale des mineurs accompagne la discussion devant les chambres d'importantes avancées sociales. Pour les unités engagées dans l'opération, il s'agit d'une routine fort ordinaire qui s'étire sur une douzaine de jours dans un environnement proche et face à des catégories sociales bien déterminées. Pour les forces syndicales, ce face-à-face n'a rien de dramatique, mais la militarisation du service d'ordre suscite toujours la même indignation des syndicats comme le rappelle Maurice Allard dans un éditorial de l'*Humanité* daté 26 février 1914³¹⁸³.

Dans sa publication *Rapports et délibérations*, le Conseil général de la Loire signale que fin février 1914, « une grève d'une durée de sept jours a entraîné la cessation presque complète du travail dans toutes les mines du bassin de la Loire. Ce mouvement ouvrier avait pour objet de hâter le vote de la loi relative aux retraites des ouvriers mineurs »³¹⁸⁴.

Le mouvement de grève d'ampleur nationale affecte diversement les bassins miniers. Dans le Nord où l'influence du Conseil national des mineurs est forte, le mouvement est modestement suivi, ce syndicat étant opposé à la grève. En revanche, dans les bassins du Centre et du Sud les mots d'ordre grévistes de la Fédération nationale du sous-sol sont très suivies. Maxime Girard, le correspondant du *Figaro* dans la Loire note que le mouvement de grève est très puissant dans tout le bassin minier³¹⁸⁵. Il écrit dans l'édition du lendemain que le chômage est absolu dans tout le bassin de la Loire, où des « renforts de troupes ont été envoyés dans tous les secteurs »³¹⁸⁶. Aucune agitation n'est perceptible, les journaux notent que les municipalités s'efforcent de limiter les conséquences sociales de la grève comme celle de La Ricamarie à condition que les grévistes s'abstiennent, comme jusqu'à présent, de tout désordre ou acte de violence³¹⁸⁷. Le 25 février, le texte sur la retraite des mineurs qui revenait du Sénat est adopté par la Chambre des députés. Dans les jours qui suivent la grève reste très suivie sur le bassin minier de la Loire³¹⁸⁸. Le 2 mars 1914, le Conseil National de la Fédération du sous-sol, considérant que ses revendications ont été atteintes, appelle à une reprise du travail le lendemain³¹⁸⁹.

L'ampleur du mouvement de grève sur toute l'étendue du bassin minier se traduit par la mobilisation d'un important dispositif militaire dans lequel est engagé le 7^e régiment de cuirassiers. Le compte-rendu du journal de marches et d'opérations (JMO) du 7^e régiment de cuirassiers est intéressant parce qu'il présente le déplacement aux grèves comme une routine

³¹⁸³ L'*Humanité*, 26 février 1914 : « La grève des mineurs est à peine commencée que déjà les troupes sont en mouvement sur toute la surface du territoire français. Ce n'est ni contre l'ennemi de l'extérieur, ni même contre les "rebelles" marocains que les jeunes soldats de vingt ans vont entrer en campagne. C'est contre l'ennemi intérieur, c'est-à-dire contre des travailleurs français, qu'on les envoie faire leurs premières armes.

(...) Je sais que les ministres expliquent leur attitude en affirmant que leur premier devoir est de maintenir l'ordre. Mais encore faudrait-il, pour que leur explication fût bonne, que l'ordre fût troublé. Or, dans toute grève, les troupes, les préfets et les mouchards se mettent en marche dès que la détermination de cesser le travail est prise par les ouvriers et avant que ceux-ci aient fait le moindre geste qui puisse faire croire que les violences seront commises. En sorte que les mesures gouvernementales prennent dès l'origine un véritable caractère d'acte de provocation ».

³¹⁸⁴ *Rapports et délibérations* du Conseil général de la Loire, 1915, Grèves et agitations diverses, page 231.

³¹⁸⁵ *Le Figaro*, 24 février 1914.

³¹⁸⁶ *Idem*, 25 février 1914.

³¹⁸⁷ L'*Humanité*, 28 février 1914.

³¹⁸⁸ *Idem*, 1^{er} mars 1914.

³¹⁸⁹ *Idem*, 3 mars 1914.

au *modus operandi* parfaitement huilé. On retrouve le quadrillage du bassin minier que décrit Diana Cooper-Richet pour la grande grève du Nord-Pas-de-Calais à l'automne 1902³¹⁹⁰. Dès le 21 février, le Comité fédéral de la Loire lance un appel à la grève qui est massivement votée le lendemain. Charles Lallemand, le préfet de la Loire, prend des dispositions en étroite liaison avec les autorités militaires³¹⁹¹. Le service d'ordre comprend le 38^e régiment d'infanterie et le 14^e régiment de dragons en casernement à Saint-Étienne. Ces régiments étant d'un emploi délicat, ils sont épaulés par des troupes extérieures au bassin minier, comme le 7^e régiment de cuirassiers et le 13^e régiment de chasseurs auxquels il faut ajouter des unités de 5 autres régiments d'infanterie.

L'arrivée par train des régiments de cavalerie ne suscite pas de manifestations particulières, mais le comité régional de grève proteste contre l'envoi des troupes : « rien - dit-il - dans l'attitude des grévistes ne justifie ce déploiement de forces armées »³¹⁹². C'est d'ailleurs ce décalage qui la veille suscite l'étonnement du *Lyon républicain* : « Ce matin de divers côtés, des groupes de mineurs circulent paisiblement et se demandent pourquoi en haut lieu, on a eu recours à un pareil déploiement de forces. Des troupes sont arrivées de Lyon, de Roanne, de Montbrison, du Puy, de Clermont, de Riom : il en est venu à chaque arrivée de train »³¹⁹³.

À Lyon, le 7^e régiment de cuirassiers reçoit son ordre de mission le 22 février 1914 comme le consigne son journal de marches et d'opérations (JMO) :

« Grèves de St.-Étienne.

Dans la soirée le régiment reçoit l'ordre de partir par voie de fer pour St.-Étienne afin de participer au service d'ordre pendant la grève des mineurs du bassin houillier »³¹⁹⁴.

La mise en œuvre opérationnelle est effectuée en 6 heures du dimanche 22 février à 23 heures au lundi 23 février 1914 à 5 heures. Les quatre escadrons du régiment sont acheminés vers le bassin minier en quatre trains rassemblés à la Part-Dieu, au rythme d'un tous les deux heures. Les effectifs acheminés comprennent environ 700 hommes et chevaux³¹⁹⁵.

Le JMO donne un certain nombre d'indications sur les choix mis en œuvre³¹⁹⁶. Le déploiement du régiment articule deux espaces. D'une part la sécurisation de la vallée du Gier qui assure la jonction entre Saint-Étienne et l'axe rhodanien. Elle se présente comme une longue suite de zones industrielles « hérissées de cheminées d'usines et (...) de chevalements de mines »³¹⁹⁷. La sécurisation du secteur est la tâche qui incombe au 2^e escadron cantonné à Saint-Chamond. Ses quatre pelotons sont localisés autour du Puits Rigaudière à Saint-Chamond même et autour des zones manufacturières de La Grand-Croix et de Lorette³¹⁹⁸. Plus en amont, toujours en couverture de l'axe Saint-Étienne-Givors, le 3^e escadron est cantonné à Terrenoire, important centre sidérurgique. Un des quatre pelotons de l'escadron est

³¹⁹⁰ Diana COOPER-RICHET, « Le plan général de protection à l'épreuve de la grève des mineurs du Nord-Pas-de-Calais (septembre – novembre 1902) », *Maintien de l'ordre et polices en France et en Europe au XIX^e siècle* Philippe VIGIER et Alain FAURE [Dir.] Grane 26400, Éditions Créaphis, 1987, 413 pages, pp. 397 et suivantes.

³¹⁹¹ Jules SAUMUR, *Troubles et émeutes, recueil des documents officiels indiquant les mesures à prendre par les autorités civiles et par les autorités militaires*, Édit. Charles-Lavauzelle, Paris, 1899, 87 pages.

³¹⁹² *L'Humanité*, 26 février 1914.

³¹⁹³ *Lyon républicain*, 25 février 1914.

³¹⁹⁴ Mémoire des hommes, 7^e régiment de Cuirassiers, Journal de marche et opération des corps de troupes, 4 septembre 1911 - 31 décembre 1914, F° 20-21.

³¹⁹⁵ Loi du 31 mars 1913 relative à la constitution des cadres et des effectifs de la cavalerie.

³¹⁹⁶ Voir table des cartes et des schémas, chapitre XIV, schéma N° 3 Le 7^e régiment de cuirassiers aux grèves de Saint-Étienne (février – mars 1914).

³¹⁹⁷ Gilbert GARDES [Dir.] *Grande encyclopédie du Forez et des communes de la Loire, la vallée du Gier – Le Pilat*, Éditions Horvath Roanne, 1986, 434 pages, p. 7.

³¹⁹⁸ Un escadron comprend quatre pelotons de 40 cavaliers soit 160 hommes et autant de chevaux encadrés par 5 officiers.

dépêché aux mines de La Rigaudière, commune de La Talaudière. Un second secteur est confié aux 1^{er} et 2^e escadrons. Ils sont disposés au sud-ouest de Saint-Étienne, au cœur du bassin minier : entre Roche-la-Molière et la commune du Chambon, le régiment y aligne plus de 300 cuirassiers. Cavaliers, gendarmes à cheval et fantassins fréquentent avec assiduité ces lieux de haute lutte sociale³¹⁹⁹. Les premiers souvenirs de grèves du jeune militant Benoît Frachon au Chambon-Feugerolles sont sa rencontre avec la cavalerie et les coups de plat de sabre : « La première fois qu'on affronte une telle rencontre c'est très impressionnant » se souvient-il dans ses mémoires³²⁰⁰. Enfin, surplombant ces deux secteurs et en assurant le fonctionnement, l'état-major du régiment est installé à Saint-Étienne dans les quartiers du 14^e régiment de dragons.

On note d'un point de vue opérationnel deux caractéristiques du déploiement des escadrons : en premier lieu, ils sont tous articulés de manière à s'épauler rapidement : les unités sont rapprochées les unes des autres, guère plus d'une dizaine de kilomètres et bien moins au cœur du bassin minier. En second lieu, la dispersion des effectifs en pelotons d'une quarantaine de cavaliers souligne le caractère relativement anodin de la présence militaire. Il s'agit essentiellement d'occuper le terrain, ce que font les troupes sur place. Le JMO note pour la période du 24 février au 2 mars : « les pelotons fournissent chaque jour des patrouilles de jour et de nuit sans incidents ». Le seul événement marquant que relève le JMO du 7^e régiment de cuirassiers a lieu le 2 mars 1914 alors que la grève touche à sa fin :

« Tout le 1^{er} escadron monte à cheval à 13 heures et est dirigé vers la Ricamarie où on craignait une manifestation ; cet escadron n'a pas eu à intervenir et est rentré dans ses cantonnements à 18 heures ».

La levée de la grève est votée le 3 mars. Le 4 mars, les escadrons retournent à Lyon en faisant étape à Givors.

Section III – les pratiques sportives du cheval de guerre

I – Le cadre mouvant des courses militaires

1 – Les courses militaires dans les années 1880

Les courses militaires remontent à 1850 avec la création des courses de Saumur. Hors de l'école, les courses connaissent une situation incertaine. Le Second Empire, qui avait commencé par les encourager en 1864 en autorisant les officiers à concourir dans des steeple-chases avec leurs chevaux d'armes, les interdit quelques années plus tard³²⁰¹. La véritable implantation des courses militaires dans le monde du turf est l'œuvre de la Troisième République. Dans un ouvrage documenté, le capitaine Chopin décrit l'entrelacs des circulaires, des notes ministérielles et des règlements qui donnent corps aux courses militaires³²⁰². Les règlements se succèdent : 1880, 1890, 1892. Celui du 8 février 1892 n'autorise que l'engagement de chevaux inscrits sur les contrôles de l'armée et supprime les

³¹⁹⁹ Pierre HÉRITIER, Roger BONNEVIAL, Jacques ILON, Christian SAINT-SERNIN, *150 ans de luttes ouvrières dans le bassin stéphanois*, Éditions Champ du possible, Saint-Étienne, 1979, 356 pages, pp.132-137.

³²⁰⁰ Benoît FRACHON, *Pour la CGT, mémoires de lutte (1902-1939)*, Messidor Éditions sociales, Paris 1981, 261 pages, p. 23.

³²⁰¹ Vicomte de Noe, « Les steeple-chases militaires », *Journal des haras, des chasses et des courses de chevaux : recueil périodique consacré à l'étude du cheval, à son éducation, à l'amélioration de ses différentes races en France, et à toutes les grandes réunions d'utilité publique ou privée, de luxe ou de plaisir, qui ont lieu en France, dans les Pays-Bas, en Angleterre, en Allemagne, en Hongrie, et dans les autres pays de l'Europe*, 1862 / 1-12, pp. 522-534.

³²⁰² Henry CHOPIN, *La Cavalerie française*, Paris Garnier frères éditeurs, 1893, III- 480 pages

prix en argent³²⁰³. Il établit définitivement trois séries de steeple-chases, deux pour les officiers et un pour les sous-officiers, complétés quelques années plus tard, le 10 janvier 1896, par un steeple-chase hors série. Si les courses militaires sont en hausse constante, elles restent néanmoins étroitement contrôlées par l'autorité militaire : les officiers ne peuvent concourir sans l'autorisation expresse de leur chef de corps ; une note ministérielle du 24 mars 1884, enjoint aux chefs de corps de n'accorder les autorisations « qu'aux officiers et sous-officiers détenteurs de montures en état de figurer honorablement dans les épreuves »³²⁰⁴. Début 1903, le général André, ministre de la Guerre, devant l'importance des accidents survenant en steeple-chase, demande aux chefs de corps « d'exercer un contrôle rigoureux en ce qui concerne les courses militaires, au double point de vue de la préparation des officiers aux sports hippiques et de la qualité des chevaux qu'ils doivent monter »³²⁰⁵.

Un nouveau règlement entre en vigueur le 2 février 1903. Bien accueilli, il apporte des modifications dans trois domaines. En premier lieu, hors décharges liées à la race, le poids maximal est ramené à 77 kg³²⁰⁶. En second lieu, les distances courues sont modifiées. Elles passent ainsi de 2000 à 3000 mètres dans les steeple-chases de 2^e série³²⁰⁷. L'échelle des poids et des distances retenus dans le règlement de 1892 avaient cristallisé les critiques les plus acerbes³²⁰⁸. Cet allongement est ainsi présenté dans un article de *Lyon sport* entièrement consacré au nouveau règlement :

« La distance de 2000 mètres avait été adoptée dans le but d'ouvrir ces courses à des chevaux et à des cavaliers ayant une préparation sommaire, faute de temps ou de moyens d'entraînement. Mais, à côté de cette facilité plus apparente que réelle, combien d'inconvénients !

Cette distance trop courte n'a-t-elle pas été quelquefois l'excuse dans le choix de chevaux de pur-sang légers, nerveux, manquant de puissance et ne répondant plus à un type de cheval d'armes ? N'a-t-elle pas été la cause de bien des accidents graves provenant de la brusquerie des départs et de la vitesse aveugle des parcours ? N'a-t-elle pas donné souvent des résultats faux sur la qualité des chevaux ? N'a-t-elle pas donné aussi quelques fois une part plus grande

³²⁰³ *Journal officiel*, 1^{er} mars 1892, Règlement sur les courses militaires du 8 février 1892 ; *Journal militaire*, 1892 1-6, page 270.

³²⁰⁴ *La cavalerie française*, ouv. cité, p. 300.

³²⁰⁵ *Lyon sport*, 24 janvier 1903 ; les steeple-chases entraînent vraisemblablement chaque année plusieurs dizaines d'accidents graves et un nombre non négligeable de décès. Ces accidents touchent principalement des lieutenants. Les accidents qui surviennent sur les obstacles se soldent souvent par la fracture de la clavicule droite, mais lorsque le cheval fait panache, les accidents revêtent en général une plus grande gravité et les issues fatales sont relativement fréquentes. Les militaires provoquent chaque année plusieurs dizaines d'accidents dont se font écho les brèves de *Lyon sport* comme dans l'édition du 22 mars 1902 : « Une pénible nouvelle nous est venue de Cannes. Aux courses de l'Estérel, dans une épreuve réservée aux officiers, le lieutenant d'Hennezel, du 4^e dragons, que nous vîmes plusieurs fois courir à Villeurbanne la saison dernière, a fait une chute au premier obstacle. Il a dû être transporté évanoui à l'ambulance où, malgré des soins empressés, il succombait le lendemain matin. M. d'Hennezel qui était en garnison à Chambéry était né à Lyon en 1874, où son père, capitaine, avait épousé une demoiselle Aynard ». Il faut noter que ces recommandations sont récurrentes, les plus anciennes remontent aux années 1880, voir *Journal Militaire Officiel*, Règlement, 1^{er} semestre 1884, page 275, la circulaire ministérielle du 27 mars 1884, émanant de la 2^e direction cavalerie, bureau de la cavalerie est ainsi libellée : *Note ministérielle invitant les chefs de corps de cavalerie à n'accorder l'autorisation de prendre part à des courses militaires qu'aux officiers ou sous-officiers détenteurs de montures en état de figurer honorablement dans les épreuves*.

³²⁰⁶ Les chevaux de demi-sang reçoivent 5 kg de décharge.

³²⁰⁷ Code des steeple-chases et règlement de la Société des Steeple-chases de France : 1er avril 1909, Éditeur : [s.n.] Paris, 1909, 165 pages, pp. 97-108 Les distances sont ainsi établies :

Hors série : 4000 m. ; 1^{ère} série : 3500 m. ; 2^e série : 3000 m. ; 3^e série : 2500.

³²⁰⁸ Anonyme, *Ludus pro patria : la cavalerie et les sports, les officiers et les courses militaires, le règlement de 1892, recherche d'un nouveau programme*, Paris, Berger-Levrault, 1898, 163 pages, pp. 75 - 136

au hasard qu'aux qualités sérieuses du vrai cavalier : le coup d'œil, le sang-froid, la réflexion ? »³²⁰⁹

Enfin, le nouveau règlement partage le prix de course entre les trois premiers. Cette mesure de bon sens a pour but la suppression des military squelettiques dès que l'engagement d'un crack est confirmé. Les deuxième et troisième places permettent d'obtenir un trophée qui converti en espèces couvre une partie des frais engagés par le déplacement. En revanche le nouveau règlement maintient l'interdiction, au demeurant fort mal acceptée, de tout prix en espèces dans les courses militaires. Cette décision qui s'impose d'un point de vue théorique établit dans la pratique des distorsions très marquées entre les officiers issus de milieux aisés capables de prendre en charge les frais de courses et ceux qui n'en ont pas les moyens. Sans aborder cette question dans l'immédiat, les critiques portent sur le décalage entretenu avec la réalité quotidienne. Dans *Ludus pro patria*, un officier de cavalerie qui reste dans l'ombre de l'anonymat dénonce le bannissement des prix en espèces imposé par le règlement de 1892. Deux incohérences sont mises en évidence : en premier lieu, les trophées, loin d'être conservés, sont systématiquement revendus aux fabricants avec décote considérable :

« Il reprend pour 500 francs ce qu'il a vendu 800 fr., pour 1000 fr. ce qui est catalogué 1500 fr. ! (...) Le résultat de cette mesure est donc uniquement de faire tomber dans l'escarcelle de l'orfèvre 300 ou 400 fr. en moyenne par pièce livrée, sans compter le bénéfice qu'il a déjà prélevé en vendant l'objet d'art à la Société des courses. C'est certainement pour le marchand un très joli placement. Mais ici encore est-ce le but cherché ? »³²¹⁰

En second lieu, le règlement accepte qu'un officier d'active puisse participer à une course pour gentleman dont le prix est libellé en espèce à la condition expresse qu'il concoure en habit rouge et sans que le programme ne fasse mention de sa qualité³²¹¹.

Le règlement de 1903 qui se traduit par ailleurs sur des avancées significatives reste bloqué sur la question du prix en argent malgré l'opposition d'une grande majorité de commentateurs, comme celle d'A. Lambelle dans la *Gazette hippique* que reproduit *Lyon sport* dans son édition du 12 décembre 1903 :

« Les nouvelles instructions, comme toutes celles qui les ont précédées, indiquent que “les prix attribués aux gagnants des épreuves militaires ne consisteront pas en des sommes d'argent”. Pourquoi ? C'est là une clause dont (avec bien d'autres plus autorisés que moi) je n'ai jamais pu arriver à saisir la portée. De même que le cœur, les règlements “ont parfois des raisons que la raison se refuse à comprendre”, car enfin, c'est là une chose illogique, et ça le sera toujours tant que l'on ne pourra empêcher les détenteurs d'objets d'art de se débarrasser, avec des rabais considérables, (...) de ces inutiles et encombrants bibelots ! »

La crainte est tellement ancrée de voir la cavalerie aspirée par la dynamique expansive du turf, que l'administration campe sur ses positions en maintenant les courses militaires isolées de la manne financière qui irrigue massivement le monde hippique. En octobre 1905, Albert Aubier s'essaye à la suite d'autres commentateurs à la dénonciation de l'absurde interdiction :

« Nous demandons énergiquement à M. le ministre de la Guerre, par qui ce désir sera mieux compris que par tout autre, de faire cesser cette petite comédie ridicule de l'objet d'art et de la remplacer par la condition beaucoup plus franche, beaucoup plus digne, du prix en espèces.

³²⁰⁹ *Lyon sport*, 28 mars 1903.

³²¹⁰ *Ludus pro patria*, ouvrage cité, pp. 131-132.

³²¹¹ *Idem*, page 133 : « Si incroyable que cela paraisse, voici l'application immédiate de la théorie actuelle : le lieutenant X... apparaît sur un champ de courses ou dans l'arène d'un concours hippique ; il est en tenue militaire : sa “respectability” lui fera un devoir de ne gagner qu'une médaille en chocolat ou un bronze en zinc. Mais attendez, nouveau coup de cloche, changement de tableau ! maître Jacques reparait vêtu cette fois d'un habit rouge ou d'une casaque. Chacun connaît ou reconnaît le même M.X..., il vole par-dessus les obstacles avec le même brio, et cette fois il lui sera décerné un prix qui peut varier de 500 à 10000 fr., sans que personne s'émeuve ou se scandalise ».

Les officiers, évidemment, ne courent pas pour l'argent – et ce serait d'ailleurs une bien mauvaise spéculation – mais, cependant, bien que les engagements soient gratuits, il n'en est pas moins vrai qu'ils ont toujours des frais de déplacements qui, à de rares exceptions, non seulement absorbent, mais dépassent leurs gains !

Ils ne touchent pas non plus des soldes fantastiques ! Ce plaisir des courses - que nous voudrions même voir devenir un véritable devoir pour les jeunes - n'est donc pas accessible à toutes les bourses »³²¹²

Alexandre Aubier n'obtient pas plus gain de cause que les commentateurs hippiques des grands organes parisiens. La transsubstantiation de l'œuvre d'art en argent est ainsi la règle minimale par laquelle les officiers peuvent accéder à l'économie du turf. Si dans cette chimie particulière tout se transforme, cette transformation se fait au détriment des cavaliers militaires, mais elle leur assure de fait un gain correspondant grosso modo aux 2/3 de la valeur de l'objet d'art. Sans que cela soit officiellement admis, les courses génèrent un revenu qui est contenu dans des limites fixées par la valeur vénale des œuvres d'art. Ce que contestent tous les commentateurs et les militaires, ce n'est pas le montant des gains officieusement tolérés, mais le biais par lequel ils deviennent accessibles. La seule faille dans le système réside dans l'œuvre d'art qui pourrait parfaitement incorporer une valeur vénale plus importante. C'est précisément pour pallier cette dérive que les instructions relatives aux courses militaires sont modifiées en mars 1906 comme le rappelle un entrefilet de *Lyon sport* :

« Les prix en argent ne peuvent être affectés à ces courses, mais la valeur en argent des objets d'art ou d'utilité militaires devra être spécifiée au règlement »³²¹³.

2 – Les raisons d'un succès grandissant

A - La présence de l'armée justifie tout le système des courses

Toute l'argumentation relative à l'utilité des courses renvoie *in fine* à des justifications d'ordre patriotiques et militaires. S'il existe d'autres arguments, économiques et commerciaux en particulier, l'argument militaire entraîne l'adhésion. Les courses seraient le moyen de sélectionner sans risque d'erreur des chevaux dont les capacités auraient été testées et qui seraient potentiellement de bons reproducteurs susceptibles de fournir la remonte de la cavalerie³²¹⁴. À cette qualité sélective s'ajoute la valeur formative des courses militaires. Les instructions ministérielles sont assez claires sur le principe. Voici ce qu'affirment les instructions du ministère de la guerre du 1^{er} mars 1909 relatives à la participation des officiers aux courses militaires :

« Les courses militaires et les concours hippiques développent dans l'armée le goût du cheval, la hardiesse et l'habileté du cavalier ; il importe, en conséquence, d'encourager la pratique de ce genre d'équitation.

Mais il convient également d'éviter toute exagération. En particulier, la participation des officiers aux courses civiles doit être l'objet d'une surveillance rigoureuse »³²¹⁵.

De fait, les courses militaires autorisées dans les grandes villes de garnison sont un stimulant et entretiennent une saine émulation entre les officiers et les sous-officiers appelés à y participer. Toutefois, il existe un courant hostile à la participation de l'armée aux courses organisée sur les hippodromes de plus en plus nombreux dont se fait l'écho un officier resté dans l'anonymat :

³²¹² *Lyon sport*, 23 octobre 1905.

³²¹³ *Lyon sport*, 5 mars 1906.

³²¹⁴ Table des textes, chapitre XVII, document N° 1 Plaidoyer du président Steiner-Pons pour la Société des courses de Lyon, mars 1876.

³²¹⁵ *Code des Steeple-chases de France* : 1^{er} avril 1909, Paris, [s.n.], 1909, 165 pages.

« Le genre d'existence d'un officier qui s'occupe de courses est incompatible avec les exigences du service journalier ». Par ailleurs « un officier n'est pas jockey, et que courir n'est qu'un plaisir qui détourne du devoir ». Détourné du service « uniquement préoccupé des soins de son écurie comme un entraîneur véritable »³²¹⁶. Ces critiques, qui sont fondées, ne doivent pas être exagérées. L'auteur anonyme de *Ludus pro patria* s'y emploie : « La vérité la voici : l'officier en question est propriétaire de un ou deux chevaux, rarement plus ; il les entraîne, il est vrai, toute l'année et il les monte en public, cinq, dix, mettons vingt fois par an ». Force est de constater qu'avec la multiplication des courses militaires, le phénomène s'amplifie et génère par ailleurs des accidents souvent mortels à tel point que le ministère demande aux colonels de s'assurer de la qualité des chevaux et des cavaliers engagés dans ces épreuves³²¹⁷.

Outre les objections avancées ci-dessus, les préventions les plus sérieuses concernent les risques de voir l'environnement des paris et l'argent en général dissoudre les valeurs morales de l'institution. Cette prévention explique que les prix des military, s'ils sont bien exprimée en francs ne soient jamais payables en espèces. Cette prévention de principe explique une note du 31 juillet 1888 qui interdit à tout militaire de prendre la présidence d'une société de courses :

« Le Ministre de la guerre a été informé que la présidence de sociétés civiles de courses avait été offerte à des officiers et acceptée par eux.

En raison des inconvénients que pourrait présenter le cumul d'un commandement militaire avec une situation de cette nature, il a été décidé, à la date de ce jour, à l'avenir aucun officier ne pourrait accepter la présidence d'une société de courses sans en avoir fait la demande par la voie hiérarchique et avoir obtenu l'autorisation expresse du Ministre »³²¹⁸.

B - Le rôle pédagogique des steeple-chases

La création des military au début des années 1870 est inscrite dans le droit fil de la préparation militaire ; le système des courses en général est d'ailleurs tout entier sous-tendu par des considérations qui s'y rattachent directement. Ce thème inlassablement répété, qui associe champ de courses et terrain de manœuvre, d'ailleurs souvent jumelés comme à Lyon ou à Bourg, se retrouve dans de nombreux écrits. *Lyon Sport* publie fin octobre 1902 un article de A. de Capy, « L'Équitation dans la cavalerie » paru dans la *Gazette hippique*, qui est assez caractéristique de cette croyance :

« Dans les courses, ils apprendront à voir tous les jours le danger face à face, à sentir la mort sous chaque pas de leurs chevaux et à maîtriser le danger et la mort. Ils apprendront à avoir du coup d'œil, du sang-froid, une décision rapide. Ils apprendront encore à conduire leurs chevaux, à les nourrir, à les soigner. Ils se feront un corps sain et souple : ils échapperont aux fatigues de la débauche, et toutes leurs qualités il les communiqueront à leurs soldats. Tout leur savoir, ils leur en feront part et ils en feront profiter leurs chevaux.

Il y a une école de guerre pour produire des officiers d'état-major. Il y a des champs de courses pour faire des officiers de cavalerie parfaits »³²¹⁹.

Un an plus tard, la circulaire déjà citée de novembre 1903, qui redéfinit le règlement des courses militaires, assigne toujours, *grosso modo*, les mêmes objectifs aux courses militaires :

³²¹⁶ *Ludus pro patria* : la cavalerie et les sports, les officiers et les courses militaires, le règlement de 1892, recherche d'un nouveau programme, Paris Berger-Levrault, 1898, 163 pages, p. 45.

³²¹⁷ Voir *Journal Militaire*, Règlement, 1^{er} semestre 1884, page 275, *Note ministérielle invitant les chefs de corps de cavalerie à n'accorder l'autorisation de prendre part à des courses militaires qu'aux officiers ou sous-officiers détenteurs de montures en état de figurer honorablement dans les épreuves.*

³²¹⁸ *Journal Militaire*, 2^e semestre 1888, page 404. Voir à cet égard la présidence honoraire proposée en avril 1888 au colonel Clicquot de Mentque, commandant le 8^e régiment de hussards de Vienne (Isère).

³²¹⁹ *Lyon sport*, 31 octobre 1902.

« Les courses militaires développent dans l'armée le goût du cheval, la hardiesse, l'habileté du cavalier ; il importe, en conséquence, d'encourager la pratique de ce genre de sport ».

Les military auraient pu ou dû être cela, mais la réalité du turf les en a inexorablement éloignés. Entre la course idéale, formatrice et l'épreuve existante, il y a un décalage que met en lumière la presse depuis la fin du siècle dernier. Ainsi, le capitaine Chopin, qui publie dans de nombreuses revues hippiques, établit des distinctions. Les courses sont certes utiles, mais ne remplissent pas « les conditions désirables, dans le sens que l'on attache aux exercices d'entraînement essentiellement militaires »³²²⁰. Albert Aubier qui lui emboîte le pas est plus incisif dans sa critique. Il note que les steeple-chases perdent leurs vertus pédagogiques lorsqu'augmente la vitesse et diminue la hauteur des obstacles. C'est, dit-il, une réalité visible sur les terrains de courses. Lui-même confronté comme commissaire de courses, à la confection et à la mise en œuvre des obstacles à Villeurbanne, note que beaucoup de chevaux tapent en franchissant des obstacles relativement bas, ce qui le porte à croire « que très peu d'hippodromes en province ont des murs de 1 mètre ». Si les obstacles sont trop importants, ils provoquent un phénomène de rejet. Cette évolution générale enlève toute valeur aux steeple-chases militaires. Il faudrait que ceux-ci, au lieu de ressembler à des courses de haies, redeviennent des parcours exigeants :

« En théorie, on devrait envisager le steeple-chase d'une façon toute spéciale. Il devrait être pratique non pas pour dévoiler la meilleure vitesse, mais le meilleur sauteur ; non pas tant pour l'amélioration du cheval que pour celle du cavalier. Il devrait être l'image d'une chasse à courre, un exemple du parcours accidenté, que doit suivre un officier de cavalerie, à la recherche d'un renseignement sur l'ennemi, traversant terres labourées, buissons, ruisseaux, que rien n'arrête pour aller remplir sa périlleuse mission : voir tout et partout. Le steeple devrait donc servir à développer le goût du sport hippique, l'énergie, le sang-froid, l'esprit cavalier en un mot. À ce titre, les steeple-chases devraient être réservés aux officiers et aux gentlemen...mais ceci, c'est le domaine du rêve »³²²¹.

Au parcours, il faut ajouter la distance. Certes le règlement de 1903 rallonge les distances, mais le compte n'y est pas. L'auteur de *Ludus pro patria* n'envisage pas un steeple-chase militaire à moins de 4500 mètres. « Les military sur 2000 mètres sont régulièrement grotesques - écrit-il - : les obstacles volent, les cavaliers passent à travers les barres, se bousculent, tombent, se démolissent et les survivants savent rarement où ils vont, à deux ou trois exceptions près. C'est une folie, une bravade que l'on se paie de 20 à 25 ans, mais sans profit et qui passe »³²²². Il préconise « pour la catégorie la plus relevée des military » le modèle du cross-country de Verdun créé au milieu des années 1890 : 7600 mètres et 25 bons obstacles.

C - Le coût faible des épreuves militaires : c'est l'armée qui mobilise les hommes et les chevaux

Le recours aux military et leur importance de plus en plus grande s'explique principalement par leur faible coût pour les sociétés de courses. Ils servent de variable d'ajustement aux programmes. Pour chaque réunion de course les prix sont constitués soit grâce aux sociétés mères soit par des financeurs externes comme une commune, une compagnie de chemin de fer ou des commerçants pour ne citer que les cas les plus fréquents. Si l'on excepte les military de première classe, les prix à payer sont relativement modestes ce qui permet de les multiplier. Il est évident que les petites sociétés de courses qui peuvent compter sur la présence d'un régiment de cavalerie à proximité sont favorisées dans la mise en œuvre de leur programme de course. Il suffit de regarder la programmation des courses de

³²²⁰ *Lyon sport*, 2 septembre 1899.

³²²¹ *Lyon sport*, 7 décembre 1901.

³²²² *Ludus pro patria*, ouv. cité, p.105.

Vienne pour saisir l'importance de ce fait. Il va de soi que les sociétés de courses de Lyon ou de sa périphérie trouvent dans les régiments de cavalerie stationnés dans la ville une part non négligeable de leurs courses. Ainsi, en 1906, la Société sportive du Rhône programme 13 journées et 75 courses qui se répartissent de la façon suivante³²²³ :

Type de courses	nombre	% du total
Courses plates	20	
Courses de trot	20	
Courses d'obstacles	16	
Military dont	19	21%
3 ^e classe (sous-officiers)	8	
2 ^e classe (officiers)	8	
1 ^{ère} classe (officiers)	3	

Le recours à l'armée se renforce même dans les années de l'après-guerre. En 1927 la programmation de la Société des courses de Rillieux-Sathonay qui est comparable à celle de Villeurbanne compte 71 courses pour 13 journées³²²⁴. Les military totalisent 19 courses dont 11 pour les courses de 3^e classe qui sont aussi les moins onéreuses pour la société.

3 – Le cheval d'armes des officiers de cavalerie

Les relations qui unissent l'officier de cavalerie au cheval ou aux chevaux qu'il monte sont complexes. Le cheval d'armes de l'officier subalterne de cavalerie est en effet à la croisée des forces diverses qui structurent la société. Il est parfaitement transparent et lisible. Il situe exactement celui qui le monte. Il relève tout à la fois de considérations économiques, du cadre hiérarchique qui organise l'armée de manière verticale, et de l'héritage des cadres mentaux et symboliques qui conservent à l'aristocratie une indiscutable prééminence sociale.

Dépouillé de toutes considérations affectives et symboliques, le cheval d'armes est d'abord et avant tout un bien meuble ayant une valeur vénale. C'est un outil, ou une existence au sens que lui attribuent les statistiques, qui génère des dépenses d'acquisition et d'entretien. Deux cas de figure s'offrent à l'officier de cavalerie.

L'officier subalterne de cavalerie peut être remonté à titre gratuit. Il est doté d'un cheval issu des remotes de l'État. Il effectue le choix de sa monture parmi les catégories de chevaux auxquelles il peut prétendre. La sélection est souvent difficile à faire compte tenu des montures disponibles, et pour éviter les erreurs toute latitude est laissée à l'officier pour choisir et essayer un cheval qui est pris à titre d'essai avant que le choix ne devienne définitif. Il s'agit d'éviter les mutations qui impliquent toujours les commissions de remonte des corps. Les réintégrations sont souvent délicates notamment lorsqu'elles sont motivées par des boiteries, des blessures ou des tares provenant d'accidents.

L'officier peut renoncer au bénéfice de la remonte à titre gratuit, mais le cheval qu'il se procure dans le commerce est ensuite obligatoirement vendu à l'État. La procédure est spécifiée dans l'article 20 du décret du 14 août 1896 relatif à la remonte des officiers :

« Les officiers de toutes armes, les officiers sans troupes et assimilés qui renoncent à choisir leurs montures parmi les chevaux désignés, peuvent les prendre dans le commerce et les présenter pour être rachetées par l'État, savoir :

Aux commissions de remonte de leur régiment, pour les officiers des corps de troupe à cheval (...) ces chevaux doivent répondre aux conditions d'un bon service immédiat et être

³²²³ *Lyon Sport*, 26 février 1906, programmation annuelle de la Société Sportive du Rhône (SSR).

³²²⁴ Arch. dép. Ain, 7 M 45.

âgés de 6 ans au moins et de 8 ans au plus, sauf les chevaux de pur sang anglais qui peuvent n'être âgés que de 4 ans et les chevaux arabes ou barbes ou de pur sang anglo-arabe, de 5 ans.

Les commissions de remonte régimentaire et les comités d'achat des dépôts de remonte achètent ces animaux à prix d'estimation dans la limite des prix fixés pour chaque arme à l'annexe N°V »³²²⁵.

Cette dernière précision introduit une inégalité de nature économique entre les officiers capables de se procurer un bon cheval et ceux qui ne le sont pas. Un lieutenant qui fait l'acquisition d'un bon steeple-chaser paie un prix qui est sans commune mesure avec le prix auquel le lui rachète l'État³²²⁶. Une part significative du cheval reste ainsi à la charge de l'officier. Il n'existe aucun moyen pour ce dernier de récupérer la propriété du cheval cédé à l'État³²²⁷. L'État fait ainsi l'acquisition d'un cheval de qualité, un pur-sang la plupart du temps, dont il n'aurait pu payer le prix au titre de la remonte ; l'officier quant à lui, se dote d'un cheval de niveau très supérieur à celui qui aurait pu obtenir par les voies habituelles de la remonte à titre gratuit. Ce type d'acquisition permet ainsi aux officiers subalternes de participer de manière honorable dans les compétitions publiques et à un coût modéré puisque leur monture est logée et nourrie par l'État³²²⁸.

Pourtant cette entrée dans le monde des courses n'est vraisemblablement pas la forme la plus courante, hormis les participations très occasionnelles. Les aléas des steeple-chases sont trop grands pour qu'un officier ne compte que sur sa monture réglementaire. Il a nécessairement des chevaux possédés en sus du complet réglementaire dont le nombre dépend à la fois de sa fortune personnelle et de l'autorisation de ses supérieurs hiérarchiques. L'officier subalterne peut en effet posséder, sur pied de paix, d'autres montures à des conditions avantageuses. Cette faculté est déterminée par l'article 8 du décret relatif à la remonte des officiers :

« Les officiers de tous grades peuvent être autorisés à posséder, en sus du complet réglementaire, une monture provenant également du commerce et qu'ils se seront procurée à leurs frais ».

Une note explicative du 16 novembre 1896 apporte des précisions sur la nature de cette monture additionnelle :

³²²⁵ Jules SAUMUR, *Memento militaire : répertoire analytique alphabétique des lois, décrets, décisions, circulaires, instructions concernant l'armée insérés au "Bulletin officiel" ou publiés sous la forme manuscrite, à l'usage des services et établissements de la guerre, des états-majors, des corps de troupe de toutes armes et des administrations publiques* (3e édition revue, augmentée et mise à jour jusqu'en mars 1898). Paris, H. Charles-Lavauzelle, 1898, 511 pages, pp. 392 ; *idem*, page 406, le titre V prévoit des prix s'échelonnant entre 1400 et 800 francs pour la remonte à titre gratuit.

³²²⁶ *Lyon sport*, 12 décembre 1903 : « Le plus souvent les chevaux d'armes aptes à courir des militarys ont été achetés dans le commerce par les officiers qui en sont détenteurs et 90 fois sur 100, pour avoir une monture honorable, ils ont dû ajouter de leur poche une somme rondelette, étant donné les prix par trop dérisoires mis à la disposition des commissions des régiments pour ce genre de remonte de leurs officiers ».

³²²⁷ *Journal Militaire Officiel*, 1898, 109, N° 1 à 20, page 565, *Circulaire ministérielle faisant connaître l'interprétation à donner à divers articles du décret du 14 août 1896 portant règlement sur la remonte des officiers* précise « qu'un officier ne peut racheter et prendre à titre onéreux, en renonçant à la remonte à titre gratuit, un cheval provenant du commerce, qu'il a précédemment vendu à l'État et qui est sa monture à titre gratuit ».

³²²⁸ *Journal Militaire Officiel*, 1890, 101 N°22, , Décret du 29 mai 1890 portant règlement sur la solde et les revues. 1^{ère} Partie des règles d'allocation ; Titre I des prestations en deniers ; Chapitre V Des masses, article 17, page 68. L'entretien du cheval d'armes de l'officier est quant à lui pris en charge par l'État lorsqu'il est inscrit sur les rôles. Ces chevaux sont mis en subsistance, c'est-à-dire nourris par l'État. Les corps reçoivent en effet des crédits de fonctionnement connus sous le nom de « masses ». L'article 17 :

« La masse est allouée pour les chevaux appartenant à l'État, pour les chevaux des officiers remontés par abonnement et pour les chevaux possédés en propre par les officiers inférieurs qui ont renoncé au bénéfice de la remonte à titre gratuit ».

« Les chevaux possédés en sus du complet réglementaire peuvent être inscrits sur les contrôles, logés dans les bâtiments militaires quand la capacité de ceux-ci le permet et nourris par leurs propriétaires, s'ils en font la demande, au moyen de rations perçues à titre remboursable dans les magasins de l'administration de l'armée ou des entrepreneurs du service des fourrages ; mais la possession de ces chevaux ne donne jamais droit à des rations de fourrages à titre gratuit »³²²⁹.

Ces dispositions permettent de comprendre les conditions matérielles qui rendent possibles les courses militaires pour une majorité d'officiers subalternes. Outre les avantages liés au logement et à l'alimentation des chevaux, l'inscription des montures sur les tableaux de l'armée octroie deux qualités consubstantielles à leur utilisation sportive. En premier lieu, leur qualité de cheval d'armes les qualifie pour les courses militaires comme le stipule l'article premier du Règlement sur les courses militaires :

« Les courses dites militaires sont celles courues exclusivement par des chevaux inscrits sur les contrôles de l'armée comme propriété de l'État ou comme propriété des officiers, et montés par des officiers ou des sous-officiers en activité de service.

Tout cheval inscrit sur les contrôles de l'armée ne pourra être engagé que dans les courses militaires »³²³⁰.

En second lieu, leur transport par voie ferroviaire sur le lieu des compétitions se fait au tarif que les compagnies accordent à l'État.

II - Une étroite élite équestre gyrovague, entre caste et vedettariat

Les contours de cette élite sont limités par le vivier relativement étroit des officiers pratiquant l'équitation sportive. Ils sont issus pour l'essentiel des trois régiments de cavalerie cantonnés à la Part-Dieu auxquelles il est possible d'ajouter ceux de Vienne, Saint-Étienne et Chambéry. Ce petit groupe de cavaliers est renouvelé par les mutations qui surviennent à intervalles réguliers. Le terme d'élite renvoie à l'excellence sportive de cet ensemble, qui est visible au niveau local et national. Ces jeunes officiers sont des hommes de cheval accomplis, à l'instar du lieutenant Moog³²³¹. Le cheval devient le miroir de leur performance. Pour les uns, le choix de la cavalerie est lié à des traditions familiales où la proximité avec le cheval est culturelle au sens large du terme : il est dans leur horizon quotidien. Ces officiers sont souvent issus de l'aristocratie ou de vieilles familles bourgeoises qui ont de longue date assimilé la culture équestre. Pour les autres, les parcours sont différents, le cheval militaire les a révélés au monde équestre et leur a valu d'être reconnus.

1 – Les maîtres d'écurie

Il faut entendre par là un petit groupe d'officiers dont la fortune personnelle permet d'entretenir quatre ou cinq chevaux de course voir davantage. Quoiqu'il soit assez homogène d'un point de vue social, ce groupe est géographiquement plus malaisé à cerner. Les individus retenus le sont parce qu'ils ont su nouer des contacts à Lyon ou parce que Lyon est devenu le centre majeur de leurs engagements hippiques ou le lieu durable de leur carrière militaire. C'est davantage la passion du turf, du monde hippique en général avec ses transactions qui les attire plus que les courses militaires. Il s'agit ici en somme de tracer à grands traits quelques portraits qui pourraient prendre place dans une typologie de ces officiers.

Roger de Saint-Péreuse est un homme assez discret. Issu d'une famille morvandelle anoblie sous Louis XVI, le capitaine Jean-Bernard Antoine Roger Tassin de Saint-Péreuse est né au Donjon (Allier) le 11 janvier 1870 et décédé le 12 novembre 1941. Le vicomte de Saint-

³²²⁹ Jules SAUMUR, *Memento militaire*, ouvrage cité, page 387.

³²³⁰ Règlement sur les courses militaires, 8 février 1892.

³²³¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIV, document N°19 Le lieutenant Moog, un officier sportif.

Péreuse est un élève brillant à l'école spéciale de Saint-Cyr : il y entre 8^e et en ressort 14^e. Pourtant, contrairement à ses camarades de promotion (Grand Triomphe, 1888-1890), la carrière militaire ne semble guère l'attirer³²³². Il est lieutenant de cavalerie au 10^e régiment de chasseurs à cheval à Moulins jusqu'au début du XX^e siècle³²³³. Resté célibataire jusqu'en 1906, il vit à Moulins comme son frère et des parents³²³⁴. Ce n'est qu'ultérieurement, en 1908, au décès de son père, le comte Auguste de Saint-Péreuse, qu'il installe sa résidence dans le château familial de Besne qui, malgré des remaniements, conserve une physionomie austère de maison forte médiévale. Avec ses dépendances et ses profonds pâturages, le lieu se prête à l'élevage. À 25 ans, Roger de Saint-Péreuse possède déjà ses couleurs : casaque bleu ciel, manches cerise et toque noire³²³⁵. Comme ce n'est pas avec une solde de lieutenant de cavalerie qu'il est possible d'entretenir une écurie et même d'ailleurs un simple bon cheval d'arme, il faut en conclure que la passion du père abrite celle du fils. On constate à l'occasion que des chevaux courant dans la région parisienne désignent comme propriétaire le comte de Saint-Péreuse, comme *Étoile II*, pouliche de 3 ans par *Caballero* et *Quittah*³²³⁶.

La première incursion de Roger de Saint-Péreuse dans le monde hippique lyonnais est un médaillon de *Lyon à cheval*, où il figure en uniforme de chasseur. Il fait ainsi partie d'une petite phalange de cavaliers à figurer dans cette très sélecte publication de la *Vie française* consacrée au milieu hippique lyonnais³²³⁷.

Son nom est attesté dans *Lyon sport* en août 1899 ; l'hebdomadaire note qu'il se porte acquéreur à Moulins, lors du Prix des chemins de fer, d'un cheval du comte d'Harcourt mis à réclamer pour 2000 fr. Les transactions, seul ou en association avec d'autres, constituent bien évidemment un cœur de passion hippique puisqu'il s'agit d'investir à bon escient. En août 1901, il achète le poulain *Oscar* au comte de Saint-Phalle. La brève de *Lyon sport* annonce qu'il a été envoyé chez Baron à Moulins³²³⁸. Il fréquente les courses à réclamer, achetant et vendant successivement au gré de ses calculs, pulsions ou remords. De Saint-Péreuse est aussi un éleveur. En 1907 il est propriétaire avec le vicomte Jurien de la Gravière du yearling *Izeure*, fils de *Champignol* du dépôt d'étalons de Cluny. La même livraison de *Chevaux de pur sang* note son association avec le même pour *Montilly*, lui aussi fils de l'étalon vedette de Cluny, et dont la mère est une jument ayant couru sur les hippodromes de la région lyonnaise pendant quelques années³²³⁹. Entre 1901 et 1906, année de son mariage, il est assez actif sur les hippodromes de la région. Il fréquente les courses de Lyon, de Villeurbanne et toutes les manifestations de la région dans un périmètre de 150 km autour de Lyon. Il fait courir quatre ou cinq chevaux selon les années³²⁴⁰.

³²³² Ayant repris le service actif pendant la guerre comme capitaine de cavalerie à l'état-major d'une division d'infanterie, il est nommé chevalier de la légion d'honneur en juillet 1917. Son dossier sur la base Léonore se compose de deux documents particulièrement succincts.

³²³³ Société amicale de secours des élèves et anciens élèves de l'École spéciale militaire, *Annuaire de la Saint-Cyrienne*, 1901/04, page 119.

³²³⁴ *Annuaire des châteaux et des départements* : 40.000 noms & adresses de l'aristocratie, du High life, de la colonie étrangère, du monde politique, de la magistrature, de l'armée, du clergé, des sciences, lettres et beaux-arts, de tous les propriétaires des châteaux de France, etc. etc., avec notices descriptives, anecdotiques & illustrations, Paris, A. La Fare, p. 775.

³²³⁵ *La Chronique du turf*, Paris, imprimerie de la Chronique du Turf, 1895-1896, 1581 pages 1536.

³²³⁶ *Le Sport universel illustré*, 5 juillet 1903 p. 464. Hippodrome de St.-Ouen, Prix de Sarthe, haies 5000 fr., 2800 mètres : 1^o Étoile II.

³²³⁷ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, illustration N° 20 Lieutenant Roger de Saint-Péreuse.

³²³⁸ *Lyon sport*, 10 août 1901.

³²³⁹ *Annuaire national des sports et de l'élevage, Chevaux de pur sang. Yearlings. Relevé complet de tous les yearlings de l'année 1907, par origine paternelle, avec pedigrees de tous les étalons producteurs classés par ordre alphabétique. 1^{ère} année*, Paris, 1907, 501 pages, p. 62.

³²⁴⁰ *Lyon sport* 1901-1903 : entre 1901 et 1903, il fait courir une bonne dizaine de chevaux différents.

Ces chevaux fréquentent toutes les disciplines, mais les steeple-chases et les courses de haies sont majoritaires et semblent constituer une tradition ancienne de l'écurie³²⁴¹. L'entraînement de ses chevaux est confié à Baron à Moulin. Son attachement à L'Allier et son tropisme pour la région lyonnaise rappelle ceux du comte de Gaullier dont il sera question plus loin.

Le comte Marie Raymond François Merle de la Brugière de Laveaucoupet est né à Paris le 9 mars 1857. Issu d'une famille de militaires légitimistes, il est le fils de Jules de Laveaucoupet, général de division aux états de services prestigieux. À la différence de Sainte-Péreuse, il s'est plus profondément engagé dans la carrière militaire. Ses états de service sur la base Léonore permettent de retracer son parcours d'officier de cavalerie qu'il achève avec le grade de commandant chef d'escadron. Engagé volontaire, à l'école d'application de la cavalerie en octobre 1878, il est promu en septembre 1882 au grade de sous-lieutenant au 3^e régiment de cuirassiers qu'il a rejoint deux ans et demi plus tôt avec le grade d'adjutant. François de Laveaucoupet lieutenant au 23^e régiment de dragons à Sedan depuis avril 1886 épouse une Parisienne, Marie de Rakouski en juin 1889. Il nait quatre enfants de cette union, le dernier en 1896. Muté à Lyon en mars 1893, il est affecté comme capitaine commandant au 7^e régiment de cuirassiers. Promu major en 1906, il est muté au 10^e régiment de chasseurs à Moulins. C'est à l'occasion de cette mutation qu'il démissionne et s'installe dans un des châteaux de Neuville-sur-Ain, le château de Charnacé racheté à la baronne éponyme³²⁴². Le recensement de population de 1911 le montre installé dans les habits d'un gentleman-farmer. Il vit entouré de 5 domestiques, et à proximité du château une famille d'agriculteurs met en valeur une partie des terres de la propriété. Sa sociabilité est celle d'un gentilhomme campagnard qui est tourné vers la passion des chevaux et du turf. Il fréquente les sociétés hippiques de l'Ain, redessine la piste de la Société hippique de Chalamont en collaboration avec le marquis de Leusse ou assiste aux journées de courses des hippodromes de la région.

Au cours des treize années passées à Lyon, il a su tisser un exceptionnel réseau dans le milieu hippique à un moment où l'offre hippique commence à se diversifier. Il fréquente assidûment la Société des Drags de Lyon, porte d'entrée obligée pour accéder au gotha équestre de la métropole rhodanienne. Il est pour ainsi dire de toutes les sorties organisées par la société, en compagnie d'autres officiers de cavalerie de la garnison admis dans ce cénacle exclusif. C'est dans la seconde moitié des années 1890 qu'il commence à faire courir des chevaux de steeple-chases, discipline qu'il connaît bien. Ses chevaux sont entretenus à Lyon. La ville offre un cadre idéal pour les propriétaires qui veulent commencer de manière modeste. La Société sportive du Rhône qui multiplie les réunions, sort son aînée, la société des courses de Lyon de sa léthargie. À Lyon et dans sa ceinture chevaline, les hippodromes proposent des programmes modestes, mais qui permettent une entrée dans les courses. C'est exactement ce qui convient au comte de Laveaucoupet.

François de Laveaucoupet n'a pas l'aisance financière de Sainte-Péreuse. Sa passion est mesurée à l'aune de ses ressources. Il n'a guère plus d'un ou deux chevaux. Il sait les choisir dans une spécialité qu'il connaît bien, le steeple-chase. Entre 1897 et 1905, il recherche des chevaux qui lui permettent de figurer honorablement dans l'environnement hippique régional. Il les confie à des entraîneurs locaux de manière à pouvoir superviser le travail en permanence. Il fréquente plutôt les hippodromes de la rive gauche de l'axe séquano-

³²⁴¹ Fernand LAFFON, *Le monde des courses, moeurs actuelles du turf... Études nouvelles et historiques, suivies d'un Dictionnaire-annuaire donnant toutes les expressions usitées dans le monde des courses... les noms et couleurs de tous les propriétaires... etc.*, Paris, J. Rothschild éditeur, 1896, 644 pages, page 274. En 1895, de Sainte-Péreuse gagne 12 178 francs en obstacles.

³²⁴² *Annuaire des châteaux et des départements* : 40.000 noms & adresses de l'aristocratie, du high life, de la colonie étrangère, du monde politique, de la magistrature, de l'armée, du clergé, des sciences, lettres et beaux-arts, de tous les propriétaires des châteaux de France, etc. etc., avec notices descriptives, anecdotes & illustrations, Paris, A. La Fare, 1909, p. 139.

rhodanien, on note peu de déplacement sur la rive droite. De Bourg à Cannes, il fréquente chaque année un certain nombre d'hippodromes du Sud-Est. Chaque saison hippique est marquée par un cheval qu'il s'efforce d'engager dans sept ou huit courses voire davantage. En 1900, il fait courir Ténébreux, sans grand succès, puis en 1901, Imposante, une jument alezane de 5 ans. Il la revend sans doute avec profit en août 1902 à un propriétaire du Var « qui compte lui faire courir des courses régionales et s'en servir comme hack »³²⁴³. La jument était à réclamer 4000 francs quelques mois plus tôt dans une course à Villeurbanne où elle était arrivée seconde. 1903 est l'année de *Pygmalion* : *Lyon Sport* note que « ses débuts en steeple ont été très remarquables »³²⁴⁴. Ce steeple-chaser de 6 ans est six fois placé sur dix courses.

Date	Courses	Prix	Type	Distance	Dotation	Cl	Gains
1 ^{er} mars	Cannes	Prix de Monte Carlo	R ⤵ ³²⁴⁵	3500	2500	NC	-
1 ^{er} mars	Cannes	Gd prix de Monaco	⤵	4400	3000	NC	-
22 mars	Lyon	Prix Sté sport. D'encouragement	⤵	2800	1000	2	350
12 avril	Lyon	Prix rég. Sté steeple-chases 2 ^e série	R ⤵	3500	1500	2	300
19 avril	Carpentras	Prix du Chemin de fer	H ⤵	2800	1500	2	200
19 avril	Carpentras	1 ^{er} Prix de la Sté des steeple-chases	⤵ ^{6c}	2600	3400	3	200
3 mai	Marseille	Prix de la Nerthe	R ⤵	2500	3000	NC	-
19 mai	Lyon	1 ^{er} Prix de la Sté des steeple-chases	⤵ ^{6c}	3400	2600	2	400
21 mai	Lyon	Prix du Rhône	H ⤵	4000	8000	NC	-
31 mai	Lyon	Prix rég. Sté steeple-chases 2 ^e série	⤵	3500	1500	2	300
					8100		1750

Source : *La Chronique du turf*, 1903.

Les performances sont très honorables, mais même de la sorte, le cheval ne paie pas son avoine : il a manqué à chaque fois ce surcroît de qualité qui fait la différence. Il faut payer la pension, l'entraîneur, le jockey, les frais de déplacement. C'est une passion coûteuse. À défaut de gagner de l'argent sur les courses, il s'agit de ne pas en perdre à la revente. Ces chevaux de hack bien entraînés, trouvent assez facilement des débouchés comme chevaux de chasse. Les imprévus, la perte d'un cheval, comme celle de Castelmoran en mars 1903 doivent être pris en compte.

En avril 1905, il n'hésite pas à acheter au Tattersall des chevaux de qualité comme Sauvage par Capricorne et Sylphide, un poulain de deux ans qu'il compte engager sur les hippodromes de la région dès le printemps 1906 et Saint-Élias par Simonian et Mirabelle³²⁴⁶. Toutefois, après 1906 et malgré ces acquisitions, les couleurs du comte de Laveaucoupet apparaissent moins sur les hippodromes. Pour ce chef d'escadron retraité avec enfants à charge, à près de 50 ans, d'autres préoccupations viennent sans doute estomper le besoin de faire courir des chevaux.

2 – Les cavaliers.

Entre 1880 et 1914, plusieurs dizaines de jeunes cavaliers, officiers ou engagés volontaires devenus officiers, souvent issus de l'aristocratie, mais pas toujours, s'inscrivent dans un parcours qui est celui des courses militaires, des concours équestres et des raids. C'est un vrai parcours d'équitation du manège à la reconnaissance, l'alpha et l'oméga du cheval de guerre. Ce sont la passion du cheval et la performance qui guident leur vie. Ils montent pour autrui et pour eux-mêmes. C'est au sein de cette phalange, en général emparticulée, que s'affirme le stéréotype du jeune officier de cavalerie, de condition aisée, amateur de course, collectionnant

³²⁴³ *Lyon sport*, 15 août 1902.

³²⁴⁴ *Lyon sport*, 14 mars 1903.

³²⁴⁵ Pour les symboles voir page 1170 et tous les tableaux relatifs aux courses.

³²⁴⁶ *Lyon sport*, 8 et 10 avril 1905.

trophées hippiques et conquêtes féminines avec un même allant et dont rend compte la presse qui ne se fait pas prier pour broder sur le thème³²⁴⁷. Cette forme d'oisiveté active au service de la République remplit une fonction de représentation où la notion de distinction pourrait servir de concept opératoire. S'agissant d'un champ de recherche pour lequel il existe des sources très abondantes et constituant un véritable gisement de thèses futures, la retenue a guidé le choix de ce développement. Il s'agit ici, encore une fois, de souligner sans approche prosopographique approfondie la diversité des destins que révèle le cheval de guerre. Pour ne pas multiplier les portraits il a paru intéressant de saisir trois parcours de cavaliers entre les années 1890 et l'immédiat avant-guerre. Ces officiers sont issus de milieux différents, mais ils ont servi au même moment dans la même unité, le 19^e régiment de dragons en garnison depuis la fin des années 1880 au quartier Saint-Germain à Vienne. Ce régiment est l'un des plus sportifs de l'arme et ce n'est pas un hasard si Blanchard, un des éditeurs de cartes postales de Vienne propose toute une série de tirages consacrés aux activités sportives et à l'instruction militaire qui dans la cavalerie mène de conserve celle des hommes et des chevaux³²⁴⁸.

Le parcours de trois lieutenants du 19^e dragons peut servir de fil conducteur parce qu'ils atteignent une certaine notoriété locale et nationale. Ils n'appartiennent pas aux mêmes milieux, ce qui explique en partie qu'ils n'éclosent pas à l'excellence équestre au même âge, mais leur carrière et leur grade coïncident. Ils sont tous engagés volontaires. Le plus âgé est Charles Amédée Bérille, un Bourguignon né à Charencey (Côte-d'Or) le 26 décembre 1865. Il est issu d'une famille d'agriculteurs. Lors de sa déclaration de naissance son père se présente comme cultivateur, mais cela n'exclut pas une certaine aisance. Il est engagé volontaire pour 5 ans le 26 octobre 1885 et il entre deux jours plus tard au 6^e régiment de dragons à Joigny dans l'Yonne puis dans l'Eure à Évreux aux confins de la Haute-Normandie. En sept ans, il franchit tous les grades de sous-officiers et arrive à Vienne en décembre 1892 comme sous-lieutenant au 19^e régiment de dragons, sa première affectation comme officier³²⁴⁹. Félix, Étienne Joseph de Villelles, Saint-Cyrien de la promotion Tananarive (1895-97), est l'archétype du jeune officier de cavalerie qui enchaîne sans répit toutes les compétitions nombreuses qu'offre le monde sportif et militaire au tournant des deux siècles³²⁵⁰. Il est né le 27 avril 1874 à Cherbourg dans une famille de militaires, son père est officier du génie, et meurt le 16 novembre 1913 à Boulogne-Billancourt à l'âge de 39 ans, sans doute de mort accidentelle, à l'improviste sur un obstacle³²⁵¹. Il arrive au 19^e régiment de dragons fin septembre 1897 comme sous-lieutenant. Il est promu lieutenant deux ans plus tard³²⁵². De Prunelé, le plus jeune des trois, offre un profil moins tranché que le précédent. Il est issu d'une famille de l'aristocratie de l'Eure-et-Loir (Saint-Germain-le-Désiré). Louis Fernand Jacques de Prunelé, est né à Deniécourt (Somme), le 21 juin 1876. Engagé volontaire de 3 ans, le 29 octobre 1896, il est admis à l'école militaire spéciale de Saint-Cyr³²⁵³. Le comte Jacques de Prunelé, sorti de Saint-Cyr 308^e sur 522, arrive au 19^e dragons le 1^{er} novembre

³²⁴⁷ Table des illustrations, chapitre XIV, Document N° 21 L'officier de concours hippique : une représentation sociale et mentale typée.

³²⁴⁸ Table des illustrations, chapitre XIV, document N°22 L'instruction des cavaliers du 19^e régiment de dragons à Vienne (1) ; document N°23 Instruction des cavaliers du 19^e régiment de dragons à Vienne (2) ; document N° 24 19^e régiment de dragons à Vienne, dressage des chevaux.

³²⁴⁹ Table des illustrations, chapitre XIV, document N° 25 Lieutenant Charles Amédée Bérille.

³²⁵⁰ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, document N°26 Lieutenant de Villelles.

³²⁵¹ *J.O.*, 25 décembre 1913 : « Promotion au grade de capitaine (...) 3^e tour (ancienneté) . M. de Hautschamps lieutenant au 14^e régiment de hussards, en remplacement de M. de Villelles, décédé. Affecté au 23^e rég. De dragons ».

³²⁵² *J.O.*, 1^{er} octobre 1899.

³²⁵³ Les données administratives relatives à la carrière de Louis, Fernand, Jacques de Prunelé sont issues soit de la fiche état des services conservée dans le dossier de légionnaire disponible sur la base Léonore, soit du Journal officiel de la République française, lois et décrets.

1898 comme sous-lieutenant, un an après de Villelles. Les deux saint-cyriens sont par la force des choses engagés dans la sociabilité de garnison qui combine celles de Vienne et de Lyon tout proche. Sans excès. De Villelles conserve ses réseaux parisiens, la presse rapporte sa présence aux réceptions données à Paris et dans sa région, et c'est à Paris qu'il se marie au printemps 1901³²⁵⁴. De Prunelé, quant à lui, ne figure qu'assez rarement aux sorties du drag de Lyon, malgré un patronyme qui n'est pas inconnu dans le monde restreint des courres. Ils figurent ainsi parmi les participants d'une sortie de l'équipage des drags de Lyon organisée le 1^{er} décembre 1901 par les officiers du 19^e chasseur dans les environs de Vienne³²⁵⁵. Le compte-rendu de *Lyon sport* leur fait une place parmi des patronymes lyonnais, mais il faut remarquer qu'il ne souffle mot du lieutenant Bérille qui n'a pu qu'être une des figures marquantes d'une sortie jugée assez technique.

Le parcours de ces trois officiers subalternes est marqué par les stages à l'école de cavalerie comme instructeurs. Charles Bérille est muté comme instructeur de cavalerie à Saint-Cyr du 1^{er} octobre 1901 au 25 janvier 1905. C'est une promotion considérable qui souligne à la fois ses qualités pédagogiques et son excellence équestre. De retour dans la région lyonnaise il est affecté au 7^e régiment de cuirassiers à la Part-Dieu. Capitaine en second en décembre 1905, puis capitaine instructeur un an et demi plus tard, Charles Bérille est promu capitaine commandant en septembre 1908. Il est muté à Cambrai au 4^e régiment de cuirassiers avant d'être nommé un an plus tard capitaine écuyer à l'école supérieure de guerre à Paris. C'est là une réussite exceptionnelle pour cet officier sorti du rang. Les deux saint-cyriens, officiers chargés de l'instruction des recrues suivent des stages à l'école d'application de cavalerie. De Villelles est désigné en août 1904 pour participer au stage de lieutenant instructeur à Saumur³²⁵⁶. Il est promu capitaine en janvier 1908³²⁵⁷ puis capitaine-commandant instructeur au 23^e régiment de dragons en septembre 1912³²⁵⁸. Le poste correspond au profil qu'il s'est forgé par une incessante activité hippique. De son côté, de Prunelé suit en qualité d'élève officier un cours à l'école de cavalerie du 10 octobre 1899 au 16 août 1900. La compétition ne semble pas être son fort : il est 61^e sur 85 avec la mention bien. Revenu au 19^e comme lieutenant à compter du 1^{er} octobre 1900, Jacques de Prunelé y reste jusqu'en 1911. Cette longue période est marquée par un stage de lieutenant instructeur à l'école d'application de cavalerie d'octobre 1907 à août 1908, qu'il réussit avec la note « très bien » mais qu'il a obtenu bien plus tardivement que de Villelles. Il est promu capitaine en septembre 1912.

La carrière sportive des trois officiers est marquée par leur tempérament et leurs spécialités. Il faut tout de suite distinguer Jacques de Prunelé des deux autres. Il entretient sa forme équestre sans l'abnégation qu'y mettent les lieutenants Bérille et de Villelles. Il reste dans une activité étroitement régionale tandis que ces derniers s'engagent dans une carrière hippique de niveau national et international. L'équitation d'extérieur ne l'attire pas spécialement. Il ne fait pas partie des habitués des sorties dominicales de l'équipage des drags de Lyon. Lorsqu'il en est, c'est plutôt en service commandé, et parce qu'il lui échoit de recevoir le drag qui vient courre dans les environs de Vienne, et si de surcroît, son colonel est master of hounds et que le brush est à madame la colonelle, la présence est pour ainsi dire

³²⁵⁴ *Le Gaulois*, 16 février 1899 : « Dans les châteaux : Matinée très réussie ces jours derniers, au château des Nétumières, où la comtesse douairière des Nétumières avait réuni quelques voisins. Le cotillon, conduit avec beaucoup d'entrain par le comte J. du Halgouët et Melle Marie-Thérèse des Nétumières, a été suivi d'un souper Parmi les invités [...] lieutenant de Villelles » ; *Le Gaulois* 9 mai 1899 : « Dimanche a eu lieu chez Mme Marescal, en son appartement de l'avenue Kléber, une matinée dansante des plus réussies. Beaucoup de belles toilettes et de brillants uniforme. Le cotillon était conduit avec brio et entrain par M. de Villelles, lieutenant de dragons, et la charmante nièce de la maîtresse de maison, Mlle Ada Trèves di Bonfili »

³²⁵⁵ *Lyon sport*, 8 décembre 1901.

³²⁵⁶ *Lyon sport*, 6 août 1904.

³²⁵⁷ *J.O.*, 10 janvier 1908.

³²⁵⁸ *J.O.*, 25 septembre 1912.

obligatoire comme le 22 janvier 1899³²⁵⁹. Entre 1899 et 1903, il participe à des concours hippiques dans la Loire, dans la Drôme à Lyon ou à Marseille. À Marseille, le lundi 11 mai 1903 il s'adjuge le championnat de saut en hauteur en faisant franchir 1 m 80 à son cheval *Corsaire*³²⁶⁰. Ces participations aux différents concours hippiques sont complétées par des military courus au Grand-Camp et à Villeurbanne. Il monte à l'occasion des chevaux d'autres officiers du 19^e dragons comme Scaliger pour le 1^{er} prix de la Société des steeple-chases de France, un military de 2^e série arrivant second³²⁶¹. Le *Lyon sport* le met peu en valeur, bien qu'il soit relativement proche de la rédaction, comme le signale cette brève du bihebdomadaire sportif :

« M. de Prunelé, lieutenant au 19^e dragons, à Vienne, en faisant sauter à la barre un cheval, au manège du quartier Saint-Germain, afin de l'entraîner pour le concours hippique de Lyon, a été victime, il y a quelques jours d'un terrible accident. Le cheval ayant buté contre la barre, celle-ci vint atteindre le lieutenant derrière la tête avec une telle violence que M. de Prunelé tomba étourdi sur le coup. Il a été transporté à l'hospice, dans un état inquiétant. L'état de M. de Prunelé s'est amélioré depuis cette chute.

M. de Prunelé est un abonné de la première heure au *Lyon Sport*, où il avait bien vite rencontré de vives sympathies, et était toujours le bienvenu quand, de passage dans notre ville, il montait dans nos bureaux prendre les derniers renseignements sur les courses de la région et les épreuves militaires. Espérons qu'il se rétablira promptement »³²⁶².

Entre 1903 et 1911, le lieutenant de Prunelé enchaîne les concours hippiques, les military. Il est alors dans la bonne moyenne des lieutenants de cavalerie : dans son édition de 1904, l'Annuaire de la Chronique du Turf comptabilise trois victoires en military. Entre mai 1904 avec sa participation dans les grandes courses de Lyon et son engagement au concours hippique de Bordeaux en février 1911, Jacques de Prunelé reste assez actif. Il semble avoir une certaine prédilection pour les séjours dans le Midi, fréquentant aussi bien les courses de Cannes que les concours hippiques de Marseille et de Menton-Cap-Martin auquel il participe deux ans de suite en 1905 et 1906³²⁶³. L'année 1906, la plus active, précède son stage de lieutenant instructeur à l'école d'application de cavalerie (1907-1908). Il remporte plusieurs military à Lyon et se signale par sa présence au carrousel que donne la 6^e division de cavalerie à Lyon.

La carrière hippique de Jacques de Prunelé est fort honnête, mais avec ses deux compagnons de régiment les participations prennent un tour d'une toute autre ampleur. C'est par l'intensité de leur engagement dans les compétitions hippiques et par la diversité des manifestations auxquelles ils prennent part qu'ils se distinguent du premier. La presse locale et nationale rend compte jusqu'à la veille de la guerre de la diversité de leur carrière sportive. Ils poursuivent sans se lasser l'enchaînement des concours hippique, des courses militaires et des grandes rencontres internationales. Ce sont des officiers de concours, gyrovagues par nécessité et parce qu'au-delà des perturbations que cela apporte à leur service, l'armée a besoin de cette étroite phalange qui incarne l'excellence de l'équitation militaire française. Quoiqu'administrativement rattachés à des unités de cavalerie ou à des centres de formation, on peut supposer qu'une part importante de leur temps est passé à entraîner leurs chevaux.

Bérille excelle dans le dressage des chevaux, il a une vision complète de l'animal et l'éthologie du cheval qu'il possède à fond, sans doute acquise de manière empirique dans sa Bourgogne natale, lui confère un ascendant et une autorité qui excèdent bien vite les limites du manège du quartier Saint-Germain à Vienne. Qu'un officier subalterne issu du rang puisse

³²⁵⁹ *Lyon sport*, 28 janvier 1899.

³²⁶⁰ *Lyon sport*, 16 mai 1903.

³²⁶¹ *Moniteur viennois*, 22 mai 1903.

³²⁶² *Lyon sport*, 3 mai 1902.

³²⁶³ *Revue de cavalerie*, avril 1905, 241^e livraison page 112 ; *Sport Universel illustré*, juin 1905, N°463, page 361 ; *Sport Universel illustré*, 12 août 1906, pp. 463-464.

figurer en bonne place dans *Lyon à cheval*, non pas en médaillon, mais de plain-pied, est tout à fait remarquable. Il n'est certes pas invité aux sorties de la Société des drags de Lyon, comme tous les officiers issus du beau monde et montant avec aisance, mais il jouit d'une notoriété comme cavalier de military et comme cavalier de concours. De ce point de vue l'affectation au 19^e régiment de dragons le met dans l'orbite de Lyon et sa réputation d'homme de cheval a dû très vite se répandre dans le cercle étroit des régiments de cavalerie stationnés dans la région.

Par ailleurs Vienne s'est dotée quatre ans plus tôt d'une société des courses, et les military constituent d'emblée une véritable bouffée d'oxygène pour la nouvelle venue. Le colonel commandant le régiment du 19^e dragons veille à la tenue des épreuves auxquelles les officiers et sous-officiers sont priés de s'inscrire. Le lieutenant Bérille ne manque pas une occasion de montrer sa forme. Début septembre 1897, la brigade de dragon donne une représentation, une fête hippique à laquelle assiste une société sélecte. Le *Tout Lyon* note à cette occasion « un magnifique cross-country, gagné dans une allure et une forme excellentes par M. Bérille sur *Mahomet* »³²⁶⁴. Comment ne pas songer à l'impact que Bérille produit sur les généraux et colonels commandants de régiment parmi lesquels le général de Boysson depuis peu à la tête de la 6^e division de cavalerie indépendante de Lyon³²⁶⁵.

Il est vain de vouloir dans une approche exhaustive répertorier les lauriers que glane le lieutenant de Bérille. Omniprésent, omniscient, il semble survoler les épreuves proposées. En compagnie des officiers de son régiment, il participe aux concours hippiques du quart sud-est. Dès 1896, il commence à collectionner les premiers prix³²⁶⁶. Trois concours du Sud-Est auxquels il participe en 1898 peuvent illustrer la montée en puissance du lieutenant Charles Bérille :

Concours de Lyon	Épreuves	Distinctions	Cheval
	Prix des Dames, obstacles gentlemen : 3 tours de piste et 12 obstacles au moins.	1 ^{er}	Padja au vicomte de Valdaon
	Omnium 2 tours de piste et 15 obstacles	1 ^{er}	Pajda
Concours de Nîmes	Prix couplés (gentlemen)	1 ^{er}	Patochard
	Prix couplé (military)	1 ^{er}	Paradoxe à M. Taste
	Prix des Tandems (military)	2 ^e	Mahomet
	Prix des Arènes (military)	2 ^e	Mahomet
	Saut en hauteur (military)	1,70	Corsaire
	Omnium (gentlemen)	1 ^{er}	Beaureste à M. Belgrand
	Saut en hauteur (gentlemen)	1,50	Patochard
	Saut en largeur	6 m.	Mahomet
Concours de Vichy	Prix des Régiments	1 ^{er} , 2 ^e et 4 ^e	
	Saut en hauteur (military)	1,70	
	Prix de Clôture	1 ^{er} <i>ex aequo</i>	

Sources : *Lyon sport, Salut public, Sport universel illustre, Le Gaulois*.

Ce tableau ne résume qu'imparfaitement l'effet produit par la monte de Bérille lors de ses premières apparitions. Duchez, une personnalité du monde hippique lyonnais, note dans un compte-rendu pour le *Tout Lyon* que « Bérille n'a pas eu, avec Mahomet, la place qu'il aurait dû prendre »³²⁶⁷. L'année suivante, Mahomet, mal remis d'un clou de rue, ne permet pas à son maître de briller³²⁶⁸. Ce n'est que partie remise. En avril 1898, Pierre de Zuch, le

³²⁶⁴ *Tout Lyon*, N°166, 29 août – 5 septembre 1897.

³²⁶⁵ *La Vie française*, N°54, 25 avril 1896

³²⁶⁶ Concours de Lyon 1896, Prix d'Ouverture : 2^e ; Omnium : 1^{er} ; concours de Lyon 1897, Prix d'ouverture : 1^{er}

³²⁶⁷ *Tout Lyon*, 25 avril-2 mai 1897.

³²⁶⁸ *Tout Lyon*, 18-25 avril 1897.

commentateur sportif de l'hebdomadaire mondain, dont la plume peut être acerbée, se montre enchanté par les apparitions nombreuses du lieutenant Bérille :

« M. Bérille est toujours le même cavalier aussi sûr de son vieux *Mahomet* que de lui, et qui se place aussi tranquillement devant l'obstacle que devant le couvert d'un bon dîner, plein d'insouciance et de laisser-aller sous une monte des plus correctes »³²⁶⁹.

Dans les années suivantes, son affectation parisienne l'éloigne du cours du Midi, mais il fréquente alors avec succès d'autres enceintes bien plus prestigieuses comme le concours hippique central de Paris où, confronté aux meilleurs, il remporte de nombreuses distinctions. Dès l'édition de 1906, affecté au 7^e régiment de cuirassiers, il est de retour à Lyon et signe plusieurs victoires dont le prix des Dames pour laquelle il est seul à effectuer un parcours sans faute sur *Général-Dewett* »³²⁷⁰. Pour le Prix de la Coupe, il monte les chevaux de M. Leclerc, ce qui est une référence indiscutable pour le situer dans cette étroite élite équestre qui occupe les sommets. L'année suivante il est présent pour la dernière épreuve civile du concours :

« L'épreuve finale et sensationnelle a été le championnat du saut en hauteur. M. Henry Leclerc a été classé 1^{er}, en franchissant avec *Lady Belle* 2 m. 20 au 1^{er} essai, M. Bérille 2^e avec *Jubilé*, à M. Riant (2 m. 20 au 2^e essai battant le record de cette année à Paris »³²⁷¹.

En plus de ses participations aux concours nationaux, le lieutenant Bérille mène une carrière européenne. Dans ce domaine, la consécration vient en juin 1909 avec la victoire de l'équipe française au Concours hippique de Londres, l'International horse show de l'Olympia de Londres. L'équipe gagnante présentée au roi Édouard VII reçoit de ses mains la prestigieuse coupe. C'est, à 44 ans, le couronnement d'une carrière d'écuyer.

La carrière sportive du lieutenant Joseph de Villelles a été suivie de près par *Lyon Sport*. Il est vrai que l'activité débordante du jeune officier aussi doué au sabre que sur un obstacle a de quoi séduire. Un article de 1904 restitue bien l'engouement qu'il suscite :

« Sportif dans l'âme, cet officier bien connu dans nos milieux hippiques est une des physionomies les plus sympathiques de notre région. Nous sommes heureux de faire connaître son passé sportif, qui l'a amené aux brillants résultats que nous avons tous applaudis.

Fervent adepte de l'escrime, il remporte entre autres prix : le 2^e prix du Lendit d'Escrime des Lycées de Paris en 1895 ; le 1^{er} prix d'escrime de Saint-Cyr en 1897 et le 1^{er} prix du concours entre Polytechnique et Saint-Cyr, à la caserne Bellechasse, en 1897.

Quant à l'épée, ses succès sont non moins brillants, et au mois de mai 1903, il fit partie de l'équipe du 19^e dragons (capitaine d'Epenoux, lieutenants de Villelles et du Fau), qui fut classée 3^e du Championnat National d'Épée. Cette année encore M. de Villelles fait partie de l'équipe du 19^e dragons qui s'est classée cette semaine dans le championnat d'épée.

Au point de vue hippique, plusieurs fois lauréat des concours hippiques et en particulier de la coupe Militaire de Lyon en 1903, il gagne en outre deux military à Villeurbanne. Les nombreux parieurs de cet hippodrome ont encore souvenir des arrivées émotionnantes de Scaliger, monté par M. de Villelles.

Mais ce fut surtout dans son régiment qu'il mit à exécution son initiative et tous ses rêves sportifs. Encouragé d'une façon bienveillante par le colonel de Sailly, il entraîne et présente au concours de natation du *Lyon Républicain* au mois de juillet dernier, une équipe de dix nageurs, qui remportèrent douze prix et une mention spéciale (exercice de sauvetage avec équipement complet : sabre, carabine, etc.). Nous avons signalé et applaudi ces résultats.

Enfin, tout dernièrement, après avoir organisé deux équipes de hockey, dont l'entraînement régulier donne d'excellents résultats, il reporte son activité débordante du côté du football-rugby, et grâce à lui, ainsi qu'au colonel de Sailly et au capitaine de Chabannes, le 19^e régiment de dragons compte actuellement deux équipes de football très bien constituées.

³²⁶⁹ *Tout Lyon*, 24 avril-1^{er} mai 1898.

³²⁷⁰ *Tout Lyon*, 6 mai 1906

³²⁷¹ *Tout Lyon*, 5 mai 1907.

Telle est, en peu de mots, l'œuvre d'un lieutenant de cavalerie qui a su comprendre quelle part on devait réserver au sport dans l'entraînement journalier des soldats »³²⁷².

Jusqu'à son décès à l'automne 1913, le capitaine Joseph de Villelles est resté fidèle à l'engagement sportif décrit par *Lyon sport*. En juin 1905, il remporte la Grande semaine d'épée à la tête de l'équipe de Saumur et moins de deux ans plus tard, son équipe remporte le 1^{er} prix au Tournoi international militaire de La Haye du 26 février au 2 mars 1907 dans la même spécialité³²⁷³. Depuis le lycée, cette discipline dans laquelle il excelle, n'a pas quitté son horizon : quelques mois avant sa mort, il est jury dans un concours de sabre à cheval³²⁷⁴. L'autre engagement de sa vie professionnelle est la pratique équestre. S'il continue à fréquenter les différents concours de province comme celui du Touquet-Paris-Plage en 1910 ou des compétitions internationales comme le Concours hippique de Lucerne en 1911, il fréquente surtout avec assiduité les concours annuels du cheval d'armes³²⁷⁵. Capitaine instructeur, il sait choisir ses montures parmi les demi-sangs comme *Bernadotte* par *Quadrige* qu'il parvient à classer 3^e au concours de 1909. 4^e au concours de 1912. Léon Corbin note à cette occasion dans le *Sport Universel illustré* : c'est le spécimen du demi-sang « bâti en porteur et même en hunter-type ; sans doute à travers pays, pendant une campagne, ils seraient aptes à toutes les besognes et se tireraient peut-être mieux d'affaire que leurs collègues de pur sang (...). Bâti en force, véritable type du cheval de guerre sinon ténor de championnat, était classé quatrième. Il fut très bien présenté par M. de Villelles, capitaine au 23^e dragons »³²⁷⁶.

Le choix d'un demi-sang, du type cob qu'il monte, puissamment bâti et cheval de cuirassier par excellence montre bien qu'il ne compte pas remporter le championnat mais montrer le parti que l'armée pourrait tirer de ce type de chevaux. Il s'inscrit à cet égard au cœur des discussions passionnées de l'avant-guerre sur le galopeur de demi-sang.

III – Les compétitions militaires hors de l'hippodrome

Entre les dernières années du XIX^e siècle et la Première Guerre mondiale, l'univers du cheval de guerre se peuple de compétitions variées qui mettent toutes en avant science équestre, endurance et préparation rationnelle de l'animal et de son cavalier³²⁷⁷. Dans un article sans signature, publié dans *Lyon sport* en septembre 1899, l'auteur fixe l'enjeu d'une telle éclosion d'épreuves d'extérieur :

« Un des écrivains militaires les plus remarquables de la Restauration (...), le général de la Roche-Aymon, prétend qu'il y a en France beaucoup trop d'écuyers et pas assez de cavaliers ». Partant de cet aphorisme, l'auteur, note que « ce n'est pas entre les quatre murs d'un manège qu'il faut toujours tenir un cheval qu'on dresse pour la guerre ou la chasse. D'après [les maîtres dans l'art de l'équitation] il faut l'exercer souvent en pleine campagne, afin de l'accoutumer à tous les objets, de lui apprendre à galoper sûrement en terrain varié, sur des terres labourées, grasses, humides, aux descentes comme aux montées, dans les vallons, les bois »³²⁷⁸.

À cette considération de bon sens, l'endurance ajoute l'emploi extrême des capacités des cavaliers et de leurs montures. Il ne s'agit plus seulement de découvrir l'extérieur mais d'y survivre malgré les affres de la compétition. Avant de devenir sportive, l'endurance est étroitement liée à la question militaire puisqu'il s'agit de préparer les hommes et les chevaux

³²⁷² *Lyon sport*, 5 mars 1904.

³²⁷³ *Sport Universel illustré*, N° 553, 17 mars 1907, page 208.

³²⁷⁴ *Le Matin*, 27 février 1913.

³²⁷⁵ *Sport Universel illustré*, N°739, 9 octobre 1910, pp. 654-655 : Concours hippique du Touquet-Paris-Plage ; N° 783, 13 août 1911, page 521 : Concours hippique de Lucerne.

³²⁷⁶ *Sport Universel illustré*, N° 817, 7 avril 1912, pp. 215-216.

³²⁷⁷ Table des cartes et des schémas, chapitre XVI, schéma N° 4 L'équitation militaire, la puissance et le prestige.

³²⁷⁸ *Lyon sport*, 2 septembre 1899.

à l'emploi prolongé sur le théâtre d'opération, aux limites de leurs forces. Les manœuvres d'été constituent un avant-goût institutionnel de l'endurance, mais elles sont encadrées par les exigences comptables : aucune manœuvre ne peut envisager la destruction totale de la cavalerie régimentaire quoique l'engagement soit souvent sévère³²⁷⁹. Aussi, pour en fixer un cadre opérationnel, c'est vers la reconnaissance de cavalerie qu'il faut se tourner pour saisir l'émergence de cette nouvelle discipline sportive. L'évolution au cours d'une reconnaissance d'officier, à l'aide d'un cheval d'armes adapté, en bonne condition de préparation, constitue l'archétype de l'épreuve d'endurance. Ses exigences devraient faire de l'officier de cavalerie « une individualité agissante et pensante, réunissant au tempérament d'un sportman, le cerveau d'un tacticien »³²⁸⁰.

Les premiers comptes-rendus des raids qui fleurissent dès 1902 dans le sillage de Bruxelles-Ostende, montrent une perception peu approfondie de la physiologie et de l'éthologie équinnes. L'apport de ces épreuves a été d'engager une véritable réflexion sur la préparation des unités en campagne.

1 – La reconnaissance entre préparation militaire et discipline sportive

En 1831, dans un manuel devenu un classique de l'arme, *Étude des avant-postes de la cavalerie légère*, dont la dernière réédition date de 1987³²⁸¹, le général d'empire Fortuné de Berck définit la reconnaissance :

« La base de toute opération militaire est, d'abord, la connaissance du terrain sous son double aspect défensif et offensif ; puis celle de la position de la force, et si l'on peut, de la pensée de l'ennemi. C'est pour établir avec certitude cette base que des officiers sont envoyés en reconnaissance »³²⁸².

Dans *Histoire et tactique de la cavalerie*, livre publié en 1853, le Britannique Lewis Edward Nolan soutient que les reconnaissances « comptent parmi les opérations les plus difficiles de la guerre »³²⁸³. Cette difficulté tient au fait qu'elles n'ont pas seulement pour vocation de trouver l'ennemi, mais bien plus encore selon le mot du général Bonie « de se lier à lui et de le suivre dans tous ses déplacements »³²⁸⁴. Dans les dernières années du XIX^e siècle, aucune nouveauté technologique n'a encore remis en question ce service d'exploration qui semble consubstantiellement lié à la cavalerie. Pourtant, les théâtres d'opération extérieurs en Europe balkanique ou plus exotiques encore, comme au Transvaal ou en Mandchourie, semblent le minimiser, mais ce n'est qu'une apparence comme le professe Champeaux à l'école de guerre, car dans « les conditions d'une guerre en Europe, dans des terrains de

³²⁷⁹ *Salut public*, 23 septembre 1886 : « Les régiments de cavalerie de la garnison de Lyon, qui ont pris part aux manœuvres du camp de Châlons, sont rentrés ce matin dans leurs quartiers.

Une foule nombreuse attendait nos braves cavaliers à leur entrée dans la ville, et chacun constatait avec peine que, malgré les affirmations officieuses de l'agence Havas, nos troupes avaient beaucoup souffert de la chaleur et des fatigues.

Nous avons assisté à l'arrivée d'un régiment de cuirassiers et nous avons constaté que la queue de la colonne était composée de plus de cinquante chevaux malades ou indisponibles. Les pauvres bêtes se traînaient péniblement et suivaient difficilement le régiment. Quant aux autres chevaux, leur maigreur attestait les souffrances de toute sorte qu'ils avaient endurées pendant les manœuvres ».

³²⁸⁰ *Revue de cavalerie*, 251^e livraison, février 1906, « Marche de vitesse et de résistance d'un détachement d'éclaireurs », page 528.

³²⁸¹ Michel ROUCAUD, « Étude des *Avant-postes de cavalerie légère* par le général de Brack », *Revue historique des armées* [En ligne], 249 | 2007, mis en ligne le 13 juin 2008, consulté le 16 avril 2015. URL : <http://rha.revues.org/613>

³²⁸² Fortuné de Brack, *Aux avant-postes de cavalerie légère, souvenirs*, Paris Ancelin, 1831, 559 pages, p. 188

³²⁸³ Lewis Edward NOLAN, *Histoire et tactique de la cavalerie*, Paris A. Leneveu, 1854, 339 pages, p. 220.

³²⁸⁴ General Théophile BONIE, *Cavalerie en campagne : tactique française*, Paris L. Baudoin, 1888, 249 pages, p. 43.

parcours faciles et sillonnés de bons chemins, une cavalerie bien commandée et bien organisée sera toujours apte à la reconnaissance »³²⁸⁵.

Dans la dernière décennie du XIX^e siècle, reconnaissances, raids et courses d'endurance reviennent au goût du jour. Ces opérations proprement militaires et leurs succédanés sportifs s'imposent dans les quartiers de cavalerie, dans les colonnes de la presse sportive et touchent un public de plus en plus large. En 1898, dans un livre documenté, Albert Dupont, le bibliothécaire de l'école de cavalerie de Saumur, dresse l'inventaire des raids et des courses d'endurance à travers l'Europe³²⁸⁶. Cinq ans plus tard, en 1903, une image d'Épinal à découper, intitulée « reconnaissance de cavalerie » fait évoluer une demi-douzaine de cavaliers dans la forêt et à la lisière des bois³²⁸⁷. En cinq ans, la reconnaissance de cavalerie passe de la réflexion érudite à l'imaginaire enfantin.

La littérature militaire distingue un grand nombre de types de reconnaissances. Celles qui sont progressivement amenées à servir de base aux raids hippiques, c'est-à-dire à des épreuves sportives, sont les reconnaissances d'officiers. Elles sont secrètes et permettent d'être renseigné sur l'ennemi et « avoir constamment des renseignements sur ce qu'il fait »³²⁸⁸. L'officier opère seul ou commande un petit détachement qui doit voir sans être vu. La discrétion commande les marches de nuit, les points d'observation bien choisis et un grand sang-froid pour gérer la tension qui résulte de la proximité permanente de l'ennemi. Le passage de la reconnaissance de la sphère militaire vers la sphère sportive et du champ sportif militaire vers le champ civil se fait par l'équitation et par le monde des courses qui est mixte. Il date des dernières années du XIX^e siècle si l'on se réfère à la chronologie qu'offrent la presse quotidienne et la presse sportive. En 1899, deux de ces reconnaissances s'invitent coup sur coup au concours hippique de Lyon et du Sud-Est :

« À deux heures trois quarts de l'après-midi, s'est présentée une reconnaissance du 2^e dragons, commandée par M. le capitaine Géraud et composée de trois cavaliers et un sous-officier. Tous les chevaux sortent de la remonte d'Alençon.

Partie de la Doua le 20 avril, à midi, cette reconnaissance a suivi l'itinéraire suivant : Meyzieu, Crémieu, Morestel, Belley, Chazey et la Doua, accomplissant en quarante heures quarante minutes un parcours de deux cent six kilomètres. Chevaux et cavaliers ne paraissent nullement fatigués. Un des chevaux, celui qui appartient à M. le capitaine, a sauté au retour les obstacles de l'hippodrome du Grand Camp »³²⁸⁹.

Cet exploit appelle une réplique qui est donnée quelques jours plus tard par une reconnaissance du 7^e régiment de cuirassiers menée par le lieutenant de Ligonès avec un sous-officier et trois hommes du 7^e cuirassiers :

« Ces derniers, partis de Lyon en tenue de campagne, viennent d'accomplir un véritable tour de force, sans aucune fatigue pour les hommes ni pour les chevaux ; ils sont allés donner la main au régiment de Lons-le-Saunier, qui assistait aux manœuvres de garnison. Ils sont rentrés à Lyon après avoir fait 224 kilomètres en quarante-six heures »³²⁹⁰.

Il s'agit de reconnaissances sur route, à l'instar de Bruxelles-Ostende en 1902 considérée comme la première course d'endurance. Ces deux avant-gardes sont ensuite rejointes par d'autres, qui sont présentées dans un organe sportif comme une épreuve sportive. Cette

³²⁸⁵ Lieutenant-colonel CHAMPEAUX, *École supérieure de guerre. Cours de cavalerie : 1909-1910*, éditeur sn, 1910, 692 pages, p.6.

³²⁸⁶ Albert DUPONT, *Recherches sur les raids de cavalerie et les courses de fond*, Saumur, S. Milton fils, 1897, 194 pages.

³²⁸⁷ Imagerie d'Épinal, N°557, Grandes constructions, mécanisme marchand au sable. Reconnaissance de cavalerie, Épinal, Pellerin et cie. URL : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55001799f>

³²⁸⁸ C. DECKER, Ravichio de PERETSDORF, *La petite guerre : ou Traité des opérations secondaires de la guerre*, Gand, Société pour le développement des connaissances militaires, 1835, 500 pages, p. 338.

³²⁸⁹ *Le Progrès*, 23 avril 1899.

³²⁹⁰ *Lyon sport*, 13 mai 1899.

approche est alors parfaitement en phase avec l'éclosion des raids et leur évolution vers le modèle de la reconnaissance d'officier, à laquelle se réfère explicitement le programme du raid national Lyon – Aix-les-Bains en 1905 :

Date Lyon sport	Début de la mission	Unité / effectifs	Mission	Distance	Fin de l'exercice
20 mai 1899 Photo 78	Dijon samedi à 2 heures de l'après-midi.	Lieutenant Ruffier du 26 ^e dragons avec les sous-lieutenants : Lara, de Chomereau, de Sainte-Marie, Jannerod et Mignard À Beaune : cap. de Saint-Gérard et lieutenant Reboul du 16 ^e chasseurs.	Raid de reconnaissance Un arrêt à Tournus : 3 heures d'arrêt.	205 km	Début après-midi Grand-Camp. 24 heures.
29 Novembre 1902 Photo N° 33/105	20 novembre à 5 h 30.	2 ^e dragons Lyon Lt. Perret S-Lt Chaurand + 5 cavaliers.	Marche de fond de Lyon-Montrevel-Lyon en 41 heures. « Le thermomètre était descendu à – 7°, la neige durcie par le froid rendait les routes glissantes ».	220 km.	21 novembre à minuit.
28 novembre 1903	5h30 à Chambéry Dimanche	4 ^e dragons de Chambéry.	Adjudant Cesmat arrive à Grenoble à 10 h 30. Repart à 2 heures de l'après-midi pour Chambéry. Marche moyenne 11 km/h.	118 km.	Dimanche 19h30.
2 avril 1904	Début : 15 mars 1904 5 h. du matin Libourne	15 ^e régiment de dragons.	Le lt. De Bourdage, accompagné de quatre hommes du 15 ^e dragon vient d'accomplir un raid de 308 km, en 3 jours. Parti le 15 mars à 5 h. du matin, il est arrivé le 17 à 5 h du soir. Ils ont fait 103 km le 1 ^{er} jour ; 108 le second et 97 le troisième. Les chevaux examinés étaient en excellent état.	308 km.	Le 17 mars à 17 heures.
25 juin 1904	Début : 16 juin.	10 ^e chasseurs Moulins Lt Bouchet + 5 cavaliers.	Reconnaissance d'un parti d'infanterie à Pontgibaud (Puy-de-Dôme) où ont lieu les manœuvres. Le 17 envoi des informations au général commandant la 13 ^e brigade de cavalerie grâce à des postes de correspondance échelonnés sur la route.	200 km aller et retour.	18 juin à 10 heures après une nuit de marche.
6 août 1904	Entre minuit et 2 heures du matin.	14 ^e chasseurs à Dôle.	Raid par escadrons séparés. Parcours effectué à la vitesse moyenne de 10 km / heure.	70 Km	7 heures 1/2 et 9 heures.
1 ^{er} avril 1905 Photo 54/142	Vendredi Minuit.	19 ^e dragons Vienne.	Parti à minuit de Vienne, arrivé au Grand Camp à Lyon à 5 heures du matin. Bivouaque. Durée de l'exercice : 15 heures.	81 Km	Samedi à Vienne à 3 heures du soir.

Ces recensions publiées par *Lyon Sport* relèvent d'un genre qui est déjà parfaitement mixte. De l'arme, il y a le détachement, l'ordre de mission, les personnels et la cavalerie, les points de départ et d'arrivée et la préparation ordinaire des chevaux d'armes, leur état à l'issue de l'exercice ; de la sphère sportive, il y a le support de diffusion c'est-à-dire le *Lyon sport*, la performance chronométrée, les distances affichées, la compétition qui apparaît, l'état des

cavaliers et des chevaux, les lieux d'arrivée qui sont parfois l'enceinte d'un concours hippique ou d'un hippodrome.

La reconnaissance, muée en épreuve sportive civico-militaire, prend la forme de raid ou de course d'endurance. Elle est exclusivement ouverte aux militaires. Le programme est sans doute imaginé par des initiateurs civils de la presse et du monde hippique, ils apportent les financements nécessaires, mais le programme est entre les mains d'une commission *ad hoc* instituée pour la circonstance. Cela n'empêche nullement le débat civil de s'emparer des tenants et des aboutissants de l'épreuve : les officiers sont-ils convenablement remontés ? quels sont les chevaux qui s'en tirent le mieux ? et de là, la polémique est prête à surgir de la presse.

2 – Les raids régionaux

Si les reconnaissances de cavalerie pénètrent par effraction dans le monde du sport, il importe de bien comprendre que le terrain est préparé par des épreuves d'endurance, les raids, qui doivent placer le cavalier et son cheval dans un environnement d'efforts et de contraintes, celui supposé du théâtre d'opération. Dans cette perspective l'intelligence tactique de l'officier sachant ménager sa monture et s'adapter aux circonstances commande le succès. Au début du XX^e siècle, le monde de l'équitation militaire est tout entier absorbé par des raids qui stimulent l'émulation entre les différents régiments de cavalerie. L'exemple vient de l'étranger où des épreuves internationales permettent aux différentes cavaleries de se mesurer : la Belgique, la Suisse, l'Italie donnent l'exemple. Les exploits engrangés par les Français dans le premier d'entre eux, le raid Bruxelles-Ostende en 1902, semblent de bon augure d'autant qu'ils se cumulent avec ceux plus classiques des concours hippiques, comme à Turin la même année³²⁹¹. La victoire dans ces grandes réunions internationales dépasse les enjeux du sport :

« À Rome, à Turin, à Ostende, à Spa, à Bruxelles ou à Saint-Sébastien, dans tous les raids, dans toutes les chevauchées internationales, partout où nos officiers se mesurent avec ceux des autres nations, ils se classent les premiers, font école et portent au plus haut point le renom de la cavalerie française ! »³²⁹²

Les vainqueurs sont célébrés et honorés comme s'ils incarnaient les prémisses des victoires futures de l'arme³²⁹³.

Si l'on se cantonne aux seules épreuves d'endurance, la compétition internationale essaime au niveau national. Elles sont organisées par de grands titres de la presse sportive, *Armée et Marine*, *Armes et Sports* ou les deux ensembles. Leur prolifération agace par exemple : « On remarquera - écrit l'hebdomadaire *Sport universel illustré* – que toutes ces manifestations qui se réclament du sport sont, en réalité, des prétextes à publicité au bénéfice d'un journal ou d'une ville d'eaux qui mettent quelquefois les frais en commun »³²⁹⁴. Le territoire métropolitain est quadrillé par des épreuves similaires ouvertes à plusieurs corps d'armée,

³²⁹¹ L. CHAMPION, *Le Raid Bruxelles-Ostende* (27 août 1902), Paris Nancy, Berger-Levrault & Cie, 1902, 28 pages. ; Commandant SMITS, *À propos du Raid Bruxelles-Ostende*, Notes et Rapports, 27 août 1902, Bruxelles, Charles Bulens, 110 pages.

³²⁹² *Revue de cavalerie*, livraison N°249, décembre 1905, page 263.

³²⁹³ *Lyon Sport*, 31 janvier 1903 : « Plusieurs des officiers qui ont brillamment représenté leur arme dans les grandes épreuves de Turin et du raid Bruxelles-Ostende, viennent d'être portés pour l'avancement.

Citons le capitaine de Montjou, de l'école de Saumur, et le lieutenant de Brignac, instructeur à Saint-Cyr, lauréat de Turin. Les lieutenants Madamet, Deremetz, Haentjens, arrivés 1^{er}, 2^e et 3^e à l'hippodrome d'Ostende, sont classés pour le grade de capitaine ; le lieutenant Romieux, arrivé 4^e, qui figurait déjà au tableau d'avancement, a été nommé capitaine à la dernière promotion. Ces récompenses ne peuvent que développer la généreuse émulation de nos brillants officiers de cavalerie ».

³²⁹⁴ *Le Sport universel illustré*, N° 417, 17 juillet 1904, page 454.

elles constituent le vivier des concurrents qui auront l'honneur de représenter le pays. La région lyonnaise est concernée par deux raids nationaux : ceux de Lyon -Vichy³²⁹⁵ et de Lyon - Aix-les-Bains³²⁹⁶. Il est intéressant de les placer dans une perspective comparative, parce que leur évolution d'une année sur l'autre montre l'emprise de plus en plus marquée de la reconnaissance de cavalerie comme modèle explicite pour ces raids d'endurance :

	Raid Lyon -Vichy	Raid Lyon – Aix-les-Bains
Organisateur	Armée et Marine / Armes et Sports	Armée et Marine ³²⁹⁷ / Armes et Sports
Participants	7 ^e , 8 ^e , 12 ^e , 13 ^e , 14 ^e , 15 ^e + 28 ^e dragons	6 ^e , 7 ^e , 8 ^e , 13 ^e , 14 ^e , 15 ^e , 20 ^e
Engagements	31	62
Présents	25	47
Groupes	5	8
Durée	2-3-4 juillet 1904	26 – 27 – 28 – 29 juillet 1905
Distance totale	196,6 km	177 km
Modalités	Parcours sur route	Parcours variés, prédomine la rase campagne
1 ^{ère} journée	Lyon - Saint-Étienne, 58,6 km.	Lyon – Lagnieu 55 km
Vitesse	Min : 11 km/h. Max : 13 km/h	Max : 13 km/h
2 ^{ème} journée	Saint-Étienne-Montbrison, 33 km	Lagnieu – La Tour-du-Pin, 65 km
Distance	Montbrison-Noirétable, 44 km	
Vitesse	Idem.	Libre
3 ^e journée	Noirétable-Vichy	La Tour-du-Pin – col d'Aiguebelette : 37 km.
Distance	61 km	Descente du col - Motte-Servolex : 6 km.
Vitesse	Allure libre	Motte-Servolex – Aix-les-Bains : 14 km
arrivée	Steeple-chase	4 ^e journée : steeple-chase

Source : *Le Sport universel illustré, Lyon sport, Armée et Marine.*

La comparaison des deux épreuves peut être dressée à partir de la presse quotidienne ou des hebdomadaires sportifs nationaux et régionaux. Deux évolutions s'imposent : la première est relative à la préparation des chevaux et des cavaliers, la seconde à la nature et à la signification de l'épreuve.

A – Préparation et gestion des épreuves

Début juillet 1904, rendant compte du raid Lyon-Vichy, le chroniqueur hippique du *Salut public* met en avant la méthode de préparation expérimentée par les officiers du 28^e régiment de dragons de Sedan dont l'un d'entre eux vient de remporter l'épreuve :

« La victoire du 28^e dragons ne comporte pas de restriction. C'est une victoire régulière, sagement préparée et méthodiquement obtenue. En collaboration avec le lieutenant Bausil, son camarade de régiment, spécialiste des raids, le lieutenant Allut s'était créé une méthode et imposé un horaire, respectant l'une et se conformant à l'autre avec une discipline toute militaire. Sa jument *Orléans* a, suivant son école, qui triomphe, effectué le parcours tout entier.

Montée pour la dernière étape à l'allure libre, elle a d'affilée marché 55 minutes avec des alternances de trot, de pas et de galop, arrêtant cinq minutes par heure et couvrant ainsi la première heure 22 km, la seconde 25 et finissant les 14 derniers kilomètres dans un seul temps de galop.

Cette méthode et ce régime sont-ils applicables à tous les animaux ? Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'il ne semble pas trop mal réussir au 28^e dragons, qui sur les ordres de son colonel, a

³²⁹⁵ Émilien LELORGNE D'IDEVILLE, *Le raid national militaire (2^e année) : Lyon-Vichy (2-5 juillet 1904)*, Paris, Le Soudier, 1905, 108 pages.

³²⁹⁶ Table des figures et des illustrations, chapitre XIV, illustration N° 27 Raid Lyon - Aix-les-Bains (1905).

³²⁹⁷ Le programme officiel de l'épreuve : *Armée et Marine*, revue bi-mensuelle illustrée, septième année N°14, 20 juillet 1905.

toujours, dans ses escadrons, une vingtaine de chevaux d'officiers, de sous-officiers et de cavaliers en plein entraînement »³²⁹⁸.

Face au lieutenant Allut, les autres concurrents n'ont pas toujours une tactique de course, donc de gestion rationnelle de la dépense physique de leur cheval. Le comte d'Ideville qui a méthodiquement interrogé tous les concurrents avance l'hypothèse : « Cela tient-il à ce que tous ne s'étaient pas d'avance fixé une ligne de conduite bien nettement tracée ?³²⁹⁹ Le lieutenant Muguet du 19^e dragons de Vienne, le régiment le plus sportif de la 6^e division de cavalerie, est très représentatif de cet état d'esprit. Il compte sur l'exploit d'un cheval hors normes. Dans la dernière étape de la course entre Noirétable et Vichy, Muguet et son cheval *Diligent* couvrent les 61 km de l'épreuve à plus de 23 km/h. « prouesse sans précédent officiel, mais prouesse qui coûte cher. Son cheval est tombé boiteux aussitôt après le poteau »³³⁰⁰. Le trophée lui échappe parce que le cheval est dans l'impossibilité d'effectuer le steeple-chase programmé le lendemain. D'autres chevaux arrivent au bord de la congestion comme *Radis-Gras* au lieutenant de l'Orme d'Alincourt.

La préparation du cavalier est quant à elle l'objet d'attitudes plus tranchées qui rejoignent par un biais détourné les observations précédentes. Pour les uns le cavalier de raid ne doit en aucun cas descendre de sa monture. Pour les autres, la course ou la marche à pied du cavalier doit s'intégrer dans le chronogramme de la course de manière à soulager le cheval³³⁰¹. Au cours du Raid Paris-Deauville, sur les 130 km de la 1^{ère} partie de l'épreuve, « le lieutenant Bausil en fit à pied, moitié au pas, moitié au pas gymnastique, 55 environ, c'est-à-dire presque la moitié. Et quand nous parlons de pas gymnastique, pour être exact, nous devrions dire pas de course. (...) Cela fait de 12 à 15 km/h. Le pas était non moins rapide, la marche atteignant facilement aux côtes la vitesse de 7,5 km à l'heure »³³⁰².

La gestion de la course s'appuie en amont sur l'excellence de la préparation. En juillet 1905, alors que les cavaliers du raid Lyon – Aix-les-Bains s'apprêtent à partir, la préparation les trois chevaux du 28^e engagés en 1903 dans le Raid Paris-Dauville revient à l'esprit. Le chroniqueur du *Sport universel illustré* note : « dès l'examen préliminaire, il s'est imposé à l'esprit de tous que le vainqueur serait une fois encore fourni par le 28^e dragons »³³⁰³. La physionomie peu ordinaire qu'ils présentent est une illustration de la « méthode » exposée par le capitaine Bausil³³⁰⁴. L'hebdomadaire remarque que les cinq chevaux du 28^e dragons, *Orléans*, *Rade*, *Numidie*, *Jobourg* et *Wiseheneau* « étaient devenus semblables par la même préparation : tous paraissaient gras à côté des autres concurrents ; le ventre non pas levretté, mais rondet, les cuisses doubles, énormes, gros de muscles et non pas de graisse. (...) Beaucoup parmi les autres chevaux se sont présentés dans la condition de course anglaise qui n'est déjà pas fameuse pour couvrir 1700 mètres et qui doit, de toute évidence, posséder une vertu moins efficace encore sur une distance cent fois plus longue ».

Les faits confirment l'excellente préparation des chevaux du 28^e dragons. Au soir de la 2^e journée, 4 chevaux meurent d'épuisement et seuls 15 sont autorisés à repartir le lendemain.

³²⁹⁸ *Salut public*, 6 juillet 1904.

³²⁹⁹ Émilien LELORGNE D'IDEVILLE, *Le raid national militaire (2^e année) : Lyon-Vichy (2-5 juillet 1904)*, Paris, Le Soudier, 1905, 108 pages, page 38.

³³⁰⁰ *Ibidem*.

³³⁰¹ *Salut public*, 3 juillet 1904 : « Deux écoles sont aux prises dans le raid, l'école des concurrents qui font alterner la marche à côté du cheval avec le pas, le trot ou le galop à cheval, et l'école des concurrents qui prétendent qu'un raid hippique doit se faire à cheval de bout en bout sans qu'il soit permis de mettre le pied à terre ailleurs que dans les contrôles fixés à l'avance ».

³³⁰² J. ALQUIER, Albert DROUINEAU, *Glycogénie et alimentation rationnelle au sucre : étude d'hygiène alimentaire sociale et de rationnement du bétail*, Paris Berger-Levrault, 2 volumes 301 et 421 pages, vol 2, page 88.

³³⁰³ *Sport universel illustré*, N°472, 6 août 1905, page 505.

³³⁰⁴ Paul BAUSIL, *Le Raid Paris-Rouen-Deauville*, avec une lettre du général de division baron Faveroth de Kerbrech, dessins par Magne de la Croix, Paris, Silva et Leclerc, 1904, 169 pages.

Jobourg le cheval du capitaine de Champsavin sort étonnamment frais de cette aventure « Cette question de méthode - note le *Sport universel illustré* – a une importance capitale (...) on ne peut en nier l'importance car il faudrait croire alors qu'en France il n'y a de bons chevaux qu'au 28^e dragons ». L'hebdomadaire donne quelques renseignements sur la préparation de Jobourg :

« Jobourg, du départ à l'arrivée, s'est montré supérieur à ses concurrents et s'est toujours présenté le plus frais. (...) Le capitaine de Champsavin qui a pris le vaillant animal comme cheval d'armes, l'avait entraîné avec soin pour cette épreuve. Suivant la méthode du 28^e, on lui a fait faire énormément d'ouvrage au pas et en main au début. Mais un accident ayant entravé la préparation de Jobourg, il a terminé son entraînement à la nage. Au lieu de donner à son cheval les longs temps de galop qu'il méditait, le capitaine de Champsavin, se basant sur la fréquence des mouvements respiratoires et des battements du cœur, lui faisait faire le travail correspondant à la longe et en cercle dans la rivière »³³⁰⁵. Au cours de l'épreuve, et en particulier durant la 2^{ème} journée, de Champsavin a été jusqu'à se servir du cornage de sa bête en utilisant ce signal pour en adapter la vitesse.

B – La nature et la signification de l'épreuve.

Les raids ou courses d'endurance qui se succèdent depuis 1902 ont permis de dégager quelques grandes régularités que rappelle le comte d'Ideville dans les annales de l'épreuve³³⁰⁶. En 1903 comme en 1904, ces régularités qui se dégagent de l'expérience formulent des lois et nourrissent des controverses qui traversent le monde hippique.

La première est liée à la vitesse du cheval employé dans un contexte d'endurance. « Il ne suffisait pas de marcher comme un fou ». Les comptes-rendus notent qu'il manque aux concurrents « la notion exacte de l'effort qu'un cheval bien entraîné peut donner ». Les raids permettent cette prise de conscience. La mortalité équine de Bruxelles-Ostende n'est plus de saison : Paris-Dauville et Lyon-Vichy confirment qu'une vitesse moyenne « de 20 à 24 kilomètres à l'heure sur 100 kilomètres est une extrême limite que jamais on ne doit chercher à recaler »³³⁰⁷. L'expérience des concurrents souligne également que « le galop détendu est la seule allure de vitesse même pour une longue route : temps de galops coupés d'arrêts, de marche à pied ou petits temps de trot lent ».

La seconde est liée à la régularité des allures. Elles confortent les concurrents qui s'y astreignent et pénalisent ceux qui s'en écartent, comme le relève en 1904 le comte d'Ideville dans sa recension de Lyon-Vichy : « aux à-coups du premier jour succède bientôt une régularité d'allures, une sorte de discipline de marche très significative : dès le second jour on ne voit plus certains cavaliers perdre dans la moitié d'une étape plus de dix minutes sur leurs camarades de groupe, puis arriver au contrôle final avant eux »³³⁰⁸.

Enfin la troisième régularité est porteuse de controverses. Les trois raids annuels du cheval d'armes de 1903 à 1905 livrent le portrait-robot du cheval d'armes, des données chiffrées à l'appui et disent les fausses routes :

1) Le bon cheval d'armes doit avoir du sang. C'est un galopeur issu du pur sang, de l'anglo-arabe ou de l'irlandais ou encore d'un demi-sang issu directement d'un étalon de pur sang. C'est le profil du cheval de selle complet.

2) Les chevaux issus d'étalons de demi-sang trotteurs type anglo-normand sont voués à des classements médiocres lorsqu'ils parviennent à finir l'épreuve. Partant de cette observation, le comte d'Ideville constate l'incapacité de la race trotteuse à fournir le vrai cheval de selle. Le

³³⁰⁵ *Sport universel illustré*, N°472, 6 août 1905, page 521.

³³⁰⁶ Émilien LELORGNE D'IDEVILLE, *Le raid national militaire : Paris-Rouen-Deauville, fondé et organisé par "Armes et sports" (12-15 août 1903)*, Levallois Perret, Imprimerie des Armes et sports, 1904, 159 pages.

³³⁰⁷ Émilien LELORGNE D'IDEVILLE, *Le raid national militaire (2^e année) : Lyon-Vichy (2-5 juillet 1904)*, Paris, Le Soudier, 1905, 108 pages, page 36.

³³⁰⁸ *Idem*, p. 38.

constat est inquiétant puisque ces chevaux largement encouragés par l'administration des haras sont massivement présents dans les régiments. Le raid national militaire s'inscrit de ce fait dans une contestation qui renouvelle l'hostilité déjà ancienne envers l'étalon de demi-sang anglo-normand. Cette réalité explique la fondation en 1898 de la Société d'Encouragement à l'élevage du cheval de guerre français.

De ces régularités ou constances, les raids tirent des vertus pédagogiques qui permettent d'avancer dans la maîtrise de l'endurance, qui n'est pas la qualité première de la cavalerie régimentaire au début du siècle.

Entre Lyon - Vichy et Lyon - Aix-les-Bains, le raid national hippique entame sa mutation : de raid sur route aux enseignements limités, l'entreprise se mue en une manifestation sportive qui tient du cross-country et de la reconnaissance de cavalerie. Le raid sur route, hérité de Bruxelles-Ostende et réitéré lors de Paris-Deauville, génère une certaine lassitude. Dès 1903, le comte d'Ideville soutenu par d'autres spécialistes relaye les observations de plus en plus insistantes qui préconisent un nouveau format pour l'épreuve. En 1904, dans son compte-rendu détaillé du raid Lyon-Vichy, soulignant les manques sportifs de l'épreuve, d'Ideville écrit :

« C'est pour répondre à cette objection que je me suis faite il y a un an et je me fais encore l'écho de tous ceux qui souhaitent ardemment voir les raids devenir des *épreuves à travers pays* : au point de vue militaire comme au point de vue équitation ils n'auraient qu'à y gagner, - et je ne puis que répéter ici ce que j'écrivais l'an dernier :

Pour se conformer à la réalité, pour faire d'un raid l'image d'un exploit de guerre, pour le faire ressembler vraiment à une reconnaissance talonnée par l'ennemi et se dérochant au danger, ce n'est pas seulement la vitesse d'un bon cheval qu'il faut utiliser, c'est aussi et surtout son adresse en terrain varié (...). Ne serait-il point possible d'introduire ces éléments dans les parcours des épreuves futures, en imposant aux concurrents de temps à autre, à des endroits déterminés et soigneusement jalonnés quelques kilomètres à travers pays, en utilisant chaumes, prairies, champs non cultivés, futaies, chemins de terre, en traversant des rivières à gué, en sautant des fossés, des haies, de petits murs, etc. ; partout en France on trouvera des espaces suffisants pour éviter ces kilomètres ininterrompus de macadam »³³⁰⁹.

En 1905, le programme appelé de leurs vœux par tous les spécialistes des épreuves d'endurance, d'Ideville à Comminges, est devenu une réalité. Le programme du raid national Lyon - Aix-les-Bains est publié par *Armes et Marine* dans son numéro du 20 juillet 1905 :

« Les idées militaires qui ont servi de base à l'organisation du raid Lyon - Aix-les-Bains sont les suivantes :

1° Une reconnaissance d'officier se porte en avant à la recherche du renseignement. Elle parcourt, au départ, un espace assez étendu dans des conditions de sûreté et de facilité relatives, jusque dans le voisinage du contact de l'ennemi.

2° Le contact s'établit avec l'ennemi. Les difficultés d'opération augmentent. Il faut marcher à travers pays, dans certains cas échapper à une poursuite : c'est le moment de fournir le gros effort proportionné aux forces de chacun des concurrents.

3° L'opération continue. Il s'agit maintenant de rapporter le renseignement. La reconnaissance poursuit sa marche au milieu d'alternatives diverses et parvient à gagner, en pays de montagne, un poste de correspondance optique installé pour recueillir et transmettre les renseignements. Elle se repose momentanément ; mais, de nouveau mise en alerte, elle est encore obligée de fuir et repart au plus vite. Elle fait son dernier effort »³³¹⁰.

Le scénario sportif de l'épreuve rejoint ainsi le giron des reconnaissances militaires qui permettent de bâtir des parcours variés mettant en relief les aptitudes des chevaux d'armes. Le

³³⁰⁹ Émilien LELORGNE D'IDEVILLE, *Le raid national militaire (2^e année) : Lyon-Vichy (2-5 juillet 1904)*, Paris, Le Soudier, 1905, 108 pages, page 40.

³³¹⁰ *Armée et Marine*, 20 juillet 1905, programme du raid national militaire hippique.

programme est une validation des potentialités sportives de la reconnaissance mise en avant par les principaux organes de la presse sportive comme une discipline à part entière. Quoiqu'il en soit, cet infléchissement attendu du programme a suscité une puissante adhésion : plus de 60 engagements sont reçus soit deux fois plus que l'année précédente.

3 – La randonnée militaire de la Société sportive du Rhône

Les raids Lyon-Vichy et Lyon Aix-les-Bains patronnés par de grands titres de la presse parisienne s'inscrivent dans une politique éditoriale bien en place et qui connaît à travers l'Hexagone un certain nombre de répliques. L'épreuve imaginée et mise en œuvre par La Société Sportive du Rhône en novembre 1903 est une nouveauté dans la région. Elle s'insère dans une problématique d'ensemble qui est celle de l'utilité du steeple-chase militaire comme révélateur des qualités du cheval et de son cavalier, mais elle lui fournit un *modus operandi* propre. La randonnée militaire de la Société Sportive du Rhône est liée au calendrier sportif de la société puisqu'il s'agit d'un steeple-chase militaire précédé d'une phase d'échauffement préliminaire d'une trentaine de kilomètres représentée par une boucle dans le bas-Dauphiné. Cette « fête militaire » est destinée à clôturer la saison hippique de la société.

L'originalité de la randonnée militaire imaginée par Albert Aubier est de dissocier la phase d'échauffement du steeple-chase proprement dit. Jusqu'alors il existait des steeple-chases exigeants. L'auteur anonyme de *Ludus pro patria* signale des steeple-chases de 7500 à 8000 mètres. Ainsi depuis 1895, des cross-country de 7500 mètres sont courus à Verdun avec un tronçon en plein pays et une course de 4000 mètres sur l'hippodrome, le tout agrémenté de 25 bons obstacles³³¹¹. L'auteur rappelle qu'à la fin des années 1880 « toutes les réunions de l'Ouest se terminaient par une course de ce genre disputée sur 6 000, 7 000 ou 8 000 mètres, c'était le rallye Challans, le rallye Savenay, etc., etc. »³³¹² Le projet Aubier est formulé une première fois en 1902 lors du Concours hippique. S'y référant dans une tribune de septembre 1903, Aubier l'envisage alors comme « une sorte de championnat pour chevaux d'armes de la région, avec une fin de parcours en course, sur un hippodrome ».³³¹³ Or dans ce même texte, la présentation de la course telle qu'elle est prévue pour novembre montre une évolution sensible par rapport au projet initial. Le format de l'épreuve envisagé par le secrétaire général de la Société Sportive du Rhône doit permettre de surmonter les écueils qu'offrent les military. Il s'agit en premier lieu d'obtenir un steeple-chase qui ne soit pas dévalué par une distance non représentative : il est ainsi précédé d'un raid modeste de quelques 35 km en rase campagne, d'où la dénomination de randonnée militaire. Cette mise en condition doit ralentir les vitesses effrénées qui sont imprimées aux steeple-chases militaires. En second lieu, la course sur l'hippodrome est dotée d'obstacles soignés concentrés en début de parcours : « il faudra, sur les obstacles, garder le calme nécessaire, c'est-à-dire ne pas suivre les fougueuses impulsions de cœurs très chauds de nos jeunes officiers, toujours ardents à la lutte – même en steeple – afin non seulement, d'éviter la *tape* fâcheuse et facile pour des chevaux fatigués, mais aussi de manière à finir la course de manière honorable »³³¹⁴. Enfin, Aubier favorise un rush final par une belle section de plat d'un bon kilomètre favorable aux concurrents ayant ménagé leur monture.

³³¹¹ La revue *Sport universel illustré*, 11 septembre 1897, page 480, signale que le principal attrait de la réunion de Verdun réside dans le military de 7700 mètres pour chevaux d'armes (pur sang exclus) : « Le parcours de Verdun est très sévère et comprend pour ce military en dehors des obstacles ordinaires semés sur la piste un long tracé à travers pays avec des obstacles naturels (...) Le temps mis pour effectuer le parcours a varié entre 12 et 14 minutes, allure plus que raisonnable si l'on songe que tous les chevaux qui prennent part à l'épreuve sont des chevaux d'armes ».

³³¹² *Ludus pro patria*, page 106.

³³¹³ *Lyon sport*, 26 septembre 1903.

³³¹⁴ *Idem*.

La randonnée militaire a lieu le 8 novembre 1903. Les conditions définitives de la course ont été précisées dès le début du mois d'octobre :

« Poids : 70 kg, pur sang : 76 kilos. Tout gagnant d'une ou de plusieurs 2^e séries portera 3 kg ; tout gagnant d'une ou plusieurs 1^{ères} séries portera 5 kg ; tout gagnant d'une hors série est exclu. Les surcharges ne se cumulent point. Parcours : de 35 à 40 kilomètres (selon l'état du terrain), à raison de temps : temps maxima 18 km à l'heure ; temps minima, 20 km à l'heure. Repos. Repos de 30 à 40 minutes, après le parcours ; inspection des chevaux par la commission ; affichage des concurrents de l'épreuve. Épreuve de classement. Épreuve sur piste de 3400 m. environ. Ordre des obstacles : haie naturelle, rivière, double barre, mur, talus en terre (1400 m.), deux haies naturelles (1000 m.), fin de course (plat 1000 m.), total : 3400 m.

Un objet d'art à chacun des 10 premiers de l'épreuve sur piste. Une médaille d'argent à tous les concurrents »³³¹⁵.

La randonnée militaire est suivie en détail par la revue *Sport universel illustré*³³¹⁶. L'article qui reste cantonné aux aspects formels de l'épreuve lui fait un bon accueil, mais la liste des participants dit assez la désillusion qu'ont dû éprouver les organisateurs. Seuls 9 concurrents sur 18 engagements sont présents et sur ce total, un seul officier représente la 6^e division de cavalerie :

Participant	Unité	Garnison	Cheval	Âge	Parcours	Piste
Durand,	6 ^e artillerie	Valence	Bengali II ½ S	8	3h 31	7 ^e
Malric	1 ^{er} hussards	Valence	Vigne Vierge PS	Âgé	3h 36	8 ^e
Priva	8 ^e chasseurs	Auxonne	Bricoline PS	5	3h 36	1 ^{er}
De Beaupuit,	16 ^e chasseurs	Beaune	Choke Bore PS	6	3h 39	Disq.
De Chefdelis	1 ^{er} hussards	Valence	Étrivière PS	Âgé	3h 36	5 ^e
De Montmarin	10 ^e chasseurs	Moulins	Négrier PS	Âgé	3h 38	2 ^e
Mousset, .	16 ^e chasseurs	Beaune	Sylla PS	6	3h 33	3 ^e
Olry	14 ^e chasseurs	Dôle	Facteur PS	Âgé	3h 37	6 ^e
Perret	2 ^e Dragons	Lyon	Lisle PS	6	3h 33	4 ^e

La randonnée n'est pas reprogrammée l'année suivante. Elle est remplacée par un military de 1^{ère} classe. La 6^e division de cavalerie de Lyon n'est représentée que par un seul officier du 2^e dragons. L'épreuve n'a pas rencontré le succès escompté pour toute une série de raisons qui sont en partie relevées par la presse et les organisateurs eux-mêmes. Une première tient au nombre limité d'unités admises à participer à l'événement soit moins d'une vingtaine de régiments ; une seconde incrimine l'époque retenue comme le souligne Albert Aubier dans un article de *Lyon sport* à la veille de la randonnée : l'absence de temps de préparation se conjugue à l'état des chevaux : « après les manœuvres bien des chevaux sont fatigués »³³¹⁷. Enfin toute une série de critiques qui n'ont pas été explicitement formulées mais ont été nombreuses de l'aveu même des organisateurs, porte sur l'organisation de l'épreuve : l'impossibilité de faire concourir des chevaux dans des catégories différentes a induit des distorsions qui se retrouvent dans la répartition des régiments : la cavalerie légère avantagée par l'épreuve est omniprésente, tandis que la cavalerie lourde qui compte pourtant deux régiments en garnison à Lyon n'a aucun représentant. À cette première critique il faut en ajouter une seconde relative à la nature de l'épreuve. Le fait que seul le steeple-chase serve à déterminer le vainqueur interdit toute chance de succès aux demi-sangs malgré les décharges consenties. Enfin, l'architecture d'ensemble qui a sa cohérence apparaît comme une cote mal taillée. Elle n'a finalement convaincu ni les amateurs de raids, ni ceux des steeple-chases

³³¹⁵ *Lyon sport*, 3 octobre 1903.

³³¹⁶ *Sport universel illustré*, N°383, 22 novembre 1903, page 747 et suivantes.

³³¹⁷ *Lyon sport*, 7 novembre 1903.

puisque la course comportait deux sections, l'une pourvue d'obstacles peu nombreux et l'autre transformée sur 1200 mètres en une véritable course plate. Cette combinaison théorique du fond, de l'efficacité devant l'obstacle et de la vitesse a sans doute semblé trop artificielle à nombre d'officiers et finalement trop fade en permettant à tous les chevaux de terminer l'épreuve sans qu'aucun accident n'ait été à déplorer et au vainqueur, le lieutenant Privas, de confirmer ce qu'il était déjà au début de l'année, le principal moissonneur de military³³¹⁸.

³³¹⁸ *Lyon sport*, 9 janvier 1903.

CHAPITRE XV – LES COURSES : STRUCTURES ET INFRASTRUCTURES DE LA FÊTE HIPPIQUE POUR TOUS.

Les courses de Lyon doivent être replacées dans un vaste espace régional. Leur montée en puissance commence à se faire sentir au début du XX^e siècle avec la multiplication des réunions de courses au printemps et à l'automne. Elles se nourrissent d'un environnement propice stimulé par les pôles puissants que sont les villes balnéaires de la Côte d'Azur et les villes d'eau comme Vichy ou Aix-les-Bains.

L'économie des loisirs, qui se met en place sous le prétexte sérieux de l'amélioration de la race chevaline et de la défense nationale, prend appui sur deux supports essentiels : les écuries et les hippodromes, acteurs et lieux du spectacle hippique.

Section I – Les sociétés de courses

Il faut attendre les dernières années du Second Empire pour que Lyon se dote de courses dignes de ce nom. La fondation de la Société des Courses de Lyon date du 8 décembre 1866. C'est elle qui acclimaterait vraiment les courses à Lyon dans son hippodrome du Grand Camp. Les courses privilégient les purs-sangs et le galop. La fin brutale du Second Empire et la guerre franco-prussienne freinent à peine son impulsion. Entre 1873 et 1878, le Jockey-club met sur pied une nouvelle structure, la Société hippique du Rhône, expérience prématurée qui n'est pas reconduite. En 1886, une nouvelle tentative a lieu. Il s'agit de diversifier la programmation en introduisant notamment le trot. Cette société qui installe un bel hippodrome dans le domaine de Bonneterre, au bout du cours Lafayette prolongé, réussit bien et multiplie les jours de courses. Ce succès entraîne des tensions avec la Société des Courses de Lyon, son aînée et aboutissent à sa dissolution en 1893. Ce n'est qu'au début du XX^e siècle, qu'une troisième fondation installe solidement le trotting à Lyon. En quelques années, la Société Sportive du Rhône renouvelle en profondeur l'offre hippique et impose son hippodrome et ses réunions comme un rendez-vous incontournable des écuries locales et régionales tout en stimulant la création de nouvelles sociétés suburbaines.

I - Les sociétés du Jockey-club³³¹⁹

L'émergence tardive d'une région hippique centrée autour de Lyon est assez paradoxale puisque la métropole rhodanienne dispose de puissants atouts : une position remarquable sur le réseau ferroviaire et une richesse ancienne permettant à la fois la constitution d'écuries et l'apparition d'une clientèle nombreuse de joueurs. L'inertie initiale du milieu est un élément constitutif de la spécificité lyonnaise, elle recoupe en grande partie les us et coutumes de l'excellence équestre vus au chapitre précédent. En même temps, l'émergence soudaine d'un pôle hippique porte la marque de forces anciennes longtemps sous-exploitées comme les potentialités du réseau ferroviaire et la montée en puissance de nouveaux acteurs qui entendent bien exploiter un marché qui ne demande qu'à s'épanouir. Les tensions qui en résultent trouvent leur explication dans l'histoire des premières sociétés hippiques. C'est par elles qu'il faut commencer puisque l'offre hippique émane des capacités créatives d'une élite locale qui associe l'envergure financière, la capacité à refléter au niveau local l'astre parisien et la passion hippique. Créer une société de courses, faire sortir de terre un hippodrome accueillant, combine ces traits sans qu'il soit possible de les ordonner de manière rationnelle et l'exemple lyonnais en est une manifestation évidente. La matrice des sociétés hippiques de la ville de Lyon a longtemps été le cercle du Jockey-club. Aucune originalité en cela, mais ce qui l'est davantage, c'est le démarrage hésitant et des débuts difficiles. Sous la monarchie de Juillet, Eugène Gayot, un témoin direct des premiers balbutiements des courses lyonnaises, dresse un tableau sans complaisance :

³³¹⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°1, Entête de papier à lettre du Jockey-Club de Lyon, un acteur central de la scène hippique lyonnaise.

« Nous n'entrons pas dans cette étude par un côté bien brillant. Les courses de Lyon n'ont jamais eu de retentissement. Une société d'amateurs en a pris l'initiative en 1839 et en a conservé seule la direction. Celle-ci n'a pas été ce qu'elle aurait dû être. Le Jockey-club lyonnais n'a pas su définir le but qu'il se proposait ; nul, en raisonnant ses programmes, ne saurait en saisir la pensée utile. (...) Comme pendant à ce manque de direction, nous trouvons à Lyon un champ de courses d'une forme et d'une dimension singulières. On a eu l'étrange idée de creuser une sorte de bassin plat, une manière de saladier de 720 mètres de tour, qui tient lieu d'hippodrome, et que la foule, debout sur ses bords, doit encadrer le jour de la fête. Ce chef-d'œuvre a coûté cher à établir. (...) Au commencement de 1840, époque à laquelle nous avons l'honneur de diriger le dépôt de Cluny, nous avons timidement risqué quelques observations sur le peu d'utilité de cette besogne au point de vue de la spécialité qui l'avait fait entreprendre ; nous avons essayé de faire comprendre les dangers qu'offrirait un pareil terrain aux chevaux qui l'accepteraient, et prédit, sans crainte de nous tromper vraiment, qu'il éloignerait tous les coursiers de quelque valeur... On nous répondit avec une telle superbe ces mots : la ville a entrepris un "travail de Romains", que nous nous sommes humblement retirés sans ajouter un mot, sans nous préoccuper davantage de ces travaux malencontreux »³³²⁰.

1 – La Société des courses de Lyon

L'inauguration de l'hippodrome du Grand-Camp en juin 1867, devant un parterre sélect de représentants de la France chevaline, s'inscrit à la fois dans l'air du temps et dans un contexte local spécifique. La piste du Grand-Camp n'aurait pu voir le jour sans l'aide des plus hautes autorités de l'État et sans l'engagement du Jockey-club. L'impulsion qui vient du sommet de la hiérarchie, déjà observée lors de la création du concours hippique, se retrouve ici avec la même force de persuasion. En 1862, sous l'impulsion du préfet Jean-Claude Vaïsse, le conseil municipal vote la création d'un hippodrome. Le projet, qui doit être réalisé au plus tard dans un délai de cinq ans, est suivi par le préfet Chevreau après le décès de Vaïsse en août 1864. Les procédures sont appuyées par le ministre de l'Intérieur qui agit sur des directives de l'Empereur³³²¹. La ville de Lyon, maître d'œuvre de l'hippodrome du Grand-Camp, est amenée à dénouer un dossier foncier complexe : les échanges de terrains entre les communes de Lyon et de Villeurbanne ou entre Lyon et l'État, les achats, les locations aux Hospices civiles de Lyon et les expropriations forment un ensemble complexe de procédures dont une partie forme d'épais dossiers conservés aux archives municipales. Opérations délicates qui rendent nécessaires de multiples arbitrages. La principale administration mise à contribution est l'armée à laquelle on demande la mise à disposition des terrains de manœuvres de la Doua. Cette sollicitude du pouvoir central transparait dans un rapport du préfet au Conseil municipal de Lyon quelques mois avant la constitution officielle de la Société des courses. Le préfet Chevreau rappelle le rôle de l'État : « Depuis quelques années, on a beaucoup fait en France pour l'amélioration de l'espèce chevaline. Le gouvernement de l'Empereur a donné l'impulsion ; les particuliers ont suivi ce mouvement et, grâce aux nombreux encouragements qui leur ont été accordés par l'État, les départements et les villes, grâce à un noble sentiment d'émulation dans la lutte avec les pays voisins, des résultats brillants ont déjà été obtenus »³³²². Il ne s'arrête pas avec la construction de l'hippodrome. La bienveillance impériale accompagne les premiers pas sportifs de la Société des courses de Lyon : pour étoffer les prix proposés lors de la journée inaugurale, Napoléon III dote personnellement les courses d'un prix. Dans une lettre du 11 février 1867, le Grand Écuyer répond à une demande

³³²⁰ Eugène GAYOT, *La France chevaline*, Éditions veuve Bouchard-Huzard, Paris, 1849-1850, 3 volumes, volume I, pp. 116-117.

³³²¹ Germaine VIEUX, *Rive gauche*, N° 92, mars 1985, « les hippodromes lyonnais », pp. 1-5.

³³²² Arch. mun. Lyon, 784 WP 018, rapport du sénateur préfet du Rhône au Conseil municipal de Lyon, 23 août 1866.

de subvention émanant de Laurent Descours, député du Rhône et président de la Société des courses de Lyon :

« Sa Majesté a daigné comprendre l'hippodrome fondé dans cette ville sous le patronage de monsieur le Sénateur Henri Chevreau, au nombre de ceux qui reçoivent un prix portant le nom de l'empereur et a autorisé à cet effet le prélèvement d'une somme de 4000 fr. sur sa liste civile. Sa majesté a voulu ainsi donner à la ville de Lyon un nouveau témoignage de sa sympathie, en même temps que seconder le développement de l'œuvre utile entreprise par la société des courses.

Malgré la difficulté d'admettre l'institution naissante au bénéfice des encouragements de l'État, intégralement partagé déjà entre les anciens hippodromes, le ministre de la Maison de Sa Majesté n'a pas voulu que l'administration des Haras restât étrangère à une aussi importante fondation. Son excellence fait inscrire à son budget un prix de 3000 francs en faveur de la nouvelle société, dans l'espérance que ses opérations seraient toujours dirigées dans un sens profitable à l'amélioration chevaline »³³²³.

Cette impulsion, qui descend des sommets de l'ordre politique et social, se matérialise également par un double phénomène d'imitation. En premier lieu, l'argumentaire en faveur de l'industrie chevaline est décliné comme un axiome qui justifie tous les efforts. Cette vulgate se nourrit aussi bien de l'indépendance nationale que de la protection de la balance commerciale. Elle a l'avantage d'interdire toute contestation. En second lieu, les usages parisiens et d'une manière plus générale la situation hippique de la capitale justifient par eux-mêmes que la province s'engage sur la même voie. Ce primat parisien apparaît avec une grande clarté dans une lettre d'octobre 1866, que le directeur de la voirie de Lyon écrit au préfet du Rhône :

« Je crois que l'industrie de l'élevage des chevaux de courses est intimement liée à celle de l'élevage des chevaux de luxe en général, et des chevaux de guerre, qui ne sont que des chevaux de luxe de second choix ; qu'il est profitable pour le pays que nous ayons vu en quelques années se former en France plus de 80 écuries importantes qui font courir ; car ces écuries ne sont pas seulement, comme on l'a dit, de simples dépôts de chevaux à l'entraînement, mais bien de grands établissements d'élevage puisqu'on a constaté dans une seule de ces écuries, la plus importante il est vrai, jusqu'à 90 naissances dans une année.

Je ne puis pas admettre non plus que les courses soient une simple affaire de mode. Je comprendrais cette assertion s'il n'y avait aujourd'hui en France, comme autrefois, que 3 ou 4 écuries de courses appartenant à des hommes du monde élégant, connus pour subir les entraînements de la mode ; mais les hommes les plus sérieux font aujourd'hui courir : M. de Rothschild, M. Fould, M. Laffitte et tant d'autres que je pourrais nommer, élèvent des chevaux et font courir sous des noms supposés que tout le monde connaît »³³²⁴.

L'attraction exercée par la prééminence parisienne se constate également à l'aune des encouragements que les sociétés-mères dispensent à la Société des courses de Lyon en dotant généreusement quelques courses ou en donnant les pratiques parisiennes comme des exemples à suivre. La générosité dont la ville de Paris fait preuve à l'égard des manifestations hippiques est portée aux nues. Elle contraste avec les réticences lyonnaises et la modestie des engagements financiers. Plus simplement l'avis du monde hippique parisien est recueilli comme parole d'évangile. En 1874 encore, dans une lettre au préfet, Steiner Pons présente le succès de la toute nouvelle Société hippique du Rhône en soulignant que « les journaux de sport de Paris ont été unanimes à reconnaître le succès complet de nos débuts »³³²⁵.

Le Jockey Club de Lyon a été à l'origine de toutes les institutions dédiées aux courses hippiques dans la métropole régionale : la Société des courses, la Société hippique et ses

³³²³ Arch. dép. Rhône, 7 MP 456, Lettre du général Fleury, Grand Écuyer au préfet du Rhône, 11 février 1867.

³³²⁴ Arch. mun. Lyon, 923 WP 361, lettre de l'ingénieur Bonnet au sénateur préfet du Rhône, 16 octobre 1866.

³³²⁵ Arch. dép. Rhône, 4 M 606, lettre du 21 mars 1874.

divers avatars sont issus de cette unique et prestigieuse matrice. Les statuts des sociétés de courses réservent une place centrale aux membres du Jockey-Club. Les instances dirigeantes sont statutairement issues de ce cercle lyonnais. L'article 4 précise que les membres du Comité sont pris parmi les membres fondateurs dont la liste nominative figure dans l'article 3. Cette liste ne comprend que 25 noms qui constituent le noyau de la société. Ils sont responsables sur leurs deniers personnels des dettes que peut contracter la Société des courses. Cette phalange de passionnés compte des politiciens, de banquiers ou financiers, des soyeux, des aristocrates et quelques amateurs éclairés de Phébus.

Le pouvoir impérial, en invitant la bourgeoisie lyonnaise à s'investir dans le monde des courses, lui ouvre les perspectives d'un champ social générateur de reconnaissance et lui offre de surcroît la possibilité de conforter sa légitimité politique. En créant un champ de courses à l'image de Longchamp, Lyon, qualifiée de seconde ville de France, bat un peu au rythme de Paris, une des capitales du monde. La fête hippique a des vertus insoupçonnées : changer l'image grise d'une ville où l'on s'ennuie, rythme monotone de riches austères et de pauvres laborieux dont l'horizon semble limité aux gestes productifs du quotidien. Au plan local, les courses hippiques apportent la distraction offerte à la société entière qui s'invente alors de nouveaux rituels et de nouvelles sociabilités. Au plan régional, la montée en puissance de l'institution des courses conforte celle de Lyon. Si Paris reste inabordable avec son Grand prix de 100 000 francs, la Société des courses de Lyon, grisée par ses premiers succès, en propose 20 000 pour son programme de 1870. Elle envisage sérieusement d'atteindre 30 000 francs l'année suivante. À quelques mois des brumes de Sedan, la fête impériale s'épanouit dans les réjouissances hippiques. En proposant de doter son Grand Prix au tiers de celui de Paris, Lyon, compte tenu de ses ressources et de sa population, fait mieux et plus pour l'industrie chevaline que la capitale de l'Empire. Lyon peut ainsi affirmer dans l'ordre symbolique sa capacité à polariser le quart Sud-Est du pays, reléguant Marseille à un rang de brillant second. L'ambition de détrôner l'hippodrome phocéen reste lettre morte après le naufrage de l'Empire.

Après la guerre franco-prussienne et les difficultés intérieures qui l'accompagnent, le pays vaincu qui navigue incertain entre deux systèmes politiques est, malgré le retournement des tendances de fond de l'économie, un pays riche. Il paie sans coup férir ses indemnités de guerre. La vitalité du monde hippique lyonnais en est une illustration qui, à sa modeste échelle, en vaut bien d'autres : la dotation des courses reprend son mouvement ascendant dans la seconde moitié des années 1870 :

1875 : 48 000 fr.

1876 : 56 000 fr.

1877 : 75 000 fr.

Cette montée en puissance ne parvient pourtant pas à renouer avec les espérances des débuts. À cela trois raisons principales : le soutien de la municipalité et des pouvoirs publics n'est plus aussi ferme, l'arrivée de la puissante Société hippique française avec laquelle il faut partager des encouragements raréfiés et la création par le Jockey-club d'une nouvelle institution hippique, la Société hippique du Rhône qui, greffée sur le même tronc, mobilise une partie des ressources disponibles.

Insensiblement, sans doute parce que les priorités changent, ni la municipalité ni le préfet ne s'impliquent vraiment dans le soutien puissant que les préfets du Second Empire finissant apportaient à la Société. Le président de la Société des courses de Lyon, transformé en pédagogue de l'industrie chevaline, fait feu de tout bois. Les bienfaits économiques des courses et les retombées qu'elles procurent à l'octroi et au commerce local sont mis en avant. À l'adresse des membres de la Commission municipale, il espère « qu'ils voudront bien voir dans nos réunions autre chose qu'un simple spectacle et se rendront à cette idée que l'institution des courses poursuit un but sérieux, dont les résultats sont depuis longtemps

appréciables dans certaines régions de la France »³³²⁶. En mars 1876, dans un rapport détaillé au préfet, il se lance dans un long commentaire sur la loi Bocher. Si l'État veut acquérir les étalons nécessaires à la régénération des races chevalines, il doit le faire en connaissance de cause. « L'institution des courses – écrit-il – doit être soutenue par l'État, les départements et les villes. En effet, les courses constituent la base de l'amélioration de la race chevaline, elles seules, par les épreuves sévères auxquelles elles soumettent les chevaux, peuvent nous permettre de classer les reproducteurs. Appliquée au cheval de pur-sang, l'institution des courses en détermine exactement la valeur, elle est la pierre de touche qui en marque le titre ; sans elle, ce type, agent supérieur de régénération n'existe plus, on ignore ce qu'il vaut »³³²⁷. Si le préfet reste l'interprète assez fidèle de la Société des courses tant auprès du Conseil général que de la ville, cette dernière se montre assez peu encline à lui accorder un statut privilégié. Jusqu'en 1875, la ville de Lyon et les Hospices concèdent gratuitement à la Société les terrains du Grand Camp. En 1876, ce régime de faveur disparaît comme s'en émeut le président Steiner Pons :

« La Société des Courses vient de louer pour 18 ans le terrain appartenant à la ville, situé au Grand Camp et constituant la moitié gauche de l'hippodrome. Elle a loué pour une période égale le terrain appartenant aux Hospices situés au Grand Camp et constituant le pesage et les abords du pesage. Ces deux baux ont été passés aux conditions suivantes :

2 600 fr. pour 130 000 m² appartenant à la ville ;

1 800 fr. pour 65 000 m² appartenant aux hospices.

C'est une nouvelle charge annuelle de 4 400 francs qui incombe à la société et qui vient encore augmenter le chiffre énorme de ses dépenses ».

La concurrence de la Société Hippique française qui parvient à capter une partie du financement public contrarie l'institution lyonnaise. À enveloppe budgétaire constante, les conseils élus, le Conseil général et le Conseil municipal, partagent les sommes consacrées aux encouragements entre les trois institutions hippiques qui revendiquent chacune avec d'excellentes raisons les aides publiques. Ainsi, la municipalité réduit de moitié la dotation qu'elle accordait au Grand prix de la ville de Lyon qui passe de 10 000 à 5 000 francs. Cette amputation ajoutée au loyer qu'elle impose au même moment à la Société montre sans équivoque le peu d'empressement de la ville à financer une activité qui ressortit à ses yeux à la sphère privée. Steiner Pons ne peut qu'en prendre acte : « les allocations qu'on nous donnait d'une main, on nous les reprenait presque de l'autre, sans compter les cautionnements immobilisés »³³²⁸.

La Société des courses de Lyon profite de l'éviction de la Société Hippique française, la ville ne reconduisant pas l'accord qu'elle avait souscrit avec celle-ci. Elle parvient de même à étouffer deux de ses propres surgeons qu'elle avait imprudemment laissé croître, la Société hippique du Rhône et la société dite de Bonneterre résurgence de la précédente. Sans rivale, la vénérable institution a poursuivi une existence paisible et sans relief. La Société des courses de Lyon a continué à fonctionner dans une routine surannée tant qu'elle n'a pas été confrontée à une concurrence extérieure au Jockey Club : elle s'est paresseusement contentée d'une réunion annuelle de courses, de tribunes démontables qui ont longtemps constitué le décor du Grand-Camp. Quelques épreuves, convenablement dotées sans plus, satisfaisaient l'amour-propre de ce microcosme hippique lyonnais. La force de l'habitude, tellement chevillée aux us et coutumes de la ville, semble avoir figé le temps. Or, au fil des années l'immobilité, gage de sérieux et de convenance, a suscité des critiques de plus en plus acides. Les chroniqueurs

³³²⁶ Arch. dép. Rhône, 7 MP 456, lettre de Steiner-Pons au préfet du Rhône, 6 décembre 1873.

³³²⁷ Idem, lettre de Steiner-Pons au préfet du Rhône, 31 mars 1876.

³³²⁸ Arch. dép. Rhône, 7 MP 456, lettre du président de la Société des courses de Lyon au préfet du Rhône, 3 novembre 1877.

hippiques dénoncent les conséquences de cet état de fait à l'instar de Pierre de Zuch dans le *Monde sportif de Lyon et du Sud-Est* :

« Que ressort-il de nos trois réunions de courses, si ce n'est que Lyon n'est décidément pas privilégiée au point de vue du choix des chevaux envoyés (...) Nous n'avons eu, en effet, aucun cheval vraiment remarquable, à part "Quineville" et aucune course vraiment intéressante sortis de l'épreuve du Grand-Prix. D'où provient donc cet état de choses ?

Tout bonnement du peu d'importance des prix à courir, ce qui n'engage pas les gros propriétaires à envoyer leurs favoris aux risques de se claquer ou de se tuer sur un turf assez dangereux, pour ramasser un prix les couvrant à peine de leurs frais d'entraînement et de déplacement. Il s'en suit donc que nous voyons généralement galoper au Grand-Camp, les chevaux plutôt médiocres des bonnes écuries et tous les « canards » au rebut de soi-disant éleveurs qui ne sont que les propriétaires de quelque pur-sang déclassés »³³²⁹.

De fait, il faut attendre l'entrée en scène de la Société Sportive du Rhône en avril 1900 pour déstabiliser les certitudes de la Société des courses de Lyon. Il se trouve en effet que la nouvelle venue, débordante d'activité, abandonne bien vite une programmation centrée sur le trot pour diversifier son offre. Ces champs diversifiés attirent un public de plus en plus nombreux qui apprécie visiblement les belles installations de l'hippodrome de Villeurbanne. Aussi, la vénérable Société des courses, contrainte de suivre le mouvement pour ne pas être définitivement distancée, décide la création de tribunes permanentes qui sortent de terre en mars 1903. Elle y est d'ailleurs poussée par l'importance de ses réserves financières qu'elle ne peut plus légalement conserver. Ces constructions qui génèrent de nouvelles dépenses, imposent un cadre remanié : la Société des courses procède à un *aggiornamento* de ses statuts devenant en mars 1903 une société anonyme :

« Par devant Me Hugues d'Aubarède, notaire à Lyon soussigné ont comparu

Gabriel Giraud, directeur de la compagnie d'assurance du Phénix à Lyon, demeurant en cette ville, rue Duquesne N°6

M. Léonce Baboin fabricant de tulles demeurant à Lyon place Bellecour N°18

Et M. Alphonse Damour avoué près le tribunal civil de Lyon demeurant en cette ville place Meissonnier N°1

Agissant au nom de la Société des courses de Lyon, ayant existé jusque là en association de fait, avec siège à Lyon, rue de la République 19 et comme spécialement délégués à l'effet des présentes par une délibération du Comité de la Société prise en assemblée générale et à l'unanimité de ses membres le 5 décembre [1904] courant décidant la transformation en société anonyme de l'association de fait dont il vient d'être parlé »³³³⁰.

La nouvelle Société, au capital de 25000 francs, est divisée en 50 actions de 500 francs dont 35 sont réservées aux membres du comité de l'ancienne société³³³¹. Cette transformation assez rapidement répercutée par *Lyon Sport* relancer l'institution qui semblait en perte de vitesse³³³². La transformation en société anonyme n'entraîne aucun changement s'agissant des notabilités qui gravitent autour de la nouvelle société : l'entre-soi est rigoureusement préservé.

2 – la Société hippique du Rhône et ses avatars

La création de cette Société ne correspond pas vraiment aux choix hippiques que professent les milieux de l'excellence équestre pour qui le seul cheval qui vaille est le pur-sang. Pourtant, ce milieu n'est pas monolithique et il existe en son sein des secteurs pour qui

³³²⁹ *Le Monde sportif de Lyon et du Sud-Est*, 13 mai 1897.

³³³⁰ Arch. dép. Rhône, 6 UP 1/194.

³³³¹ Table des tableaux, chapitre XV, tableau N°2 Membres du Comité de la Société des courses de Lyon.

³³³² *Lyon sport*, 18 mars 1905

le trot, loin de constituer un genre mineur, peut représenter un levier pour le développement de l'élevage en France. Les stimulations qui émanent de la loi Bocher, la nécessité patriotique de constituer une cavalerie pour faire face au danger allemand ne laissent pas le Jockey-club insensible. Il faut pourtant privilégier une autre explication, plus prosaïque : la création d'une structure dédiée au trot est la manière la plus sûre de contrôler sous sa seule autorité la totalité des champs de courses. La création d'une société destinée à assurer la promotion du trot doit être comprise comme la volonté d'occuper le terrain, la nature ayant – dans le domaine hippique comme dans d'autres - horreur du vide. Toutefois, la création d'une société fût-elle étroitement subordonnée, débouche sur des réalités qui dépassent les subordinations imposées. Entre 1873 et 1878, l'ombre tutélaire du Jockey-club parvient à envelopper la Société hippique y compris jusqu'à obtenir sa dissolution, mais sa refondation en 1878 débouche sur une véritable concurrence.

A – La Société hippique du Rhône

La Société hippique du Rhône voit le jour le 18 mars 1873 lorsqu'une assemblée générale approuve les statuts arrêtés par son comité des courses. La reconnaissance officielle vient quelques mois plus tard, avec l'approbation des statuts par le ministre de l'agriculture le 8 mai 1873. Elle est comme son aînée une émanation du Jockey-club³³³³. Le très sélect cercle de la rue de la République patronne la constitution de la nouvelle société pour tenir compte de la division fonctionnelle du monde hippique telle qu'elle a été façonnée par Paris. L'article premier de ses statuts stipule que la Société hippique est destinée à améliorer « le cheval français de demi-sang au moyen de courses de trot (attelé et monté), au galop et avec obstacles ». La complémentarité des deux sociétés est dès l'origine inscrite dans l'esprit de cette nouvelle création du Jockey-club : « La nouvelle société (...) est appelée à compléter la Société des courses de Lyon qui continuera comme par le passé, à contribuer à l'amélioration de la production du pur sang »³³³⁴. En juillet 1876, Steiner-Pons, toujours en quête de subventions, est encore plus explicite : « La Société hippique du Rhône est le complément obligé de la Société des courses de Lyon ; car, si l'institution des courses appliquée au cheval de pur sang en détermine exactement la valeur comme agent supérieur de régénération, appliquée sous forme de courses au trot au cheval de demi-sang, elle éclaire et dirige sa production en aidant à choisir sciemment ses auteurs dont les qualités sont révélées par les courses »³³³⁵. Elle est affiliée pour le règlement de ses épreuves sportives à la Société d'encouragement du cheval français de service pour les courses au trot et à la Société des steeple-chases de France pour les courses d'obstacle. La Société hippique du Rhône se donne un ressort d'intervention conforme au rayonnement supposé de la métropole rhodanienne : ses encouragements « s'adresseront plus particulièrement à la production chevaline de notre contrée qui sera constituée sous le nom de circonscription de l'Est de la France, comprenant une vingtaine de départements »³³³⁶. Le choix qu'elle effectue l'élite lyonnaise en charge des intérêts de l'industrie chevaline est dicté par la volonté d'élargir l'offre des manifestations hippiques en proposant des réunions d'automne et de tirer profit des subventions réservées à ces catégories d'épreuves. Le Comité de la Société hippique du Rhône est pour les deux tiers composé des mêmes membres que celui de la Société des courses de Lyon. Cette situation initiale présente des atouts et des inconvénients. L'étroitesse des liens permet d'éviter toute déperdition d'énergie : il n'y a pas de compétition mais une complémentarité puisque pour l'essentiel les bailleurs de fonds sont les mêmes. En revanche, la nouvelle société, puînée, est

³³³³ Arch. dép. Rhône, 4 M 606. L'article 2 des statuts de 1877 précise que « la Société hippique du Rhône prend naissance dans le sein du cercle du Jockey-Club au même titre que la Société des Courses de Lyon actuellement existante, mais ces deux sociétés sont indépendantes comme budget et comme direction ».

³³³⁴ *Idem*, Lettre d'Édouard Steiner-Pons au préfet du Rhône, 14 mars 1873.

³³³⁵ *Idem*, Lettre d'Édouard Steiner-Pons au préfet du Rhône, 25 juillet 1876.

³³³⁶ *Idem*, lettre d'Édouard Steiner-Pons au préfet du Rhône, 14 mars 1873.

entièrement subordonnée à son aînée. Édouard Steiner-Pons affirme sans ambages cette subordination dans une lettre adressée le 12 décembre 1873 au préfet du Rhône :

« Bien qu'il ne soit pas question dans ma lettre du 6 décembre courant de la Société hippique du Rhône, il est de mon devoir de vous dire, Monsieur le Préfet, que cette société sera probablement appelée plus tard à fixer l'époque de sa réunion d'automne et à faire également appel au concours de la ville et du département son existence étant subordonnée à celle de la Société des courses dont elle est issue, elle ne peut rien entreprendre avant de connaître le sort de la Société des courses aux droits de priorité de laquelle elle ne doit porter aucune atteinte, ce qui arriverait si elle se posait en concurrente pour les demandes de subventions »³³³⁷.

Cette fragilité est le résultat de l'étroite base qui soutient les deux sociétés : une quarantaine de membres sont responsables sur leurs deniers des dettes contractées. Ainsi, l'exercice 1873 se solde par un passif de 34 793 francs dont 8 250 pour la société hippique du Rhône. Cette présentation comptable passe presque sous silence les gains que les deux sociétés tirent des recettes générées par les places des tribunes, les droits d'inscription des écuries concurrentes et par le pari mutuel dont une partie est récupérée par les sociétés. Quoiqu'il en soit, et en l'absence de documents comptables, il est vraisemblable que la situation initiale, qui n'est sans doute pas catastrophique, est affectée par la concurrence de la Société hippique de Paris et la diminution des subventions qui en résulte. Néanmoins, les membres du Comité pensent être en mesure d'évincer l'institution parisienne. Cette conviction explique que l'assemblée générale de décembre 1876 proroge pour une durée de quatre ans l'existence de la société. Mais, à la vue des premières escarmouches et face à la capacité de résistance de la Société hippique française, pour éviter d'accumuler des passifs successifs et en attendant que l'offensive menée contre cette dernière ne porte ses fruits, les membres du Comité de la Société Hippique du Rhône décident à la fin du mois d'octobre 1878 de dissoudre la société. Il s'agit en premier lieu de consolider la société des Courses de Lyon en évitant la dispersion des moyens sur deux entités différentes. Ce choix de bon sens est un repli tactique : attendre l'éviction de la Société hippique française avant de recréer une structure locale susceptible de recevoir un financement de la municipalité et du département.

La résurrection de la Société hippique du Rhône en 1887 est aussi liée au sort de la Société hippique française que l'a été sa dissolution. Au cours de l'année 1885, anticipant la fin du concours hippique que la municipalité ne veut pas reconduire dans le cadre d'un contrat décennal, les préparatifs vont bon train pour recréer la société dissoute sept ans plus tôt.

B – La Société hippique du Rhône : Bonneterre la bien née

« Bien née, mal morte » telle aurait pu être l'épithète pour la plus paradoxale des trois sociétés de courses de Lyon. Résurgence de la Société Hippique du Rhône dissoute en 1878, la nouvelle Société hippique du Rhône, fondée en décembre 1885 a le même objet que sa devancière : promouvoir le cheval de service par le développement des courses de trot. Elle réalise un parcours admirable entre avril 1886 et le 29 mai 1893, date à laquelle son Comité décide une dissolution aux motifs improbables.

En dehors de quelques formalités administratives liées à la demande de subventions publiques, il existe peu de sources aux archives départementales du Rhône sur cette Société. Les statuts de la société comprenant la liste des souscripteurs, les programmes de courses, la correspondance avec la préfecture et les demandes au Conseil général, constituent les seuls documents disponibles. Les archives municipales de Villeurbanne fournissent quelques informations supplémentaires. Enfin, un chapitre de *Lyon à cheval* est consacré aux courses de Bonneterre. Aussi, en l'absence d'une source comparable à *Lyon Sport* qui a pu servir à

³³³⁷ Arch. dép. Rhône, 7 MP 456.

l'étude de la Société Sportive du Rhône, c'est l'ensemble de la presse quotidienne lyonnaise qui a été mise à contribution³³³⁸.

a – La fondation

C'est par de grandes affiches vertes placardées sur les murs de la cité que le public lyonnais est invité le 26 avril 1886, lundi de Pâques, à la première journée de courses données au parc de Bonneterre. Situé cours Lafayette prolongé, sur le parcours des tramways de Villeurbanne, l'hippodrome de Bonneterre est à moins de quatre kilomètres de la place de la Bourse³³³⁹. En marge de la ville, dans le cadre riant des jardins et des villas de Villeurbanne, l'installation de l'hippodrome a été rondement menée quelques mois plus tôt³³⁴⁰.

Dans *Lyon à cheval* François de Veyssière, qui écrit sous le pseudonyme de Khalif, et qui devient un des commissaires de course de la Société de Bonneterre, présente ainsi les premières impulsions qui la fondent :

« La création de l'hippodrome de Bonneterre date de 1885. Elle fut l'œuvre de trois sportsmen audacieux : MM Prat, Cléménso et Faurax.

Avec cette foi qui, dit-on, transporte les montagnes, sous l'influence du sentiment hippique qui se révélait de toutes parts (...) favorisés aussi par la découverte de cet emplacement unique qu'était le parc de Bonneterre, ces trois sportsmen n'hésitèrent pas à prendre d'abord sur eux seuls la responsabilité de l'entreprise pleine d'aléas. Quelques jours plus tard, ils s'adjoignaient quatre nouveaux collaborateurs : MM. A. Giraud, Jean Côte, H. Balleidier et A. Sibillot, et, le 19 novembre, la Société hippique du Rhône pour l'élevage et l'amélioration du cheval français de demi-sang était définitivement constituée de la façon suivante :

Président :	Auguste Giraud
Vice-président :	Jean Côte
Trésorier :	Prat
Secrétaire :	Sibillot
Commissaires :	Balleidier, Faurax, Cléménso » ³³⁴¹ .

Sans perdre de temps, La Société diffuse par voie d'imprimés son programme. Le 22 novembre 1885, Dedieu jeune, maire de Villeurbanne, présente un prospectus de la société hippique du Rhône aux conseillers municipaux :

« La circulaire ci-jointe annonce la reconstitution de la société hippique du Rhône, ayant pour but l'encouragement à l'élevage et à l'amélioration du cheval français de demi-sang. L'hippodrome, destiné aux courses et à l'entraînement, sera établi sur la commune de Villeurbanne, propriété Montalan.

(...) Les membres fondateurs de la nouvelle société font appel à tous les partisans de leur idée et demandent des adhésions au titre de sociétaire pour une période de trois années, moyennant une cotisation annuelle de 30 fr »³³⁴².

Moins d'un mois plus tard, le 15 décembre 1885, la Société en cours d'homologation est présentée au public dans une des salles du Café Maderni. De Veyssière souligne l'accueil enthousiaste qu'elle suscite parmi les éleveurs. Le 12 janvier 1886, les statuts de la Société sont approuvés par le Ministère de l'Agriculture ce qui la rend éligible aux subventions

³³³⁸ Une mention particulière s'impose néanmoins pour *L'Express de Lyon* dont le commentateur hippique, François de Veyssières, très bien introduit dans la société propose des comptes-rendus de qualité.

³³³⁹ *Le Petit lyonnais*, 23 avril 1886. En 1887, Balleidier a un autre cheval, Industry.

³³⁴⁰ *Le Petit lyonnais*, 27 avril 1886.

³³⁴¹ KHALIF, Eugène de VOLNEY, *Lyon à cheval*, Lyon, Éditeur La Vie française, s.d., 77 pages, non paginé.

³³⁴² Arch. mun. Villeurbanne, registre des délibérations du Conseil municipal, 22 novembre 1885.

publiques³³⁴³. À cette fin, une demande de subvention est adressée au préfet du Rhône le 31 décembre 1885.

En mars 1886, le *Salut public* présente à ses lecteurs les premiers pas de la société en expliquant son but et en évaluant sa réception auprès du public :

« Cette société n'est point comme on pourrait le croire, une concurrence aux courses qui ont lieu chaque année au Grand Camp, sous le patronage du Jockey-club. Les fondateurs de la Société hippique du Rhône veulent favoriser et développer l'élevage de chevaux de demi-sang pour notre région en donnant par des courses périodiques le moyen aux éleveurs d'exhiber leurs chevaux et d'en trouver ainsi le placement.

C'est donc un but essentiellement pratique que poursuit cette société. On l'a bien compris, car à peine était-elle constituée, - sans bruit et sans réclame, - que la société recevait l'adhésion de cinq cents souscripteurs, et le nombre en augmente tous les jours »³³⁴⁴.

Ce but éminemment pratique pose la question des relations avec la Société des courses de Lyon et d'une manière générale avec le Jockey-club. Dans *Lyon à cheval*, François de Veysièrre établit d'emblée la démarcation de la jeune société avec sa devancière :

« Ainsi que son nom l'indiquait, la nouvelle Société voulait s'occuper uniquement du trot. De tous côtés, en effet, l'élevage régional réclamait des courses au trot que la Société du Grand Camp, trop grande dame pour patronner un sport aussi profane, lui refusait régulièrement ».

Il va de soi qu'une telle présentation, si elle lime les aspérités les plus visibles, ne correspond qu'en partie à la réalité. Douze ans plus tôt, en 1873, le Jockey-club lançait la création d'une société destinée au trot. Elle entendait par là empêcher toute création hors de son sein et contrôler l'allocation des ressources publiques. Les statuts de la Société, prolongée en décembre 1876, pour une durée de cinq ans supplémentaires, montrent qu'elle est entièrement entre les mains du Jockey-club : Arlès-Dufour et Louis Tresca sont respectivement président et vice-président de cette première Société hippique du Rhône³³⁴⁵. En 1885, il ne reste qu'un seul des 32 membres de la Société précédente, Auguste Giraud, qui en devient président. L'impulsion du triumvirat initial montre qu'il s'agit d'un projet qui sans être autonome s'inscrit néanmoins contre la résistance passive du Jockey-club. À ce dernier est laissée une domination sans partage sur le cheval de pur-sang. La nouvelle Société hippique du Rhône ne semble plus avoir de liens institutionnels avec le Jockey-club, mais les apparences sont trompeuses puisque la quasi-totalité des membres du Comité de la Société des Courses de Lyon sont souscripteurs de la nouvelle société et ses principaux dirigeants en sont tous issus³³⁴⁶. Les plus de 700 souscripteurs de la Société se recrutent dès décembre 1885 parmi les fervents du trotting et d'une manière plus large parmi tous ceux qu'intéresse l'avenir du demi-sang et du cheval de service. En quelques mois, la nouvelle société hippique prend pied dans le monde de l'excellence équestre et déborde assez largement ce cercle relativement étroit pour toucher celui plus large d'un public éclairé. En ce sens, la Société hippique du Rhône fédère des milieux très différents dont le seul dénominateur commun est l'intérêt partagé pour le cheval de demi-sang. En 1889 les statuts de la Société et sa liste de souscripteurs permettent de saisir l'image d'une société dans la force de l'âge³³⁴⁷.

³³⁴³ Arch. dép. Rhône, Rapport du Préfet au Conseil général du Rhône relatif aux subventions sollicitées par la Société hippique du Rhône, mai 1886.

³³⁴⁴ *Salut public*, 21 mars 1886 ; *Le Petit Lyonnais* dans son édition du 23 avril 1886 présente la Société d'une manière plus réaliste : « Le genre de courses inauguré par la Société hippique du Rhône, est ce qu'on pourra appeler un genre mixte, c'est-à-dire qu'on y verra des courses plates au galop, des steeple-chases avec des obstacles habituels des grandes courses et des courses au trot, ce qui aura le double avantage d'intéresser le public par la variété du spectacle et par un résultat pratique ».

³³⁴⁵ Arch. dép. Rhône, 4 M 606, statuts de 1877

³³⁴⁶ Tous les membres du Comité de la Société des Courses de Lyon sont membre du Cercle du Jockey-club.

³³⁴⁷ Arch. dép. Rhône, 7 MP 458, Société hippique du Rhône, Statuts et liste des membres, Lyon, Imprimerie du *Salut public*, 1889, 46 pages.

L'importance de la liste impose d'en saisir les grandes articulations. D'un point de vue spatial, l'écrasante majorité des 703 membres de la société est issue de la Presqu'île avec ses trois segments socialement les plus représentatifs. Le cœur hippique de la cité est la place Bellecour et les quelques espaces et rues adjacents comme la rue du Plat où demeurent les représentants des grandes institutions hippiques. Pratiquement tous les immeubles qui bordent la place comptent un ou plusieurs membres de la société. À lui seul cet étroit périmètre recense près de 10% des membres de la Société. Ce cœur hippique est prolongé au Nord et au Sud par d'autres secteurs où sont bien représentés ses membres : jusqu'au cours du Midi vers le Sud et jusqu'au quartier de la Bourse, au Nord, de part et d'autre de la rue de la République. Enfin, le 1^{er} arrondissement, de la place Tolozan jusqu'à la Saône, le quartier des soyeux est bien représenté. Sur la rive gauche, conformément à l'image que livrent toutes les statistiques hippiques, la Société recrute ses membres dans le VI^e arrondissement, place et cours Morand ainsi qu'avenue de Noailles. Le III^e arrondissement quant à lui compte des membres, mais dans une moindre mesure. Cette approche spatiale de la répartition des souscripteurs de la Société hippique du Rhône est en conformité avec la géographie équine de la cité. C'est dans ces secteurs que l'on utilise le beau cheval de service. Le demi-sang y est utilisé et attelé sans faute de goût, et si un phénomène d'externalisation de la fonction de trait commence à poindre, il existe un réel intérêt pour les questions liées au cheval de service. Cette tendance se retrouve dans l'accroissement du nombre des voitures à deux roues susceptibles d'être menées par le maître, qui semble en partie liée à une fonction de loisir ou de représentation sportive³³⁴⁸.

Enfin, quelques dizaines de souscripteurs sont domiciliés hors de la ville, dans le reste du département ou dans les départements voisins de l'Ain, de l'Isère, de la Loire ou de Saône-et-Loire.

Une deuxième approche de la liste est possible en interrogeant la situation des souscripteurs par rapport aux questions chevalines : élevage, participation à d'autres sociétés ou activités liées à l'économie chevaline. Cette approche permet de dégager plusieurs catégories de souscripteurs. La première catégorie à distinguer – parce qu'elle incarne la force vive de la Société – est le groupe des éleveurs et des propriétaires fondateurs. Ce premier ensemble est engagé dans l'élevage des trotteurs : Prat-Salle, l'un des fondateurs de la Société hippique mort en 1892, est propriétaire d'une écurie de course. Son fils prolonge la passion du père en conservant une écurie de course et en pratiquant assidûment comme gentleman-rider. Il devient au début du XX^e siècle, l'un des membres les plus emblématiques de la Société Sportive du Rhône. Henri Balleidier, commissaire de la Société, en compagnie de Léon Faurax et Clémense relève du même profil. Quoique loin de posséder les fortunes imposantes des grands noms de l'excellence équestre, il entretient lui aussi des chevaux de courses³³⁴⁹. Lors de son décès en mars 1892, la presse lyonnaise lui consacre un certain nombre d'articles. *L'Écho de Lyon* souligne en forçant le trait, qu'il était « un des très rares Lyonnais qui aiment le cheval et font courir »³³⁵⁰. C'était un passionné du trotting. S'il ne montait pas, rappelle le quotidien, il surveillait de près jockeys, entraîneurs et chevaux. Ces chevaux remportent le prix de la Société hippique du Rhône le 27 avril 1886, en occupant les deux premières places³³⁵¹. Quant à Auguste Giraud, sa passion des chevaux est bien connue, il en présente souvent de forts beaux au concours hippique.

³³⁴⁸ Voir plus haut : a- Le long déclin des chevaux de pleine taxe.

³³⁴⁹ Arch. dép. Rhône, 53 Q 27 f° 36, succession Balleidier.

³³⁵⁰ *L'Écho de Lyon*, 26 mars 1892.

³³⁵¹ *Salut public*, 28 avril 1886 ; *Lyon s'amuse*, 14 novembre 1886 : « Nous apprenons la vente de l'écurie Balleidier. Parmi les chevaux vendus citons *Prudence II*, qui s'était dérobée aux dernières courses de Bonnetterre et qui a été payée, à Paris, 11500 fr., à la suite d'un prix à réclamer ; *Albuquerque*, le meilleur cheval de steeple de son écurie a été cédé à 6500 fr. à M. de Farconnet ; *Popote* et *Biscote* ont aussi été vendues ».

Ce premier groupe est relayé par un deuxième aux caractéristiques semblables d'éleveurs, de propriétaires ou de responsables hippiques, qui souligne les ramifications du réseau mis en place ou révélé par le comité de la société. On y voit apparaître d'authentiques hommes de cheval à la notoriété déjà bien établie, mais aussi d'autres personnes, destinées à occuper les premiers rôles d'institutions hippiques encore dans les limbes ou à peine nées. À Lyon même, certains souscripteurs domiciliés dans la ville ont des propriétés qui leur permettent de se livrer à l'élevage. Les trois d'Aubarède, Alexandre, Hugues et Paul, domiciliés, 2, rue Deux-Maisons, élèvent des chevaux dans leurs propriétés de Saint-Genis-Laval, mais Amédée Estragnat, fondateur de la future Société Sportive du Rhône, fait pouliner à Lyon même. D'autres présentent des chevaux au concours hippique avec suffisamment de régularité comme Brosette-Jackson pour que leur engagement ne soit pas un choix purement circonstanciel. Le Rhône, pourtant peu dynamique du point de vue hippique, livre aussi quelques noms : Pierre Subrin élève des trotteurs à Bully, il est en relation étroite avec Alexis Bless, lui aussi futur membre fondateur de la SSR. La liste dessine ensuite les zones de recrutement qui ceignent le pôle lyonnais. Le département de la Loire est bien représenté d'abord par la figure emblématique du baron de Rochetaillée, au château de Contenson à Saint-Just-en-Chevalet. À la fois éleveur et gentleman-rider, il est tragiquement lié aux courses de Bonneterre puisqu'il y trouve la mort en 1888³³⁵². D'autres noms sont étroitement liés à la Loire : Joseph Palluat de Besset élève de beaux demi-sangs dans ses domaines de Nervieux, au château de La Salle, mais encore Balaÿ, Doutreleur à Veauche par Saint-Galmier, Meaudre des Gouttes et Daniel Dorian à Feurs. Tous ces souscripteurs font déjà courir ou le feront dans les années à venir. Cette liste n'est pas exhaustive.

L'Ain est bien représenté dans la souscription, mais les connexions apparaissent de manière moins visible. Des sociétaires domiciliés à Lyon sont propriétaires fonciers dans les cantons dombistes de l'Ain où ils apparaissent comme les chevilles ouvrières de l'élevage du demi-sang. C'est vraisemblablement par les réseaux du banquier Jean Côte et d'Auguste Giraud, qu'apparaît en filigrane la Société des courses de Chalamont qui se constitue au même moment, et dont l'objet est précisément de trouver des débouchés pour le demi-sang du canton éponyme. Les fondateurs de la Société des courses de Chalamont, Alexis Salomon et Antoine Rambaud figurent au nombre des souscripteurs de la Société hippique du Rhône, ils passent déjà le plus clair de leur temps dans leurs possessions de la Dombes. Une série de membres de la Société des courses de Chalamont adhère au même moment à la Société de Bonneterre : Duffier, Darnat, Glaize, Sage, Caquet-Vauzelles ou Antoine Richard, châtelain du Montellier et éleveur de chevaux. L'Isère n'est pas absente avec la participation de quelques éleveurs : Michal-Ladichère dont les produits sont parfois visibles dans les concours hippiques du département ; René Lupin engagé au même moment dans la Société des courses de Bourgoin.

Un troisième groupe peut être mis en évidence, parce qu'il montre la connexion de la société avec les différents secteurs de l'industrie chevaline. Le cheval de demi-sang est, par destination, directement en contact avec un grand nombre de professionnels. La présence de Léon Faurax au sein même du comité et comme membre fondateur de la société n'a rien pour surprendre, il dirige la plus importante société de carrosserie de Lyon et l'une des plus importantes du pays. On conçoit qu'il a un intérêt direct à développer les zones d'élevage locales puisque ces chevaux ont comme vocation à tracter les voitures de maître qu'il produit. Observation similaire pour d'autres carrossiers moins connus comme Roberjot ou Vigne qui figurent parmi les souscripteurs. Boirivent, fabricant de passementerie pour voiture peut se rattacher à ce groupe. Puis viennent les fournisseurs de services : dresseurs, marchands de

³³⁵² *Le Temps*, 21 mai 1888 : « Le baron de Rochetaillée, qui avait été désarçonné à la deuxième réunion de la Société hippique du Rhône, le 10 mai, est mort hier soir, à neuf heures et demie, au parc de Bonneterre d'où il n'avait pu être transporté dans le département de la Loire en raison de la gravité de son état ».

chevaux et maîtres de manège : les Carbonel, père et fils, les frères Bernard, les premiers de la profession. Adrien Nathan et Émile Burgade, dont les fonds de commerce sont situés sur l'avenue de Noailles, qui compte tant de membres de la Société, sont respectivement marchand de chevaux et sellier. Il faut souligner dans ces adhésions, les liens complexes qui unissent les propriétaires et les hommes du cheval, autour d'une même préoccupation qui n'efface pourtant pas, les liens de subordinations qui les lient à leur riche clientèle. Quelle mystérieuse alchimie pousse Émile Burgade à régler annuellement, pendant trois ans, une cotisation de 30 francs, lui, dont le mobilier s'élève à 200 francs le jour de sa mort, si ce n'est une proximité avec ses clients ou une situation vécue comme telle ?³³⁵³ La liste signale encore Saulnier, un maître de manège et Pinoteau, un dresseur de chevaux, avenue du Nord vers le parc de la Tête d'Or.

Enfin, un dernier groupe très nourri concentre tout ce que l'excellence équestre a de plus distingué. Il y a là rassemblés, tous les représentants des corps constitués présents ou à venir du monde hippique : les sociétaires du Jockey-club, et en particulier ceux de la Société des courses de Lyon, du beau monde aux confins de la rente, de la fabrique et de la banque : M^rRoë, Cottin, Tresca, Babouin, Gillet, Testenoir, Aynard, Guérin, les membres du futur Drag de Lyon, comte de Chabanne en tête. Cette liste de 1889 comprend les membres les plus éminents du concours hippique de Lyon et du Sud-Est tel qu'il est reconstitué en 1893. De la même manière, la liste fournit presque tous les membres de la future Société Sportive du Rhône. À quelques absences près, comme celle d'Alphonse Damour, qui circule pourtant avec aisance d'une institution à l'autre, la liste pourrait constituer le recensement de la société équestre lyonnaise à la fin du XIX^e siècle.

b – Semper fulgens inter pares³³⁵⁴

De cette magnificence, il reste des impressions fugitives toujours suspendues à des descriptions trop brèves. Les courses de Bonneterre flottent dans une sorte de consensus généralisé : pas de remarques aigres-douces, à peine quelques conseils esquissés de loin en loin, un temps exceptionnellement clément et un cadre bucolique dont personne ne se lasse à l'ombre des marronniers. Moins empesées et solennelles que les courses du Grand-Camp, Bonneterre a su trouver un équilibre que relèvent tous les observateurs.

L'hippodrome créé par la Société hippique du Rhône est installé sur la propriété Montalant³³⁵⁵. Le clos de Bonneterre forme un vaste triangle bordé par le cours Lafayette prolongé et le chemin Saint-Antoine, l'actuelle rue du 4 août, dont l'intersection constitue le sommet et la rue Koechlin la base. Ainsi délimité, ce parc de Bonneterre mesure plus de 700 mètres dans sa plus grande longueur et près de 500 mètres dans sa plus grande largeur. Au total, plus de 16 hectares en partie arborés³³⁵⁶. La piste tracée en ovale possède deux lignes droites d'un demi-kilomètre de long et ses tournants ne sont pas des « casse-cou » comme l'écrit *L'Express* qui n'a d'autres représentations du trot à Lyon qu'à Perrache au concours hippique³³⁵⁷. Enfin la piste de l'hippodrome qui mesure 1200 mètres de tour a l'avantage de ne pas être partagée avec d'autres utilisateurs comme celle du Grand-Camp.

Les tribunes du pesage, d'une élégante construction, sont placées dans un cadre soigné. Elles sont prolongées sur leur droite par de vastes allées arborées qui apportent la fraîcheur de

³³⁵³ Arch. dép. Rhône, 446 Q 42, f° 78.

³³⁵⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 2, Société Hippique du Rhône au parc de Bonneterre, les premiers pas du trotting lyonnais.

³³⁵⁵ Arch. mun. Villeurbanne, 1 M 110, Société civile des terrains de Bonneterre.

³³⁵⁶ Idem, 6 FI 10, Plan de la commune de Villeurbanne dressé par l'agent voyer cantonal, déposé à la mairie le 16 février 1891.

³³⁵⁷ *L'Express*, 15 avril 1886.

leur frondaison³³⁵⁸. « Les tribunes sont orientées au levant, par conséquent préservées du soleil qui inondait la pelouse, sur laquelle la société hippique a conservé quelques bouquets d'arbres constituant pour les piétons un agréable abri »³³⁵⁹. Paul Berthenay du *Courrier de Lyon* s'attarde quelques instants sur les tribunes qui changent des constructions éphémères du Grand-Camp : « autrement luxueuses où les sociétaires seront à l'abri sous un toit, un vrai toit, - et non plus exposés aux gouttières des toiles de tente. (...) Ce qui m'a le plus surpris c'est la toute particulière installation des tribunes dans une salle d'ombrage absolument merveilleuse et qui fait derrière les spectateurs assis un dôme verdoyant et un promenoir du plus heureux aspect. L'après-midi, quand le soleil inclinant au sud allongera l'ombre des grands platanes, il sera charmant de suivre, sous cet abri de verdure, le galop des jockeys poudroyant dans la lumière éclatante »³³⁶⁰.

En juillet 1886, *Le Nouvelliste* observe que « l'installation est encore en progrès » et note que « les sportsmen admiraient l'arrangement vaste et commode du paddock et des vestiaires ». « Il est impossible – ajoute le quotidien - de trouver en province un hippodrome mieux organisé sous ce rapport »³³⁶¹. L'affluence des grands jours est absorbée par « la vaste pelouse qu'entoure la piste »³³⁶². À partir de 1891, les baraques du pari mutuel Chauvin fonctionnent sur les deux enceintes.

L'histoire hippique de Bonneterre s'organise d'après François de Veysseyère en deux étapes distinctes : la première, jusqu'en 1889 est entièrement dédiée au trot. Les réunions de Bonneterre réunissent alors les meilleurs trotteurs de l'époque, mais cet élan est brutalement interrompu par la Société du demi-sang :

« La Société du demi-sang commençait à prendre ombrage de la vogue qui s'attachait à Bonneterre au détriment des autres hippodromes. Peu de temps après parut au Bulletin officiel, qui fait loi dans le trotting, une note dont l'application équivalait à la disqualification pour les grands trotteurs prenant part aux épreuves internationales de la Société »³³⁶³.

La seconde période couvre les quatre saisons hippiques de 1890 à 1893. La Société hippique du Rhône change sa programmation, abandonne totalement le trot et combine courses de haies, steeple-chases et courses plates : « Période plus difficile à coup sûr – écrit de Veysseyère – mais non dépourvue de gloire. Il fallut s'ingénier pour varier les programmes et en maintenir l'intérêt ». La mutation est parfaitement réussie, trop sans doute : elle a pour conséquence de mettre face à face deux sociétés de courses généralistes que rien ne distingue dans le domaine sportif³³⁶⁴.

L'analyse de la programmation des 148 courses disputées au parc de Bonneterre entre 1886 et 1893 est parfaitement conforme à la chronologie présentée par François de Veysseyère :

- : Course plate.
- : Course trot attelé ou monté.
- M : Course au trot monté.
- A : Course au trot attelé.
- : Course de haie.
- ⊔ : Steeple-chases ; ⊔M : Steeple-chases militaire .

Années	→	➤➤	➤➤A	➤➤M	➤➤	➤➤M	⊔	⊔M	Total
1886	3	-	5	5	3	2	3	-	21

³³⁵⁸ *Progrès illustré*, 11 juin 1893, N°130.

³³⁵⁹ *Salut public*, 28 avril 1886.

³³⁶⁰ *Le Courrier de Lyon*, 18 avril 1886.

³³⁶¹ *Le Nouvelliste*, 19 juillet 1886.

³³⁶² *Le Petit lyonnais*, 27 avril 1886.

³³⁶³ KHALIF, Eugène de VOLNEY, *Lyon à cheval*, ouv. cité.

³³⁶⁴ Table des tableaux, chapitre XV, Tableau N° 1 Les courses de Bonneterre (1886-1893).

1887	1	3	4	2	4	1	3	1	19
1888	2	-	5	1	6	-	4	-	18
1889	2	2	2	2	5	2	4	-	19
% 86-89		6,49%	20,77	12,98					
1890	3	-	3	-	5	2	4	1	18
1891	4	-	-	-	5	-	4	3	16
1892	5	-	1	-	5	-	5	5	21
1893	3	-	-	-	4	-	3	6	16
% 90-93	21,12%				26,76%	2,81%	22,53%	21,12%	
Total	23	5	20	10	37	7	30	16	148
%	15,54%	3,37	13,51%	6,75%	25%	4,72	20,27%	10,81	

Tableau N°A La répartition types de courses à Bonneterre de 1886 à 1893.

Le tableau ci-dessus (A) et le tableau d'ensemble présenté en annexe, permettent de dégager quelques points caractéristiques.

En premier lieu, la Société hippique du Rhône, conformément à la nature de son projet, a mis le trotting au cœur de sa programmation, mais en prenant deux précautions essentielles que la presse permet de retracer de manière précise : la diversité et la notoriété.

La diversité était, compte tenu de la relative nouveauté du trot à Lyon, nécessaire pour attirer le public. C'est ce travail des organisateurs que souligne le *Salut Public* : « Ils ont su composer le programme des courses d'une manière très intelligente : les courses au trot n'intéressent guère que les amateurs de chevaux et en nombre assez restreint, même si l'on y joint la foule considérable des poseurs qui, n'étant jamais montés que sur des chevaux de bois, veulent se donner des airs de *horsemen*, en paraissant prendre un intérêt très vif à la fête hippique. Les commissaires ont donc été bien inspirés en ajoutant au programme le ragoût de quelques courses au galop et d'un steeple-chase »³³⁶⁵.

Le tableau présenté ci-dessus montre à l'évidence que les organisateurs, tout en imprimant une marque spécifique à leurs réunions, ont voulu acclimater le trotting en tenant compte de l'éducation hippique du public lyonnais. Même lors des plus hautes eaux du trotting, celui-ci n'excède pas 40% de la programmation. À en croire le *Salut public*, la réticence des spectateurs s'estompe dès la première réunion de 1887 :

« Les courses au trot, contre lesquelles le public avait une certaine défiance, sont – on l'a vu – fort intéressantes, à la condition, toutefois, qu'il y ait beaucoup de chevaux engagés et que ces chevaux se recommandent par leurs qualités. Ces courses aux précédentes réunions de Bonneterre, ont offert plus d'attrait que celles au galop et elles ont été le grand succès »³³⁶⁶.

Si le public s'intéresse de plus en plus au trot « qui jusqu'alors ne l'avait que médiocrement séduit » c'est parce que d'emblée les organisateurs ont très astucieusement mêlés l'élite du trotting mondial aux potentialités locales. Tous les quotidiens lyonnais, représentant des sensibilités politiques et des lectorats différents, répercutent l'intérêt que suscite l'arrivée des grands trotteurs et l'enthousiasme que déchaîne la compétition qu'ils se livrent. Le très haut degré de notoriété des chevaux engagés dans le championnat de France qu'organise la société et les prix qu'elle propose sont les recettes de cet engouement. Les premières réunions de 1886 constituent un festival hippique sans précédent. Les écuries étrangères qui débarquent à Lyon font sensation. Leurs cracks sont présentés avec déférence comme le redoutable *Kocyr* (ex-*Korcyr*) : « On rapporte qu'hier matin est arrivé à la gare de Perrache un trotteur russe qui doit prendre part aux courses de lundi, au Parc de Bonneterre. Ce cheval est le plus fort trotteur connu : il rendra quatre cents mètres sur quatre kilomètres à

³³⁶⁵ *Salut public*, 19 juillet 1886.

³³⁶⁶ *Idem*, 10 avril 1887.

tous ses concurrents »³³⁶⁷. L'affaire n'en reste pas là, car derrière le défilé des champions, la fierté nationale est engagée :

« À l'attrait du pari mutuel, se joindra pour les amateurs de courses au trot le plaisir de voir Kocyf aux prises avec Capucine, l'incomparable jument de MM. Leproux et Margrin est en effet le seul produit français qui ait battu les chevaux étrangers (russes et américains) dans des internationaux au trot attelé. C'est elle qui le 4 avril dernier dans le Grand prix de Vincennes a chaudement disputé la victoire à Kocyf qui ne l'a battue que d'une encolure. Jamais encore on n'avait constaté sur l'hippodrome de Vincennes pareille vitesse dans une course au trot où le kilomètre a été fait en 1 minute 38. Du reste, pour donner une idée des performances de la jument, il me suffira d'ajouter que Capucine qui n'a que six ans a déjà rapporté à ses propriétaires la jolie somme de 76700 francs, ce qui, pour un cheval de trot, est fort respectable.

On peut donc dire que la rencontre de ces deux chevaux, demain, sur l'hippodrome de Bonneterre sera un véritable événement dont les éleveurs normands attendent le résultat avec une certaine anxiété »³³⁶⁸.

Ainsi au cours des semaines qui précèdent la réunion du 17 octobre 1886, la presse stimule la curiosité des lecteurs aiguillonnés par l'importance du championnat de France qui se court en deux manches. Ces épreuves internationales voulues par la Société hippique du Rhône sont inédites en province. Les chevaux engagés pour cette épreuve sont d'une classe remarquable. *L'Express de Lyon* présente la compétition des cracks : « La Société hippique du Rhône nous offre un spectacle comme on n'en a jamais vu en France »³³⁶⁹. Bonneterre rivalise avec Vincennes. La liste des chevaux engagés est en effet éloquente :

Cheval	Propriétaire	Pays	Cheval	Propriétaire	Pays
Lattoff	Magnani	Italie	Frank-Alisson	M.L. Avet	France (Lyon)
Ambre	Smith	Autriche	Blue-Bell		
Gladys	Curran	Autriche	Van Buren Gird	Haras Mariahall	États-Unis
Kozyr	M.H. Yché	France (Paris)	Francès-Alex.	Haras Mariahall	États-Unis
Resway	Cte de Lahens	France (Paris)	Amélia	Sté Antenor	Italie
Hardy	"	"	Georgette	C. Pons	France (Aix-en-P)
Syrata	De Penalver	"	XXX	Ulrick	Suisse ³³⁷⁰
Conquérant	H. Werler	"			

Dans un billet publié le lendemain dans le même quotidien, François de Veysière note les performances exceptionnelles des chevaux : « Quatre d'entre eux ont pris part le 3 octobre dernier au grand international de Vienne et se sont disputé la première place de telle sorte qu'il est absolument impossible de formuler un pronostic sur l'issue de la lutte de demain.

Amélia n'a gagné en effet que d'un quart de seconde sur Ambre et de trois quarts de seconde sur Blue-Bell en faisant le kilomètre dans l'espace incroyable d'une minute 27 secondes sur une longueur de 3590 mètres.

C'est, croyons-nous, la plus grande vitesse qu'un commissaire de courses ait encore pu constater à son chronomètre sur un hippodrome européen »³³⁷¹.

³³⁶⁷ *Le Nouvelliste*, 23 avril 1886.

³³⁶⁸ *L'Express*, 18 mai 1887.

³³⁶⁹ *L'Express de Lyon*, 15 octobre 1886.

³³⁷⁰ *Idem*, 11 octobre 1886.

L'épreuve de trot attelé du Championnat de France est le clou de la réunion du 17 octobre 1886. Au terme de la première manche, les trois chevaux ayant réalisé les meilleurs temps sont qualifiés pour la seconde. Le public lyonnais découvre tout au long des 2500 mètres de la seconde manche une lutte hippique palpitante. Le chroniqueur de l'*Express* en laisse une belle description :

« *Amélia, Van Buren* et *Blue-Bell* restaient donc seuls en présence, rien ne peut donner une idée de l'intérêt qu'aurait offert cette dernière lutte.

Au départ *Blue-Bell* paraissait avoir une légère avance sur ses rivaux, mais bientôt *Amélia* et *Van Buren* la rejoignent et, durant le second tour, tous trois trottaient – que l'on me passe l'expression – botte à botte jusqu'à dix mètres du poteau où *Amélia* parvenait à se détacher d'une encolure et battait *Blue-Bell* de trois cinquièmes de seconde.

Épreuve définitive. 1^{ère} *Amélia*, 4'17'' ; 2^e *Blue-Bell*, 4'17'' 3/5 ; *Van Buren*, 4'17'' 4/5

De chaleureux applaudissements accueillent ce résultat, et M. Rossi, l'heureux propriétaire d'*Amélia*, est acclamé lorsqu'il traverse le pesage »³³⁷².

En faisant le pari des potentialités locales, la Société hippique du Rhône revient directement à ce qui est le but fondamental de son action : ancrer le trot dans l'espace régional. Elle répond directement au souhait d'une partie de ses souscripteurs. En programmant dès sa première réunion le Prix du Premier-pas, course au trot monté destiné à des chevaux de 3 ans, nés et élevés dans la circonscription des dépôts de Cluny et d'Ancey, elle obtient 16 engagements et 8 partants ce qui constitue un champ bien fourni. Au cours de la même réunion, les organisateurs proposent une seconde course au trot monté dans un Prix régional doté de 1200 francs et qui réunit elle aussi huit partants sur treize chevaux engagés.

En second lieu, le tableau d'ensemble des courses de Bonneterre de 1886 à 1893, met en évidence l'importance des prix. Malgré l'absence de prix offerts par les grandes sociétés parisiennes, les réunions de la Société hippique du Rhône sont bien dotées. Hors courses militaires, dont les prix consistent en objets d'art dont la valeur réelle est difficile à évaluer, les 116 courses civiles pour lesquelles les prix sont disponibles donnent les résultats suivants :

Année	Nombre de Courses disponibles	Sommes distribuées	Moyenne par course	Allocation maximale	Allocation minimale	Courses militaires
1886	17	29 200 fr.	1 717 fr.	5 000	5 00	2
1887	15	30 000	2 000	5 000	7 00	2
1888	17	25 200	1 482	5 000	5 00	1
1889	12	23 800	1 983	8 000	8 00	2
1890	15	28 000	1 866	4 000	1 000	3
1891	13	28 100	2 161	5000	500	3
1892	17	33 100	1 947	5000	500	4
1893	10	17 300	1 730	5000	800	6

Ce tableau de synthèse montre d'abord les potentialités qu'offre la masse des 700 souscripteurs : ils financent les 2/3 des prix distribués. Il existe un public disposé à préfinancer les manifestations hippiques. Les souscriptions étant, d'une certaine manière, une avance consentie sur un spectacle à venir. Ce mode de financement, par mobilisation d'un grand nombre de souscripteurs, s'oppose à la logique des comités peu nombreux organisés avant tout comme des machines à récolter des subventions. En s'appuyant d'abord sur les souscripteurs, Bonneterre montre que contrairement aux idées reçues, une société hippique peut proposer des programmes attrayants sans recourir aux aides des grandes sociétés

³³⁷¹ *Idem*, 16 octobre 1886.

³³⁷² *Idem*, 18 octobre 1886.

parisiennes ni aux subventions de l'État et des collectivités locales³³⁷³. En donnant tout de suite trois réunions, la société hippique du Rhône suit un modèle qui, en se greffant sur la demande des jeux et paris, aboutit logiquement à un accroissement des journées de courses. Ce choix est à l'opposé de celui qui préside aux destinées de la Société des Courses de Lyon, centrée sur l'entre-soi exclusif du Jockey-club. Il y a là, à l'évidence, une source de difficultés à venir.

Un troisième trait caractéristique qui découle des tableaux est la volonté maintenue tout au long de l'existence de la Société d'attirer les meilleures écuries et d'assurer des réunions hippiques de haut niveau. Ce trait est en partie lié au précédent. La souscription permet de disposer de fonds qui assurent le relais en attendant que les entrées et le pari mutuel viennent gonfler la trésorerie de la Société. Les épreuves de championnat de France, courses internationales présentées ci-dessus, s'inscrivent dans cette trajectoire d'excellence. À partir de 1890, lorsque la Société est contrainte de changer de discipline en se repliant sur des épreuves de steeple-chases, le Grand prix des Veneurs, qui devient son prix le plus prestigieux, est doté de 5000 fr. comme jadis les courses internationales de trot.

Pourtant, une autre politique aurait pu être menée : proposer des prix beaucoup plus modestes en ayant recours à des trotteurs issus très majoritairement des circonscriptions de Cluny et d'Annecy et amortir plus rapidement les dépenses liées aux frais de premier établissement. C'est cette deuxième voie, moins conflictuelle et plus raisonnable d'un point de vue comptable, qu'adopte à partir de 1900 la Société Sportive du Rhône, qui reprend à Lyon la promotion du trotting à Lyon.

c – Une fin abrupte

La Société hippique du Rhône disparaît faute de subventions. François de Veysseyre, l'historiographe de Bonneterre, l'un des trois commissaires de course, colporte aimablement cette contre-vérité dans *Lyon à cheval* :

« Au prix de sacrifices incroyables, la Société de Bonneterre maintenait intacte sa devise : *Semper fulgens inter pares*. Pourtant la lassitude commençait à gagner son comité et, les subventions qu'il demandait aux corps élus étant régulièrement refusées, il fut décidé que le bail passé avec les propriétaires du parc de Bonneterre ne serait point renouvelé à son expiration qui arrivait en 1893, si on persistait encore à méconnaître les services rendus ».

En réalité, si les subventions ont été modestes, elles ne sont pas la cause déterminante de la disparition de Bonneterre. Elles servent surtout de paravent à une réalité plus prosaïque où les questions de préséance, les préjugés et les représentations sociales jouent les premiers rôles. La disparition de la Société hippique du Rhône le dimanche 28 mai 1893 révèle en partie les rouages qui président à la vie du monde feutré de l'excellence équestre et de la culture centralisatrice des sociétés-mères. Quelques points peuvent être éclairés : le prétexte retenu et les causes réelles.

³³⁷³ Arch. dép. Rhône, 7 MP 458, Lettre d'Auguste Giraud au Préfet du Rhône, 4 juin 1887 : « La faveur dont notre hippodrome de Bonneterre jouit auprès du public, ne peut compenser les chances que nous courrons par le manque absolu de subventions depuis que la suppression des jeux a fait prendre aux diverses sociétés de courses, notamment à la Société des Steeple-chases, à la Société des courses au trot de Caen la résolution de stopper les subventions dont elles gratifiaient largement les courses de province.

Il serait regrettable, croyons-nous, autant pour le public, la ville et le département, que nos réunions fussent supprimées d'un autre côté, il est absolument prouvé qu'aucune société de courses de province ne peut vivre sans être subventionnée ». Le président Giraud qui met en avant le besoin absolu de subventions ne peut pas tenir un discours différent. Néanmoins, dans un *post scriptum* de sa lettre, il révèle en creux l'efficacité et l'autonomie du système de la souscription. Il se plaint du poids des amortissements, mais la charge aurait pu être – et sera d'ailleurs – étalée dans le temps : « Chaque réunion rien que par le chapitre de l'amortissement des frais de premier établissement est donc grevée de 5000 fr. Cinq réunions ayant déjà eu lieu, nous devrions avoir 25000 francs amortis, nous n'en n'avons pas 15000 ».

Sur le premier point, il est très instructif de suivre les observations d'Albert Aubier. En juin 1900, il affirme dans un article de *Lyon Sport* que « Bonneterre à fermé ses portes avec de l'argent en caisse ». Secrétaire général de la Société Sportive du Rhône qui s'inscrit dans la filiation directe de la défunte société, il en connaît parfaitement l'histoire. Les sources documentaires semblent pourtant étayer la version propagée par de Veyssière.

La nouvelle société est créée au plus mauvais moment : la municipalité est en train de dénoncer les engagements qui la lient à la Société hippique française et dans ces conditions elle n'a nul désir de s'engager dans un nouveau cycle de subventions. La municipalité temporise, note *Le Nouvelliste* dans un article de mars 1886 :

« La nouvelle société hippique du Rhône demande au conseil municipal une subvention de six mille francs. Le maire dit : Sans contester l'utilité de la Société hippique du Rhône et sans vouloir apporter aucun obstacle à ses débuts, l'administration estime, quant à présent du moins, qu'il convient d'attendre et de connaître les résultats que pourra atteindre cette société avant de se prononcer sur le vote d'une subvention »³³⁷⁴. Dans le passé, la ville de Lyon a déjà procédé de la même manière avec la première Société hippique du Rhône, en refusant en septembre 1873 la subvention de 5000 francs qui lui était demandée³³⁷⁵.

Pour sa part, le Conseil général accepte en mai 1886, l'idée d'une subvention à la Société Hippique du Rhône. Dans son rapport, la commission chargée d'éclairer le Conseil général y est favorable :

« Une nouvelle association s'est constituée à Lyon sous le titre de Société hippique du Rhône.

Elle a pour but d'améliorer la production du cheval français de demi-sang qui fournit le cheval de guerre et de service, et de donner à Lyon des fêtes où seront distribués des encouragements et des récompenses.

Votre commission, considérant que cette société mérite d'être encouragée, aussi bien pour le but qu'elle poursuit que pour les avantages que ces fêtes procurent à la ville de Lyon, a décidé en principe de la soutenir par une subvention »³³⁷⁶.

En 1893, la Société de Bonneterre compte en tout 2000 francs de subventions qui proviennent à égalité de la ville de Lyon et du Conseil général. C'est peu. Il faut ajouter à cela deux prix de la Société des steeple-chases de France et un prix de la Société Sportive d'encouragement soit environ 3500 francs. C'est notoirement moins que la Société des Courses de Lyon, mais celle-ci est aussi affectée par les réticences de plus en plus fortes de la ville de Lyon³³⁷⁷. Comment, dans ces conditions, la Société hippique du Rhône parvient-elle à financer les très belles dotations de ses courses et financer ses dépenses courantes ?

En l'absence de toute pièce comptable, seule reste la correspondance des membres du comité de la Société avec le Préfet du Rhône et les indications générales fournies par la presse. La Société peut compter sur les cotisations de ses 700 sociétaires qui s'engagent à verser 90 francs sur trois ans, soit un apport annuel de 21 000 francs, les engagements qui sont relativement élevés, les revenus liés aux paris³³⁷⁸. Elle est également épaulée par des

³³⁷⁴ *Le Nouvelliste*, 11 mars 1886.

³³⁷⁵ *Le Temps* (Paris), 10 septembre 1873.

³³⁷⁶ Arch. dép. Rhône, 7 M P 458.

³³⁷⁷ Arch ; dép. Rhône, 7 M 577, Lettre de Louis Tresca au Préfet du Rhône, 10 juillet 1886. Louis Tresca, l'un des trois commissaires de la Société des courses fait l'inventaire des prix courus les 20 et 22 juin 1886 :

Prix spécial des Haras	1 500
Prix national de 1 ^{ère} classe	3 000
Prix national de 2 ^e classe	1 000
Grand prix du Conseil général	6 000
Grand prix de la ville de Lyon	10 000

³³⁷⁸ Il s'agit ici de la contribution volontaire des bookmakers. Les chroniqueurs sportifs constatant l'activité des donneurs se demandent parfois s'ils seront généreux avec la Société au regard de leurs bénéficiaires.

institutions équestres dont la pratique se fonde sur le cheval de promenade ou de chasse comme le Riding-club. Ses adhérents apportent la moitié de l'allocation qui dote le Prix du même nom couru le 17 octobre 1886. Au cours de cette réunion, le vice-Président de la Société, le banquier Jean Côte, offre personnellement 1500 des 5000 francs alloués au Championnat de France. Il faut encore ajouter à cet ensemble les ressources non négligeables de la billetterie. L'accès à l'hippodrome coûte 1 franc pour les piétons, 5 francs pour les cavaliers et 20 francs pour les voitures de 1 à 2 chevaux. Les sociétaires ne paient pas leur entrée au pesage qui est de 20 francs pour les hommes et 10 francs pour les femmes et bénéficient de conditions préférentielles, mais la recette du pesage reste tout de même significative puisque tous les spectateurs ne sont pas sociétaires, et parce que les voitures sont indispensables pour figurer au défilé. La recette d'une belle journée de printemps favorable à l'exhibition des toilettes n'est pas inférieure à 10 000 fr. C'est d'ailleurs ce chiffre qui est suggéré en juin 1889 dans une lettre d'Auguste Giraud au Préfet du Rhône :

« Nous n'avons rien de la ville, pourtant la première intéressée à notre prospérité, rien des Sociétés de courses au trot, rien de la Société des Steeple-chases. Le ciel seul est notre protecteur, en réservant ses cataractes pour notre frère aîné, l'hippodrome du Grand-Camp. S'il nous abandonnait une année, nous perdriens 30000 fr. d'une façon absolument certaine »³³⁷⁹.

Enfin, le parc de Bonneterre est également loué, lorsque les circonstances s'y prêtent, pour des fêtes ou des représentations étrangères au monde hippique : en avril 1887, le Riding club le Riding-club donne une réunion privée à laquelle accourt le Tout Lyon³³⁸⁰. En juillet de la même année, la société La Prévoyante y organise une fête du commerce³³⁸¹. En novembre 1889, la Société loue pour un mois l'hippodrome aux administrateurs du spectacle de Buffalo Bill qui trouvent là un cadre parfait pour leurs représentations³³⁸².

L'inventaire des recettes annuelles oscille vraisemblablement entre 60 000 et 70 000 francs. Jusqu'en 1890, la Société hippique du Rhône parvient à équilibrer ses comptes malgré les frais de premier établissement qui grèvent encore son budget. En juin 1890, Auguste Giraud dans sa demande de subvention au Préfet du Rhône lui écrit que le budget a pu « à peine se boucler » et que les membres du Comité sont « dans l'appréhension constante et justifiée de subir des pertes [qu'ils] auraient à se répartir »³³⁸³.

Au cours de la période suivante, la situation semble moins brillante : en 1891, les incertitudes relatives à l'établissement du pari mutuel ont privé la société de 16 à 18 000 fr. de recettes d'après les indications fournies par le président de la Société. Il annonce un déficit de 8 à 10 000 francs³³⁸⁴. Son courrier de l'année suivante apporte des précisions complémentaires :

« Par suite des malheurs éprouvés par notre société l'année dernière et dont nous étions certes bien innocents, notre réserve a été complètement absorbée, et cette année, malgré quatre réunions favorisées par un temps exceptionnel, notre budget oscille péniblement, sans arriver à son équilibre »³³⁸⁵.

L'année 1893, celle de l'autodissolution, n'apparaît pas plus mauvaise que les années précédentes : le programme des trois réunions montre une situation stabilisée : cinq prix sont financés par des subventions provenant des sociétés parisiennes et par les collectivités locales. Dans ces conditions, la situation désespérée des finances n'est pas recevable. En réalité, la

³³⁷⁹ Arch. dép. Rhône, 7 M 584, Lettre du Président de la Société hippique du Rhône au Préfet du Rhône, 8 juin 1889.

³³⁸⁰ *L'Express*, 25 avril 1887.

³³⁸¹ *Journal de Guignol illustré*, N°14, 2 juillet 1887, page 3.

³³⁸² Table des textes, chapitre XV, document N°1 Buffalo Bill à Lyon.

³³⁸³ Arch. dép. Rhône, 7 M 584, Lettre d'Auguste Giraud au Préfet du Rhône, 12 juin 1890.

³³⁸⁴ *Idem*, Lettre d'Auguste Giraud au Préfet du Rhône, 18 juin 1891.

³³⁸⁵ *Idem*, Lettre d'Auguste Giraud au Préfet du Rhône, 29 juin 1892.

liquidation de Bonneterre est le fruit d'un accord entre la Société des Courses de Lyon et la Société hippique du Rhône. Il faut lire les tenants et les aboutissants de cette tension entre les deux comités à la lueur de deux faits essentiels.

La première cause, la plus lointaine, de la disparition de Bonneterre est indiscutablement la position de la Société du demi-sang, agacée par la soudaine expansion du pôle lyonnais. L'exubérance des primes proposées, la capacité du Comité de Bonneterre à attirer les plus grands trotteurs européens a jeté un froid. Brusquement hissée au rang d'un beau Vincennes de province, la société lyonnaise réalise de surcroît l'exploit de démarrer son aventure sans quémander des subsides en mobilisant sans coup férir des centaines de souscripteurs en 1885 et en 1888. La décision de déclasser les trotteurs participant aux épreuves de championnat organisées par la Société hippique du Rhône montre le pouvoir réglementaire absolu détenu depuis 1866 par les sociétés-mères.

La seconde raison découle directement de la première. En évinçant la jeune société lyonnaise de sa raison d'être, la valorisation du trotting, les humeurs parisiennes de la Société du demi-sang déséquilibrent la relation entre Bonneterre et le Grand-Camp. La très sélecte Société des courses de Lyon, victime collatérale de ce bras de fer, se retrouve en situation de grande fragilité. Brusquement deux dangers la menacent : en premier lieu, la Société hippique du Rhône se replie sur des programmations beaucoup plus généralistes qui entrent en concurrence avec celles qui sont pratiquées au Grand-Camp. En second lieu, la Société hippique du Rhône, un moment déstabilisée, réagit en accroissant le nombre de ses réunions pour rétablir sa situation financière. La demande existe à l'évidence et elle peut y répondre tout en allégeant ses frais généraux. Les quatre réunions de 1892 sont une très mauvaise nouvelle pour la Société des Courses de Lyon car plus rien ne limitait l'expansion de sa cadette, tandis qu'elle-même, n'ayant pas de tribunes permanentes, devait de surcroît partager son terrain du Grand-Camp avec la 6^e division de cavalerie.

Aussi, le Jockey-club impose-t-il la dissolution de la Société hippique du Rhône. Toute création hippique est subordonnée à la pérennité et à la prééminence de la Société des courses de Lyon. C'est la décision d'un groupe social, le cercle du Jockey-club, qui a ses usages et ses coutumes. Sa représentation de l'hippisme n'est jamais passée par Bonneterre et, dès lors que la Société hippique du Rhône s'est repliée, dans un réflexe de survie, sur des disciplines hippiques pratiquées au Grand-Camp, son utilité n'était plus justifiée. L'autodissolution de la Société a vraisemblablement été une décision difficile à accepter pour son président, les membres de son comité et pour les commissaires de courses, mais ils sont tellement liés au moule du Jockey-club que rien ne pouvait s'opposer au consensus majoritaire : ici, l'institution préexiste aux individus et à leurs états d'âme. Le tableau N° Les membres du Comité de la Société des Courses de Lyon, montre l'imbrication du personnel dirigeant des deux sociétés : toutes les chevilles ouvrières de la Société hippique du Rhône sont restées membres du comité de la Société des Courses de Lyon³³⁸⁶. Aucune révolte ne peut naître dans un tel contexte, ce qui n'exclut pas regrets et amertume. Au lendemain de la dissolution, les dirigeants de la défunte Société hippique de Bonneterre conservent leur place au comité de la Société des Courses de Lyon : le président Giraud reste membre du comité, mais il n'occupe aucune fonction essentielle. Il obtient pour son fils Gabriel – comme compensation à son propre sacrifice - la fonction prestigieuse de commissaire des courses, il officie dès 1894 et devient très vite son inamovible président jusqu'en 1936 ; le comte de Leusse, qui n'est pas encore membre du Comité de la société du Grand-Camp, le devient à son tour en 1896. Jean Côte, membre du comité, semble quant à lui, moins actif et engagé que précédemment. C'est l'inverse pour Georges Dambmann, le plus lyonnais des Américains : il est présent, avec un égal bonheur, dans toutes les institutions hippiques que compte la ville. Seul François de

³³⁸⁶ Table des tableaux, chapitre XV, tableau N° 2 Membres du Comité de la Société des courses de Lyon (1887-1905).

Veyssière, si l'on excepte Auguste Giraud, reste désormais en marge de la vie hippique lyonnaise et nostalgique de cette page hippique :

« Chaque fois que je passe devant ce pauvre parc de Bonneterre, enserré maintenant par des usines aux toits enfumés et où plus jamais ne retentira le joyeux galop des chevaux, je sens mon cœur se serrer comme si sous ce gazon flétri dormait un des meilleurs souvenirs de ma jeunesse »³³⁸⁷.

Ainsi, en l'espace d'une vingtaine d'années, le Jockey-club a fait le choix du Grand-Camp au détriment de projets intéressants. En 1893, l'hippodrome de Bonneterre a sa clientèle et il présente un emplacement absolument remarquable. Les raisons de convenance assez prosaïque et de préséance désuète se heurtent néanmoins à l'existence d'une forte demande de spectacles hippiques, et c'est ce qui explique, moins de dix ans après la disparition de Bonneterre, la création d'une nouvelle société, la Société Sportive du Rhône (SSR) qui établit son hippodrome à Villeurbanne. D'abord dédiée à la promotion du trot, elle élargit bien vite son offre à une programmation plus éclectique. Créée en dehors du Jockey-club, elle multiplie les journées de courses grâce à l'encaisse que lui procure le pari mutuel. Cet engouement populaire pour la fête hippique provoque même l'apparition de deux sociétés suburbaines à Craponne (Rhône) et Rillieux-Sathonay (Ain).

Le sacrifice inutile de Bonneterre ne peut être présenté dans sa réalité crue. Les convenances imposent des arrangements avec la vérité. Il faut un bouc émissaire, les pouvoirs publics sont tout désignés : accusés d'intervenir à tout propos dans le domaine hippique, ils sont cette fois accusés d'inertie : l'argent public aurait pu sauver Bonneterre du naufrage. La ficelle est bien grosse. *Le Nouvelliste*, tout à sa réserve conservatrice, ne s'offusque guère de cette disparition, ses lecteurs savent sans doute à quoi s'en tenir³³⁸⁸. C'est le *Salut public* qui livre à l'opinion, sans état d'âme, la vulgate d'une mort tout à coup bien prévisible. Morceau de bravoure, il mérite d'être présenté *in extenso* :

« Pendant les courses, la nouvelle s'était répandue, et, dans les conversations, c'est d'elle surtout que l'on s'occupait pour rechercher les causes qui avaient poussé le comité à renoncer à ses réunions. Ces causes sont simples, car il n'y faut point voir autre chose que cette maladie si bien nommée par le vieux poète : " faute d'argent". Non pas que, personnellement, les sociétaires et les membres du comité soient atteints de cette maladie grave et quasi incurable ; mais la Société ne saurait trouver en la recette les ressources nécessaires pour couvrir ses frais qui sont considérables : la location et l'entretien du parc de Bonneterre, les prix à distribuer, la rémunération du personnel et tant d'autres frais qu'il serait trop long d'énumérer absorbent d'importantes sommes. Réduite à ses propres moyens, c'est-à-dire à ceux qu'elle retire des entrées, la Société ne pouvait pas faire face à ces lourdes charges ; il était indispensable qu'elle obtînt des subventions des pouvoirs publics, qui ont tout intérêt à soutenir les entreprises d'où résultent des avantages sérieux pour le commerce général, et personne ne niera qu'une société hippique comme celle de Bonneterre ne soit de ce nombre.

Or, quel appui, quel concours a-t-elle rencontré ? Pendant longtemps elle se heurta à un refus formel, et ce n'est que dernièrement que le Conseil général lui accorda 1000 fr. et le Conseil municipal 2000, sommes insignifiantes en regard des dépenses à couvrir et des services rendus. Faut-il rappeler, en effet, que fondée il y a neuf ans par MM Auguste Giraud, Jean Côte, Sibilliot, Faurax, Balleidier, Prat, Clémense, etc., auxquels vinrent plus tard s'adjoindre MM François de Veyssière, le comte de Leusse et Dambmann, la Société hippique du Rhône a réussi par des réunions où étaient représentées les meilleures écuries, à attirer le

³³⁸⁷ KHALIF, Eugène de VOLNEY, *Lyon à cheval*, ouv. cité.

³³⁸⁸ *Le Nouvelliste*, 29 mai 1893 : « Tous ceux qui s'intéressent aux choses du cheval accueilleront cette décision avec les plus vifs regrets et dans tous les cas, si elle est irrévocable, conserveront les plus excellents souvenirs de tout ce que le Comité de Bonneterre, de sa propre initiative et on peut dire à ses risques et périls, a fait pour le développement des fêtes sportives lyonnaises ».

public sur l'hippodrome de Bonneterre et à déplacer ainsi une foule énorme dont ont largement bénéficié les Brotteaux, la cité Lafayette et Villeurbanne ?

Ayant ainsi vraiment contribué à donner au public une distraction pleine d'agrément en même temps qu'utile et à fournir au commerce lyonnais une source de travail et un élément de prospérité, la société hippique du Rhône semblait bien avoir droit à la bienveillance et quelque peu aux faveurs des pouvoirs publics, que nous voyons trop souvent dispensées dans des proportions dont l'énormité étonne à des œuvres d'un bien moindre intérêt.

Ayant à cœur, avant tout, de triompher des obstacles et ne voulant point rester en déficit, les membres du comité se sont fait un devoir de payer de leur poche, mais quel que soit leur dévouement, personne ne songerait à leur demander de pousser l'abnégation jusqu'à faire tous les frais des courses.

Et c'est pourquoi le comité se retire »³³⁸⁹.

III- La Société Sportive du Rhône³³⁹⁰

La création de la Société Sportive du Rhône en 1900 s'inscrit dans le sillage d'un double échec, celui de la Société hippique du Rhône dans sa première version et celui de son avatar plus connu sous le nom de société de Bonneterre. Dans un centre hippique aux horizons limités, tenu par le cercle restreint de l'excellence équestre, toute création décidée hors du Jockey-club semble vouée à l'échec à moins d'intercessions savamment élaborées. Il en va du monde des courses comme de celui du concours hippique, l'autre institution équestre de Lyon. Le concours hippique est recréé en 1892, quand la puissante Société hippique française du marquis de Mornay accepte d'oublier l'offense qui l'a conduite à Vichy, et lorsqu'une partie de l'élevage du Centre manœuvre pour rétablir l'admirable vitrine lyonnaise, incomparable nœud ferroviaire. Dans les faits, l'impulsion est lyonnaise, mais la résurrection doit davantage aux éleveurs de Saône-et-Loire et la mise en œuvre se fait grâce à l'entregent de son secrétaire général Witkowsky arrivé de Paris ; il apporte son expertise et clôt le débat. La renaissance du trot à Lyon, moins d'une décennie plus tard, montre le même tropisme parisien. La Société Sportive du Rhône naît dans des élites nouvelles qui souhaitent s'affirmer dans le monde du cheval par le trot, une spécialité dédaignée par l'excellence équestre. Pour réussir, il faut obtenir des subventions des grandes sociétés, il est nécessaire de recourir à la médiation d'un spécialiste du trot, doté d'un large réseau : Albert Aubier³³⁹¹. Avec tact et compétence, il fonde une institution qui existe encore et l'englobe dans un ensemble bien plus vaste qui rayonne sur tout le quart sud-est du pays. Il a su par une politique de communication bien menée susciter l'intérêt puis l'adhésion des journalistes sportifs³³⁹².

1 – La fondation de la Société Sportive du Rhône

La constitution de la Société Sportive du Rhône est annoncée le 7 avril 1900 par *Lyon Sport* qui fait état de la réunion d'un grand nombre de *sportsmen* au café Maderni, en face de

³³⁸⁹ *Salut public*, 23 mai 1893.

³³⁹⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°3 Marque de la Société Sportive du Rhône.

³³⁹¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°4 Albert Aubier, la cheville ouvrière du trotting lyonnais au tournant des XIX^e et XX^e siècles ; document N°5 Albert Aubier, secrétaire général de la Société Sportive du Rhône.

³³⁹² Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°6 Invitation délivrée pour les courses de la SSR.

la Bourse³³⁹³. Quelques semaines plus tard, à la fin du mois d'avril, le biquotidien sportif décrit l'environnement tendu dans lequel prend place la nouvelle société des courses :

« Nous avons déjà parlé de la constitution d'une nouvelle société de courses, due à l'initiative d'un groupe de sportsmen influents. La chose a fait quelque bruit dans le Landerneau hippique, et l'on a voulu voir dans cette intéressante initiative, de noirs projets à l'encontre de la Société des Courses de Lyon.

Bien que nous ne soyons pas dans le secret des dieux, le simple bon sens nous pousse à dire qu'il ne saurait rien y avoir de vrai dans ces bruits malveillants, car le but poursuivi par les nouveaux venus ne peut, en rien, nuire à la Société existante »³³⁹⁴.

A – Le Comité de la Société Sportive du Rhône

Les archives départementales du Rhône conservent peu d'informations relatives à la Société sportive du Rhône et aucun document n'a été repéré aux archives nationales. Les pièces conservées fournissent le cadre juridique de contrôle, mais contrairement à d'autres sociétés de courses de l'Ain et de l'Isère, il n'existe aucun document relatif au pari mutuel. Les statuts de la Société Sportive du Rhône précisent :

[Les] « Statuts, établis pour la première fois le 10 mai 1900, ont été modifiés et approuvés par M. le ministre de l'agriculture, le 27 août 1900 ». Il ne s'agit pas d'une société anonyme et par ailleurs, il n'existe pas de liste de membres de la société, qui en compterait environ 200 en 1908³³⁹⁵. En réalité, la Société Sportive du Rhône repose sur un accord réunissant une étroite phalange de passionnés de trot. En effet, si les statuts stipulent que le nombre des membres est illimité, la cooptation est la règle absolue s'agissant du Comité. L'article 6 fixe le cadre étroit du pouvoir : « la Société est administrée par un comité composé de vingt membres au maximum, et choisis parmi les membres fondateurs »³³⁹⁶. L'article 7 dispose que l'Assemblée générale constitutive élit ce comité quel que soit le nombre des membres fondateurs présents. Onze membres fondateurs, réunis chez Maderni, le restaurateur bien connu, élisent les premiers membres du Comité pour la durée de la Société :

MM. Buffaud Jean³³⁹⁷, Casati-Brochier, Lapaire, Alexis Bless³³⁹⁸, Amédée Estragnat³³⁹⁹, les frères Lechère³⁴⁰⁰, Dr Dime, G. Prat, Guilleminet, Savigny, Pierre Marge³⁴⁰¹, Pommier.

C'est le noyau dur de la nouvelle société de courses. Par la suite, le comité est complété par d'autres membres fondateurs choisis par les premiers conformément aux dispositions de l'article 7 :

³³⁹³ C'est un article de Louis Baume paru dans la *France chevaline*, cité par *Lyon sport* du 11 Juin 1898, qui fait état des premières tractations à Lyon en vue de constituer une société destinée à promouvoir le trotting.

³³⁹⁴ *Lyon sport*, 29 avril 1900.

³³⁹⁵ Ce chiffre apparaît déjà au moment de la fondation, *Lyon sport*, 22 décembre 1900 : « Assemblée générale. – Cette Assemblée générale a eu lieu conformément aux statuts de la société, lundi dernier, 17 décembre, dans les salons du café Maderni, sous la présidence de M. Buffaud le sympathique et dévoué président. Sur les 203 membres fondateurs et souscripteurs, un grand nombre d'entre eux avaient répondu à l'invitation du comité, qui depuis sa première réunion a encore enregistré de nouvelles adhésions ».

³³⁹⁶ Arch. dép. Rhône, 7 M 589, Statuts de la Société Sportive du Rhône.

³³⁹⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 7 président de la Société Sportive du Rhône (SSR) ; document N°8 Jean Buffaud, croquis sur le vif.

³³⁹⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 9 A. Bless, vice-Président de la Société Hippique du Rhône (SSR).

³³⁹⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 10 Amédée Estragnat, membre fondateur et membre du Comité de la Société Sportive du Rhône (SSR).

³⁴⁰⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 11 Les frères Lechère, membres fondateurs et membres du Comité de la Société Sportive du Rhône.

³⁴⁰¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°12 Marge, membre fondateur de la Société Sportive du Rhône et membre du Comité ; document N° 13 Marge, trésorier de la Société Sportive du Rhône et membre du Comité de l'Automobile Club du Rhône.

« Si dès le début le nombre des membres du Comité n'atteint pas le chiffre fixé de vingt membres, ce nombre sera complété par la suite, mais les nouveaux membres du Comité devront être acceptés par la majorité des premiers membres élus ».

Les statuts donnent trois nom parmi les admis de ce second tour : F. Bouvier, Bourjaillat, Giroud. L'énumération s'achève sur un malencontreux *et caetera*.

L'extrême concentration du pouvoir entre les mains du Comité est l'exacte contre-partie de ses responsabilités :

« Art. 18 : Les membres du Comité sont tous et solidairement responsables en cas de déficit après cessation ou dissolution de la Société ».

Cette disposition entraîne l'impossibilité de se retirer de la Société jusqu'à l'expiration de son terme ;

« Art. 9 : En cas de démission de l'un des membres du Comité le membre démissionnaire reste responsable, pendant la durée de la Société ».

Les statuts de la société fixent des cadres rigides qui expliquent la grande stabilité de l'équipe dirigeante³⁴⁰². En 1908, un rapport du commissaire spécial près la Préfecture confirme ce fait :

« Elle compte environ 200 adhérents. Son bureau est ainsi composé :

Président : M. Buffaud,	Constructeur mécanicien, consul du Guatemala, rue Malesherbes, 42
Vice-Président : M Estragnat	Patron tanneur, rue du Bourbonnais 1-3.
Secrétaire : M. Aubier	Employé, Place Bellecour 15.
Trésorier général : M. Marge	Fabricant de pâtes alimentaires, rue de Créqui, 291.
Trésorier adjoint : M. Bange	Publiciste, rue Genette, 24 » ³⁴⁰³

La seule modification importante est l'entrée d'Amédée Estragnat en lieu et place d'Alexis Bless décédé en 1902.

L'engagement dans le Comité n'est pas pris à la légère, il suppose – outre une position solidement installée – une passion particulière pour le trot : Buffaud est vice-Président du Concours hippique tandis que Bless, Savigny, Prat ont des écuries et montent même en gentlemen. L'admission dans le Comité est liée au remplacement des membres décédés et leur profil est identique. Entrer au Comité ne peut se faire que sur des places laissées vacantes. En avril 1902, *Lyon Sport* annonce l'admission du prince Lubomirski au Comité de la SSR :

« Nous apprenons avec un vif plaisir que le prince Lubomirski vient de donner son adhésion non pas comme simple membre fondateur, mais bien comme membre du Comité de la Société Sportive du Rhône. Une telle décision d'un étranger qui réside plus souvent en Russie est un exemple de l'intérêt que devraient porter surtout les *sportsmen* lyonnais, à une œuvre locale qui les touche par conséquent de plus près »³⁴⁰⁴.

L'annonce en impose, puisque le prince Lubomirski, habitué des champs de course de Spa et de la Côte d'Azur, comme nombre de personnalités russes, est aussi un cavalier émérite et

³⁴⁰² Dans un article de *Lyon sport* daté du 29 mars 1902, Albert Aubier revient sur les charges qui pèsent sur les membres du Comité et qui n'ont aucun rapport avec la souscription annuelle de fondateur :

« Dans une brochure éditée au commencement de l'année, j'ai écrit que les membres sociétaires étaient responsables solidairement et conjointement des frais de la Société (...) J'insistais même sur ce point pour montrer le désintéressement des membres des sociétés hippiques en France, auxquels on interdit tout bénéfice, mais en revanche auxquels on laisse tous les risques et tous les ennuis.

Mais il est bien évident que les membres *fondateurs*, auxquels on laisse cet avantage d'assister, à des conditions fort économiques, aux réunions de la société, par le fait même de leur cotisation annuelle, n'encourent aucune espèce de responsabilité ! »

³⁴⁰³ Arch. dép. Rhône, 4 M 606. Aubier et Bange ne sont pas membres du Comité.

³⁴⁰⁴ *Lyon sport*, 5 avril 1902.

une des personnalités marquantes du trotting européen. La réalité est quelque peu différente puisque le prince Lubomirski est membre d'honneur du Comité. De fait, le décès d'Alexis Bless en novembre 1902 permet l'entrée d'un nouveau membre. Il est choisi dans les allées du monde du commerce en la personne de Gaston Lechère, lié à la maison Mœt et Chandon³⁴⁰⁵.

Les membres du Comité de la SSR présentent un visage assez différent de celui de la Société des Courses de Lyon. Si le premier est dans la mouvance du Jockey-club, le second fréquente plus volontiers le Cercle du Commerce. D'après un rapport déjà cité du commissaire près la Préfecture, les membres du Comité « professent en général des opinions républicaines progressistes » à l'image de Borin-Fournier, auteur d'un ouvrage sur les questions sociales³⁴⁰⁶. La personnalité la plus emblématique reste celle de son président qui illustre si bien l'appétit des forces montantes du commerce et de l'industrie³⁴⁰⁷. La carte de visite résume son envergure sociale, son engagement dans les valeurs progressistes et sa capacité à établir des ponts puisqu'il est aussi vice-président du concours hippique de Lyon :

Jean Buffaud

Ingénieur – Constructeur

Membre des Comités du Jury à l'Exposition de 1900

Lieutenant de Réserve d'Artillerie

Administrateur de l'École Centrale Lyonnaise

Président de la Société Sportive du Rhône et Vice-Président du Concours Hippique de Lyon

Président d'honneur des Amis de la Cité et Vice-Président de la 200^e Sté de Secours mutuels

Administrateur du Cercle du Commerce, de l'Assoc. d'Équitation, de la Sté de tir au Canon, de l'Assoc. Des Anc. Elèves de l'École Centrale lyonnaise, membre du Comité de patronage des Écoles Supérieures municipales.

Appart. 12, Quai de l'Est Lyon

Téléphone 15-83

Usines Buffaud et Robatel

65, chemin de Baraban Téléphone 14 -09³⁴⁰⁸

L'appartenance à une société de courses semble faire partie d'un véritable *cursus honorum*. Dans les mois qui suivent la constitution de la société, trois membres du Comité, Laffond (1902), Marge (1903) et Estragnat (1904) sont gratifiés de la croix du mérite agricole³⁴⁰⁹. C'est également par cette décoration et pour les mêmes raisons que les fondateurs des Société des courses de Chalamont et de Vienne font de belles carrières. La création d'une société de courses procure un excellent retour sur investissement.

B – Albert Aubier, l'incontournable secrétaire général de la SSR

Albert Aubier est originaire de Limoges. Il est né dans la préfecture de la Haute-Vienne à la fin des années 1850 dans un milieu sans relief particulier. Son père, Antoine Aubier, est directeur de la caserne de passage qui, comme dans d'autres villes de France, et notamment à Lyon, est un établissement doté d'écuries importantes. En dehors de toutes autres

³⁴⁰⁵ *Idem*, 31 janvier 1903.

³⁴⁰⁶ J. BORIN-FOURNIER, *La société moderne et la question sociale*, Paris, Librairie Guillaumin et Cie, 1893, XII- 456 pages.

³⁴⁰⁷ Bernadette ANGLERAUD et Catherine PELLISSIER, *Les dynasties lyonnaises des Morin-Ponce aux Mérieux, du XIX^e à nos jours*, Paris, Éditions Perrin, 2003, 830 pages.

³⁴⁰⁸ Arch. dép. Rhône, 7 M 589.

³⁴⁰⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, illustration N°10 Amédée Estragnat, membre fondateur et membre du comité de la Société sportive du Rhône.

informations précises, Albert Aubier et son frère aîné Louis-Achille déroulent deux cursus étroitement liés au monde du cheval. L'aîné, Louis-Achille Aubier est incorporé en 1870 dans le 4^e Régiment de Cuirassiers lorsqu'éclate la Guerre franco-prussienne. Après la guerre, il reste dans l'armée et poursuit une carrière militaire, notamment dans les chasseurs d'Afrique. En 1878, il est détaché pour une année, comme officier, à l'école de cavalerie de Saumur. Engagé dans diverses campagnes coloniales, notamment la conquête de Madagascar, Louis Aubier achève sa carrière en Algérie avec le grade de général de division³⁴¹⁰. C'est un écrivain militaire prolixe qui atteint une certaine notoriété et qui n'a pas manqué d'inspirer son frère cadet³⁴¹¹. *Lyon Sport* n'omet jamais de signaler sa présence à Lyon et ses promotions, ce qui prouve des relations étroites entre les deux frères³⁴¹². Albert quant à lui, mène une carrière dans le monde hippique à Paris. Journaliste spécialisé, il écrit dans des journaux ou revues de référence comme la *Vie chevaline*, *Le Falot* ou le *Sport illustré*³⁴¹³. Ses articles étayaient une compétence reconnue et lui confèrent une expertise qui lui permettent d'être un acteur dans la gestion des sociétés de courses. En 1895, il est associé au développement de la Société du Trotting du Littoral sur la Côte d'Azur. La société est parrainée par des personnages considérables et sa proximité avec ces amateurs fortunés souligne son statut de spécialiste :

« La Société du Trotting du Littoral doit sa naissance à l'initiative généreuse de S.A.I. Monseigneur le duc Georges de Leuchtenberg, président d'honneur, assisté de S. Exc. Le prince Serge Galitzine, président, de M. Camille Blanc, vice-président, aidés dans leurs tâches par des commissaires dévoués, le maire de Cannes, M.A Capron et le comte de La Mazelière³⁴¹⁴. La partie technique est dirigée de main de maître par notre ami Albert Aubier, qui dépense d'un bout de la France à l'autre son activité inlassable, sa compétence indiscutée, servies par une affabilité légendaire, organisant à Nice, Cannes, Lyon, Saint-Étienne, Saint-Galmier, Dôle, etc., des réunions de courses plates, d'obstacles militaires, de trotting, qui réunissent toujours un nombre de partants envié par tous ses collègues de province et quelquefois de Paris »³⁴¹⁵.

La carte de visite d'Albert Aubier – comme celle de Jean Buffaud - confirme l'envergure du personnage et souligne ses deux attaches essentielles dans l'enchevêtrement des obligations professionnelles qui sont les siennes :

« Albert Aubier	
Secrétaire Général de la Société Sportive du Rhône – Lyon,	
Secrétaire du Comité du Concours hippique – Lyon,	
Trotting du Littoral – Nice,	
Sociétés hippiques de Cannes, Saint-Étienne, Aix-les-Bains, Villefranche, Saint-Galmier,	
Dôle, Genève, etc.	
Cercle de la Méditerranée, Nice.	15, Place Bellecour, Lyon.
Décembre-mars	Avril-octobre» ³⁴¹⁶ .

³⁴¹⁰ Arch. nat., Base de données leonore, LH 66/37, Louis Dominique Achille Aubier.

³⁴¹¹ *Journal des débats politiques et littéraires*, 20 mars 1909.

³⁴¹² *Lyon sport*, 20 juin 1903, un exemple parmi d'autres : « Le lieutenant-colonel Aubier, frère du secrétaire de la Société sportive, vient d'avoir l'honneur d'être désigné pour aller commander le 2^e chasseurs d'Afrique qui va être envoyé sur les frontières du Maroc ».

³⁴¹³ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, documents N° 4 et 5 Portraits d'Albert Aubier.

³⁴¹⁴ Affiche du comité des fêtes de Nice, courses au trot de Nice, Hippodrome du Var, Paris, Imprimerie Lévy, [18.. ?], le Trotting du Littoral dote les trois journées des 5, 7, 9 juin 1895 de 40 000 francs de prix.

³⁴¹⁵ *Le Sport Universel Illustré*, 1^{er} janvier 1905, N°441 page 152.

³⁴¹⁶ Arch. dép. Rhône, 4 M 606, dossier 1903.

Les deux adresses font apparaître en filigrane le dessein d'Albert Aubier : Nice fixe une clientèle riche spontanément ouverte au trotting et bénéficie d'un puissant parrainage.

La première mi-temps de son activité est construite sur la douceur du Midi qui autorise les courses en primeur, dès le mois de février. Depuis 1895, le cadre de son activité professionnelle est centré sur le programme des journées de courses qu'il faut mettre sur pied en recourant notamment aux écuries étrangères. Dans un article de février 1905 consacré à la Société du trotting du littoral, dix ans après sa création, la revue *Le Sport Universel Illustré* fixe le cadre original des courses au trot azuréennes :

« Comment se fait-il donc que des courses, qui éloignent, même dans les centres les plus sportifs, les turfmen les plus assidus, aient rencontré un pareil succès dans une région où l'élevage du cheval est lettre morte ? C'est que dans sa situation même, le Trotting du Littoral s'est trouvé dégagé des obligations qui enserrant les Sociétés agissant dans les pays d'élevage. On a pu y organiser des courses en se plaçant au point de vue presque exclusif du sport et du spectacle. Ainsi compris, le Trotting est aussi attachant que n'importe quel genre de courses, et il s'est créé sur la Côte d'Azur une clientèle spéciale très fidèle qui ne lui manquera plus.

Il faut reconnaître que la Société du Demi-Sang, dont les règlements impératifs imposent dans tous les centres des limites étroites à certains genres de courses, a bien voulu faciliter la tâche du Trotting en autorisant cette Société à donner une proportion plus élevée que la normale à des courses internationales de handicaps, qui sont la formule la plus commode pour organiser de jolies courses dans une région où on ne peut recruter les acteurs que dans des catégories très disparates.

Nice en a profité pour attirer à ses courses les meilleurs chevaux américains qui forment le fond des écuries allemandes et autrichiennes. Habités à courir en partie liée sur le mille anglais, les champions de Milan et de Baden retrouvent ce système appliqué à Nice, aussi se rendent-ils à l'appel des organisateurs avec empressement »³⁴¹⁷.

Lyon constitue le deuxième volet de la politique déployée par Albert Aubier pour asseoir les bases productives du trotting. Si la Côte d'Azur représente la vitrine prestigieuse du trotting, Lyon est amené à devenir la plaque tournante de sa production. Il est indispensable dans cette perspective de fonder à Lyon, une puissante institution de courses, capable d'assurer un débouché aux productions du Centre et rien n'empêche de porter le regard vers des régions moins connues comme l'Ain et le bas-Dauphiné. Dans le premier d'une longue série d'articles que publie *Lyon Sport*, Aubier fixe d'emblée le rôle qu'il assigne à Lyon :

« Nous ne saurions trop répéter encore que de toutes les villes de France, Lyon est certainement la mieux placée, par sa situation géographique, par sa propre importance, pour encourager l'élevage du Centre et du Midi. On ne saurait trop le répéter : cet élevage, dont il est permis de constater les progrès, n'a rien à glaner à Paris, et les sociétés de province, soutenues par l'État et aidées par les sociétés-mères sont indispensables »³⁴¹⁸.

En suivant Albert Aubier dans son activité professionnelle, il est frappant d'observer la simultanéité de l'action, passé le temps fort de l'implantation niçoise. Au moment même où la Société Sportive du Rhône s'appête à inaugurer son hippodrome de Villeurbanne, *Lyon Sport* souligne des créations similaires sur la côte varoise :

« Puisque nous sommes en plein dans le trotting, disons que deux sociétés organisées sous l'impulsion du secrétaire de la Société du Rhône, M. Aubier, aménagent aussi en ce moment de très beaux hippodromes, l'un à Toulon, près de la Station de la Seyne, l'autre à Cannes, près de la Napoule.

Cette dernière Société est ainsi composée : S.A.I. Monseigneur le grand-duc Michel de Russie, Son Excellence le prince Galitzine, grand écuyer de l'empereur, MM. Capron, de Pourtalès, etc.

³⁴¹⁷ *Le Sport Universel illustré*, « Le Trotting du Littoral », N° 450, mars 1905, pp. 152-155.

³⁴¹⁸ *Lyon sport*, 10 août 1900.

Si nous parlons de cette création qui coïncide avec celle de Lyon, c'est que ces trois hippodromes ont pour ainsi dire un même but : le Trotting »³⁴¹⁹.

Cette large perspective régionale n'empêche pas Aubier de consolider l'infrastructure hippique dans la région lyonnaise. Il s'active pour se substituer à la Société des courses de Villefranche qui est en liquidation et sauvant de la sorte les 1000 francs de subvention accordés par le Conseil général du Rhône³⁴²⁰. Sur la rive droite du Rhône, Aubier a pris en charge la Société hippique de Saint-Étienne. Cette riche cité industrielle où des écuries se forment peut fonctionner en synergie avec le Forez, devenu terre de demi-sangs. Il est à l'origine, dès l'été 1901, du nouvel hippodrome de Villars que fait aménager la Société Hippique de Saint-Étienne :

« Il n'était pas facile de trouver, aux environs de la ville, une étendue suffisamment plate pour établir un champ de courses. Nous ne saurions trop féliciter M. Aubier, le secrétaire habile et compétent, du merveilleux parti qu'il a su tirer du terrain vallonné mis à sa disposition. Malgré la rapidité des travaux, la piste est bonne, bien tracée, mesurant 1200 mètres, elle n'est point monotone et d'une régularité souvent regrettable. Ajoutons que la piste en huit, pour les courses de haies et les steeple, répond aussi à cette heureuse idée de faire quelque chose de nouveau »³⁴²¹.

Albert Aubier, l'omniscient, est actif sur tous les dossiers. Au repas de clôture de l'année hippique le président Buffaud rend un hommage appuyé au « trigonocéphale-starter-secrétaire-général-handicapeur Aubier »³⁴²². Les postes de secrétaire qu'il collectionne lui donnent une position stratégique. Appelé pour relancer une société endormie, il avance ses solutions après un audit sérieux. Se rendant aux courses de Saint-Galmier, autre institution qui s'en remet à son expertise, il livre dans le train, véritable cabinet de travail, ses recettes de bon sens :

« Une piste exacte et bien tracée ; un tableau d'affichage qui fonctionne honorablement, un buffet somptueux et immense, un programme compréhensible et donnant sans trop d'erreurs tous les renseignements...J'ai l'air de signaler des qualités très ordinaires et qui paraissent même indispensables ! Mais combien d'hippodromes anciens pour toutes ces petites questions, sont en retard en France ! d'une vingtaine d'années !

« Ne croyez pas d'ailleurs que tout cela marche tout seul ! Il faut s'en occuper d'autant plus activement que le personnel qu'on emploie, malgré une bonne volonté très évidente, n'étant au courant de rien, exige toujours une attention de tous les moments !

Il ne suffit pas, avec de superbes cartes à la boutonnière "membre du Comité", de pontifier dans l'enceinte du pesage ! Il faut mettre la main à la pâte. Il faut agir ! »³⁴²³

Sa méthode de travail, consiste à dynamiser les équipes en place, à placer les compétences là où elles sont les plus utiles, et s'assurer que l'intendance suive. C'est en ce sens un homme de terrain et un manager. Nul anachronisme dans ce propos. S'il semble doué du don d'ubiquité, c'est parce qu'il est homme de mouvement, raccourci saisissant avec les chevaux et les hommes du cheval dont il s'occupe, et qui eux aussi, se déplacent en train sans discontinuer d'un bout à l'autre des beaux jours. Et dans cette course sans fin sur les rails du Sud-Est, il s'excuse d'avance des oublis et des omissions qu'il pourrait faire dans les innombrables articles rédigés à la hâte : « mais franchement la vie que je mène toujours au galop – et au trot – ne me permet guère de soigner ma copie ». ³⁴²⁴

³⁴¹⁹ *Idem*, 8 septembre 1900.

³⁴²⁰ Rapports et délibérations du Conseil général du Rhône, 1901, 2^e partie, session du 28 août 1901, p. 344. La demande de la SSR donne lieu à un échange intéressant entre les partisans et les adversaires du versement de l'allocation, pp. 1030 – 1034.

³⁴²¹ *Lyon sport*, 31 août 1901.

³⁴²² *Idem*, 12 novembre 1907.

³⁴²³ *Idem*, 14 juin 1902.

³⁴²⁴ *Ibidem*.

2 – Les missions du Comité

Les missions qui incombent au Comité de la SSR sont nombreuses. Certaines sont plus urgentes ou plus sensibles que d'autres et elles ont la particularité d'être liées entre elles.

Le dernier alinéa de l'article 2 des statuts de la Société stipule qu'elle « donnera environ huit ou dix réunions par an ». Dès le départ, la création de la société est liée à la construction d'un véritable hippodrome et non pas à la location de terrains sur lesquels sont construites des tribunes démontables. Cette situation, qui est celle de la Société des courses du Grand-Camp, a pour conséquence de restreindre les courses à une seule réunion annuelle. À Lyon, la « Grande semaine » permet de proposer plusieurs journées de courses au printemps, mais les frais d'installation des tribunes rendent onéreux un rendez-vous d'automne alors même qu'il est réclamé à cor et à cri. Un hippodrome doté d'une bonne piste et des installations fixes indispensables à la logistique des courses, du pari mutuel au paddock en passant par les tribunes ou la balance du pesage, imposent une puissante mise de fonds et partant une importante immobilisation de capital. La location des terrains et l'entretien des pistes consomment une partie des revenus fournis par les cotisations des membres fondateurs et souscripteurs. En multipliant les journées de courses, la SSR entend amortir ses frais fixes en multipliant les revenus tirés des entrées et de la part du pari mutuel laissée à la société des courses. Ainsi, l'équilibre financier est au prix de la construction d'un hippodrome. En octobre 1902 Albert Aubier avance quelques chiffres alors que s'achève la 2^e saison de la SSR :

Prix de courses élevage	152 000 francs
Hippodrome, pistes	140 000 "
Employés, contrôles, police	84 000 "
Imprimerie fournisseurs divers	16 000 "
Bienfaisance	22 000 "
Total	414 000 " ³⁴²⁵

Les frais de première installation et d'entretien de l'hippodrome représentent environ le 1/3 des sommes dépensées par la société de 1900 à 1902. Ces charges et la multiplication des journées de courses induisent évidemment un autre aspect important : alors même que la Société Sportive du Rhône explique sa spécificité et son utilité par son engagement dans le trotting, la réalité hippique et les goûts de la clientèle poussent à une programmation qui dépasse largement les seules épreuves de trot. Entre 1900 et 1909, les courses plates sont chaque année plus nombreuses et finissent par dépasser celles de trot³⁴²⁶. Il est évident qu'une telle évolution ne peut pas rester sans effets sur les relations avec la Société des courses de Lyon³⁴²⁷. La croissance du nombre des réunions crée un climat de tension :

1904 :	10 journées
1905	12 "
1906	13 "
1907	14 "
1912	17 "

³⁴²⁵ *Lyon sport*, 18 octobre 1902.

³⁴²⁶ Voir plus bas les chiffres exacts de cette évolution.

³⁴²⁷ Un journaliste de *Lyon Sport* se pose même la question en commentant une épreuve de trot peu fournie, *Lyon sport*, 16 avril 1906 : « Est-ce que l'hippodrome de Villeurbanne deviendrait un hippodrome de galop ? Les champs, soit en plat, soit en obstacle augmentent constamment. Ceux des courses au trot semblent, au contraire diminuer ».

Ces relations tendues sont particulièrement intéressantes à analyser car elles permettent d'interroger le rôle que s'attribue la Société Sportive du Rhône, les inflexions que lui impose le principe de réalité et son attitude face à la société aînée.

Le positionnement de la SSR dans le monde hippique lyonnais revient à Albert Aubier. Les axes de sa stratégie de communication apparaissent assez bien, lorsqu'il présente dans une lettre du 22 août 1900 la nouvelle société au Président du Conseil général du Rhône :

« Répondant au désir des éleveurs et des propriétaires du département et du Centre tout entier, avec l'autorisation de Monsieur le Ministre de l'Agriculture qui a bien voulu approuver nos statuts, nous avons fondé une Société sportive pour le développement et l'amélioration du cheval de demi-sang (chevaux de service, remonte, chevaux de luxe, etc.), appelée à un grand avenir parce qu'elle répond à un très grand besoin. Nous nous permettons de vous adresser un article paru à ce sujet dans les journaux les plus sérieux et qui a été reproduit par ceux de Lyon ; il complétera d'une façon claire les explications que nous ne pouvons donner dans une lettre »³⁴²⁹.

Dans cet article publié par *Lyon sport* en juin 1900 - et dont la coupure a été jointe à la lettre - Aubier développe un certain nombre de points : en premier lieu il insiste sur la nécessité de rééquilibrer les aides publiques destinées à l'élevage en faveur d'une vaste région du Centre, du Sud et du Sud-Est en créant à Lyon un centre de courses « où des concurrents de force égale pourraient se mesurer ». En second lieu, Lyon, grande ville riche, lui paraît un choix intéressant car c'est aussi une ville qui a su forger une tradition du trot incarnée par les courses de Bonneterre. C'est bien cette tradition que la SSR entend ressusciter :

« Bonneterre a eu ses réunions très suivies par le public lyonnais ; Bonneterre a donné des prix importants, et malgré des frais considérables, Bonneterre a fermé ses portes avec de l'argent en caisse, après avoir payé ses tribunes et même de très larges indemnités. Cela pour prouver que Bonneterre n'a jamais fait de mauvaises affaires, et notez qu'à cette époque le goût des courses était relativement peu répandu. Il est donc logique de penser qu'une Société sportive, économiquement administrée, avec un loyer très faible, bien décidée à très bien faire pour amener sur la piste de nombreux chevaux, attirera en même temps une foule nombreuse sur son hippodrome et de bonnes recettes dans sa caisse ».

Confortée par cette double légitimité fonctionnelle et historique, la SSR se glisse tout naturellement dans la continuité de Bonneterre. Reste la question de la concurrence avec la Société des courses de Lyon, concurrence inéluctable. Aubier insiste sur l'importance du trotting, qui ne se retrouve pas dans les programmes du Grand Camp, sur « les relations amicales qui doivent exister entre deux sociétés poursuivant un même but, *améliorer l'espèce chevaline* par des moyens différents et pour des races différentes ».

Est-ce bien le cas ? La réponse est évidemment négative et l'accueil très réservé - pour ne pas dire plus - que lui réserve la Société des courses de Lyon le prouve. Elle redoute la concurrence de la nouvelle venue pour trois raisons essentielles : d'abord son effet sur le montant des aides qu'il faudra partager ; ensuite la nécessité, pour ne pas être marginalisée par la SSR, de se doter elle aussi d'un hippodrome : en 1907, la société programme 14 journées de courses soit presque le double de celles qui étaient envisagées dans les statuts de 1900 ; enfin, sur la concurrence des programmations car la progression exubérante des réunions de la SSR n'est pas - et il s'en faut de beaucoup - cantonnée aux seules épreuves de trot³⁴³⁰.

³⁴²⁸ Arch. dép. Rhône, 4 M 606.

³⁴²⁹ Arch. dép. Rhône, 7 M 589.

³⁴³⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°14 Les courses au trot et de galop à l'hippodrome de Villeurbanne.

La rivalité entre les deux sociétés de courses se manifeste surtout à propos de la répartition des allocations de courses. La SSR réclame de manière insistante des subventions qui tardent à venir. Elle dénonce cet état de fait en comparant la situation qui lui est faite à celle de sa consœur. Cette résistance des sociétés parisiennes est sans doute liée au fait que la SSR semble en état de s'en passer, mais aussi peut-être, à des manœuvres indirectes de la Société des courses de Lyon. S'il n'existe pas de documents permettant de les prouver, les relations parfois tendues entre les deux sociétés montrent qu'il existe des soupçons de la puñée.

Les subventions obtenues des sociétés parisiennes, de l'État et des collectivités territoriales représentent un cumul non négligeable et un gage de reconnaissance. Les prix bien dotés attirent les bonnes écuries et font les bonnes affiches. Ainsi en octobre 1901, *Lyon Sport* qui est très proche de la SSR, publie une étude comparative sur les subventions que reçoivent les sociétés de courses de la région et la part des encouragements que servent les sociétés sur leurs ressources. Le tableau est précédé du texte suivant :

« Comme on prétend généralement que l'on fait dire aux statistiques ce que l'on veut, nous laissons, pour aujourd'hui à nos lecteurs le soin de tirer du tableau ci-dessous telles conclusions qu'ils jugeront à propos. Nous nous ferons même un plaisir de reproduire les réflexions que suggérera aux dirigeants des sociétés intéressées et aux propriétaires et éleveurs, l'examen sérieux de cette statistique bien édifiante par elle-même. On sait que notre ligne de conduite nous fait un devoir de poursuivre une équitable répartition et d'encourager le maintien des anciennes réunions de courses, tout en provoquant la création de nouveaux hippodromes »³⁴³¹.

Après cette mise en bouche, le tableau comparatif se passe de tout commentaire :

Sociétés / alloc. / fonds propres	Plat	Steeple	Trot	Total
Société des Courses de Lyon				
Fonds propres	10 000	23 000	-	33 100
Allocations	39 500	11 000		50 000
Société Sportive du Rhône				
Fonds propres	6 800	23 600	35 600	60 000
Allocations	-	3 000	3 600	6 600

En mai 1903, le secrétaire général de la SSR s'efforce de désamorcer des rumeurs qui courent sur la mésentente entre les deux sociétés. Elles sont pourtant de notoriété publique. Albert Aubier réfute la tentative qu'aurait faite la SSR pour évincer la Société des courses de Lyon lors de la renégociation du bail de l'hippodrome :

« Jamais la SSR n'a eu l'idée de porter un préjudice à son aînée ; jamais elle n'a pensé à abandonner Villeurbanne ; jamais, à aucun moment, elle n'a brigué l'honneur de s'associer et d'une façon quelconque, au Grand-Camp, ou d'empiéter sur les positions acquises (...)

Il est bien juste que par un sentiment d'orgueil naturel, nous désirions garder pour nous seuls ce que nous avons créé : c'est-à-dire une nouvelle société prospère qui, malgré sa toute jeunesse, a développé considérablement l'esprit de sport dans le département, a apporté son obole pour l'amélioration de l'élevage et a contribué pour sa modeste part au développement des intérêts de la ville.

La Société Sportive n'a donc aucune raison de vouloir s'associer à la Société du Grand-Camp qui, de son côté, évidemment n'aurait, elle aussi, aucun intérêt à une pareille combinaison »³⁴³².

En 1905, *Lyon sport*, sous la signature de G.T. publie un article condensé des rancœurs et jalousies qui semblent constituer l'ordinaire des relations entre les deux sociétés. Les piques

³⁴³¹ *Lyon sport*, 4 octobre 1901.

³⁴³² *Idem*, 23 mai 1903.

spirituelles lancées pour l'occasion n'épargnent ni les membres de la société du Grand-Camp accusés d'obtenir à bon compte l'auréole de « mécènes du sport hippique » ni la politique suivie par la société du Grand-Camp. Les réunions d'automne qu'elle se propose d'organiser recueillent des sarcasmes. G.T. la congratule de s'engager « à son tour dans la voie que lui a si courageusement tracée sa cadette, la Société Sportive du Rhône ». L'auteur de l'article note peu de changement dans l'avant-programme que propose la société. Il ne lui échappe pas pourtant que le Grand Prix de Lyon passe de 15000 à 12000 francs, la municipalité n'ayant pas jugé nécessaire de subventionner une société financièrement prospère et d'ajouter : « Je me contente donc de trouver qu'un Grand Prix de 12000 francs pour une ville comme Lyon c'est bien un peu maigre. Il y a tout lieu de craindre que nous ne voyions pas souvent en piste des cracks de l'écurie Edm. Blanc pour disputer cette épreuve ». En utilisant le même procédé, il s'interroge sur la disparition d'un military hors classe au profit d'une épreuve de 1^{ère} classe. G.T. termine son propos en se demandant où ont bien pu rester les mille francs qui résultent du déclassement de l'épreuve.

Au numéro suivant, Gabriel Giraud, président de la Société des Courses de Lyon, obtient une lettre ouverte qui à son tour suscite une réponse de G.T. Les échanges à fleurets mouchetés montrent à l'évidence qu'il y a des tensions, mais les deux sociétés lancées dans une expansion de l'offre sportive transforment le turf lyonnais. Craignant une pénurie de parieurs, l'aînée regarde en chien de faïence la cadette qui a toutes les audaces. Cette inquiétude est démentie par les faits. L'augmentation des jours de courses entraîne la constitution de nouvelles écuries. C'est cette dynamique que note avec satisfaction *Lyon sport* en août 1902 : « Le goût des courses, le nombre des jeunes gens qui demandent leur licence de gentlemen, les achats de chevaux dans la région, tout cela indique sûrement une heureuse décentralisation du sport en faveur de Lyon. La ville elle-même ne peut qu'y gagner »³⁴³³. La masse des enjeux progresse d'année en année, et cette manne qui semble ne jamais devoir s'arrêter, suscite la création d'hippodromes suburbains qui se mettent eux aussi à prospérer sur les marges de la métropole. Craponne et l'hippodrome du Loup pendu à Sathonay s'engagent dans une dynamique expansive servie par le jeu et l'attrait de la campagne.

Section II – Les supports de la fête hippique

Le spectacle hippique est conçu par les sociétés de courses qui imaginent et financent l'assemblage des courses proposées au public. Elles sont extrêmement codifiées. Pour chaque type de course, ce sont les « sociétés mères » qui déterminent les règles et les procédures qui doivent être respectées. Ce monde très hiérarchisé est assez connu pour qu'il ne soit pas nécessaire de le présenter en détail³⁴³⁴. Les courses de plat sont régies par la prestigieuse Société d'Encouragement, la plus ancienne, fondée en 1833 ; les courses d'obstacles relèvent de la Société des Steeple-chases fondée en 1863 tandis que les épreuves de trot dépendent de la Société d'encouragement à l'élevage du cheval français de demi-sang. En 1866, les trois sociétés obtiennent le statut de « société mère » pour les courses relevant de leur spécialité³⁴³⁵. Ces programmes, après autorisation du ministère de l'Agriculture, sont portés à la connaissance des propriétaires de chevaux de courses qui décident ou non de participer aux épreuves organisées par les sociétés.

Les compétitions qui se déroulent sur le turf engagent des écuries dont les chevaux concourent sous l'autorité de la Société organisatrice chargée d'appliquer les différents codes de courses en vigueur

³⁴³³ *Lyon sport*, 22 août 1903

³⁴³⁴ Maurice-Fernand CHARTON DE MEUR, *Dictionnaire de jurisprudence hippique*, Garnier Frères Paris 1891, 345 pages

³⁴³⁵ *Moniteur universel*, 25 mars 1866, Arrêté du 16 mars 1866, page 358.

I – Les hippodromes

La fin du XIX^e siècle voit émerger en province l'hippodrome comme un espace public de plus en plus courant et populaire. Les centaines de sociétés de courses qui composent le paysage hippique français au début du XX^e siècle correspondent à autant de créations impulsées par des causes locales, mais qui se manifestant de manière quasi simultanée, constituent un phénomène collectif. La chronologie de ces créations de sociétés et d'hippodromes marque l'hexagone dans le tiers de siècle qui précède la Grande Guerre, d'une empreinte qui est encore visible aujourd'hui : Jean-Pierre Digard rappelle « que la France est le pays au monde qui présente le plus grand nombre d'hippodromes (environ 250) et l'un de ceux qui organisent le plus de courses »³⁴³⁶.

1 – L'hippodrome du Grand-Camp

En 1866, l'hippodrome de la Société des courses de Lyon est installé au Grand-Camp, un vaste espace situé à proximité du Parc de la Tête d'Or sur des terrains propriété de l'État, de la commune de Lyon et des hospices civils. Les raisons de ce choix sont dictées par la commodité des lieux et par des considérations financières. Jusqu'en 1900, l'hippodrome est fait d'installations et d'aménagements temporaires puis, à partir de cette date, la Société des courses de Lyon construit des aménagements permanents.

A – Le choix raisonné d'une installation temporaire

Jusqu'au début du XX^e siècle, l'hippodrome de la Société des courses de Lyon n'est une réalité tangible que quelques jours par an. Il sort chaque année de terre en l'espace de deux semaines et disparaît sans laisser de traces le surlendemain du dernier jour de courses. Cette existence intermittente est la conséquence du choix de l'emplacement de l'hippodrome. Les quelques dizaines d'hectares qu'il occupe appartiennent à trois propriétaires. Dans un rapport adressé au préfet du Rhône, l'ingénieur directeur de la voirie de Lyon les présente : « l'enceinte du pesage et ses annexes qui font partie du domaine de la Tête d'Or appartiennent à l'administration des Hospices. Le champ de courses est installé partie sur un terrain appartenant à la ville, et partie sur les terrains du champ de manœuvres du Grand-Camp qui sont la propriété du génie militaire »³⁴³⁷. Ce choix entériné lors de la séance du conseil municipal du 19 octobre 1866 a permis la création de l'hippodrome sans avoir l'obligation d'acheter des terrains. En 1866, lorsque cette solution voit le jour, elle est acceptée par les propriétaires. La Société obtient à titre gracieux la mise à disposition des espaces nécessaires. Mais ce consensus est passager. Si l'administration militaire accepte ce *modus vivendi* sans le remettre en cause, elle ne manque pas de signaler que la neutralisation du champ de manœuvres est un sacrifice³⁴³⁸. Il n'en va pas de même des Hospices et de la municipalité. Dès le début des années 1870, les terrains sont loués, imposant ainsi des charges nouvelles à la Société des courses. À l'usage, cette décision initiale n'est pas sans inconvénients. Dans le rapport précité, l'ingénieur directeur de la voirie souligne les difficultés qui en émanent :

³⁴³⁶ Jean-Pierre DIGARD, « Les courses de chevaux en France : un jeu, un spectacle à géographie variable », *Études rurales* N° 157-158, 2001, pp. 95-96.

³⁴³⁷ Arch. mun. Lyon, 923 WP 361, rapport de l'ingénieur directeur de la voirie de Lyon au préfet du Rhône, 5 décembre 1873.

³⁴³⁸ Arch. dép. Rhône, 7 MP 456, lettre du chef d'état-major du IV^e Corps d'armée au préfet du Rhône, 28 décembre 1868 : « J'ai prouvé à la société des courses de Lyon mon désir de lui être agréable en toute occasion en lui concédant pendant les 15 jours les mieux employés pour l'instruction des troupes la partie du terrain dont elle demande l'abandon par l'autorité militaire ». Arch. mun Lyon, 923 WP 361, lettre du chef d'État-major à l'ingénieur Bonnet directeur de la voirie publique, 8 mars 1867 : « les troupes s'abstiennent de manœuvrer sur les pistes tracées au Grand-Camp tant que les gazons qui y seront semés n'[auront] levés et que ces pistes [seront] bien consolidées ». Il semble évident à la lecture de cette lettre que la restriction partielle de l'usage du champ de manœuvre par l'armée excède les deux semaines présentées ci-dessus.

« Cette disposition oblige ladite société à demander à chaque réunion des courses, des autorisations spéciales à trois administrations, et la piste étant accessible aux troupes pour y exécuter des manœuvres, il en résulte chaque année des travaux considérables de nivellement qui engloutissent une grande partie des recettes produites par les courses »³⁴³⁹. Pour obvier à ces inconvénients, Édouard Steiner-Pons, président de la Société des courses demande à la municipalité d'étudier sérieusement un échange de terrains entre la ville de Lyon et l'administration militaire, mais le projet qui représente une dépense d'un demi-million de francs est considéré comme excessif par les édiles municipaux³⁴⁴⁰. D'autres requêtes, plus modestes, ne connaissent pas un sort meilleur ; aussi chaque année, les obstacles fixes établis sur la piste doivent être entièrement démontés pour permettre le déploiement de l'infanterie et de la cavalerie. Ainsi, chaque année la Société est tenue de demander une autorisation d'appropriation et de mettre en chantier les travaux de terrassements « pour réparer la piste sur les points où elle a été défoncée par les manœuvres de cavalerie »³⁴⁴¹.

Les deux pistes de l'hippodrome sont en cours de construction en décembre 1866. Dans une lettre du 8 décembre 1866, l'ingénieur en chef de la voirie municipale présente au Sénateur préfet du Rhône, l'avancement et la nature des travaux : « ces projets sont du reste forts simples puisqu'ils consistent à tracer, soit sur les terrains de la ville, soit sur ceux du service militaire, deux pistes exactement semblables à celles de Longchamp. (...) J'ai fait tracer les deux pistes projetées (...) et j'ai fait commencer les travaux par un atelier d'ouvriers en soie conduits par le jardinier en chef de la ville et par un certain nombre de jardiniers sous ses ordres »³⁴⁴².

Ces travaux sont de simples ouvrages de jardinages, que j'ai évalués à 50 000 francs. Le crédit a dû être voté par le conseil municipal dans sa séance du 19 octobre, et je vous ai demandé de faire une première imputation »³⁴⁴³.

Outre les plans disponibles³⁴⁴⁴, un document non daté donne les dimensions exactes et la superficie occupée par les pistes :

« Petite piste :	axe : 1800 mètres ; largeur : 30 mètres ; superficie : 54 000 m ² . Corde : 1705 mètres.
Grande piste :	axe : 2800 mètres ; largeur : 30 mètres ; superficie : 84 000 m ² . Corde : 2662 mètres.
Piste d'obstacles :	axe : 1800 mètres ; largeur : 20 mètres ; superficie : 36 000 m ² . Corde : 1705, 40 mètres

La piste d'obstacles emprunte la petite piste sur 408 mètres »³⁴⁴⁵.

Les tribunes ne sont pas plus pérennes que le reste de l'hippodrome. Il s'agit de constructions démontables réutilisées d'une année sur l'autre. Les sept tribunes sont disposées face à la piste. Elles sont légèrement en surplomb sur une terrasse qui s'achève en une sorte d'amphithéâtre en avant des tribunes, d'une longueur de 300 mètres et d'une largeur moyenne de 15 mètres. La tribune impériale, située au centre de cet alignement, est encadrée par celle du Jockey-club et par la tribune à 20 francs. Les deux extrémités sont complétées chacune par deux tribunes à 3 et à 5 francs. Cet ensemble est aéré par six corridors qui mettent en relation la piste et l'aire du pesage, vaste demi-cercle d'une superficie d'un hectare. Les tribunes dont la construction a été prise en charge par la municipalité sont entretenues par la Société des

³⁴³⁹ Arch. mun. Lyon, 923 WP 361, rapport de l'ingénieur directeur de la voirie de Lyon au préfet du Rhône, 5 décembre 1873.

³⁴⁴⁰ Ibidem.

³⁴⁴¹ Arch. mun. Lyon, 923 WP 361, Lettre du préfet du Rhône à l'ingénieur directeur de la voirie de Lyon, 31 mai 1875.

³⁴⁴² Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 15 La piste du Grand Camp.

³⁴⁴³ Arch. dép. Rhône, 7 MP 456.

³⁴⁴⁴ Arch. mun. Lyon, 3 S 297, plan de l'hippodrome du Grand-Camp.

³⁴⁴⁵ Idem, chemise 57 pièce N°1.

courses. Elles ont une superficie de 1284 m² et peuvent contenir plusieurs milliers de spectateurs. Des bâches assurent la couverture de l'ensemble. Les tribunes installées quelques jours avant le début des courses sont inspectées par l'architecte de la ville qui prescrit de temps à autre des travaux de consolidation. Dans un rapport du 7 juin 1867, l'architecte émet quelques réserves sur la toiture : « dans le cas où le vent s'élèverait pendant la durée des courses, il serait à craindre que la toiture formée par des bâches ne soit pas suffisamment solide sur les poteaux qui la supportent »³⁴⁴⁶.

La construction des tribunes, pour anecdotique qu'elle puisse paraître à première vue, se révèle riche d'enseignements. Les documents disponibles permettent de distinguer trois positions qui soutiennent ou rejettent l'édification de tribunes permanentes pour l'hippodrome. En premier lieu, la nouvelle Société des courses en cours de constitution, opte pour un investissement lourd. Son président, le député Laurent Descours, peut compter sur l'appui du sénateur préfet du Rhône qui se charge de la promotion du projet. Dans un rapport présenté au Conseil municipal de Lyon, le préfet soutient les vues larges du Comité des courses : « le Comité (...) a fait venir à Lyon des hommes spéciaux qui ont donné des indications précieuses. L'architecte qui a été chargé de l'installation des champs de courses de Vincennes et du Bois de Boulogne, a préparé les plans et le devis des constructions, l'enceinte du pesage et les autres accessoires d'un hippodrome »³⁴⁴⁷. La dépense se monte, en « chiffres ronds », à 150 000 francs. Le préfet propose la négociation d'un paiement échelonné sur cinq ans³⁴⁴⁸. Il reconnaît volontiers qu'il s'agit d'une « dépense élevée » mais il considère qu'elle « dotera la ville de Lyon de courses qui, par leur éclat et leur importance, seront dignes de la seconde ville de France ». Le directeur de la voirie municipale, l'ingénieur Bonnet, est lui aussi un partisan d'installations fixes, mais il développe des arguments différents. De son point de vue, les tribunes correspondent à une manière française de concevoir le spectacle hippique. Dans une lettre au préfet, il explicite sa position : « il s'est installé en matière de courses, sous la double influence des sociétés de courses et des éleveurs qui font courir, des usages auxquels il faut savoir se conformer, sous peine d'avoir tout le monde contre soi et de ne pas réussir, et ces usages exigent la création de tribunes et d'écuries permanentes installées dans de certaines conditions.

Quelques personnes, invoquant les usages anglais, veulent que l'on n'élève pas de tribune ou qu'on ne fasse que des tribunes provisoires pour chaque course.

Je répondrai à cela que les usages anglais s'appliquent à des habitudes qui ne sont pas les nôtres ; que ces usages étaient parfaitement connus des sociétés de courses françaises ; qu'on les a quelque temps suivis en France, et qu'on n'y a renoncé que parce qu'on avait d'excellentes raisons pour cela »³⁴⁴⁹.

Les excellentes raisons auxquelles l'ingénieur Bonnet fait allusion découlent de sa représentation de la société. Contrairement aux usages anglais qui ne s'offusquent pas d'une certaine promiscuité sociale sur le *field*, où les voitures de luxe stationnent en bordure de piste au milieu d'une foule composite, les élites françaises sont hostiles à cette cohabitation désordonnée. Les tribunes permettent de conserver jusque sur le champ de courses, les distinctions sociales qui structurent la société. Les spectateurs peuvent extérioriser

³⁴⁴⁶ Arch. mun. Lyon, 784 WP 0018.

³⁴⁴⁷ Idem, Rapport au conseil municipal de Lyon de Monsieur le Sénateur, préfet du Rhône. Courses de Lyon, construction des tribunes et des pavillons pour compléter l'hippodrome, 23 août 1866.

³⁴⁴⁸ Arch. mun. Lyon, 468 WP 022, Rapport au conseil municipal de Lyon de Monsieur le Sénateur, préfet du Rhône. Courses de Lyon, construction des tribunes et des pavillons pour compléter l'hippodrome, 23 août 1866. Copie complète du rapport : « Il s'agira d'obtenir que les travaux ne soient payés que par annuités. La dépense répartie sur cinq exercices ne s'élèverait ainsi pour chacun d'eux, qu'à la somme de 30 000 francs, et ce chiffre n'est pas de nature à compromettre l'équilibre du budget

³⁴⁴⁹ Arch. mun. Lyon, 923 WP 361, lettre de l'ingénieur Bonnet au préfet du Rhône, 16 octobre 1866.

collectivement leur passion du cheval et des paris, mais à condition de conserver une distance de bon aloi.

De son côté, la Commission des intérêts publics, épouvantée par l'ampleur des dépenses envisagées, se raccroche à une troisième solution : elle se refuse à investir massivement dans l'équipement de l'hippodrome, investissement qui reviendrait à contredire toute l'imagination déployée pour réduire au minimum les dépenses. Dès le mois de septembre 1866, elle s'efforce de promouvoir une solution provisoire³⁴⁵⁰. La Commission reste très en deçà de l'enthousiasme qui s'est emparé des autorités préfectorales et du Jockey-club. Pragmatique, elle craint un effet de mode et refuse de se lancer dans des travaux que supportera la seule ville de Lyon. Cette position de principe explique un net changement de cap. Le préfet, dès le début du mois d'octobre 1866, dans une lettre adressée à l'ingénieur Bonnet, met en avant une solution simple : affermer les tribunes de l'hippodrome à un entrepreneur privé qui les construira gratuitement, les installera et les démontera chaque année en gardant les recettes générées par la location des places. Cette solution lui semble en mesure de surmonter les réticences de la commission des intérêts publics³⁴⁵¹. Le directeur de la voirie fait savoir sans détours que la solution proposée est la plus mauvaise de toutes :

« Je comprends encore qu'à la rigueur on puisse essayer de faire courir une années ou deux sans tribunes fixes si les sociétés de courses veulent bien y consentir mais alors ne passez pas de traité tel que celui qui vous est aujourd'hui présenté. Ce qu'on vous propose est défectueux à tous les points de vue. Les entrepreneurs vont élever sur le champ de courses des baraques permanentes d'un aspect disgracieux et ils s'assurent au détriment de la ville un bénéfice important que la ville dédaigne, parce qu'elle l'apprécie mal, mais qu'ils connaissent fort bien. Si vous voulez à toute force essayer d'une installation provisoire, cela peut se faire à la rigueur si, comme je l'ai dit, la société des courses l'accepte, mais bornez vous alors à faire l'acquisition d'une tente dont la ville pourra faire un usage dans une foule d'autres circonstances et installez sous cette tente au moyen d'un échafaudage des plus simples et qui s'enlèvera après les courses 3000 ou 4000 chaises dont la location coûtera un millier de francs et quelques centaines de fauteuils dont la location coûtera un peu moins cher et ne prenez pas d'engagements pour l'avenir car je suis convaincu que cet essai ne satisfera personne et qu'il faudra en venir à installer des tribunes sur le modèle primitivement adopté ».

La solution qui est finalement adoptée par la délibération du Conseil municipal dans sa séance du 19 octobre 1866 tient compte de l'ensemble des points de vue. Les frais d'installation de l'hippodrome sont divisés par trois : la municipalité laisse à la Société des courses toute latitude pour installer les tribunes et les accessoires de l'hippodrome comme elle l'entend en échange d'une subvention annuelle pour doter les courses d'un grand prix ; la Société des courses opte pour des installations provisoires simples, telles qu'elles ont été préconisées par l'ingénieur Bonnet. Elles sont financées par la perception d'un droit d'entrée aux tribunes :

« Ainsi la société des courses se chargerait à ses périls et risques de l'établissement des tribunes et pavillons qu'elle jugera nécessaires, de même qu'elle les ferait garder et entretenir, sauf à en percevoir les produits comme elle le jugerait convenable, la ville consentant toutefois à fournir pendant cinq années une somme annuelle de 10 000 francs qui serait

³⁴⁵⁰ Arch. dép. Rhône, 7 MP 456, Devis estimatif des entrepreneurs Bullot et Berlier fils relatif à la fourniture de tribunes provisoires, 11 septembre 1866.

³⁴⁵¹ Idem, Lettre du préfet du Rhône à l'ingénieur Bonnet, directeur du service de la voirie, 8 octobre 1866. Le préfet écrit : « Au point de vue de l'intérêt municipal, la combinaison mise en avant permet de faire l'expérience de l'organisation des courses sans engager les ressources de la ville. Elle va au-devant de l'objection la plus sérieuse qui ait été présentée par la Commission des intérêts publics, celle de savoir ce que ferait la ville d'un matériel d'un prix considérable dans le cas où le succès ne couronnerait pas les efforts de la Société des courses ».

affectée à un prix qui prendrait le nom de la ville de Lyon et prenant encore l'engagement de faire dès à présent mettre en état et achever la piste de l'hippodrome »³⁴⁵².

La Société des courses installe des tribunes provisoires. Construites en sapin, elles sont assez modestes. Cette rusticité est en partie masquée par des tentures et des plantes. Les frais de montage et de démontage sont couverts par la location des places. Cette solution provisoire, reconduite d'année en année pendant plus d'un tiers de siècle, s'est imposée au public lyonnais, sans que personne ne s'en offusque : le poids des habitudes et l'inertie finissent presque par faire oublier la physionomie étrange de cet hippodrome intermittent dont les tribunes, les accessoires et même les pistes naissent et disparaissent dans un cycle sans cesse recommencé.

B – Le choix tardif d'installations permanentes

Ces constructions amovibles sont utilisées sans grands changements pendant plus d'un tiers de siècle jusqu'en 1903 lorsque la Société des courses se décide enfin à doter l'hippodrome d'une tribune en dur. Sans même attendre la fin des négociations d'un nouveau bail de 15 ans avec la municipalité de Lyon, la Société des courses, qui accumule des réserves considérables, dépense 100 000 francs dans la création de tribunes fixes³⁴⁵³. Le changement est spectaculaire³⁴⁵⁴. Dans son numéro du 16 avril 1903, l'hebdomadaire *Lyon sport* consacre un long article aux grandes tribunes par lesquelles commence le chantier, qui présentent une double réalité. C'est à la fois une construction qui permet aux spectateurs de découvrir le panorama des courses à l'abri des intempéries et des rayons du soleil, et un centre qui recèle les organes essentiels du confort et de la représentation, y compris et surtout les « lieux » si pudiquement mis de côté :

« Cette grande tribune est, à vrai dire, une magnifique construction aux assises solides, et d'une utilisation bien comprise, elle s'élève légère dans son ensemble, sur le grand tertre du pesage. Très luxueuse, artistiquement décorée, elle remplacera à demeure et très avantageusement ces tribunes – bois et tentures – édifiées chaque année et qui étaient loin de présenter un tel confort et la même sécurité.

Élevée sur les plans de M. Bayard, architecte parisien, qui s'est fait une spécialité de ce genre de construction, commencée au cours de cet hiver seulement, elle est maintenant presque terminée. Avec son fond vitré donnant sur le paddock, elle apparaît nue encore des tentures, sièges et banquettes qui viendront la parer superbement. La décoration traitée en art nouveau est due à M. Castilhes, professeur à Paris, et l'exécution en a été confiée à M. Chapeaux fils, de notre ville.

Sur le devant, des gradins superposés courent au pied et sur toute la longueur de la tribune, à laquelle on accède par trois escaliers, un en façade et deux autres latéraux. Ce vaste perron se trouve percé de deux passages voûtés coupant le pied de l'œuvre, afin de traverser dans la tribune sans en faire le tour.

³⁴⁵² Arch. mun. Lyon, 1217 WP 111/112, registre des procès-verbaux et délibérations du Conseil municipal de Lyon, folio 439.

³⁴⁵³ Les réserves amassées par les sociétés de courses faisaient l'objet de discussions qui aboutissent en cours d'année. Elles ont sans doute été un élément non négligeable dans la prise de décision par la Société du Grand-Camp. *Lyon Sport*, 21 novembre 1903 : « On sait que les sociétés de courses de chevaux bénéficient, sur les prélèvements de 7 1/2 % effectués sur toutes les sommes recueillies par le pari mutuel, d'une part de 4% qui leur a été attribuée pour frais d'administration. Les dépenses, dans les Sociétés, n'atteignaient jamais le montant des sommes dont celles-ci disposaient ; aussi l'excédent disponible était-il versé à des caisses de réserve, dans lesquelles s'accumulaient ainsi des sommes considérables. M. Mougeot, ministre de l'Agriculture, vient de modifier cet état de choses en prenant un arrêté ayant pour effet de limiter les fonds de réserve des Sociétés à la somme nécessaire à leur plein fonctionnement pour une période de deux ans ».

³⁴⁵⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XIV, document N° 16 La grande tribune du pesage au Grand Camp ; document N° 17 La tribune du pesage au Grand Camp ; document N° 18 Les tribunes du Grand Camp en 1903.

Cette grande tribune, qui remplace les trois précédentes, est divisée en sept parties par des barrières avec rampe. Au milieu, la tribune d'honneur à laquelle on accède par un large perron, sera réservée aux personnages officiels, gouverneurs, préfets, maires, etc... En regardant la tribune de face et à gauche, se succèdent les tribunes du Jockey-Club, des propriétaires, des familles du Jockey-Club ; à droite de la tribune d'honneur, celle des conseils généraux et municipaux et de la presse. Les deux extrémités seront occupées par le public et offriront encore un plus grand nombre de places que la tribune qui précédemment lui était offerte.

Enfin, disons un mot de l'autre face de cette construction qui donne sur le paddock et dont les soubassements ont été aménagés en véritable bâtiment. Au milieu, entre les deux passages couverts, se trouve le Pavillon central avec le grand hall des tribunes d'honneur. C'est dans ce hall, précédant un fort joli salon très spacieux, richement décoré, réservé au Jockey-Club, que se feront les réceptions et de ce hall un grand escalier conduit directement à la tribune d'honneur. De chaque côté du pavillon se trouvent des vestiaires, salons-toilettes pour dames, pour messieurs.

Dans les deux passages voûtés aboutissent, de chaque côté, des escaliers intérieurs, s'ouvrant dans les tribunes mêmes, par un *vomitorium* et permettant également l'accès immédiat au paddock.

De chaque côté de ces passages voûtés, les bâtiments seront utilisés, à gauche par un salon spécialement réservé aux dames, à droite par le buffet installé, dès cette année, avec de petites tables et terrasses protégées par des tentures. Ces bâtiments de gauche trouveront, à l'avenir, d'autres affectations : vestiaire, salon du comité, salons divers.

On peut juger par ce rapide aperçu, de la magnifique installation que la Société des Courses de Lyon se propose de compléter par d'autres tribunes fixes, qui remplaceront celles que l'on a dû encore maintenir devant les baraquements du pari mutuel. Ces baraquements ont été roulés de toute pièces un peu plus loin, en attendant d'être remplacés par les bâtiments qui, d'une façon pareille, serviront d'assises aux nouvelles tribunes.

Nous ne saurions trop féliciter à cette occasion, le Comité de la Société et tout particulièrement M. Gabriel Giraud qui, entouré de jeunes et fervents *sportsmen*, n'a pas craint d'innover à merveille en attendant de nous donner de nouveaux programmes et de nouvelles journées si longtemps attendus »³⁴⁵⁵.

2 – l'hippodrome de Villeurbanne

L'hippodrome de la Société Sportive du Rhône sort de terre en quelques mois au cours de l'été 1900. Il est étroitement lié à la volonté de multiplier les réunions. Sa mise en œuvre n'est freinée par aucune des obligations qui dès le départ ont grevé l'hippodrome du Grand-Camp, la plus importante d'entre elles étant de partager les lieux avec l'armée. Son analyse est intéressante dans la mesure où il s'agit d'une création *ex nihilo*. Elle reflète les conceptions et les dernières innovations en matière d'aménagement. Le secrétaire général de la SSR le présente en décembre 1900 comme un « hippodrome modèle »³⁴⁵⁶. Si l'ensemble n'est pas édifié d'un coup, sa conception l'a été, et dans cette perspective, l'une des questions les plus intéressantes à aborder est celle des transports. Les concepteurs du projet n'ont plus leur à disposition un emplacement comparable à celui de Bonneterre, cours Lafayette prolongé, qui est au début du siècle envahi d'usines, d'entrepôts et de logements ouvriers³⁴⁵⁷. Trouver un terrain d'une douzaine d'hectares reporte toute création vers la périphérie Est de l'agglomération, là où les marges maraîchères suburbaines recèlent encore quelques espaces disponibles.

³⁴⁵⁵ D'autres descriptions détaillées sont disponibles, cf. *Rappel républicain de Lyon*, 17 avril 1904.

³⁴⁵⁶ *Lyon sport*, 15 décembre 1900.

³⁴⁵⁷ Arch. mun. Villeurbanne, 6 FI 13, Plan de la commune de Villeurbanne, 1902.

Cette recherche a donné lieu à une véritable prospection. Alexis Bless a d'abord jeté son dévolu sur l'ancienne propriété Carbonnel, avant de s'apercevoir que l'espace disponible, très convenable pour l'entraînement des chevaux, n'était pas suffisant pour un hippodrome. C'est un autre amateur éclairé, Crouzon, qui découvre à Villeurbanne, un vaste espace maraîcher suburbain, le long du canal de Jonage³⁴⁵⁸. L'éviction des maraîchers a été rapidement négociée et la transformation du site rondement menée. L'espace disponible couvre environ une dizaine d'hectares³⁴⁵⁹. Un article du *Lyon sport* daté du 6 septembre 1900, signé du pseudonyme Driver, y fait allusion :

« Quant à l'exécution des travaux, M. Monin a promis ce miracle : étant donné un terrain, sur lequel vivent encore d'excellentes pommes de terre, de superbes maïs, le livrer en hippodrome complètement aménagé le 30 septembre courant ; ajoutons que la Société avait à faire avec une cohorte de propriétaires et de fermiers, dont quelques-uns, espérant sans doute y trouver une mine d'or, ont fait une certaine difficulté pour admettre les indemnités très raisonnables offertes par ses représentants. On a essayé de se passer de ceux qui ont voulu se montrer trop exigeants... Et ce sont eux qui vont perdre une bonne occasion, car aujourd'hui, croyons-nous, tout est terminé. Il n'y aura plus à revenir sur cette question »³⁴⁶⁰.

À la lisière de la ville, et malgré l'horizon rébarbatif des champs de navets, le lieu ne manque pas de charme. Il est d'abord parfaitement familier aux *sportsmen* : des lônes du Rhône jusqu'à Jonage et au-delà, vers les îles de la Pape, s'étendent les terrains de parcours qu'affectionnent les cavaliers, les écoles d'équitation ou les membres du Drag de Lyon. Pour le tout venant, l'hippodrome offre lui aussi les lignes apaisantes d'un relief connu. *Le Nouvelliste* note que « les spectateurs des tribunes ont devant eux un horizon étendu avec en face les collines de Rillieux et de Miribel, à gauche la silhouette lointaine de Fourvière et le coteau de Saint-Clair ».

La piste est le cœur de tout hippodrome. Elle dépend à la fois de l'espace disponible et des moyens engagés pour lui donner une qualité constante. La piste, un ovale de 1000 mètres de circonférence, dans laquelle est enchâssé un circuit de steeple-chase, a été tracée de manière à exploiter la totalité de l'espace disponible. *Le Sport Universel illustré* en donne une très belle description telle qu'elle lui apparaît en novembre 1901 :

« L'aménagement des pistes est assez particulier. Le tracé affecte la forme d'un huit. Les obstacles de steeple-chase sont placés dans la boucle de telle sorte que les lignes se présentent obliquement par rapport aux tribunes, les sauts s'effectuent sous l'œil du public. Les tournants sont tracés géométriquement : ce sont des demi-cercles parfaits, les plus doux et les plus coulants, de cent mètres de diamètre. Malgré l'exiguïté relative de la piste, elle se prête ainsi remarquablement aux courses plates, trotting, et aux courses d'obstacles »³⁴⁶¹.

Le dessin s'inspire clairement des standards internationaux du trotting :

« M. Aubier, le secrétaire de la Société (...) a installé le parcours du trotting d'après la célèbre piste de Baden-Baden ; mais il a eu soin aussi de s'entourer, à Lyon, de cavaliers compétents, parmi lesquels nous citerons plus particulièrement le lieutenant Perret, qui l'a aidé pour tracer dans un 8 absolument régulier les parcours de steeple et y placer les obstacles d'un abord très heureux »³⁴⁶².

Si le tracé de la piste détermine en grande partie la destination de l'hippodrome, sa qualité est tout aussi primordiale. Cette question se pose pour tous les hippodromes qui aspirent à attirer les bonnes écuries : un rendez-vous qui veut avoir une réputation régionale doit régler ce problème. Il est évident que les propriétaires des grandes écuries se rendent compte par

³⁴⁵⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, Document N°19 L'hippodrome de Villeurbanne : vue aérienne oblique du champ de courses de la Société Sportive du Rhône vers 1910.

³⁴⁵⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°20 Pistes de l'hippodrome de Villeurbanne.

³⁴⁶⁰ *Lyon sport*, 6 septembre 1900.

³⁴⁶¹ *Sport universel illustré* cité par *Lyon sport* 30 novembre 1901.

³⁴⁶² *Idem*, 13 octobre 1900.

eux-mêmes, à intervalles réguliers, de la qualité du terrain, comme à la fin du mois de mai 1903, le marquis de Tracy lors d'une visite, accompagné de son entraîneur³⁴⁶³. Les informations disponibles suggèrent qu'entre la piste qui reçoit les premières courses à l'automne 1900 et celle qui existe quelques années plus tard, la différence est spectaculaire. L'amélioration de la piste représente un objectif essentiel de la Société. À l'automne 1900, après la réunion, les pistes sont confiées aux soins du pépiniériste Dervieux qui s'empresse des les niveler et de les ensemer³⁴⁶⁴. Elles sont méthodiquement bonifiées.

À la mi-septembre 1901, au cœur de la première saison hippique, Aubier note la très bonne qualité de la pelouse de l'hippodrome de Villeurbanne :

« Je suis heureux de pouvoir faire connaître qu'actuellement l'amélioration en est à un tel point, qu'il n'y a pas, dans toute la région, une piste supérieure à celle de l'hippodrome de la Société Sportive. Le sol a été tellement bien nivelé et allégé, les gazons ont été tellement bien soignés que, désormais, il est impossible à un bon cheval de s'y claquer, garantie assez rare sur un hippodrome de province »³⁴⁶⁵.

En novembre 1902, plus de 100000 kg de fumier y sont répandus³⁴⁶⁶. Ainsi, la piste est l'objet de toutes les attentions, notamment entre les réunions : « pendant ces deux mois de repos, l'hippodrome et la piste ont été parfaitement entretenus ».³⁴⁶⁷ L'élasticité et la souplesse de la piste est recherchée. Les témoignages montrent tous l'amélioration qualitative de la piste. Le général de Beauchesne loue en 1903 la qualité de la piste tandis qu'en novembre de la même année, à la clôture de la saison hippique, le lieutenant de Beaupuis s'adressant au Secrétaire général de la SSR, s'enthousiasme : « J'ai débuté, en 1900, sur une piste de galets, (...) aujourd'hui je ne connais nulle part un terrain aussi bon que celui de Villeurbanne »³⁴⁶⁸.

La piste pour être efficiente doit compter certain nombre d'équipements. La piste en 8 du steeple-chase est équipée d'obstacles fixes et amovibles. « À Villeurbanne – précise *Lyon sport* - , à l'exception des haies mobiles, les autres obstacles : bull-finch, haies, double-barre, etc, sont naturels, c'est-à-dire constitués par des plantes vivantes ». Certains obstacles sont par ailleurs conçus de façon originale :

« La rivière de l'hippodrome de Villeurbanne, grâce à une ingénieuse combinaison, pourra être abordée des deux côtés, ce qui permettra de varier à l'infini le parcours de steeple. Le mur lui-même a été modifié de telle sorte que les deux faces offrent un plan incliné qui facilite beaucoup le saut du cheval : l'arrête en terre qui la surmonte est maintenue de façon à n'offrir aucun danger »³⁴⁶⁹. La même source révèle que l'une des fonctionnalités de ce système est de neutraliser des portions de la piste en huit : « Par une combinaison très pratique, les parties les plus fatiguées de la piste ne serviront plus pour les six dernières réunions ; pendant que ces parties seront soigneusement refaites, les chevaux courront sur une piste pour ainsi dire toute neuve et bien gazonnée. Ce système de roulement sera employé après chaque période de six réunions »³⁴⁷⁰.

Enfin la ligne de départ, lieu névralgique de l'hippodrome, compte un dégagement qui permet d'échelonner les chevaux en profondeur : « Des poteaux indicateurs [sont] placés tous les 25 mètres pour permettre de bien établir les rendements de distance. Une sonnerie

³⁴⁶³ *Idem*, 23 mai 1903 : « Le marquis de Tracy, accompagné de F. Watkins et de plusieurs personnes, s'est rendu sur l'hippodrome de la Société Sportive, où ses couleurs ont été déjà souvent victorieuses ; il a beaucoup admiré l'ingénieux aménagement de l'hippodrome et le parfait état des pistes ».

³⁴⁶⁴ *Lyon sport*, 27 octobre 1900 et

³⁴⁶⁵ *Lyon sport* 14 septembre 1901, Courses d'automne Aix-les-Bains-Villeurbanne. Aubier.

³⁴⁶⁶ *Idem*, 29 novembre 1902.

³⁴⁶⁷ *Lyon sport* 27 septembre 1902

³⁴⁶⁸ *Idem*, 13 novembre 1903.

³⁴⁶⁹ *Lyon sport*, 11 mai 1901.

³⁴⁷⁰ *Idem*, 23 mai 1903.

électrique reliant tous les poteaux à la tribune permettra de donner le départ dès que les concurrents seront signalés à leur place. Ce système, déjà inauguré par M. Aubier à Paris, a donné les meilleurs résultats ; il était nécessaire sur un champ de courses, où les épreuves au trot seront fréquentes, le plus souvent avec des handicaps »³⁴⁷¹.

La tribune, construction permanente, n'est pas en soi indispensable à la constitution d'un hippodrome. La Société du Grand-Camp s'en est passée jusqu'en 1903. Pourtant, à l'instar des grandes sociétés hippiques de la région parisienne, les sociétés de province qui se créent au cours des trente années qui précèdent la Grande Guerre aspirent toutes à édifier de véritables tribunes combinant la maçonnerie, le bois et l'acier. Il s'agit d'une construction regroupant trois caractéristiques essentielles : en premier lieu un caractère fonctionnel, les gradins qui forment la partie ouverte sur la piste offrent une assise et une vision surélevée³⁴⁷². Lors de l'inauguration de l'hippodrome, en octobre 1900, *Le Progrès de Lyon* note que « les tribunes sont spacieuses, bien disposées, et le regard ne perd rien des différents incidents qui se présentent sur la piste ».

La deuxième caractéristique, déjà entrevue à propos des tribunes du Grand-Camp, est d'abriter sur la face opposée à la piste et ouvrant sur le paddock, des locaux divers que *Lyon sport* présente de la manière suivante : « les différents services sont très ingénieusement installés sous la grande tribune du pesage : secrétariat, salle des commissaires, balance, salle de la presse, ambulances, buffet et pari mutuel y trouveront un aménagement confortable »³⁴⁷³.

Enfin, la troisième caractéristique est de réaffirmer l'ordre social de l'hippodrome en fonction des distinctions sociales. Les élites de la cité se retrouvent dans la tribune du pesage qu'un prix d'entrée élevé rend inabordable à la masse de ceux qui stationnent sur la pelouse, les « pelousards ». La tribune à trois francs permet de faire une place aux classes moyennes qui vivent dans le mimétisme des groupes qui les surplombent. Cette ségrégation spatiale de l'hippodrome est abordée plus loin.

La tribune du pesage dont la silhouette élégante domine tout le champ de courses est due à l'architecte lyonnais Monin. « Les tribunes inclinées par rapport à la ligne d'arrivée comme les tribunes américaines, sont des plus élégantes et des plus pratiques »³⁴⁷⁴. Les plans ont été réalisés de conserve avec Albert Aubier et approuvés lors d'une réunion du Comité de la SSR le 30 août 1900. En mai 1903, reconnaissant les qualités esthétiques de la nouvelle tribune du Grand-Camp, Albert Aubier note qu'au « point de vue pratique, elle pourrait soulever quelques légères critiques ; il ne suffit pas, en effet, d'être architecte, il faut être aussi *un coureur d'hippodromes*, afin de se rendre compte des innombrables détails qui sont nécessaires pour installer une tribune de course parfaite.

Arriverait-on, avec ces deux qualités d'architecte et de *sportsman* fervent, à édifier quelque chose d'impeccable? » Celle de Villeurbanne associant un spécialiste des hippodromes et un architecte semble répondre par l'affirmative. La tribune de l'hippodrome de Saint-Étienne est due comme celle de Villeurbanne ou celle de Cannes à la conjonction des talents. Sitôt construites, des délégations de la région viennent en jauger la qualité : le marquis de Virieu s'en inspire pour celle de la Tour-du-Pin et dans le Sud, des Sociétés de courses demandent la communication des plans, notamment celle d'Arles³⁴⁷⁵.

Reste enfin la question de l'emplacement. L'hippodrome de Villeurbanne est situé à 6 km de Lyon soit une distance qui excède les déplacements raisonnables dans la *walking city*, une

³⁴⁷¹ *Lyon sport*, 6 octobre 1900.

³⁴⁷² Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 21 Piste tribunes et pesage de la Société Sportive du Rhône.

³⁴⁷³ *Ibidem*.

³⁴⁷⁴ *Lyon sport*, 30 novembre 1901.

³⁴⁷⁵ *Idem*, 23 mai 1903.

heure de marche ou environ quatre kilomètres. La distance entre le champ de courses et sa clientèle potentielle soulève un certain nombre d'observations intéressantes.

En premier lieu, la distance n'est un problème que pour ceux qui éprouvent des difficultés à se déplacer. Ce n'est pas le cas des concepteurs du projet et des groupes sociaux dont ils sont issus. En revanche la distance pose indiscutablement un problème aux classes populaires. Or, l'hippodrome et les courses qui s'y déroulent sont devenus des loisirs de masse à part entière. C'est le public qui permet d'équilibrer les comptes des sociétés par les paris à la pelouse et par la billetterie. Dans cette perspective, les transports en commun revêtent une grande importance : la distance doit être minimisée pour ne pas décourager le chaland, mais elle génère de vrais problèmes qu'il faut dénoncer. Le jour de l'inauguration, dans un absolu déni de réalité, *Lyon Sport* efface les distances :

« Sous le fallacieux prétexte, trop facilement invoqué pour excuser une indolence routinière, qu'on n'aille pas prétendre que cet hippodrome est trop éloigné. C'est absolument faux ! Bien que la gare de Villeurbanne (Cie de l'Est) soit la suprême ressource pour déverser soit en ville, soit à Villeurbanne le trop plein de spectateurs et de parieurs rassemblés sur le champ de courses, il n'est pas nécessaire de prendre le train ! Trois lignes de tramways aboutissent à environ 150 m, 200 et 300 m. de l'entrée de l'hippodrome »³⁴⁷⁶.

Les trois lignes de tramways en question sont les suivantes :

OTL Ligne N° 11 de Tramways Bellecour-Bon-Coin.

OTL Ligne N° 3 Ligne Cordelier-Villeurbanne + service spécial de voitures du terminal à l'hippodrome.

CLT ligne Tramway Cordelier-Cusset + service spécial de voitures du terminal à l'hippodrome.

Le terminus de chacune de ces compagnies est à une distance nettement supérieure au kilomètre. Cette situation impose le recours à un omnibus, à traction hippomobile, qui renchérit le prix du trajet majoré de 10 cts, soit un trajet à 25 cts. L'OTL est incapable d'absorber l'affluence des jours de courses et ne peut pas décider l'extension des lignes tant que les réunions n'ont pas été très significativement accrues et que la viabilité du site n'est pas certaine. Cette situation de pénurie suscite des désordres, surmontés en partie seulement, par des transporteurs privés³⁴⁷⁷.

Il existe ainsi, en second lieu, un hiatus entre l'équipement collectif que représente l'hippodrome et l'inertie des pouvoirs publics qui ne prolongent pas l'investissement privé. *Lyon sport* demande d'ailleurs à la municipalité de faire pression sur l'OTL, « elle trouverait là un moyen de corriger en pratique le refus d'une subvention »³⁴⁷⁸. La mise en œuvre d'une connexion directe tarde à venir malgré une vraie demande sociale. En septembre 1903, dans une lettre au maire de Lyon, Jean Buffaud, le président de la SSR écrit, à propos de la ligne Bellecour-Bon-Coin à prolonger jusqu'à Cusset :

³⁴⁷⁶ *Lyon sport* 13 octobre 1900.

³⁴⁷⁷ *Lyon sport*, 13 avril 1901 : « Nous avons à regretter l'indifférence de la puissante Compagnie OTL, qui refuse tout service intensif et ne se prémunit même pas contre cette affluence prévue en doublant ses départs ou en ajoutant quelques voitures. Aussi avait-on été obligé d'envoyer les gardiens de la paix à cheval pour maintenir le bon ordre dans cette foule, qui s'écrasait devant des voitures bondées et se morfondait à attendre des tramways partant à vide parce que leur service était terminé, l'obstination à ne vouloir rien faire pour donner satisfaction au public le jour où l'affluence est assurée, à ses têtes de ligne, révèle de la part de cette Compagnie une inconscience telle que le monopole accordé peut seul laisser subsister ».

³⁴⁷⁸ *Lyon sport*, 23 février 1901.

« Nous croyons devoir vous rappeler, Monsieur le maire, que la Société Sportive du Rhône peut assurer (au bas mot) à cette ligne une clientèle annuelle de 20 000 voyageurs aller et 20 000 au retour »³⁴⁷⁹.

De guerre lasse, en octobre 1904, la SSR s'érige maître d'œuvre et affrète directement les jours de courses un train de la Compagnie de l'Est³⁴⁸⁰. Un trajet de 11 minutes depuis la gare de l'Est au prix de 45 cts, permet aux parieurs et aux spectateurs d'être déposés non pas à 150 mètres de la porte du pesage comme l'annonce une brève de Lyon Sport, mais à 500 mètres³⁴⁸¹. Cette connexion vient compléter le système des navettes à partir des têtes de lignes de tramways et un artisanat privé de transport. L'offre s'est donc adaptée à la demande qui elle-même a évolué avec la diffusion de la bicyclette³⁴⁸².

II – Les journées de courses

Le programme des journées de courses est organisé et mis en œuvre par les sociétés de courses après en avoir reçu l'autorisation ministérielle³⁴⁸³. Les courses sont en effet très étroitement assujetties aux textes législatifs et aux mesures réglementaires qui les encadrent. Les sociétés organisent leurs programmes en tenant compte d'un certain nombre de contraintes : elles doivent respecter des proportions dans l'assemblage des diverses épreuves et les épreuves elles-mêmes doivent satisfaire à des critères précis³⁴⁸⁴. Le code des courses est d'un point de vue juridique la colonne vertébrale du monde des courses. Il fixe avec les mesures réglementaires l'environnement dans lequel évolue le turf. Toutefois, si la présentation de ce cadre est indispensable, il ne dit pas grand-chose sur la vie hippique en elle-même : l'analyse du cadre juridique doit être complétée par une approche concrète portant sur la qualité des épreuves ou l'importance des champs proposés au public.

1 – Le classicisme de la Société des courses de Lyon

Les journées de courses données à Lyon restent peu nombreuses jusqu'à la fin du XIXe siècle. La fin de la saison des courses au Grand Camp, incontournable évènement sportif et mondain, donne lieu aux derniers grands rassemblements de la bonne société avant le départ vers les villes d'eau et les villégiatures de campagne³⁴⁸⁵. Sur son hippodrome du Grand-Camp, la Société des courses de Lyon donne 2 réunions au début des années 1890, puis le mouvement s'accélère : 3 réunions en 1896 et 4 réunions en 1899, soit en quelques années un doublement du nombre des courses : 12 en 1896, 18 en 1898 et 24 en 1899. À quand une réunion d'automne, demande Lyon Sport ?³⁴⁸⁶ La multiplication – d'ailleurs toute relative – des journées de courses se fait dans des cadres qui bougent peu : jusqu'au début du siècle, le Grand-Camp ne possède que des tribunes démontables. La Société ne dispose pas d'un véritable siège à Lyon et la correspondance chemine toujours à Neuilly-sur-Seine. Neuilly-sur-Seine où sont également clos les engagements le même jour qu'à Lyon, vingt jours avant la fin de la dernière journée, ce qui ne plaît guère aux propriétaires. À Villeurbanne, la Société Sportive du Rhône est d'emblée sur un registre plus puissant et ne subit pas le poids des

³⁴⁷⁹ *Lyon sport*, 12 septembre 1903.

³⁴⁸⁰ *La Construction lyonnaise*, « Le nouveau tramway Cusset », juin 1905, N°11, p.123.

³⁴⁸¹ *Idem*, 29 octobre 1904. Le système révèle efficace et en 1905 : « Départ de Lyon Est à 1h. 15 du soir. – Retour : part de l'arrêt de l'Hippodrome à 5h. 20 ».

³⁴⁸² Un garage pour les bicyclettes est prévu sur le site de l'hippodrome.

³⁴⁸³ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°22 Affiche des courses du Grand Camp, 1889.

³⁴⁸⁴ Table des cartes et des schémas, chapitre XVI, Schéma N°1 Représentation théorique des conditions constitutives d'une course.

³⁴⁸⁵ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 23 Attelages de maître, aire du pesage du Grand Camp, fin XIX^e, début XX^e siècle ; document N°24, Course au Grand Camp.

³⁴⁸⁶ *Lyon sport*, 20 mai 1899.

routines de son aînée. En 1902, elle programme 7 réunions de printemps de la fin mars au début du mois de juin et 3 en automne de la fin du mois de septembre à la mi-octobre. En moins d'une décennie, l'offre s'est donc considérablement étoffée, passant de 12 à 84 courses. En 1903, pour le seul hippodrome de Villeurbanne, plus de 2000 chevaux ont été engagés et les 3/4 d'entre eux se sont effectivement présentés³⁴⁸⁷. La loi réglementant le pari mutuel a renforcé les moyens des sociétés parisiennes qui le répercutent en accroissant leurs subventions aux sociétés de province. Sociétés qui tirent évidemment un grand profit de l'augmentation des paris et des entrées sur les hippodromes. En 1902, la recette du pari mutuel s'élève à plus de 211 000 fr. Les courses sont ainsi dans une dynamique qui permet un développement des réunions.

L'accroissement des réunions proposées au public à Lyon et dans le reste du pays se fait dans un cadre qui est clairement défini par les codes des grandes sociétés :

1° Le programme des journées que donnent les sociétés de courses est imaginé et dosé par chaque société, mais il doit respecter une architecture générale. La répartition des différents types d'épreuves est la suivante :

catégories	Pour les sociétés distribuant une somme de :			
	De 5000 fr et moins de 20 000	De 20000 fr. et moins de 50 000	De 50000	Dont un ou plusieurs hippodromes sont situés dans un rayon de 40 kilomètres.
Prix à réclamer	40%	33%	25%	25%
Handicap	40%	33%	25%	25%
Courses ouvertes aux chevaux de 3 ans et au-dessus sur une distance inférieure à 2000 mètres	40%	33%	25%	25%
Courses ouvertes aux chevaux de 2 ans	40%	33%	25%	20%
Courses ouvertes aux chevaux nés et élevés hors de France	25%	25%	25%	20% ³⁴⁸⁸

2° Les prix affectés par l'État aux courses s'accompagnent de dispositions qui s'imposent aux sociétés qui en sont bénéficiaires. Les conditions sont indiquées par arrêté ministériel et divisées en deux catégories : prix classés au règlement et prix non classés. Chaque année le ministre de l'agriculture détermine la répartition et les conditions relatives aux prix non classés. En ce qui concerne les prix classés, la répartition est la suivante :

Dénomination du prix	Conditions
Prix nationaux	Pour chevaux de 4 ans et au-dessus. Le gagnant d'un prix national portera 2 Kg de surcharge ; de plusieurs

³⁴⁸⁷ *Lyon sport*, 3 octobre 1903.

³⁴⁸⁸ *Pandectes françaises : nouveau répertoire de doctrine, de législation et de jurisprudence*, Chevalier-Marescque, Paris 1909, 479 pages, p. 482.

	de ces prix, 4 kg. Distance : 4000 mètres.
Prix principaux	Pour chevaux de 3 ans et au-dessus, n'ayant jamais jusqu'au moment de la course, gagné de prix principal. Le gagnant d'un prix national portera 3 kg de surcharge ; de plusieurs de ces prix, 4 kg. Distance : 3000 mètres.
Prix spéciaux	Pour chevaux de 3 ans n'ayant jamais, jusqu'au moment de la course, gagné de prix principal. Le gagnant d'un prix spécial portera 3 kg de surcharge ; de plusieurs de ces prix, 4 kg. Distance : 2500 m.

Ces prix classés ainsi que leur montant sont déterminés par une liste qui sélectionne les hippodromes retenus et les prix qui y sont proposés.

2° Aucun prix ne peut être formé que par les entrées payées par les propriétaires des chevaux engagés.

D'autres dispositions s'imposent aux sociétés lorsqu'elles bâtissent leurs programmes de courses.

1° En premier lieu, il ne peut pas être donné plus de 6 courses par jour, c'est donc sauf exception un multiple de six qui scande obligatoirement l'accroissement des courses offertes au public. Cette disposition est importante car il est difficile d'attirer le public si la réunion ne présente pas assez d'intérêt, or c'est précisément l'affiche qui détermine – au moins en partie - les entrées sur l'hippodrome et le chiffre d'affaires du pari mutuel. La fréquentation de l'hippodrome est renforcée par le développement du nombre de courses qui suppose en contrepartie la mobilisation de moyens plus importants.

2° L'utilisation des entrées et des forfaits qui peuvent représenter des sommes non négligeables. Ainsi, lors de la 2^e journée de 1880, les forfaits lors du Prix de la Société des courses se sont élevés pour 33 chevaux à la somme de 825 francs soit plus du quart de la valeur du prix offert³⁴⁸⁹. Ainsi, le code des courses stipule que la valeur de l'entrée ne peut pas dépasser 5% de la somme offerte en prix tandis que dans les prix nationaux la valeur même des entrées est réglementée. Toutefois, si entrées et forfaits ne peuvent pas servir à constituer le prix au-delà d'une certaine proportion ils peuvent être affectés aux deuxième et troisième qui ne sont pas juridiquement parlant des prix.

3° Les distances et l'âge des chevaux dépendent des types de courses, elles ne peuvent pas être décidées sans tenir compte des règlements.

4° Certaines de ces contraintes peuvent être supprimées pour certaines catégories de chevaux dits Hacks et hunters.

5° Les différents types de courses comme les courses à réclamer ou les handicaps peuvent être encadrés par des dispositions spécifiques.

L'élaboration d'une saison de courses est décidée par les instances dirigeantes des Sociétés et confirmée le cas échéant par les membres de la société qui rassemblent par leurs souscriptions les sommes nécessaires. Elle évolue en fonction de la situation économique, de la législation et aussi des orientations des sociétés que souligne la plume avertie du capitaine Chopin, chroniqueur hippique souvent reproduit dans les colonnes de *Lyon Sport* :

« Les hippodromes portent des couleurs variées, ont des devises différentes, leurs revendications s'affirment par des mesures quelquefois excessives. On voit, ici, le pur-sang jouir de toutes les faveurs, là le trotteur regardé comme le maître futur du turf ; puis les courses plates sont opposées aux steeple-chases et l'on crie haro sur le demi-sang galopeur, quand on réclame pour lui une place dans le droit commun »³⁴⁹⁰.

³⁴⁸⁹ Arch. dép. Rhône, 7 M 756, Société des courses de Lyon, 1880, programme officiel de la 2^e journée.

³⁴⁹⁰ *Lyon sport*, 4 juillet 1899.

Enfin, l'éducation hippique du public joue vraisemblablement un rôle dans l'évolution des programmes car les courses sont des spectacles accessibles à divers degrés.

Les points énumérés représentent une dizaine de variables qui structurent sans exception toutes les réunions données de 1880 à la Grande Guerre. Entre 1880 et 1899, un certain nombre de transformations modifient la programmation proposée par la Société des courses de Lyon. Les saisons 1880 et 1899, situées aux deux extrémités de la période retenue, ont été présentées de manière simultanée dans le tableau N°5 Le programme des journées de courses à Lyon en 1880 et 1899³⁴⁹¹. En vingt ans, la physionomie des courses change en profondeur :

1° Le nombre des courses a doublé entre les deux dates. Cet accroissement s'inscrit dans un contexte général de multiplication des courses. Seules sept des douze courses programmées en 1880 sont conservées en 1899. Il s'agit des principaux prix financés par l'État ou les collectivités territoriales. La multiplication des prix ne doit pas faire illusion : entre 1880 et 1899, la redistribution des prix s'est faite sans accroître les charges de la Société des courses. Les économies ont été réalisées au détriment des courses plates. Ainsi par rapport à 1880, la suppression des deux courses plates, le Prix de la Société des courses et le Prix de la Tête-d'Or, libèrent plus de 6300 francs.

2° Cette évolution que l'on observe sur deux décennies transforme de fond en comble l'architecture des journées de courses : en 1880, les courses plates, les épreuves pour les purs-sangs représentaient 7 des 12 prix proposés au cours des 2 journées. En 1899, les courses d'obstacles représentent les 3/4 des 24 épreuves inscrites au programme. La Société des steeple-chases, absente en 1880, offre 3 prix militaires de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} série. L'arrivée de cette institution signe une évolution importante de la programmation : la place qu'occupent les courses d'obstacles devient prépondérante et elle intègre par la force des choses l'arrivée des chevaux de 1/2 sang.

3° Dans cette mutation, les military, les courses militaires, connaissent une croissance spectaculaire. Une seule course militaire est programmée en 1880. En 1899, elles sont au nombre de 8 soit le tiers des épreuves. Il va de soi que la modestie des rétributions est une invite puissante pour peupler les hippodromes de cavaliers issus des régiments de la 6^e division indépendante de cavalerie qui occupe les casernes de la Part-Dieu. Le recours aux militaires est tel que l'état-major édicte la règle des 40 km : les hippodromes situés au-delà n'obtiennent pas - sauf par exception - l'autorisation d'y envoyer officiers et sous-officiers.

4° La grande nouveauté réside dans l'extension des courses pour gentlemen. Cette évolution est sans doute la plus significative car elle montre qu'il existe désormais à Lyon un groupe de véritables amateurs de sports hippiques auxquels des courses peuvent être dédiées. Trois steeple-chases pour gentlemen riders, dont deux sont particulièrement réservés aux membres de l'équipage des Drags de Lyon, la Hunt Cup et le prix de la Vénérie. À travers ces deux prix, ouverts tout au plus à quelques dizaines de cavaliers, c'est l'élite sociale et sportive de la cité qui est mise à cheval. Les conditions du programme qui figurent dans le tableau N° disent assez que les concepteurs de la course souhaitent que les propriétaires des chevaux engagés assurent en personne le spectacle hippique. Ces jeunes cavaliers sont priés de représenter dignement les « Ainay de Bellecour », auxquels tous les gens bien établis sont apparentés par un cousinage extensif et proliférant dont les Lyonnais ont le secret. Ces courses sont une reconnaissance officielle des Drags de Lyon par la Société des courses. La tenue de chasse, obligatoire pour l'épreuve, signe l'appartenance à une véritable caste. Le Prix de la Vénérie, programmé le lundi 15 mai, jour sélecte par excellence, a proposé un champ fourni. Le commentateur de *Lyon Sport*, qui connaît les usages de la bonne société, propose un compte-rendu flatteur :

³⁴⁹¹ Table des tableaux, chapitre XV, tableau N°5 Programme des journées de courses à Lyon en 1880 et en 1899.

« Le Prix de la Vénérie, dans lequel les membres de l'Équipage des Drags s'étaient inscrits en assez grand nombre, était certainement le clou de la journée, et la manière dont il a été couru prouve une fois de plus que nos *sportsmen* lyonnais ne le cèdent en rien aux gentlemen riders que nous étions accoutumés jusqu'ici de voir se disputer entre eux les épreuves qui leur sont réservées. L'élan est heureusement donné, désormais, et nul doute que l'année prochaine, le Hunt Cup et le prix de la Vénérie attirent un plus grand nombre de concurrents »³⁴⁹².

Le lieutenant de Valence de Marbot s'impose avec *Drum-Car*, Édouard Cottin termine deuxième suivi d'E. Gillet. La composition de ce trio de tête offre en raccourci, l'image parfaite d'un milieu social d'envergure.

5° Enfin, à la fin du siècle et alors même que les habitudes évoluent au niveau national, les courses de trot restent inenvisageables compte tenu de la tradition hippique de la Société des courses de Lyon. C'est précisément sur ce manque dans la programmation de la vénérable institution du Grand-Camp, que la Société Sportive du Rhône bâtit une offre nouvelle.

2 – Les réunions de la Société Sportive du Rhône

Les créations successives à Lyon de sociétés dédiées au cheval de demi-sang montrent que les courses au trot plongent leurs racines dans un terreau favorable : les très belles programmations de Bonneterre sont restées vivaces dans le souvenir des turfistes lyonnais et celles de la Société Sportive du Rhône s'inscrivent dans son sillage. La SSR qui programme ses premières courses à l'automne 1900 doit, comme sa devancière, générer sa propre caisse. C'est le sort réservé aux sociétés puînées : les subventions locales sont déjà attribuées, mais là s'arrête le parallèle. La conception des programmes ne s'inspire plus de la même démarche : tandis que Bonneterre drainait les trotteurs les plus prestigieux, jusqu'à indisposer Paris, la Société Sportive du Rhône s'inscrit résolument dans une démarche endogène, déjà conçue et mise en œuvre dans les hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon. C'est la sphère locale et régionale qui doit alimenter les courses³⁴⁹³. Dans une certaine mesure, puisqu'il apparaît assez vite que les programmations monocolores ne permettent pas d'organiser le spectacle d'une journée de courses. L'hippodrome de province dédié exclusivement au trot n'est pas envisageable : le trot ne prospère qu'associé aux courses plates et aux obstacles³⁴⁹⁴.

A – La promotion du trotting lyonnais

La programmation des réunions de la Société Sportive du Rhône s'inscrit dans une approche globale que tisse Albert Aubier dans le quart Sud-Est du pays, mais elle passe d'abord par des impulsions locales³⁴⁹⁵. Le secrétaire général de la SSR dont on a déjà souligné le rôle considérable est aussi un vrai communicant : l'œuvre qu'il déroule est jalonnée, tel un mode d'emploi, par des articles qui viennent régulièrement éclairer la politique suivie ou aborder des points précis. Le bihebdomadaire *Lyon Sport*, soutien inconditionnel de la SSR, est aussi son porte-voix officieux. Ce corpus permet de décrypter la politique d'Albert Aubier à la tête de la SSR.

« J'ai dit qu'un esprit large doit présider à la confection des programmes, afin d'éviter cette lourde faute - trop souvent commise en province - d'avoir des prix sans chevaux ! »

Cette formule ramassée dicte une politique et une démarche qui se retrouvent dans la programmation mise en œuvre dès la première réunion de la Société à l'automne 1900. Les

³⁴⁹² *Lyon sport*, 20 mai 1899.

³⁴⁹³ Table des textes, chapitre XV, document N° 2 Mouvement hippique dans la région lyonnaise.

³⁴⁹⁴ Table des tableaux, chapitre XV, tableau N°3 Les courses de la SSR de 1901 à 1909.

³⁴⁹⁵ *Lyon sport*, 8 septembre 1900 : « Puisque nous sommes en plein dans le trotting, disons que des sociétés organisées sous l'impulsion du secrétaire de la société du Rhône, M. Aubier, aménagent aussi en ce moment de très beaux hippodromes, l'un à Toulon, près de la station de la Seyne, l'autre à Cannes, près de la Napoule. (...) Si nous parlons de ces créations qui coïncident avec celle de Lyon, c'est que ces 3 hippodromes ont pour ainsi dire un même but : le trotting ».

réunions de courses doivent être en syntonie avec les éleveurs locaux puisqu'elles doivent certifier la validité des productions locales :

« Les sociétés de courses, évidemment, doivent favoriser, d'une façon toute spéciale, les produits de leur région, mais il est bon de mettre ces produits en concurrence avec d'autres représentants ; c'est ainsi qu'on améliore réellement l'élevage, qu'on fait des courses intéressantes, qu'on contente le public et qu'une société y trouve son avantage.

Les courses, à notre époque, ne sont plus faites pour encourager les chevaux en 2 minutes, et c'est rendre service aux éleveurs que de les forcer, par concurrence, à perfectionner leurs produits »³⁴⁹⁶.

Il s'agit en créant une dizaine de réunions de courses annuelles, au printemps et à l'automne, de fixer des chevaux à Lyon et de leur donner les moyens de se préparer en ayant un lieu ou débiter dans la compétition. Lyon compte un certain nombre de propriétaires qui entretiennent quelques trotteurs, mais ils ne disposent pas à demeure d'infrastructures susceptibles de favoriser l'entraînement des chevaux. Or, la ville est remarquablement située au cœur d'une véritable étoile ferroviaire qui permet de relier les pays d'élevage du demi-sang et des sociétés locales de courses : sur la rive droite du Rhône Saint-Étienne inaugure un hippodrome organisé par Aubier tandis que le Forez offre ses sociétés comme Saint-Galmier ou Feurs et des produits de qualité ; sur la rive gauche de l'axe séquano-rhodanien, s'affirment les hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon. De la Dombes au bas-Dauphiné plus d'une demi-douzaine de sociétés de courses font une place toute particulière au trot. Dans un article paru dans la *France chevaline* au début du mois de décembre 1900, et reproduit par *Lyon sport*, Aubier insiste sur les potentialités de la métropole régionale et justifie son implantation à Lyon :

« Cette tentative dans la ville la plus importante de France, après Paris, mérite tous les encouragements. Son utilité indéniable dans le Centre, où elle est appelée à jouer un grand rôle, la place au premier rang des sociétés de province »³⁴⁹⁷.

Lyon sport souligne au début du mois de janvier 1901, que désormais les « écuries de trot trouveront des épreuves de toutes catégories dans les 10 réunions de Villeurbanne et au moins autant dans un rayon restreint »³⁴⁹⁸.

Cette valorisation du local se traduit dans la programmation par un certain nombre d'épreuves spécifiques qui deviennent les marqueurs de la promotion de l'élevage régional.

La première épreuve qui vient spécifiquement en appui au trot local est imprimée par un prix baptisé Prix régional lors de la première réunion de l'automne 1900 et qui, sous des appellations différentes, Prix régional ou Prix du Rhône Prix de l'Isère, ou de l'Ain est ouvert à tous les chevaux âgés de 3 ans et plus nés dans l'un des trois départements. Les rédacteurs du programme visent ici les espaces spécifiques de la ceinture chevaline de Lyon et d'une partie de l'arrondissement de Villefranche-sur-Saône qui fournit un certain nombre d'éleveurs membres du Comité de la SSR. D'ailleurs pour les épreuves de trot qu'encourage la Société une place spécifique leur est faite :

« Les chevaux et juments appartenant depuis 3 mois à des propriétaires domiciliés dans le département du Rhône, avanceront de 25 mètres »³⁴⁹⁹.

Si certains prix centrés sur le seul département du Rhône, trop précoces, n'offrent que des champs peu fournis, les épreuves de circonscription permettent une confrontation avec des trotteurs venus d'un vaste espace régional formé par les circonscriptions de 9 dépôts d'étalons³⁵⁰⁰. La programmation n'exclut pas non plus les épreuves modestes acceptant des

³⁴⁹⁶ *Lyon sport*, 25 août 1900, « Société Sportive du Rhône », article d'Albert Aubier.

³⁴⁹⁷ *Lyon sport*, 15 décembre 1900.

³⁴⁹⁸ *Idem*, 5 janvier 1901

³⁴⁹⁹ Prix de Villeurbanne (trot attelé et monté), 31 mars 1901.

³⁵⁰⁰ Le prix du Rhône est sévèrement jugé par la presse quotidienne et même le *Lyon Sport* se montre inhabituellement critique. Le compte-rendu de la réunion du 3 mai 1901 est éloquent : « Les épreuves au trot

chevaux de toutes espèces et de tous pays inscrits ou non au *Bulletin Officiel*. Ces courses sont réglementairement très peu dotées : elles permettent une première participation à nombre de propriétaires hésitants. Cette programmation met en présence sur une journée des chevaux de nature différente, le contraste est voulu et recherché :

« La Société Sportive du Rhône apporte à chaque réunion une amélioration nouvelle sur son charmant hippodrome et nous donne du bon sport, en même temps qu'une leçon ; car elle nous permet de constater que l'élevage régional a beaucoup à faire pour occuper le rang qui lui convient en France. Cette Société, en mettant en parallèle les chevaux d'une classe supérieure avec ceux de l'Ain, de l'Isère et du Rhône, espère stimuler les éleveurs de ces régions et les encourager à produire mieux »³⁵⁰¹.

Les handicaps pour épreuves de trot international sont également destinés à encourager la participation des propriétaires. La très belle affiche du prix de Vincennes, épreuve de trot attelé international à handicap programmée le 13 octobre 1901 impose d'avoir déjà couru sur un des hippodromes de la Société Sportive du Rhône (Villefranche-sur-Saône ou Villeurbanne) ou obtenu deux vitesses en 1901. Ce prix doté de 1800 francs est donc assez largement réservé aux chevaux de la région. Les deux réunions des 6 et 8 octobre qui précèdent la réunion de clôture sont conçues pour qualifier à celle du 13 octobre.

Les concepteurs des programmes qui valorisent le trot sous toutes ses formes, ont bien compris que la foule qui se rend sur l'hippodrome attend des nouveautés et du spectacle. Sur la digue à 50 centimes ou sur la pelouse à un franc, les turfistes veulent aussi des émotions. Les premières réunions, celles qui fixent les fidélités et les réputations sont très travaillées. Les deux réunions de Pâques 1901, les 7 et 8 avril, sont l'objet d'une attention toute particulière : des attelages en paire sont présentés et *Lyon Sport* note quelques jours plus tard que « cette exhibition absolument nouvelle dans notre ville a vivement impressionné le public ». Ces réunions de Pâques voient une autre innovation, celle des courses liées trois épreuves judicieusement réparties sur les deux journées. Enfin, le spectacle et l'émotion sont au rendez-vous, lorsque les gloires du trotting régional sont mises en avant, même si elles ne sont pas issues de l'élevage local. C'est le cas de *Miss Sydney*, la jument américaine de M. Mermier de Saint-Étienne³⁵⁰². Lors du Prix de Vincennes, elle est lourdement handicapée rendant 575 mètres, elle ne peut refaire son retard, mais le spectacle est assuré par un trio de tête qui tient en haleine les parieurs de la pelouse et des tribunes : « Dans la ligne droite ces trois chevaux viennent superbement de front et *Thisaho* n'a qu'un léger avantage, de même que *Killona* sur *Serpolette*... *Miss Sydney* n'était plus bien loin !!

Course très applaudie et qui a soulevé l'enthousiasme du public »³⁵⁰³.

C'est justement pour prolonger cette sensation de nouveauté que les commissaires imaginent sans cesse de nouveaux assemblages. Le commentaire du programme des courses

manquaient absolument d'intérêt. Nous ne saurions le reprocher à la SSR qui, avec la pénible expérience du Prix du Conseil général réservé aux trotteurs nés et élevés dans le Rhône, s'est vue dans l'obligation de faire le jeu de pétitionnaires intéressés et trop facilement écoutés ». Le compte-rendu de la course en elle-même est encore plus acerbe : « Course de lenteur qui n'est pas faite pour mettre en valeur les produits *nés et élevés dans le Rhône*. Les pétitionnaires qui ont sollicités ces conditions nouvelles du Conseil général du Rhône pour son deuxième prix, auraient bien dû avoir à cœur de chercher au moins à obtenir de meilleures vitesses. Pareille démonstration, coûtant 500 fr., est payée trop cher ».

³⁵⁰¹ *Lyon sport*, 11 mai 1901.

³⁵⁰² *Lyon sport*, 27 juillet 1900 : « *Miss Sydney*, la fameuse jument américaine de M. Mermier, dont on a tant parlé ces jours-ci, continue sa tournée triomphale dans le Nord. Dimanche, aux courses de Calais, dans le prix de la Chambre de Commerce, l'excellente bête a encore facilement triomphé, accomplissant les 4000 m. en 6'27. *Miss Sydney*, dit notre confrère de la France chevaline, a accompli son parcours dans de si belles allures, qu'à chaque passage, devant les tribunes, la foule l'a saluée de chaleureux applaudissements » ; *Lyon Sport*, 9 mars 1901, « Le record de *Miss Sydney* ».

³⁵⁰³ *Lyon sport*, 19 octobre 1901, « Les records de *Miss Sydney* ».

de l'automne 1903 offre un bon aperçu de cette manière qui associe très rationnellement les épreuves tout en ménageant un spectacle inédit :

« On voit par ce résumé, qu'une très sage progression a été observée pour les courses plates : d'abord les 2 ans seuls, sur 900 m. ; puis les 2 ans avec leurs aînés sur 1300 m. ; puis enfin les 2 ans encore avec leurs aînés sur 1800 m. ; même observation pour les 3 ans sur les obstacles. Les courses au trot elles-mêmes offrent des consolations aux chevaux malheureux.

Il est certain que ces courses de 2 ans, ces débuts de 3 ans, en haie et steeple, auront un gros succès, aussi bien auprès des éleveurs que du public lyonnais qui n'avait jamais encore assisté à Lyon, avant la création de la *Société Sportive du Rhône*, à des épreuves de ce genre »³⁵⁰⁴.

B - Le succès dans la diversité

La promotion du trot constitue la marque de fabrique des premières réunions de Villeurbanne. Cette omniprésence correspond à la promotion du nouvel hippodrome en mettant l'accent sur une offre hippique inexistante mais elle correspond également au souci de ne pas heurter la puissante Société des courses de Lyon. Pourtant, dès que le succès se confirme, c'est-à-dire dès les premières réunions, il apparaît aux dirigeants de la Société des courses du Rhône que le spectacle hippique ne peut s'installer durablement que sur la présence de toutes les spécialités de l'hippodrome. Les écuries de courses qui se développent à Lyon comportent d'ailleurs des chevaux de galop et des trotteurs.

Les military sont inclus dans la programmation depuis la première réunion de la Société. Les steeple-chases militaires constituent l'appoint de tout programme. La présence de trois régiments de cavalerie à la Part-Dieu explique le recours aux officiers et aux sous-officiers dans les military de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} séries. Ces épreuves présentent un double intérêt dont aucune société de courses ne peut faire l'économie : elles sont en premier lieu peu coûteuses puisque le montant des prix est constitué d'objets d'art dont la valeur maximale n'excède guère 1000 francs pour les military de 1^{ère} classe et atteint à peine quelques centaines de francs pour les épreuves réservées aux sous-officiers ; en second lieu, elles ont l'avantage de présenter des champs relativement fournis si l'on excepte les militarys de 1^{ère} classe qui peuvent réserver à l'occasion de mauvaises surprises. L'armée est à ce titre, comme cela a déjà été abordé dans les mises en scène du cheval de guerre, un élément majeur de l'économie hippique telle qu'elle se développe entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e. Le tiers des courses que programme la Société hippique du Rhône se compose d'épreuves qui engagent des militaires. Il s'agit en général d'une épreuve réservée pour officiers (military de 1^{ère} ou de 2^{ème} classe) et d'une course ouverte aux sous-officiers (military de 3^e classe). Les chevaux et cavaliers militaires sont parfaitement répertoriés, les montes connues. Leur préparation intéresse les journaux sportifs et la masse des turfistes. Dans une brève de mars 1902, juste avant la réouverture de l'hippodrome de Villeurbanne, *Lyon Sport* rapporte les informations suivantes :

« Douze chevaux d'armes sont actuellement à l'entraînement au 7^e régiment de cuirassiers, en vue des prochains militarys de la région. Nous pouvons donc compter que nos steeple-chases de 3^e série présenteront un vif intérêt. Ces jours-ci avaient lieu les examens oraux de l'École de Saumur auxquels plusieurs de nos sous-officiers étaient admissibles. L'entraînement qui avait été quelque peu négligé va, être repris et mis au point »³⁵⁰⁵.

La participation des cavaliers et des chevaux aux manifestations hippiques a un coût qui n'est pas négligeable tant sur la disponibilité des cavaliers que sur l'usure des chevaux. Pour

³⁵⁰⁴ *Idem*, 22 août 1903.

³⁵⁰⁵ *Lyon sport*, 22 novembre 1902 ; Ces brèves reviennent à intervalles réguliers, notamment en début de saison. *Lyon sport*, 25 février 1905 : « l'entraînement vient de recommencer au 10^e cuirassiers et les sous-officiers ont été autorisés à préparer dix chevaux en vue des military 3^e série, dont le premier sera couru le mois prochain à Villeurbanne ».

éviter l'engagement de plus en plus massif de ses moyens, le Ministère de la Guerre a édicté un règlement qui interdit sauf autorisation des engagements d'un régiment au-delà d'un rayon de 40 km. C'est pourquoi, la décision prise en février 1908 d'autoriser l'engagement des sous-officiers du 4^e régiment de dragons de Chambéry aux épreuves sportives de Lyon, est une décision reçue avec satisfaction par les milieux hippiques de la capitale régionale³⁵⁰⁶.

Les steeple-chases et les courses de haies sont eux aussi organisés pour permettre la participation des propriétaires qui montent en gentlemen après leur inscription régulière au Bulletin Officiel. La première réunion de la Société compte une course de haies handicap, le Prix des Gentlemen, ouverte aux *gentlemen* et aux jockeys, pour chevaux de 3 ans et plus de tous pays et de toutes origines. La relative modestie du prix accordé au premier, les décharges de poids qui favorisent les gentlemen par rapport aux jockeys sont autant d'incitations en direction du monde des propriétaires qui peuvent ainsi faire leurs armes. Le premier steeple-chase pour chevaux qualifiés hacks et hunter, le Prix de la Société Sportive du Rhône, est programmé pour la réunion de Pâques 1901. Il implique les propriétaires les plus actifs dans le monde des courses comme Léonard de Romanet ou Bérard, mais aussi d'autres possesseurs d'écuries comme de Saint-Péreuse ou le comte de Bourbon-Busset qui fréquentent davantage les allées plus aristocratiques du concours hippique. Le prix à réclamer s'adresse également aux propriétaires qui souhaitent doter leur écurie d'honnêtes steeple-chasers à des conditions intéressantes. Il faut un peu plus de temps pour voir apparaître des courses s'attaquent au cœur dur de la programmation de la Société des courses de Lyon comme les épreuves pour Hacks et Hunters réservés aux seuls gentlemen-riders.

Ainsi par touches successives pour ne pas heurter les hiérarchies implicites, restant respectueuse et déférente vis-à-vis de son aînée, la Société Sportive du Rhône rééquilibre sa programmation. La présentation de la saison hippique de 1906 est assez significative de cette stratégie :

« M. le Ministre de l'Agriculture vient d'approuver le programme des courses pour 1906. Il y aura donc définitivement treize journées, soit, ainsi que nous l'avons déjà annoncé, une réunion de plus que l'an dernier. L'ensemble de ces réunions comporte : 20 courses de trot ; 20 courses plates ; 16 courses d'obstacles ; 3 militarys de première série ; 8 militarys de 2^e série ; 8 military de 3^e série, au total soixante-quinze épreuves, sans compter les courses en parties liées – de fameuse mémoire – et les courses militaires qui sont souvent à dédoubler. Voilà qui nous promet des réunions intéressantes et des champs bien garnis.

Comme on le voit, la Société Sportive du Rhône s'efforce de faire mieux encore, persuadée de trouver toujours un bienveillant accueil près du public et de MM. les propriétaires »³⁵⁰⁷.

Le chemin parcouru est encore plus spectaculaire en comparant les programmations à quelques années d'intervalle :

Années	Nombre de courses	Trot	Plat	obstacles	Military
1901	47	24	3	7	13
1906	75	20	20	16	19
1909	85	21	26	17	21

Cette évolution vers une offre plus équilibrée ne freine pas les nouveautés qui apparaissent pour ainsi dire une spécificité de la Société Sportive du Rhône. Les épreuves pour pouliches de 2 ans en sont un exemple caractéristique. Totalement inconnues à Lyon, elle sont introduites dans la programmation dès l'automne 1902 et maintiennent un véritable intérêt³⁵⁰⁸.

³⁵⁰⁶ *Lyon sport*, 28 février 1908.

³⁵⁰⁷ *Lyon sport*, 26 février 1906.

³⁵⁰⁸ *Lyon sport*, 27 septembre 1902.

Section II – Les effets d’entraînement de la constitution du centre hippique lyonnais

Le développement de l’offre hippique à Lyon après une longue phase de léthargie permet à la ville d’apparaître enfin comme un centre régional à l’instar de Bordeaux ou Marseille, métropoles hippiques confirmées. En mars 1903, à l’ouverture de la saison hippique, Albert Aubier le rappelle dans un article de *Lyon sport* :

« Lyon vient d’entrer dans une période d’activité toute sportive qu’il serait très intéressant d’étudier tant au point de développement du sport que de l’augmentation du nombre des sportsmen eux-mêmes.

Le goût des courses, le nombre de jeunes gens qui demandent leur licence de gentlemen, les achats de chevaux dans la région, tout cela indique sûrement une heureuse décentralisation du sport en faveur de Lyon. La ville elle-même ne peut qu’y gagner.

Nous sommes heureux, pour notre modeste part, d’avoir contribué à ce mouvement en avant que rien ne viendra entraver désormais.

Le succès toujours croissant du Concours hippique, dont les membres s’ingénient chaque année à augmenter l’attrait et l’intérêt, le meeting du Grand-Camp dont l’importance ne peut que grandir encore, la jeune *Société Sportive du Rhône*, qui marche dignement sur les traces de ses aînées, telles sont les preuves évidentes du mouvement sportif qui entraîne Lyon et dans un élan irrésistible vers le sport »³⁵⁰⁹.

Cet extrait qui révèle toutes les qualités diplomatiques d’Albert Aubier est une bonne anticipation des forces qui métamorphosent la scène hippique lyonnaise. Ce nouveau centre hippique en gestation repose sur la conjonction de trois forces : une offre diversifiée, sujet de l’article, la demande solvable d’un public toujours plus nombreux, et une situation stratégique sur l’axe du PLM.

I – Vue cavalière du champ de gravitation du centre hippique lyonnais

1 – Les écuries régionales

Si la société de courses et son hippodrome sont par la force des choses deux réalités fortement territorialisées, il en va tout autrement des écuries de courses puisque par définition elles sont la composante mobile de ce triptyque. Il existe certes un centre d’hébergement et d’entraînement, mais celui-ci n’a pas beaucoup plus de relations avec la ville dans laquelle il se trouve qu’avec celles d’une aire environnante plus ou moins étendue dès lors qu’elles offrent des journées de courses. Il découle de ce statut spécifique que l’économie des courses s’épanouit fondamentalement à deux échelles : l’échelle nationale et l’échelle régionale. Il existe bien une troisième échelle, plus grande encore, celle de la ceinture chevaline de Lyon, mais elle requiert une approche spécifique qui sera analysée dans le cadre du cheptel équin de la périphérie lyonnaise. Les écuries abordées ici sont des écuries régionales. Elles vivent des journées de courses organisées dans le cadre de l’Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est, soit une quarantaine d’hippodromes au début du XX^e siècle. On peut distinguer deux catégories différentes d’écuries : les premières évoluent dans un cadre à la fois régional et national comprenant comme zones d’action les réunions parisiennes, que l’axe du PLM rend tout à fait accessibles, et les courses de la moitié sud du pays. Les secondes restent davantage cantonnées dans une région correspondant au ressort des dépôts de Cluny et d’Annecy avec des participations sur le littoral et en région parisienne.

Les grandes écuries régionales correspondent toutes au ressort du dépôt national d’étalons de Cluny. La Saône-et-Loire, la Loire et l’Allier connaissent dans les vingt dernières années

³⁵⁰⁹ *Lyon sport*, 29 mars 1902.

du XIX^e siècle le développement de l'élevage des pur-sangs et dans son sillage celle du demi-sang trotteur. La Saône-et-Loire est truffée d'écuries de taille modeste qui naissent à l'ombre des châteaux, comme celui de Clessy qui héberge les chevaux de l'écurie qu'entretiennent le Baron de Ponnat et le vicomte de Montlivault, un exemple parmi cent autres de cette véritable matrice à chevaux. C'est toutefois dans l'Allier et dans la Loire que se concentrent les grandes écuries de la région. En 1888 dans son rapport annuel, Plazen, l'inspecteur général de la 2^e circonscription, décrit les potentialités de son secteur d'inspection. Il a l'embaras du choix : l'Allier arrive en tête avec l'écurie du baron Soubeyran près de Moulins, celle du Marquis de Tracy à Paray-le-Frésil ou encore celle du marquis d'Harcourt, sans oublier l'écurie Labrousse ou celle d'Ulysse à Vichy, qui apparaît comme le véritable cœur hippique du Centre³⁵¹⁰. En égrainant ces quelques patronymes apparaissent déjà une brassée de vainqueurs du Grand prix de Lyon. Dans la Loire, il signale le haras de Contenson, au baron de Rochetaillée à Saint-Just-en-Chevalet, évocation trop brève pour un département qui aligne à la fois des juments de pur-sang et produit des demi-sangs trotteurs qui racent admirablement comme le légendaire *Forgeron*³⁵¹¹. C'est en 1891, sous la plume d'un autre inspecteur général, que l'on devine enfin la montée en puissance du département : « il se crée en ce moment – note-t-il - les jumenteries de Soucieux, de Vougy et de Veauche à MM. Balaÿ, Dugas et Doutreleur »³⁵¹². Ces *sportsmen* ont tous fondé des écuries dont les couleurs sillonnent les champs de course de la région. C'est précisément dans cette plaine du Forez que des esprits puissants et méthodiques, comme les Ory père et fils, vétérinaires à Feurs, ont tracé le chemin du demi-sang trotteur dont la région devient l'une des principales zones productrices. Les rapports de l'inspection générale montrent à travers les jumenteries de pur-sang, les contours d'une géographie des écuries de courses, mais ils ne révèlent pas tout car le panorama change en permanence.

Ainsi, à Feurs, dans cette plaine jadis marécageuse drainée et transformée en profonds pâturages, s'étendent les possessions de la marquise de Vivens, dont le point cardinal est le haras de Civens. Cavalière d'instinct, élevée parmi les chevaux et au grand air, par un père adepte des méthodes de Rousseau, la marquise n'existe que par ses chevaux, qui sont, avec les courses, les seules passions de sa vie, un peu à la manière de la duchesse d'Uzès³⁵¹³. L'écurie de la marquise de Vivens prend vraiment son envol en 1886 grâce à l'action constante de l'entraîneur Berthon. Durant près de vingt ans, jusqu'au décès de la marquise au début de l'hiver 1905, Berthon s'est employé à construire progressivement une véritable écurie de courses au rayonnement régional. En septembre 1899, *Lyon sport* reproduit un article paru dans la *France chevaline* et dans lequel Louis Baume, son rédacteur en chef, présente le Haras de Civens. Sa description en fait l'un des plus grands si ce n'est le plus grand des haras du département :

« À quelques kilomètres du château, de l'autre côté du village de Feurs, est situé l'établissement d'entraînement. On pénètre dans une grande cour carrée où se trouve d'un côté la villa habitée par M. Berthon et sa famille et, sur les autres côtés, des boxes. Une

³⁵¹⁰ Arch. nat., F 10 / 1754, Inspection du dépôt d'étalons de Cluny en 1888 par M. Plazen, Inspecteur général du 2^e arrondissement des haras.

³⁵¹¹ Joseph ORY, *Histoire du cheval dans le Forez*, Imprimerie Théolier, Saint-Étienne 1897, 35 pages, p. 24 : « *Forgeron*, anglo-normand, bai-brun miroité, fortement marqué de feu, d'une distinction exceptionnelle, ne laissant rien à désirer sous le double rapport de la conformation et de la vitesse ; il est fils d'*Aquila* par *Niger*, et d'une fille de *Conquérant* Il est utile de noter que c'est le premier étalon approuvé comme trotteur par l'administration des Haras, qui ait été introduit dans le département, qualité trotteuse qu'il transmet, de l'avis de tous les éleveurs, à ses produits

³⁵¹² Idem, Inspection du dépôt d'étalons de Cluny en 1891 par M. Pourtales, Inspecteur général du 2^e arrondissement des haras.

³⁵¹³ Duchesse d'UZÈS, *Souvenirs de la duchesse d'Uzès née Mortemar*, Paris, Plon, 1934, XIX+203 pages, préface de son petit-fils, le comte de Cossé-Brisac.

seconde cour carrée suit, composée encore de boxes et de bâtiments de service, la forge et les remises. Dans celles-ci on trouve, à côté des sulkys et rood-cars de toutes formes, des voitures pour atteler seul, à deux et à quatre. Dix chevaux de service sont affectés au haras. Parmi eux un attelage à quatre trotteurs, qui peut marcher en deux ensembles, M. Berthon n'est pas à pied »³⁵¹⁴.

Il passe en revue les animaux les plus remarquables d'un cheptel qui compte plus d'une centaine d'existences. Baume s'attarde sur l'*Americain*, regrette qu'on ne lui présente pas des filles de *Fuschia*. Si les chevaux américains sont bien représentés, il manque une composante normande de même valeur qui donnerait au Haras de Civens « des éléments de succès absolu ». Il souligne à cet égard les belles potentialités des poulains et pouliches de 2 ans. L'écurie de la marquise de Vivens, sans égaler celles de l'Allier, s'en rapproche progressivement.

Si le Forez est une terre d'élection de belles écuries, dans le reste du département, chaque centre urbain d'importance possède la sienne, plus ou moins importante : au tournant du siècle, à Saint-André-d'Apchon, près de Roanne, s'épanouit l'écurie des frères Louis et Léonard de Romanet. C'est une écurie de taille moyenne qui réalise d'assez belles performances. Elle constitue dans la durée la plus importante écurie de l'aire lyonnaise après la disparition de celle que possédait feu la marquise de Civens. Parmi les écuries de la Loire, il convient encore de signaler celles de Laforge à Andrezieux, Mermier à Saint-Étienne avec une écurie qui compte près d'une dizaine de chevaux à l'automne 1902³⁵¹⁵. Au rang desquels figure l'exceptionnelle trotteuse américaine *Miss Sydney*, qui descend à 1'28'' au trotting de Nice en février 1905. La capitale du bassin minier compte encore parmi ses écuries celles de Daniel Dorian³⁵¹⁶ ou celle de Colcombet, Président de la Société des courses de la ville.

D'une manière générale, chaque chef-lieu de préfecture du quart Sud-Est de la France, possède des écuries qui viennent glaner des prix dans la région lyonnaise : Brajon, Zafirooulos, Bouchité, le vicomte de Cabrella ou le comte de Bluze viennent de Marseille. Leurs chevaux, notamment ceux de Zafirooulos, investissent de manière méthodique les courses de la région, même les réunions les plus modestes. L'écurie de Bluze est aussi célèbre que les diamants que commercialise son propriétaire dans un grand nombre de ses succursales, jusqu'à sa mort tragique en 1904³⁵¹⁷ ; Merle à Valence, qui devient à l'automne 1905 président de la Société des courses de la ville ; le vicomte d'Espous de Paul dans la région de Montpellier (Palavas-les-Flots) ; le comte David-Beauregard à Hyères, etc.

Il existe plusieurs dizaines de ces écuries vraiment régionales. Prises dans leur globalité, les écuries de cette deuxième catégorie regroupent sans doute un effectif supérieur à deux cents chevaux de courses dans les différentes spécialités (trotteurs, galopeurs ou steeple-chasers). Présentes essentiellement dans le quart Sud-Est du pays, elles comptent selon les périodes entre une dizaine et une vingtaine de chevaux parmi lesquels les trotteurs prennent

³⁵¹⁴ Table des textes, chapitre XV, Document N° 3 Les écuries et haras régionaux, le haras de Civens.

³⁵¹⁵ *Lyon sport*, 31 octobre 1902 : « L'entraîneur Bernard vient de prendre un engagement de 2 ans, chez Mermier, qui lui a donné tous ses chevaux à l'entraînement et la direction complète de ses écuries qui se composent actuellement de :

Arno, poulain 30 mois par *Kalmia* et *Gitana*, par *Phaëton* ; *Ametza*, pouliche 30 mois, par *Kalmia*, et *Nuit de mai* par *Hardy* ; *Americain*, poulain, 30 mois, par *Oranger* et *Agnès-Val*, par *Norval* ; *Xaintrailles*, poulain 30 mois par *Jacquar* et *Tentative* ; *Volney*, poulain 3 ans par *Narquois* et *Thamara* pur sang ; *Varavillaise*, pouliche 3 ans par *Pompéi* et *Agnès-Val* par *Norval* ; *Biarritz*, poulain 18 mois, par *James Watt* et *Qui M'aime* par *Cherbourg*. *Agnès-val* est une bonne poulinière américaine, *Norval*, fils d'Electionner, est un des meilleurs étalons d'Amérique (record 2,14 le mille). Quant à l'excellente *Miss Sydney*, elle reste toujours entre les mains de Verière qui la conduira encore souvent à la victoire ».

³⁵¹⁶ *Lyon sport*, 18 avril 1903. Le journal énumère plus d'une dizaine de chevaux vendus, dont *Red Cedar*, après le décès de Daniel Dorian au début du mois d'avril 1903.

³⁵¹⁷ Léonce BÉNÉDITE, *Le Musée du Luxembourg*, L.Bachet, éditeur, Paris 1894, non paginé ; *Le Temps*, 25 octobre 1904.

une place de plus en plus significative. On retrouve à une échelle moindre l'organisation des structures les plus importantes. Il est vraisemblable, compte tenu de la situation centrale de Lyon, que les propriétaires de ces écuries régionales installent leur chevaux à Lyon, dans des écuries louées, durant la période estivale, lorsque les journées de course s'enchaînent les unes après les autres, dans un rayon d'une centaine de kilomètres autour de la métropole régionale.

Les écuries rhodaniennes de cette seconde catégorie sont installées soit dans l'immédiate périphérie de Lyon soit plus au Nord, dans l'arrondissement de Villefranche, et même au-delà, en Saône-et-Loire, là où le terrain disponible permet d'installer plus facilement et à meilleur compte de véritables pistes d'entraînement.

Dans l'immédiate périphérie de la capitale régionale, à Parilly, route d'Heyrieux, les frères Porchère ont installé un haras qui compte une douzaine de chevaux en 1903. Les effectifs se répartissent en une écurie de galopeurs composée de 8 chevaux et une écurie de 4 trotteurs. Ces chevaux sont placés sous la direction de Boddy, jockey-entraîneur bien connu dans la région au début du XX^e siècle et qui a été employés par les plus grands propriétaires. En 1905, l'extension de l'écurie des frères Porchère a imposé une spécialisation des tâches : les 14 chevaux de l'écurie de galop sont drivés par deux jockeys et un apprenti tandis que la préparation des trotteurs est confiée à l'entraîneur Geinard. Un certain nombre de chevaux sont dorénavant entraînés à Feurs par Charles Porchère, l'un des deux propriétaires.

D'une taille plus restreinte, l'écurie d'Alexandre Bless, membre fondateur de la Société Sportive du Rhône, dont il est vice-Président, est dédiée au trot. Ce Lyonnais de souche dispose de locaux pour loger ses trotteurs à Lyon, vraisemblablement à proximité de l'hippodrome, mais c'est à Bully, où la famille de son épouse compte assez de dépendances et de terrains, qu'il entraîne ses chevaux. Né dans une famille d'entrepreneurs, il incarne cette bourgeoisie nouvelle issue des affaires qui trouve dans la Société Sportive du Rhône un accès vers le monde socialement porteur du cheval³⁵¹⁸. Entre janvier et octobre 1902, son écurie gagne près de 10 000 francs dans les courses de trot³⁵¹⁹. Après son décès en novembre de la même année, l'écurie est maintenue en activité par sa veuve qui partageait sa passion du trotting. Dans le mois qui suit le décès de son mari, elle effectue les premiers achats de chevaux et en février de l'année suivante elle en vend une partie aux enchères, imprimant ainsi sa marque et un cours nouveau. Jeanne Antoinette Pignard, veuve Bless, est conseillée par son oncle éleveur de chevaux et par son frère, Louis Pignard, correspondant local de la *France chevaline*.

À Miribel, à quelques kilomètres à l'Est de Lyon, sur la route de Genève et de la Dombes, Jacques Ragnouf de Vains entretient dans sa propriété de Miribel un haras dont les effectifs sont variables, mais qui compte au minimum une demi-douzaine de trotteurs. Son domaine est suffisamment spacieux pour contenir une piste de 2500 mètres. Jacques de Vains est engagé de plain-pied dans l'animation des affaires hippiques : en 1906, il se rapproche de Lyon et installe les sept trotteurs de son écurie dans un local situé tout près de la caserne de la Doua³⁵²⁰. Éleveur de demi-sang trotteurs, il n'hésite pas à fréquenter les grandes ventes parisiennes du Tattersall. Par ailleurs, de Vains, s'il est installé dans la proche périphérie de Lyon, est déjà dans l'Ain, son regard est sans doute autant dirigé vers les pistes de l'hippodrome de Villeurbanne que vers la Dombes et la Bresse. Il devient en mai 1905, vice-Président du Syndicat des éleveurs de la circonscription d'Annecy. Il est en effet, comme bien d'autres éleveurs, à la confluence d'activités de l'économie chevaline : courses, élevage et ventes dont il sera question plus loin.

³⁵¹⁸ Arch. dép. Rhône, 3E 9838, minutes de Me Juron, notaire à Lyon, Société en nom collectif C. Bless et ses fils, 24 décembre 1879 ; Arch. dép. Rhône, 3 E 15 279, minutes de Me Boudot, notaire à Lyon, contrat de mariage Bless/Pignard, 27 octobre 1880.

³⁵¹⁹ *Lyon sport*, 18 octobre 1902.

³⁵²⁰ *Lyon sport*, 10 mars 1906.

À Lyon même, un grand nombre de *sportsmen* lyonnais entretient de petites ou moyennes écuries de galop ou de trot sans qu'il soit possible de cerner l'importance de leurs effectifs. Elles se composent de quelques animaux que les propriétaires tiennent dans les écuries de leurs résidences urbaines ou dans des écuries qu'ils louent spécialement à cet effet comme A. Deprez, un négociant du quartier Saint-Paul, dont les chevaux sont logés 3 rue de l'Ours à Lyon. Les résidences suburbaines qui comptent souvent quelques pièces de terre, sont également mises à contribution.

Ils appartiennent au même milieu social que Bless, ce sont des chefs d'entreprises moyennes, à l'instar du Président de la Société Sportive du Rhône, Jean Buffaud, ingénieur-constructeur, propriétaire d'une entreprise de construction mécanique³⁵²¹, de Pierre Marge, le trésorier de la SSR, fabricant de pâtes alimentaires, ou des agents de grandes maisons champenoises comme les frères Lechèrè, représentants de Moët & Chandon³⁵²². *Lyon sport* égraine au fil de ses livraisons les faits et gestes de ces propriétaires de chevaux : au début du XX^e siècle, le trot offre un nouvel espace social différent de celui qui régit les allées du concours hippique ou des courses du Grand-Camp. Marcellin Pras, Dupic, Bouvier, Perret, Gauthier, Maire, Desprez, de Vilmorin ou Crouzon pour n'en citer qu'un certain nombre. Ainsi en mars 1903, M. Crouzon possède une écurie de six chevaux à l'entraînement³⁵²³. Il se manifeste par l'achat de quelques chevaux en forme : Crouzon qui monte lui-même ses deux chevaux en gentleman-rider : *Troublante et Réactionnaire* ce dernier acheté par un autre Lyonnais au prince Murat³⁵²⁴.

Les lieux d'achat et de vente comme le Tattersall de Paris ou les marchands en vogue de la capitale fournissent à ces propriétaires de bons chevaux qui peuvent s'imposer dans les courses locales : « M. Bouvier, s'est rendu dernièrement à Paris – souligne une brève du *Lyon Sport* - où il a acheté *Turquoise* et *Cambremer*. Nous souhaitons bonne chance à cette jeune écurie car avec des chevaux comme *Turquoise* et *Ostende*, nous aurons évidemment à enregistrer de nouveaux succès»³⁵²⁵. La dépêche livre un trait caractéristique de ces nouveaux venus : il leur faut des résultats rapides. Deux ou trois chevaux qui avalent leur kilomètre sous la barre des 1'40'' et une bonne préparation pour les réunions estivales suffisent à leur bonheur : « *Dolphin* à M. Crouzon et *Ostend II* à M. Lechèrè sont arrivés à l'entraînement chez Delolme, à Maison-Lafitte »³⁵²⁶. Ils mènent grand train sur un petit pied. Il ne s'agit pas d'entacher leur réputation par des dépenses somptuaires. Dans ce petit monde qui compte au plus une centaine d'amateurs éclairés, les nouvelles acquisitions sont passées au crible et souvent jaugées au cours de véritables matches.

Les plus importantes écuries qui gravitent autour de Lyon, celles qui lui sont organiquement rattachées, s'étirent au nord de la métropole régionale le long des rives de la Saône. Leur point d'ancrage principal est Villefranche-sur-Saône. Au début du XX^e siècle, cette sous-préfecture du Rhône offre un cadre propice au développement de l'économie chevaline. Villefranche-sur-Saône devient progressivement un pôle hippique dans un département qui, hormis Lyon, se caractérise par une absence d'infrastructures dédiées au

³⁵²¹ Arch. dép. Rhône, 7 M 589, carte de visite de Jean Buffaud : « Jean Buffaud. Ingénieur-constructeur. Membre des Comités et du Jury à l'Exposition de 1900. Lieutenant de réserve d'artillerie. Administrateur de l'École Centrale Lyonnaise. Président de la Société Sportive du Rhône et vice-Président du Concours hippique. Président d'honneur des Amis de la Cité et vice-Président de la 200^e Sté de Secours mutuel. Administrateur du Cercle du Commerce, de l'Association d'Équitation, de la Société de tir au canon, de l'Association des anciens élèves de l'École centrale lyonnaise. Membre du Comité de patronage des écoles supérieures municipales.

³⁵²² *Tout Lyon*, 1910, p.455.

³⁵²³ *Lyon sport*, 14 mars 1903 : « *Troublante*, j. b. 6 ans, par *Keraunos* et *Tootsie* ; *Dolphin*, ch. alz., 5 ans, par *Stuart* et *Dolinka* ; *Winifred*, ch. b., 5 ans, par *Révèend* et *Welcome* ; *Réactionnaire*, ch. b., 5 ans, par *Keraunos* et *Réaction* ; *Aïoli*, j. alz., 4 ans, par *Romp* et *Albin* ; *Grenouillère*, j. b., 2 ans, par *Avily* et *Grenouillette* ».

³⁵²⁴ *Lyon sport*, 16 novembre 1901.

³⁵²⁵ *Lyon sport*, 13 décembre 1902.

³⁵²⁶ *Lyon sport*, 26 septembre 1903.

cheval. La situation de cette petite ville, chef-lieu d'arrondissement, n'est pas inintéressante. Branchée sur l'axe PLM, elle fait face à la Dombes qui achève la mutation de sa cavalerie. Il y a suffisamment de poulinières de demi-sang pour que le Haras de Cluny ait fini par installer une station de monte. D'ailleurs, la région est animée par l'importante foire aux chevaux de Montmerle, commune de l'Ain située à moins d'une quinzaine de kilomètres au Nord, sur la rive gauche de la Saône. La ville possède, elle aussi, une foire chevaline. Enfin, la société locale des courses, succursale de la Société Sportive du Rhône, vient compléter les potentialités du secteur.

Deux écuries d'une certaine importance, l'une consacrée au galop et l'autre au trot, forment l'élément central de ce centre hippique. L'écurie des frères Auguste et Émile Bérard, la première d'entre elles, est présentée au début de l'année 1903 dans un article de *Lyon sport* :

« Cette semaine, donc, la veille de leur départ pour les courses de Marseille, nous sommes allés les surprendre dans leur villa des Écossais et c'est avec un réel plaisir qu'il nous a été donné d'admirer leurs aménagements bien compris dans cette propriété, gaiement située entre de ravissantes prairies des bords de la Saône, à 500 mètres de la gare de Villefranche. Boxes confortables, constructions en cours, bâtiments transformés, tout fait présager une organisation modèle telle que des hommes du métier, on peut bien le dire, pouvaient la penser.

À proximité des écuries, se trouvent d'un côté des paddocks permettant de laisser les chevaux au repos, de l'autre les pistes d'entraînement. Un terrain sablonneux, convenant à merveille, permet d'entretenir en parfait état, et comme nous n'en avons jamais vu, une double piste de 1500 mètres. La piste intérieure comporte les obstacles stables des parcours de steeple. Ajoutons que dans le voisinage de ces pistes, s'étendent d'immenses prairies, parsemées d'obstacles naturels et fournissant l'occasion d'emmener les chevaux sur des parcours changeants, ce qui leur donne alors pour les courses cette assurance sur l'obstacle et cette facilité à tous les aborder. On voit que tout cet aménagement est fait surtout en vue de la préparation des chevaux d'obstacles qui composent actuellement l'écurie de MM. Bérard, mais les pistes naturelles de 1800 m. se prêteront fort bien à l'entraînement des jeunes poulains qui, dès l'année prochaine, seront préparés sur le plat. Il sera facile d'étendre le cheval que l'on fera travailler sur ce merveilleux tapis de gazon ensablé et en ligne droite. Mais, dès à présent, il nous a été donné de retrouver dans une forme superbe que nous ne leur connaissions pas encore, les chevaux de cette écurie

Magnat, h., b., 6 ans, par Soucis et Mascara. Bon steeple-chaser ; n'a pas couru la saison dernière.

Garbure, j., b. 5 ans, par Ham et Greased-Lightning. A gagné 7310 francs en 1903 : en haies, 5920 fr. et en plat 1490.

Airy, j. b., 5 ans, par Gouvernail et Asphodèle, a couru sur les obstacles et surtout en steeple, gagnant 6912 francs.

Margaret, j., b., 4 ans par Buckingham et Miss Morgan, a gagné en plat dans son année 2215 fr. et 388 fr. en haies.

Josabeth, j. b., 4 ans, par Ragotsky et La juive, a gagné à Aix-les Bains un premier prix de 1525 en plat.

Aiglon, ch. b., 4 ans, par Doge et Anberderie, n'a figuré qu'à Bourg avec une place de 3^e (150 fr.).

Goricoitz, pn. b., 3 ans, par Silver ou Boudoir et Glane, n'a rien fait dans les épreuves des deux ans.

Chattemitte, pche., b., 3 ans, par Champignac et Chainette »³⁵²⁷.

« *Arlésienne*, j. alz., 5 ans, par Clover et Athala.

³⁵²⁷ *Lyon sport*, 3 janvier 1903.

Charmeuse, pche. b.b., 3 ans, par Toujours et Czarine »³⁵²⁸.

L'écurie des frères Bérard est présente sur les champs de courses de la région. Elle progresse d'année en année. Ses effectifs s'accroissent régulièrement avec les succès récoltés d'une année sur l'autre. En avril 1905, l'écurie compte 14 chevaux. La rotation des effectifs est assez rapide : des 10 chevaux de 1903, seuls restent les deux juments, *Chattemitte*, *Josabeth* et un cheval, *Aiglon*. En mars 1907, le renouvellement des effectifs s'est encore accéléré : 64% des chevaux sont nouveaux. Cette dynamique traduit deux tendances : davantage de revenus mais aussi sans doute une usure accrue des chevaux.

Le second ensemble de ce centre hippique est situé à côté du précédent, c'est le Haras de la Grange Rouge, dirigé par M. Lafond, qui, comme les Bérard ou les Porchères, supervise l'entraînement de ses chevaux, les monte et les conduit. Outre sept poulinières soigneusement sélectionnées, il possède quatre chevaux et juments qui en janvier 1903 sont à l'entraînement :

« *Adversaire*, par Presbourg et Reine des Prés, par Ulrick, a couru plusieurs fois en 1903, mais n'a rien fait ; se présentera certainement en meilleure condition cette année.

Aiglonnette, par Nabucho et Judelle, par Noville (mère de Thècle 1'36'', de Sensitive 1'39''), a couru trois fois en 1903 avec les chevaux de la région : 1^{er} à Villefranche ; 1^{er} à Villeurbanne, à Châtillon-sur-Chalaronne (non placée) va être mise à l'attelage, paraît être aussi en grand progrès.

Bourdelan (propre frère de Utopie), par Jaguar et Biche par Régiment ; très beau poulain, belles allures, fait bien augurer de lui.

Beaujolyse, par Oran et fille d'Ulrick II, pouliche avec de grandes lignes, mais qui est à peine commencée à l'entraînement.

Pour l'entraînement, M. Lafond est fort bien partagé, il n'a que l'embaras du choix en ce qui concerne les pistes : celle herbée, de 900 m. attenante au Haras ; celle de l'hippodrome de Riottier et enfin celle que mettent aussi à sa disposition, ses voisins MM. Bérard frères, installés à 200 m. du Haras de Grange-Rouge. On verra bientôt une animation de bon aloi sur ces rives de la Saône.

En courses, M. Lafond dirigera lui-même ses trotteurs qu'il amènera au point avec un soin scrupuleux. Le jockey François Moncel, ancien second de l'écurie Marcillac, de Bordeaux montera dans les courses au trot, où l'écurie sera représentée et nous le souhaitons, souvent victorieuse »³⁵²⁹.

L'écurie d'un autre Lyonnais, Philippe Savigny compose le troisième élément de cet ensemble hippique. Savigny, membre fondateur de la Société Sportive du Rhône est installé à Limas (Rhône) à quelques kilomètres au Sud de Villefranche-sur-Saône³⁵³⁰. Associé à Lafond fils, avec lequel il avait constitué une belle écurie, il reprend son indépendance en 1904 à la fin de la saison estivale. *Lyon Sport* apporte quelques précisions :

« M. Ph. Savigny, de Limas, près Villefranche, dont les couleurs avaient, à diverses reprises, brillé sur nos hippodromes, est en train de reconstituer son écurie de trotteurs. Il vient d'acheter, en Normandie, *Verveine* (1'40''), jument alezane 5 ans, par *Oranger* et *Osmonde*, et *Ronette* (1'45''), pouliche alezane 3 ans, par *Rosny* et *Négresse*, provenant de la circonscription de Nonant-le-Pin, chez M. Gaillard, entraîneur. Ces deux trotteuses ont été mises à l'entraînement chez M. Blairsy, entraîneur à Chalon-sur-Saône, où d'autres achats actuellement en pourparlers viendront compléter une écurie qui ne tardera pas à reprendre sa place remarquable »³⁵³¹.

³⁵²⁸ *Lyon sport*, 28 mars 1903.

³⁵²⁹ *Lyon sport*, 16 janvier 1903.

³⁵³⁰ Arch. dép. Rhône, 7 M 589, Statuts de la Société hippique du Rhône.

³⁵³¹ *Lyon sport*, 10 septembre 1904.

2 – La diversité des écuries régionales dans la mouvance du centre lyonnais

La présentation des écuries existantes dans le ressort de l'Association des Sociétés de courses du Sud-Est et leur place dans l'économie chevaline ne renseignent pas sur leur vie sportive et professionnelle. Pour combler cette lacune, il a semblé intéressant d'en suivre quelques-unes au long de leur saison hippique régionale³⁵³². Les écuries retenues ont presque toutes deux caractéristiques communes : elles sont en premier lieu largement impliquées dans la vie hippique de la région lyonnaise et dans celle de la ceinture chevaline de Lyon en particulier : ces écuries peuvent être soit lyonnaises (Porchère, de Vains) soit liées à des familles de l'excellence équestre comme l'écurie d'Alain Meaudre des Gouttes. D'autres écuries ont été retenues parce qu'elles animent l'activité sportive de la ceinture chevaline de Lyon comme celle des frères de Romanet près de Roanne (Loire) ou du comte de Gaullier dont les chevaux sont entraînés par Baron à Moulins dans l'Allier. Enfin, d'autres écuries, toujours dans la mouvance de Lyon, ont été retenues parce qu'elles dynamisent un versant de la ceinture chevaline comme l'écurie du baron de Montal en Dauphiné ou celle de Philippe Burtin à Bâgé-le-Châtel dans l'Ain. Ces écuries ont une seconde caractéristique : elles ont presque toutes été stimulées par la création de l'hippodrome de Villeurbanne. Si l'on excepte l'écurie de Romanet qui ne s'y produit pas, toutes les autres, qu'elles soient spécialisées dans les courses de galop ou de trot, en font le lieu principal de leur activité sportive. C'est pour saisir cette spécificité que l'analyse porte sur 1908. À cette date en effet, la Société Sportive du Rhône qui multiplie les courses et les allocations fait montre d'un véritable dynamisme.

Le tableau N°4 récapitulant les engagements effectivement tenus par les différentes écuries permet de saisir leur importance respective. La saison hippique lyonnaise commence à la mi-mars avec l'ouverture de l'hippodrome de Villeurbanne. Toutes les écuries retenues y sont engagées à la seule exception de l'écurie Romanet massivement impliquée dans le Midi. C'est précisément cette aptitude à y envoyer des chevaux capables de rivaliser avec les grandes écuries parisiennes, qui lui confère un statut à part dans l'ensemble régional retenu. La participation à ce premier rendez-vous hippique de l'année est d'importance. En janvier 1908, le quotidien *La Côte d'Azur Sportive* en souligne d'emblée la portée en présentant le calendrier hippique régional :

« Avec Nice, Cannes, Menton, Hyères, Draguignan, Toulon et Marseille, le littoral de la Méditerranée prend place en tête du sport hippique de province »³⁵³³.

L'écurie de Romanet qui aligne 16 chevaux au cours de la saison hippique 1908 y engage tout au long du premier trimestre la majeure partie de ses effectifs. Par roulement et selon les disciplines, elle est de toutes les réunions : en janvier, les steeple-chasers sont mis à contribution comme Épine-Vinette qui a remporté les 50 000 fr. du Grand prix de Nice l'année précédente, Grand Mistral ou Gil d'Or. L'hippodrome du Var propose 9 journées de courses d'obstacles. Tous les grands propriétaires parisiens sont là. L'écurie de Saint-André-d'Apchon n'aligne pas les effectifs pléthoriques du gotha hippique comme le banquier Charles Liénart qui engage plus de 10 chevaux dès la première réunion, mais la qualité supplée au nombre. Les six ou huit chevaux que Léonard de Romanet amène chaque année sont toujours en excellente condition. Puis, dès la mi-février avec la réouverture d'Auteuil le monde de l'obstacle migre à nouveau vers la région parisienne et une partie de l'écurie lui emboîte le pas tandis que le littoral poursuit ses réunions avec les courses plates. L'écurie de Romanet engage alors ses mousquetaires de trois ans qui prennent la relève : Épervier, Gardavos ou Écossais. Lors des courses plates du Var, les 15, 17 et 19 mars 1908, l'écurie remporte des prix et place des chevaux lors de chacune des trois journées. En mars elle est également engagée à Marseille qui débute sa longue saison. Elle décroche lors de la 4^e journée

³⁵³² Table des tableaux, chapitre XV, tableau N° 4 Quelques écuries de courses de la région lyonnaise en 1908.

³⁵³³ *La Côte d'Azur Sportive*, 1^{er} janvier 1908.

le 22 mars, le Prix de l'Élevage (poule de produits)³⁵³⁴. Le jour même à Auteuil, l'expérimentée Étincelle II remporte les 20 000 fr. du prix Robert Hennessy³⁵³⁵. Ces quelques notes donnent le ton d'une écurie qui tire méthodiquement parti de la riche scène hippique nationale.

Ce n'est qu'en mai, avec les journées du Grand-Camp, que l'écurie de Romanet commence sa saison hippique dans la région lyonnaise. Elle s'y heurte aux écuries parisiennes, qui viennent y cueillir quelques grands prix, bien modestes au regard de ce qu'offrent le Midi ou les villégiatures de la région comme Vichy ou Aix-les-Bains³⁵³⁶. L'écurie qui dédaigne les plus petites allocations est systématiquement présente lorsqu'il s'agit de prix distribués par les sociétés parisiennes. Grâce à la qualité de ses steeple-chasers qui ont souvent une excellente classe en plat, elle s'adjuge une part non négligeable des steeple-chases de 6^e série ou de courses de plat bien dotées. À ce titre l'écurie est présente dans un certain nombre de réunions de la ceinture chevaline comme à Châtillon-sur-Chalarnon, Bourg, Vienne ou La Tour-du-Pin. Dans le Midi et à Paris, elle chasse les grosses allocations tandis que dans la région lyonnaise elle accumule avec application des prix qui dépassent rarement 3000 fr., en écumant toutes les réunions existantes. L'été est consacré, sans délaisser Auteuil, aux courses dans un rayon de deux cents kilomètres dont Lyon constitue un centre quelque peu décalé vers l'Est³⁵³⁷. La cohérence de cette aire de chalandise est clairement ordonnée autour de l'axe du PLM. C'est le long de cette route de fer que voyagent les chevaux de toutes les écuries de renom. L'écurie de Romanet a une activité sur les deux rives de l'axe séquano-rhodanien et ne dédaigne pas quelques exhibitions en Suisse³⁵³⁸. Les chevaux de l'écurie qui circulent dans des wagons spécialement aménagés parcourent ainsi des milliers de kilomètres chaque année. Le calendrier des courses estivales de la jument Roquette donne une idée de ce véritable courre des prix³⁵³⁹.

En juillet 1908, *Lyon sport* souligne très à propos l'efficacité de la démarche : « Signalons le succès vraiment remarquable de l'écurie de M. L. de Romanet qui en 10 jours, sur 10 courses disputées en a gagné 9, soit à Bourg, Moulins, Paray-le-Monial, Saint-Étienne et Paris »³⁵⁴⁰. Les chevaux de l'écurie surclassent parfois la concurrence et nuisent au spectacle. Certains prix sont de ce fait désertés comme à La Tour-du-Pin le 16 août 1908 : « Il est regrettable que le steeple de 6^e série n'ait réuni que deux partants et que la jument Roquette ait fait le vide autour d'elle »³⁵⁴¹ note avec regret *Lyon sport* en précisant qu'elle gagne « après un parcours où elle n'a pas eu à s'employer, devant Pâquerette VI [de l'écurie Porchère] partie à nouveau dans cette épreuve pour la seconde place ». Il faut noter sur ce point que la concordance des courses, souvent récriminées, permet à des écuries d'obtenir quelques prix dont elles seraient privées sans cela. Celle de la réunion du Grand-Camp et des courses de Valence, le 24 mai 1908, laisse toute latitude aux écuries plus modestes comme celles de de Vains, du comte de Gaullier ou du baron de Montal. Même constat quelques

³⁵³⁴ *Lyon sport* 24 mars 1908 : « Hier, à Marseille, M. de Romanet a gagné la Poule des Produits (5000 fr.) avec Épervier, devant son camarade d'écurie Écossais et La Fine au vicomte d'Espous de Paul ».

³⁵³⁵ *Le Petit Parisien*, 23 mars 1908, compte-rendu de course ; Gallica, bibliothèque numérique, très belle photographie de presse de l'agence Rol d'Étincelle II rentrant au pesage, quelques instants après la course.

³⁵³⁶ Au cours des trois journées de Nice les 15, 17 et 19 mars 1908 plus de 140 000 francs de prix sont distribués dont deux prix de 50 000 et 25 000 francs.

³⁵³⁷ Cette simultanéité explique l'absence de certains chevaux présents sur les pistes de la région et qui disparaissent ensuite pour n'y revenir qu'occasionnellement. Gil d'Or présent en mai au Grand-Camp passe le plus clair de son temps à Auteuil. Il y remporte dimanche 5 juillet 1908 les 15 000 fr. du Prix Pirino.

³⁵³⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, schéma N°1 L'itinéraire estival du cheval Grand Mistral de l'écurie de Romanet en 1908.

³⁵³⁹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, schéma N°2 L'itinéraire de la jument Roquette de l'écurie de Romanet en 1908.

³⁵⁴⁰ *Lyon sport*, 11 juillet 1908.

³⁵⁴¹ *Lyon sport*, 17 août 1908.

jours plus tard : le 31 mai, la coïncidence de la dernière journée du Grand-Camp avec une réunion de Saint-Étienne permet aux trois mêmes écuries de se livrer une compétition à armes égales en profitant de l'absence des frères de Romanet engagés à Lyon.

Par ordre d'importance, deux écuries étroitement liées à la vie hippique de Lyon se situent juste en-dessous de l'écurie Romanet : celles de Charles de Gaullier à Moulins et celle de Jacques de Vains aux portes de Lyon. Elles comptent toutes deux une douzaine de chevaux. Elles sont suivies de près par trois autres : la première appartenant à Alain Meaudre des Gouttes de Feurs (Loire) et la seconde au *sportsman* lyonnais Porchère. La troisième, dauphinoise, est celle du baron Ferrier de Montal au château de La Rivière (Isère). Elles comptent chacune 9 ou 10 chevaux de course. Globalement, les documents disponibles suggèrent deux observations d'ensemble. En premier lieu, leur zone d'intervention est moins large. Tous envoient des chevaux sur les hippodromes de la région parisienne, mais leur présence est exceptionnelle lors des grands rendez-vous de la Côte d'Azur. Seules les réunions de Marseille enregistrent une présence régulière quoique peu fournie. En second lieu, les réunions de la ceinture chevaline de Lyon occupent une place de plus en plus importante dans les engagements de ces écuries. Elles fréquentent en outre de manière assidue les réunions que donne la Société Sportive du Rhône à Villeurbanne.

Toutes ces écuries, quelle que soit leur importance, ont en commun d'être entièrement dédiées au galop. Leur forte présence à Villeurbanne peut paraître surprenante, mais la multiplication des journées des courses s'est faite en accroissant progressivement la place du galop dans la programmation des épreuves. L'évolution la plus spectaculaire est celle de l'écurie de Jacques de Vains, qui au début du siècle était encore clairement une écurie de trotteurs associée à la promotion de l'élevage du cheval de service de demi-sang. En 1908, seule la composition des effectifs rappelle cette première spécialité : les juments y sont plus nombreuses que dans les autres écuries. Cette particularité est vraisemblablement liée à l'intérêt persistant de Jacques de Vains pour l'élevage, mais c'est la destinée logique de toutes les juments titrées que d'être livrées à l'étalon comme Étincelle II de l'écurie de Romanet au printemps 1908³⁵⁴².

L'écurie Burtin a une spécificité parmi celles qui ont été retenues pour illustrer la capacité d'attraction du centre hippique lyonnais. C'est en effet la seule écurie entièrement consacrée au trot alors que l'expansion de l'offre a plutôt encouragé le galop. La petite écurie qu'anime Philippe Burtin est basée à Bâgé-le-Châtel, chef-lieu éponyme du même canton, au cœur de la Bresse. Située à une dizaine de km de Mâcon, l'écurie dispose d'un accès facile à l'axe du PLM. Cette écurie de trot qui est plus grande que la moyenne n'est qu'une composante d'un semis de producteurs de chevaux de demi-sang pour la plupart qui gravitent autour des concours hippiques de l'Ain ou de l'Isère et des sociétés de courses qui s'y développent depuis la fin des années 1870 comme les Mallein-Mérin, les Vacher de l'Isère, les Subrin, les Savigny du Rhône, les de Vains ou Lallement de l'Ain. Burtin est un authentique éleveur de chevaux. Philippe Burtin est comme bien d'autres propriétaires d'écuries régulièrement inscrit au bulletin du trot et admis à monter comme gentleman. Son écurie de course est adossée à la production mais dans une perspective très différente de celle des de Romanet. L'écurie sert de vitrine à l'activité principale qui est l'élevage. Les juments de l'écurie saillies par de bons étalons certifient un bon produit³⁵⁴³. C'est un système de production qui s'est largement

³⁵⁴² *Lyon sport*, 4 avril 1908 : « La jument de M. L. de Romanet, Étincelle II, née en 1900, de Toujours et d'Églantine III, retirée de l'entraînement, a été envoyée au Haras. Ses gains, en plat : 3 prix et 10875 fr. ; en obstacles : 7 prix et 78586 fr. ».

³⁵⁴³ *Lyon sport*, 29 décembre 1900 : « Plusieurs naissances ont eu lieu, ces jours derniers, au haras de M. Burtin, à Bâgé-le-Châtel : Topaze, qui a couru à Lyon plusieurs fois, a mis bas, le 16 mars, un poulain, par Uncle-Sam (Fuschia) ; Urbain, un poulain superbe par *Usbek*, le 8 avril ; Pomponnette, un poulain par *Jaguar*, le 22 avril ; Muscade, un poulain, par *Tamberlick*, le 23 avril. Yola, pleine de *Van Leer*, est plus tardive et vient à la fin de mai ».

développé dans la ceinture chevaline de Lyon. L'Ain et l'Isère comportent ainsi quelques beaux étalons trotteurs comme Usbek acquis par Morel à Châtillon-sur-Chalaronne. Le dépôt d'étalons d'Annecy n'est quant à lui pas en reste puisqu'il propose l'étalon Orviétan (Ain) et Vice-Amiral et Uranoscope par Harley et une fille de Levraut à Meyzieu (Isère). Le haras de Burtin s'insère dans une zone de production du beau cheval de service. Seul ou en compagnie d'autres producteurs, il se porte acquéreur de bons étalons. En octobre 1903 *Lyon sport* apporte quelques précisions sur une belle acquisition de l'éleveur :

« MM. Pinguély et Burtin, de Bâgé-la Ville (Ain), ont acheté mercredi à M. Lallouet, un étalon de grande origine, *Adonis*, par *James Watt* et une fille de *Fuschia*. Ce cheval, d'un très bel alezan, est remarquable par ses points de force sur les avant-bras et sa très grande origine permet de considérer comme le premier grand étalon trotteur de la circonscription d'Annecy, où il va. Il a couru en 1'37'' 9/10, et sa carrière a été arrêtée par un petit accident de tendon. Présenté à l'approbation, à Caen, jeudi matin, il a été primé de 800 fr. et il fera la monte chez M. Burtin, à Bâgé-la-Ville, l'année prochaine »³⁵⁴⁴.

Cette activité hippique attestée de longue date est progressivement affectée par le développement de l'automobile³⁵⁴⁵. C'est vraisemblablement pour organiser la profession face à cette menace nouvelle qu'apparaît en 1905 le Syndicat des Éleveurs de chevaux de la Circonscription d'Annecy. Propriétaire en vue et éleveur reconnu, le *sportsman* de Bâgé-le-Châtel est élu à la tête de la nouvelle structure³⁵⁴⁶. L'activité qu'il y déploie est employée à régler les problèmes liés à l'élevage et au transport des chevaux sur le réseau ferré.

En 1908, au moment où est saisie l'écurie, son schéma de fonctionnement reste conforme à celui qui vient d'être décrit. Burtin fait courir cinq trotteurs : deux chevaux de 4 ans et un poulain de 3 ans ainsi que deux juments de 5 et 6 ans. Il est en priorité engagé dans les courses de proximité comme celles de Chalon, Thoissey, Bourg, Châtillon-sur-Chalaronne, C'est un habitué des rendez-vous de Chalamont. Il parvient à placer régulièrement des chevaux et remporte des courses. L'hippodrome de la SSR à Villeurbanne occupe une position particulière puisqu'il est le plus fréquenté mais Burtin est assez sélectif. Ses trotteurs sont régulièrement engagés dans les courses du Sud-Est desservies par le réseau PLM : Vienne, La Tour-du-Pin, Valence, Avignon, Montélimar et Marseille sur la rive gauche du Rhône ; Saint-Étienne et Saint-Galmier dans la Loire sur la rive droite.

Les écuries régionales sélectionnées soulignent chacune à son niveau les choix et la stratégie qui président à leur composition. Les écuries régionales comme toutes les écuries sont un assemblage de chevaux d'aptitudes et d'âges différents qui se renouvellent en permanence. La répartition par âge des chevaux en 1908 montre bien cette donnée essentielle :

◆ : cheval entier ; ■ : hongre ; ● : jument

Écuries âges et inconnus : ?	De Romanet	De Gaullier	De Vains	De Montal ????	Meaudre des Gouttes ?	Porchère ?	Total connu
2 ans	◆	◆ ●		◆	◆		5
3 ans	◆◆◆	◆◆ ●●	◆◆●●●	◆◆	●●	◆ ●	18
4 ans	●●●●◆◆	●●	◆		◆◆	◆■●●	16
5 ans	■◆	●	●●●	●	◆●	●	10
6 ans	■◆◆	◆●	●●●	●■	◆		11
7 ans et +						◆	1
Poulinage	Étincelle II			Avant-Garde II May			3

³⁵⁴⁴ *Lyon sport*, 31 octobre 1903.

³⁵⁴⁵ Arch. dép. Ain, 2S 261, registre d'immatriculation des automobiles. Ouvert en juin 1899, il compte déjà plus de 150 inscriptions trois ans plus tard.

³⁵⁴⁶ *Lyon sport*, 27 mai 1905.




Il existe ainsi des flux entrants et sortants. Les flux entrants concernent essentiellement des poulains et des pouliches de 2 et 3 ans issus soit d'un haras organiquement lié à l'écurie soit d'achats auprès de fournisseurs spécialisés. La première solution est celle des grandes écuries. Les établissements du marquis de Tracy à Paray-le-Frésil ou de la marquise de Vivens à Feurs dont il a déjà été question ci-dessus fonctionnent de la sorte. La seconde solution est celle de l'achat de yearling aux enchères de Deauville ou chez des courtiers spécialisés comme Chéri, rue de Ponthieu à Paris, véritable institution commerciale du pur-sang. De nombreux sportsmen lyonnais fréquentent cette enseigne pour étoffer leur écurie. Le Tattersall reste de son côté une solution assez largement utilisée. Enfin, les acheteurs peuvent également procéder par acquisitions directes auprès d'autres propriétaires, exploiter les courses à réclamer qui permettent de jauger la qualité des poulains en vente.

Les acquisitions répondent quant à elles à deux sortes de situations. La première est l'achat de yearlings qui sont destinés au renouvellement de l'écurie³⁵⁴⁷. Ils doivent être dressés et entraînés en vue des courses de plat réservées aux deux ans et programmées à partir du mois d'août lorsque les chevaux vont sur leur troisième année. Ces acquisitions sont importantes puisqu'elles conditionnent les potentialités des écuries. Les propriétaires d'écuries qui ne se livrent pas à l'élevage sont obligés de suivre cette voie. En 1903, *Lyon sport* signale que l'écurie Porchère a « acheté cinq poulains qui viennent d'être envoyés au terrain de la route d'Heyrieux, où ils ont commencé leur entraînement en vue des courses de Vichy où ils sont engagés dans les épreuves de deux ans ; *Tontine* par Ragotsky et Maudraxe ; *Tarbaise* par Addy et Tourterelle ; *Dive* par Bruce et Digoine. *Roméo* et *Glycine*, produits de Alguasil »³⁵⁴⁸. L'année suivante Philippe Savigny de Limas (Rhône) achète à Argentan le 29 octobre deux pouliches de 18 mois, deux autres de 30 mois ainsi qu'un poulain de même âge »³⁵⁴⁹. Ces quelques exemples, pris parmi d'autres dans les brèves de *Lyon sport*, soulignent l'existence d'un véritable marché qui alimente les écuries de la région.

Poulains et chevaux de 3 et 4 ans constituent le fer de lance des écuries. Si les deux ans procurent un certain nombre de prix, notamment les critères qui leur dédient spécialement certaines réunions, ce sont surtout les chevaux de trois et quatre ans qui engrangent les allocations offertes si l'on excepte haies et steeple-chases où l'âge et l'expérience bonifient les compétiteurs. Les effectifs se renouvellent chaque année.

Tableau N° Renouvellement des effectifs de trois écuries régionales de 1905 à 1909.

Source : *Lyon sport*.

	: Acquisition de poulains et pouliches de 2 ans	Xiphillin : poulain
	: Acquisition de poulains et pouliches de 3 ans	Braila : pouliche
	: Chevaux de 4 ans et plus	Hélyane : haies ou steeple-chase
→→→	: Existence attestée l'année suivante	

Écuries	1905	1906	1907	1908	1909
De Gaullier	Hérisson 4			Xiphillin	→→→→→
	Darzée		Ayouna	→→→→→	

³⁵⁴⁷ *Lyon sport* suit avec intérêt ces achats. Dans son édition du 24 août 1907, le bihebdomadaire écrit : « MM. Porchère et des Gouttes ont acheté à Deauville le poulain de 2 ans Jolly King, par Palmiste et Royal Butterscott, ainsi que deux yearlings : Caperon, par Vient et Chaînette et Le Gascon par Vient et Garçonnière. Ces chevaux ont quitté Deauville et sont arrivés à l'entraînement chez leurs nouveaux propriétaires qui sont également en pourparlers pour l'achat de deux steeple-chasers. Dans l'édition suivante, le 31 août, *Lyon sport* confirme ce nouveau voyage : « À l'issue des courses de Saint-Étienne, M. A. Desgouttes est parti, hier, en compagnie de M. Ch. Porchère pour Deauville, où il se propose d'acheter plusieurs yearlings ». Le 12 novembre 1907, *Lyon sport* fait état d'autres achats : MM. A des Gouttes et CH. Porchère ont acheté, samedi, au Tattersall, à Paris : Le Pass é, ch. alz., 4 ans par Saint-Damien et Pensée ; *La Bièvre*, pouliche alezane de 2 ans par *Asboch* et *Lynaven* ; *Entente Cordiale*, pouliche, 2 ans ; *Sophora*, poulain bai 3 ans par *Saint-Hilaire* et *Sauterie* ».

³⁵⁴⁸ *Lyon sport*, 27 juin 1903.

³⁵⁴⁹ *Lyon sport*, 5 novembre 1904.

				Boismehan	→→→→→→
				Domo-Dossola	
		Braïla	→→→→→→	→→→→→→	→→→→→→
	Rosny	→→→→→→	→→→→→→	→→→→→→	→→→→→→
	Gig Dancer		Phrynette	→→→→→→	
		Hélyane	→→→→→→	→→→→→→	
		Lunineuse	→→→→→→	Pyramidon ³⁵⁵⁰	Lauriane
				La Joie 4	→→→→→→
			Alonso Cano	→→→→→→	→→→→→→
De Montal			Hirondelle	Aldance	→→→→→→
		Dard 4	Nijni 4	Fend l'Air	→→→→→→
	La Ripopée ³⁵⁵¹	→→→→→→	→→→→→→	→→→→→→	→→→→→→
			Passiflor ³⁵⁵²		Zibeline
	Chiffon	La Champmélée	Pagolle		Morbleu II
	Madaricatia 4		Grenadier	→→→→→→	Refrain
			Vigoureuse	Rysoors	→→→→→→
			Hirondelle II		Odeon
			La Commanderie ³⁵⁵³ 5	Ste.-Brelade 5	
			Le Sancy II 4		La Rivière
De Vain	Batéola		Croix-Luizet	→→→→→→	Képler
	Dracoema 4		Fruela		La Raoulette
	Barnitzva	→→→→→→		Jérémie	Clara Déa
			Braun Lady 4		Villegoudou
				Weis	→→→→→→
			Grimace 4	→→→→→→	→→→→→→
				Miss Chic	Aiguebelle 4
					Tarbrush 5

Entre 1905 et 1909, les flux entrants dans les écuries de Vains, de Montal et de Gaullier soulignent l'importance des acquisitions de poulains et de pouliches de trois ans. Ce flux est trois fois plus important que celui des deux ans. Bien que ce soit un choix en principe moins risqué, on observe dans les trois écuries un tâtonnement : les nouvelles acquisitions sont tout de suite engagées en plat et si les résultats ne sont pas satisfaisants, ils disparaissent des effectifs à la fin de la saison hippique. Si les poulains montrent des dispositions, leur apprentissage peut être poussé. *Lyon sport* note en juin 1907 que la pouliche *Ayona* vient d'être mise sur les obstacles³⁵⁵⁴. Si chacune des trois écuries comporte des spécialistes, il ne paraît pas que la division des tâches soit très poussée et c'est plutôt la polyvalence qui est recherchée.

Le tableau semble indiquer par ailleurs que les écuries procèdent régulièrement à l'achat de chevaux de 4 ans voire de 5 ans pour étoffer leurs effectifs. Les aléas inhérents à la vie d'une écurie, les accidents mortels ou les blessures qui entraînent l'abattage ou l'inactivité d'un cheval peuvent être surmontés par l'achat d'une monture en plein rendement, immédiatement apte ou presque, à relever les performances d'une écurie en manque de résultats. Le baron de Montal procède ainsi à plusieurs achats. En juin 1907 il achète à l'écurie Dugas une jument de quatre ans, *La Commanderie* par *Le Sancy* et *Fealty* ; en septembre 1908 il se rend acquéreur chez Chéri de la jument *Sainte-Brelade*³⁵⁵⁵. Cette jument alezane de 5 ans par *Saint-Hilaire* et

³⁵⁵⁰ *Lyon sport*, 30 juin 1908 : « M. de Gaullier a acheté à l'amiable le cheval du vicomte d'Harcourt, *Xiphilin* qui ira chez Baron à Moulin.

³⁵⁵¹ *Lyon sport*, 13 juillet 1905 : « Samedi a eu lieu au Sporting Français la vente annuelle des chevaux du marquis de Tracy, *La Ripopée* 4800 fr au baron de Montal ».

³⁵⁵² Morte en juillet.

³⁵⁵³ Achetée à l'écurie Dugas.

³⁵⁵⁴ *Lyon sport*, 10 juin 1907.

³⁵⁵⁵ *Lyon sport*, 26 septembre 1908.

Bricole, achetée à l'écurie J. Goyard est un cheval d'obstacle confirmé. Elle a principalement couru dans la région parisienne en 1906 et dans le Sud-Ouest. Le baron de Montal ne tarde pas à l'engager pour la réunion d'automne au Grand-Camp. Le chroniqueur de *Lyon sport* présente la nouvelle venue aux turfistes lyonnais :

« *Sainte-Brelade* s'est placée plusieurs fois, l'année dernière ; cette année, elle gagnait à Bordeaux, sur 2800 m., après trois mauvaises courses, elle retrouvait sa forme et se plaçait 3^e, sur 2800 m. (65), à Libourne, derrière *Goon* (65) et *Dix-de-Carreau* (65) ; elle gagnait, à Bordeaux (64), un steeple de 3400, puis à Cadillac (69) sur la même distance »³⁵⁵⁶.

Plus du tiers des poulains et pouliches disparaissent des effectifs au terme de la saison hippique par manque de performances. Ces flux sortants sont vraisemblablement intégrés à différents cycles de transactions : les chevaux de trois ans, après quelques courses, sont revendus à d'autres propriétaires évoluant sur des circuits hippiques plus modestes, ou mis en vente comme chevaux de selle. L'absence de qualité n'est pas seule en cause, surviennent également les aléas inhérents à l'exploitation des chevaux. Ainsi au printemps 1908, le baron de Montal acquiert *Passiflore*, une pouliche de l'élevage du marquis de Tracy, qui meurt d'un coup de sang en juillet de la même année³⁵⁵⁷.

II – Propriétaires, chevaux et écuries de course

1 – L'écurie, les déclinaisons d'un mot

L'écurie est, dans l'acception courante du terme, l'ensemble des chevaux de course qui appartiennent à un ou plusieurs propriétaires.

Le mot et la chose ouvrent sur une perception qui entremêle l'irrésistible crue des paris hippiques, des allocations de course sensationnelles et des trains de vie fastueux, mais au-delà des images véhiculées, il faut observer la réalité. Ainsi les modes de gestion laissent entrevoir une réalité plus nuancée : il existe autant d'écuries qu'il y a de degrés de richesse.

A – La possession d'une écurie de courses

Faire courir des chevaux délivre une image sociale forte, mais non dénuée d'ambiguïtés. Antoine Richard, châtelain du Montellier au cœur de la Dombes chevaline, soutenait que tout homme passé trente ans devait abandonner les chevaux et se consacrer aux vaches. Ce *gentleman farmer*, grand propriétaire foncier, est membre fondateur de la Société des courses de Chalamont, mais il sait se garder de la passion dévorante du cheval. Au vrai, le monde du turf n'est pas celui de l'intérêt à 5% ou de l'investissement raisonnable du bon père de famille. Si les chevaux de course confèrent un brevet d'aisance, ils entraînent aussi dans leur sillage un parfum d'insouciance ou de prodigalité. L'image du modèle économique associé aux courses est celui des rémunérations extravagantes. Il semble bâti pour des démiurges de la finance, à coup d'achats tapageurs, où l'argent sourd de la bourse inépuisable des Liénart, Vanderbilt et autres Rothschild. La valeur des cracks, les allocations proposées et même les salaires des grands jockeys, tout semble pousser à la démesure et aucun autre sport ne distribue des sommes comparables. Il est intéressant de noter que ces représentations collectives, notamment celles qui transparaissent dans la littérature romanesque, expliquent le succès de l'écurie comme signe d'appartenance : c'est précisément parce que les chevaux de courses exagèrent l'envergure patrimoniale de leurs détenteurs qu'ils sont si prisés par tous ceux qui n'ont pas le million du rentier. Le mot recouvre d'une même enveloppe des réalités très différentes. Cette plasticité explique le succès conquérant de ce signe extérieur de richesse qui rassemble les suffrages de ceux qui peuvent, veulent ou doivent briller en société. L'écurie de courses permet tous les engagements possibles. Elle peut aussi bien se

³⁵⁵⁶ *Lyon sport*, 10 octobre 1908.

³⁵⁵⁷ *Lyon sport*, 30 juillet 1907.

circonscire à la possession d'un ou plusieurs chevaux de valeur extrêmement variable que signifier la propriété d'un établissement luxueux intégrant chevaux de course et haras constitué de terrains et de bâtiments servant à leur exploitation et à leur reproduction.

De manière plus prosaïque, la possession d'une écurie ne requiert aucune expertise ou compétence hippique particulière, elle peut être entièrement gérée par un entraîneur. Elle apparaît comme une réalité économique assez ordinaire. L'hebdomadaire *Lyon sport* évoque très fréquemment la constitution ou la liquidation d'écuries comme dans cette brève du 10 décembre 1904 :

« M. Jolliot, membre du Comité de la Société Sportive du Rhône, serait dans l'intention de monter une écurie de courses. Par contre, M. F. Bouvier liquide la sienne ».

Cette note lapidaire ramène, au-delà de l'acception la plus brillante, au sens premier du mot écurie, le local où l'on remise les chevaux. Elle renvoie à la matérialité quotidienne de la gestion puisqu'il faut bien loger, nourrir, soigner les chevaux et stocker paille, foin et avoine nécessaires à leur entretien. Ces réalités matérielles appellent ainsi la présence de palefreniers. La préparation à la compétition et la compétition elle-même, requièrent un entraîneur, voire plusieurs entraîneurs et un nombre variable de jockeys. Dénué de son aura, le monde des propriétaires et des écuries peut se résumer de manière triviale en une logistique faite d'hommes et de chevaux gyrovagues, de wagons, de transports ferroviaires et de quelques points fixes, où ce monde du spectacle hippique reprend souffle, soigne ses blessures et digère son avoine.

L'approche la plus pertinente d'une écurie de province en combinant à la fois les représentations et la réalité matérielle qu'elle comporte, est celle de ses modes de gestion. Il existe à cet égard différentes situations.

En premier lieu, l'amateur, le gentleman qui monte souvent ses chevaux peut les conserver chez lui en ville, les espaces destinés à remiser les chevaux ne manquent pas. Les propriétés suburbaines se prêtent assez bien à cette solution qui impose cependant un minimum de personnel. L'entraînement des chevaux est en général externalisé et confié à des entraîneurs qui préparent les chevaux pour la saison hippique.

En second lieu, lorsque le propriétaire de chevaux ne les monte pas personnellement comme gentleman-rider, et lorsque leur possession est inscrite dans une logique de représentation, la gestion de l'écurie est externalisée : le cheval est confié à un entraîneur public qui se charge des soins et de l'entraînement des chevaux dans un système de pension complète. Son établissement est destiné à recevoir des chevaux appartenant à plusieurs propriétaires *Lyon sport* offre quelques exemples :

« Écurie Bayu

28, rue Charles-Lyonnet, Lyon-Charpennes

Jockeys : Bayu, Desplats, Girard.

Apprenti : Clément

À M. le comte de Lavaucoupé :

Saint-Elias, m. 5 a., par *Simonian* et *Mirabelle*.

Sauvage, m. 3 a., par *Capricorne* et *Silphyne II*.

À Mme Moreau-Chapron :

Gaulois, m. 4 a., par *Mardi-Gras* et *Gaudriole*.

Le Sire de pn 3 a., par *Rueil* et *Eloppmont*

Colette, pche 3 a., par *Mardi-Gras* et *Gaudriole* »³⁵⁵⁸.

Il existe une autre manière de présenter ce système de pension complète en avançant une relation inverse, qui en termes de représentation n'est pas neutre. Dans l'exemple suivant, ce n'est plus le propriétaire qui met ses chevaux en pension puisqu'ils sont intégrés dans une écurie à son propre nom. Ses couleurs sont mises en avant, sorte d'héraldique des champs de course. Il y a dans les couleurs une dimension symbolique qui va au-delà de l'identification matérielle du cheval. Comme les armes jadis réservées aux familles nobles, les couleurs matérialisent l'appartenance à un ordre sélect. Ici, par un simple effet de présentation l'entraîneur hébergeur des chevaux est dans une relation subordonnée exactement comme s'il s'était agi d'un entraîneur privé dépendant du propriétaire d'une écurie :

« ÉCURIE de Mme BLANCHE GIRAUD

Casaque orange, rayée noire

Entraîneur : P. Bayü

Aux Charpennes, Lyon :

Dospital, pn.bb. 3 a., par *Vasquito* et *Demi-Lune*.

Gochatiatia, jt. 3 a., par *Vasquito* et *Cossade*.

Guilza, jt. Alz. Ou b. 5 a., par *Campéador* et *Gerbe*.

ÉCURIE M. RIVAT

Casaque verte, manches blanches, toque noire.

Entraîneur : P. Bayü , aux Charpennes, Lyon.

Javelot, pn b., 2 a., par *Aigle Royal*.

Catapulte, pn 2 a., par *Fourire* et *Cantinière*.

Drap d'Or, ch. alz., 4 a., par *Darak* et *Irida*.

Elsa III, jt 5 a., par *Elfi* et *Excellence*.

ÉCURIE M. BAYU

Ganglion, ch. Alz. 4 a., par *Rueil* et *Elopiement*.

Saint-Élias, ch. bb. 6 a., par *Simonian* et *Mirabelle* »³⁵⁵⁹.

L'entraîneur, propriétaire de deux chevaux, est privé de couleurs. Il en possède comme ses clients, mais dans la présentation, pour en respecter la logique de subordination, ses couleurs sont passées sous silence.

La relation subordonnée n'est pas toujours inscrite dans cet ordre, car la relation hébergement/pension peut être supplantée par la fonction d'entraînement, l'hébergement passe alors au second plan.

C'est ainsi que Verrière, entraîneur assez connu de la région parisienne, vient s'établir à Lyon lorsque l'hippodrome de la SSR est inauguré à Villeurbanne en 1901. Il propose ses services aux propriétaires de chevaux de course :

« L'entraîneur Verrière, anciennement établi à Neuilly-Levallois, vient de s'installer dans un magnifique établissement situé 210, route d'Heyrieux, à Lyon Monplaisir. Piste d'entraînement, paddocks, herbages, boxes du dernier confortable. Se recommande aux propriétaires et éleveurs »³⁵⁶⁰.

Le cadre est celui de l'ancien établissement Carbonnel. C'est une relation privilégiée qui est enclenchée. Par capillarité, la qualité de l'entraîneur issu du gotha hippique, rejaillit sur le ou les propriétaires :

« L'entraîneur Verrière, de retour de sa triomphale tournée du nord de la France – où *Miss Sydney* s'est couverte de gloire – est rentrée, mardi, à Lyon, où elle va prendre un repos bien gagné et que commande un déplacement de 2 mois et demi »³⁵⁶¹.

³⁵⁵⁸ *Lyon sport*, 10 mars 1906.

³⁵⁵⁹ *Lyon sport*, 16 mars 1907.

³⁵⁶⁰ *Lyon sport*, 13 décembre 1901.

³⁵⁶¹ *Lyon sport*, 24 août 1901.

La relation est d'autant plus intéressante pour les clients de Verrière que ce dernier, admirablement introduit dans le milieu des courses, sert d'intermédiaire dans les achats réalisés à Paris. Sa notoriété doit dans l'esprit de ses clients les mettre à l'abri de mauvaises transactions : « L'entraîneur Verrière vient de se rendre à Paris, en vue d'un important achat de chevaux, pour différents propriétaires de la région »³⁵⁶².

Cette déconcentration de l'excellence hippique vers Lyon, que les responsables de la Société Sportive du Rhône considèrent comme une conséquence positive de la création de leur société, ne met pas fin à une pratique très répandue qui consiste à envoyer les chevaux chez un entraîneur, en vue de la préparation de la saison ou pour obtenir des performances accrues dans des domaines précis. Les brèves du *Lyon Sport* déclinent ce mouvement ininterrompu des chevaux qui vont à l'entraînement : « *Dolphin* à M. Crouzon et *Ostende II*, à M. Lechère, sont arrivés chez Delolme à Maisons-Laffitte »³⁵⁶³ ou qui en reviennent : « Réfractaire, à M. Crouzon, qui était à l'entraînement chez Delorme à Maisons-Laffite, est arrivé lundi à Lyon, pour remplir son engagement dimanche »³⁵⁶⁴. Delolme fait aussi partie de ces entraîneurs qui ont été tentés un moment par Lyon³⁵⁶⁵. En avril 1905, Blaisy à Chalon-sur-Saône, entraîne onze chevaux appartenant à MM. de Bellefond, de Suremain, Vautelet, Savigny et Oesinger³⁵⁶⁶.

2 – L'écurie et le haras associés

La gestion directe ou la gestion externalisée des écuries de courses ne couvrent qu'un aspect pratique de leur organisation. D'autres aspects significatifs peuvent être analysés pour en cerner les contours. Ainsi, à côté de sa fonction sportive ou ludique alimentée par les prix que distribuent les sociétés de courses, les écuries sont formées des géniteurs potentiels certifiés et garantis par la compétition. Dans cette perspective, la fonction de production apparaît comme une extension logique de l'écurie car la compétition exige un renouvellement soutenu des effectifs. Le choix d'un haras associé a pour vocation d'augmenter le degré d'intégration du système en obtenant un retour sur investissement, un crack doit rapporter deux fois : comme compétiteur et comme géniteur. Cette logique se décline pour les étalons comme pour les juments et garantit la pérennité du capital investi. Ce modèle fonctionne pour les grandes écuries parisiennes, mais qu'en est-il en province et singulièrement dans la mouvance du centre hippique lyonnais ?

A – L'approche théorique d'une spéculation rentable

L'image du modèle économique que véhicule l'écurie de course ne semble pas, de prime abord, favorable aux investissements raisonnables. Dans cette perspective, il a semblé intéressant d'observer ce tandem écurie / haras, producteur de valeur ajoutée à partir des espaces dans la mouvance du centre lyonnais. Existe-t-il une version provinciale raisonnable de la démesure parisienne ? Le sport hippique peut-il faire l'objet d'investissements sérieux ?

³⁵⁶² *Lyon sport*, 23 novembre 1901.

³⁵⁶³ *Lyon sport*, 26 septembre 1903.

³⁵⁶⁴ *Lyon sport*, 30 avril 1904.

³⁵⁶⁵ *Idem*, 15 juin 1901 ; 22 juin 1901 : « Les courses dans notre région prennent une importance de plus en plus grande. Les propriétaires lyonnais n'auront plus besoin d'adresser leurs chevaux à des entraîneurs de Paris ou de Marseille. L'établissement que vient de créer Delolme, à Lyon, 103, rue Neuve-des-Charpennes, répond, en effet, à toutes les exigences que l'on est en droit d'attendre : des boxes spacieux, une piste sablée, de quinze cents mètres, permettra à cet entraîneur d'assurer la régularité du travail. Plusieurs chevaux sont déjà à l'entraînement chez lui, d'autres vont lui être prochainement confiés. À une époque où l'on parle beaucoup de décentralisation, il importe de signaler l'essai de Delolme qui mérite en tous points d'être encouragé dans sa tentative de décentralisation sportive ».

³⁵⁶⁶ *Lyon sport*, 8 avril 1905.

La réponse est affirmative. Le recours à ce modèle de production du cheval de pur-sang ou de demi-sang est systématiquement mis en œuvre. Quelle que soit la taille du tandem écurie / haras, les plus grands comme les plus petits sont engagés dans cette filière de l'économie chevaline en associant compétitions sportives, production, vente et valorisation des chevaux mis sur le marché. D'autres services comme la station de monte privée d'étalons approuvés ou l'entraînement et l'hébergement des chevaux pour le compte d'autrui viennent compléter l'offre. Il existe donc un véritable modèle de gestion qui intègre de manière rationnelle l'écurie et le haras. Dans un article publié par *Lyon sport* le 18 mars 1907 un spécialiste qui reste caché sous le pseudonyme de Félix, développe un exemple régional d'élevage de purs-sangs en Charolais. La publication de l'article est précédée par une présentation qui souligne les difficultés que rencontre la production du demi-sang « à cause des automobiles qui remplacent, malheureusement pour les éleveurs, nombre de carrossiers et de paires de chevaux ». Trois points forts structurent la stratégie de production décrite :

- 1) L'achat de yearlings qui permet de gagner deux ans d'incertitude ;
- 2) La spécialisation d'une partie des poulains et pouliches vers la compétition ;
- 3) La production pour la remonte.

Si l'on excepte les prix d'acquisition des purs-sangs par la remonte, le processus semble assez largement applicable à l'élevage de bons demi-sangs pris dans des lignées trotteuses :

« Voici comment des personnes très compétentes établissent le budget annuel d'un élevage ainsi compris :

Achat de 20 yearlings, à 500 fr. l'un	10 000
Location ou intérêts de la valeur d'une propriété de 15 à 20 hectares, en Charolais	2500
Main-d'œuvre, chef de haras compris	3500
Avoine et nourriture complémentaire, à raison de 5 kil. d'avoine par cheval et par jour pour 1 an	7300
Frais divers, vétérinaire, soins	500
Total des dépenses :	23 800

Résultats de l'élevage basés sur une moyenne de prix de vente des chevaux entre 2 ans 1/2 et 3 ans 1/2 :

5 chevaux ayant une carrière de course, vendus ou en participation, à 3000 fr. l'un soit	15 000
10 chevaux vendus à la remonte, prix moyen des chevaux de tête, 1300 fr. l'un, soit	13 000
4 chevaux n'ayant pas réussi, à 400 fr. l'un, soit pour mémoire, un cheval ayant péri	1 600
Recettes au bout de l'an	29 600 fr.
Dépenses annuelles	23800
Bénéfice net	5 800 fr.

En plus de ce bénéfice, l'éleveur court la chance de trouver dans ses produits un crack, valant, à lui seul, plus que tous les autres bénéfices assurés.

Pour notre part, nous connaissons plusieurs propriétaires qui, s'intéressant à une pareille exploitation, seraient heureux de recevoir, en participation un des produits bien venus et, souvent, de l'acheter ferme après l'avoir mûrement examiné.

Cette exploitation ne tarderait pas à être complétée par l'élevage proprement dit et d'excellentes poulinières fourniraient, avec un bon étalon, dans cette région si propice, des produits faciles à élever et trouvant, dans un pays d'excellents fourrages, les meilleures conditions de production et d'alimentation

Félix ».

B – Du modèle théorique à la réalité

Le lien entre courses et production du cheval de demi-sang est parfaitement établi bien qu'il soit souvent nié ou remis en cause. Les propriétaires d'écuries de courses sont particulièrement engagés dans la production chevaline.

Les inspecteurs généraux insistent dans leurs rapports au Ministre de l'Agriculture sur l'importance de l'élevage des purs-sangs. En 1888, L'inspecteur général Plazen note dans son rapport que « le nombre des juments de pur-sang anglais est assez grand. La principale jumenterie, peut-être la plus importante de France, est celle de Saint-Georges, près de Moulins (Allier) appartenant à M. le baron de Soubeyran. Elle renferme environ 40 magnifiques poulinières et l'installation entière est remarquable sous tous les rapports. On doit citer également le haras de Paray-le-Frésil dans le même département au marquis de Tracy, qui contient une dizaine de poulinières, et celui de Contenson (Loire) au baron de Rochetaillée »³⁵⁶⁷.

En 1892, l'Inspecteur Pourtales confirme l'évolution : « l'élevage de pur-sang proprement dit a pris une grande extension dans la circonscription, on ne compte pas moins de cinq écuries qui possèdent de 15 à 30 juments de race pure »³⁵⁶⁸.

Au début du siècle suivant, alors que la fête hippique bat son plein à travers tout l'hexagone, le tandem écurie/haras fonctionne aussi bien dans les grandes que dans les petites structures. Parmi les écuries d'une certaine importance largement engagées dans la mouvance hippique de Lyon, l'écurie de la marquise de Vivens et celle des frères Louis et Léonard de Romanet à Saint-André-d'Apchon. Dans ces deux écuries ligériennes, les deux éléments sont indissociables.

En septembre 1899, *Lyon sport* reproduit dans un article déjà cité de la *France chevaline* une description du Haras de Civens. Il passe en revue les animaux les plus remarquables d'un cheptel qui compte plus d'une centaine d'existences. Baume s'attarde sur l'*Amerïcain*, regrette qu'on ne lui présente pas des filles de *Fuschia*. Si les chevaux américains sont bien représentés, il manque une composante normande de même valeur qui donnerait au Haras de Civens « des éléments de succès absolu ». Il souligne à cet égard les belles potentialités des poulains et pouliches de 2 ans. L'écurie de la marquise de Vivens, sans égaler celles de l'Allier, s'en rapproche progressivement.

Baume souligne que la marquise de Vivens a donné plusieurs étalons à M. Ory, vétérinaire à Feurs, pour établir un haras particulier qui dessert le pays. Joint à ceux que M. Ory a achetés en Normandie, ils constituent une station assez importante, appelée Haras de Feurs. On y rencontre :

Brillant, noir, étalon de trait

Esope, alezan, par *Nethou* et *Fidèle*, par *Quasi*.

³⁵⁶⁷ Arch. nat., F 10 / 1754, Inspection du dépôt d'étalons de Cluny en 1888 par M. Plazen, Inspecteur général du 2^e arrondissement des haras.

³⁵⁶⁸ *Idem*, Inspection du Dépôt d'étalons de Cluny en 1892 par M. Pourtales, Inspecteur général du 2^e arrondissement des haras.

Qui Vive, bai, par *Fumet* et *Rosette*, par *Viveur*
Dur à cuire, bai-brun, par *Normand* et *Rosine*, par *Conquérant*.
Madère, alezan, par *Hercule* et une fille d'*Ugolin*.
Marabout, alezan, par *Utrich* et une fille de *Saint-Denis*.
Epinat (p.s.), bai-brun, par *Henri* et *Folette II*, par *Monarque*.
Lambin (1'38), trotteur bai, par *Forgeron* et *Poulette*.
L'américain, *Fortune P.* (1'30), par *Seneca Patchen* et *Nellie*
Daniel's, saillit à peu près uniquement pour le haras de Civeness.

L'écurie de Romanet illustre encore plus précisément la liaison organique entre l'écurie de course et le haras. C'est en effet la jumenterie du haras de Saint-André-d'Apchon qui fournit la totalité des chevaux utilisés par l'écurie.

En 1908, Léonard de Romanet qui approche de la cinquantaine est aux yeux du chroniqueur hippique de la revue *Le Sport Universel illustré* l'archétype de l'homme de cheval : « ce gentleman fait naître ses chevaux, les élève, les dresse, les entraîne et les monte lui-même »³⁵⁶⁹. « Il synthétise le *sportsman* complet » ajoute-t-il quelques années plus tard³⁵⁷⁰. M. de Romanet a su reconnaître et conserver de bonnes pouliches, bien nées ayant par-dessus tout la capacité de transmettre leurs qualités. Tant en plat qu'en obstacle, la réussite est présente. Tous les deux ans, il produit avec la régularité d'un métronome un poulain ou une pouliche capables de briller dans les plus belles réunions. En 1908, lorsqu'est saisie cette écurie dans la sélection régionale proposée, trois juments illustrent cette continuité : la première achève sa carrière, la seconde est dans la fleur de l'âge et la troisième vient de naître. En mars 1908, *Étincelle II*, une jument de huit ans remporte à Auteuil le prix Robert Hennessy. « C'est une fille de *Toujours* (le père de *Violon*) et d'*Églantine III* par *Salteador* et *Étoile du Nord* »³⁵⁷¹. Au même moment, l'écurie compte une autre jument elle aussi issue de la même mère : *Épine-Vinette*. Cette jument alezane de 4 ans a connu son heure de gloire l'année précédente, en 1907, en remportant le Grand Prix de Nice mais à deux ans déjà, elle s'annonçait comme une belle championne collectionnant en 9 sorties quatre victoires et se plaçant trois fois. Le chroniqueur hippique du *Sport Universel Illustré* écrit à propos de cette victoire azurée :

« Le vainqueur, *Épine-Vinette*, née et élevée dans la Loire chez son propriétaire actuel M. L. de Romanet voit sa paternité disputée par *Mardi-Gras*, le fils de *Robert the Devil* et par *Hors d'œuvre*, deux étalons des Haras nationaux, à qui M. de Romanet confie la plupart de ses juments et dont il réussit à obtenir toujours des chevaux qui galopent »³⁵⁷².

Églantine III semble occuper parmi les poulinières du haras une place de choix, parvenant à transmettre à toute sa descendance les qualités de steeple-chaser de son illustre père. Elle est aussi la mère d'*Écossais*, un poulain prometteur de trois ans. Parmi les étalons du dépôt de Cluny, *Hors-d'Oeuvre* est l'exemple même du géniteur qui trace bien et dont les produits transmettent les qualités reçues. Enfin, en 1908, naît au haras de Saint-André-d'Apchon une autre pouliche de grande classe, *Eupatoria* destinée à gagner le Prix des Rêves d'Or à Vichy en 1912, prix doté de 100 000 fr. Dans une chronique précise et succincte, *Le Sport Universel Illustré* présente la lauréate et l'insère dans une généalogie déjà entr'aperçue :

« C'est un produit de l'élevage local qui a enlevé ce beau prix. *Eupatoria* est née dans la Loire, chez M. de Romanet, qui assure ne jamais avoir possédé un si bon cheval ; elle a du reste dominé ses adversaires d'un bout à l'autre, faisant preuve d'une vitesse initiale qu'on ne s'attendait guère à trouver chez un animal de son origine.

³⁵⁶⁹ *Sport Universel Illustré*, 5 janvier 1902, p. 66.

³⁵⁷⁰ *Sport Universel Illustré*, 7 juillet 1912, p. 498.

³⁵⁷¹ Le site <http://www.pedigreequery.com> permet de situer tous les étalons évoqués ci-dessus.

³⁵⁷² *Sport Universel Illustré*, 6 janvier 1907, p. 216.

Marsan son père, fils et petit-fils de stayer, Étamine issue de *Hors-d'œuvre* et d'une fille de *Salteador* ont surtout montré de la tenue et de l'endurance. Si, comme c'est probable, *Epatoria* hérite de ces caractéristiques, elle pourra faire briller sur la scène parisienne des couleurs dont on salue les succès répétés »³⁵⁷³.

Le baron René de Montal, châtelain de La Rivière (Isère) possède des prés et un vaste haras attenant au château qui lui permettent de s'adonner à l'élevage des purs-sangs. Contrairement à de Romanet, il ne dispose pas à proximité des commodités d'un dépôt national d'étalons comme Cluny, les étalons du dépôt d'Annecy étant plutôt des demi-sangs anglo-normands. M. de Montal recherche pour ses poulinières des étalons de grande classe. Fin mars 1907 *Lyon Sport* note : « Le baron de Montal a envoyé sa jument *Avant-Garde II* au haras d'Aincourt (Seine-et-Oise), pour être saillie par *Rising-Glass*, et sa jument *May*, par *Henry the First* »³⁵⁷⁴. L'entrefilet de *Lyon sport* permet de mesurer encore une fois, si nécessaire, le rôle du chemin de fer dans l'économie chevaline et les moyens qu'engage de Montal pour espérer obtenir un bon cheval : un voyage de plus de 600 km, la pension de ses poulinières et le prix du saut.

D'autres écuries de moindre envergure et en particulier celles qui fonctionnent à Lyon et dans le Rhône associent formellement l'écurie de course et la production, mais dans une perspective différentes. La jumenterie s'appuie sur l'écurie pour assurer la certification de ses produits, mais elle ne sert pas comme dans les exemples précédents à en renouveler les effectifs. C'est en somme une spéculation annexe. C'est le cas de l'écurie Lafond près de Villefranche. Dans un article que lui consacre *Lyon sport*, la séparation est assez nettement présentée :

« En effet, M. Lafond ne se contente pas de préparer des trotteurs en vue des courses, il s'adonne à l'élevage et constitue un véritable haras avec des poulinières.

Poulinières

Palmette (1'46''), par *Élan* et *Jonquille*, par *Dictateur*, a eu une pouliche par *Up*, 1903 (trotteur en station à Villefranche) saillie par *Uncle-Sam* (*Fuschia*) et actuellement présumée pleine.

Nacelle (1'39''), par *Hardy* et *Dosia* par *Phaëton*, a couru plusieurs fois à Villeurbanne et avec de réels succès ; a eu un magnifique poulain par *Up*, en 1903. Saillie par *Uncle-Sam* (américain) et présumée pleine.

Utopie (1'52''), par *Jaguar* et *Biche*, a fait ses débuts à Villeurbanne ; a eu une pouliche en 1903., par *Uncle-Sam* (*Fuschia*) ; saillie à nouveau par *Uncle-Sam* et présumée pleine.

Antiope, par *Kalmia* et pur-sang arabe ; a eu un très beau poulain par *Up*, en 1903 ; saillie à nouveau par *Up* et présumée pleine.

Biche (1'42'') par *Régiment* et *Bichette* (mère d'*Utopie*) ; vient du haras de Mme la marquise de Vivens ; a eu une pouliche par *Up*, en 1903 ; saillie de nouveau par *Up* »³⁵⁷⁵.

De Vains, propriétaire à Miribel dans l'Ain fait courir une demi-douzaine de chevaux, mais il exploite 3 poulinières dont la filiation précise est gracieusement proposée aux lecteurs :

« *Sub Rosa* (P.S) par *Rosberry* et *Cigarette*, pleine de *Retz*.

Ella (1/2 sang par *Ut majeur* (1'36'') et *Serpolette* (1'38''))

Elvire (1/2 sang) par *Floréal* (p.s) et *Mignonne* (1/2 sang) »³⁵⁷⁶.

³⁵⁷³ *Sport Universel Illustré*, 7 juillet 1912.

³⁵⁷⁴ *Lyon sport*, 25 mars 1907.

³⁵⁷⁵ *Lyon sport*, 16 janvier 1903.

³⁵⁷⁶ *Lyon sport*, 29 avril 1905.

Les poulinières elles-mêmes peuvent être vendues y compris suitées de leur produit³⁵⁷⁷.

Toujours dans l'Ain, à Bâgé-le-Chatel, Philippe Burtin qui engage ses chevaux dans toutes les courses locales s'est associé pour exploiter un étalon et ne perd pas de vue la production de son haras :

« Au haras de Blain à Bâgé-le-Chatel, l'excellente *Pomponnette*, à M. A. Burtin, vient de mettre bas un joli poulain d'*Adonis*. La production de ce magnifique trotteur s'annonce comme très bonne. *Pomponnette*, excellente jument, bien connue sur le turf, mère d'*Urtille* (1'47'') avec *Océan* »³⁵⁷⁸.

Le réseau commercial qui naît autour de cette production de poulains et de pouliches en général de demi-sang permet simultanément d'ajuster les effectifs de l'écurie en écoulant les chevaux en surnombre. Ces transactions diverses ont lieu soit pour profiter d'une opportunité qui intervient lors de la liquidation d'une écurie (décès, dissolution, faillite, etc.) soit parce qu'il faut à la suite d'un accident trouver un cheval capable de remplacer celui qui est mis au repos ou abattu. Ces transactions animent des flux entrants et sortants qui changent comme cela a déjà été observé plus haut, la composition des écuries.

Quelques exemples régionaux peuvent illustrer le fait. À Miribel, en mai 1905, Jacques de Vains, met en vente un cheval de son écurie :

« *Colin-Tampon*, mâle 3 ans, par *Orient (Fuschia)* et *Molly* jument américaine (record à Levallois 1'30'') Attelé et monté, garanti très sage, ainsi que de tous vices rédhibitoires. Prix : 2000 fr. M. Jacques Regnouf de Vains, château de Miribel (Ain) »³⁵⁷⁹.

Quelques mois plus tard, Auguste Bérard procède lui aussi à la vente d'un cheval d'une classe supérieure :

« À vendre pour réduction d'effectif : *Aiglon V*, hongre de 5 ans, par *Doge* et *Auberderie*, gagnant en plat ; cette année, 2^e en plat, 2^e en obstacles. Qualifié dès 1906 pour les military. Susceptible de passer avec succès à la commission de remonte. Très joli cheval, s'attelle, toutes garanties. En plein entraînement. Prix modéré. S'adresser à M. Aug. Bérard, haras de l'Écossais, Villefranche-sur-Saône »³⁵⁸⁰.

Des chevaux plus spécialisés trouvent eux aussi preneur : les steeple-chasers peuvent être vendus comme des chevaux de chasse : Ainsi *Murène*, jument grise de 5 ans par *Le Basilic Mullghmore* qui fait partie de l'écurie Porchère est « vendue à M. Ruffier de Tarare. La jument est partie chez son nouveau propriétaire qui s'en servira comme hack »³⁵⁸¹. Ce passage de l'écurie de course au service particulier d'un gentleman est somme toute assez classique³⁵⁸². Des chevaux vraiment connus peuvent être acquis par de riches amateurs pour

³⁵⁷⁷ *Lyon sport*, 2 décembre 1905 : « Lafond fils de Villefranche a vendu à Claudius Guillon sa jument *Antiope* par *Kalmia* et *Menade* suitée de sa pouliche *Fine Beaujolaise* par *Up* ».

³⁵⁷⁸ *Lyon sport*, 5 août 1905.

³⁵⁷⁹ *Lyon sport*, 20 mai 1905.

³⁵⁸⁰ *Lyon sport*, 2 décembre 1905.

³⁵⁸¹ *Lyon sport*, 24 juin 1905

³⁵⁸² *Choses de sport : courses militaires, courses de gentlemen, rallies-papiers, concours hippiques par un gentleman*, Saumur, S.Milon fils, 1887, 141 pages, pp. 75-76 : « Vous voulez un beau cheval, un hack très net, très brillant ? Allez à Chantilly à la fin de l'été : vous trouverez dans presque toutes les écuries des poulains de trois ans dont on a décidé la vente et dont les prix ne sont point inabordables. Pour une somme de 2000 francs, vous aurez un choix respectable.

Vous voulez, au contraire, viser l'économie et recherchez seulement un cheval qui puisse avantageusement vous courir quelques courses ? Suivez alors attentivement les ventes du Tattersal et de l'établissement Chéri et rendez-vous acquéreur d'un cheval taré, mais que vous croyez susceptible de guérison. Souvent vous réussirez à posséder, pour un prix minime, un cheval qui vous rendra de réels et fort bons service tant en courses qu'à la chasse ». Les brèves de *Lyon sport* révèlent que les sportsmen lyonnais suivent ces deux conseils avisés.

constituer leurs attelages. Le *Lyon sport* du 14 novembre 1903 cite le cas de *Vente-de-Bourse*, un cheval de bonne notoriété régionale, reconnu dans les rues de Lyon :

« Aperçu cette semaine *Vente-de-Bourse*, attelée à une superbe américaine caoutchoutée qui lui permettra de continuer sur la route sa vitesse constatée sur le champ de courses ».

Si ces flux commerciaux contribuent bien au fonctionnement et au renouvellement des écuries de course, ils n'ont plus vraiment, sauf exception, de liens avec la production de chevaux de course.

III – Les sociétés périurbaines de Craponne et Sathonay-Rillieux

La Société des courses de Craponne (Rhône) fondée en 1907 et celle de Rillieux-Sathonay (Ain) quelques années plus tard, en 1911, soulignent s'il était nécessaire la diversité des situations qui président à la naissance des institutions hippiques. Ces hippodromes suburbains dans la périphérie immédiate de Lyon, à moins de 10 km du centre ville, apparaissent *de facto* comme des annexes du système hippique lyonnais. Ils sont situés à l'exacte confluence du développement des voies ferrées, des disponibilités du calendrier hippique et de la part d'excitation et de rêve qu'exhalent les tickets du pari mutuel. Illustration de la pression qu'exerce le jeu sur la société de la Belle Époque, la naissance de ces sociétés révèle les rétroactions qui s'établissent entre la loi de 1891 et les acteurs auxquels elle s'applique. Malgré la « paperasserie révoltante » qu'ils dénoncent, les administrateurs savent ce que leur rapportent le pari mutuel et les contournements opportunistes qu'autorise la loi. Si les Sociétés ne distribuent pas de dividendes, elles permettent de capter en toute légalité les profits de la sociabilité du plein air : les flux dominicaux vers les champs de courses suburbains irriguent buvettes, cafés, bistrots, tavernes, restaurants, auberges, épiceries, boulangeries et tous les commerces de bouche qui permettent de composer un pique-nique au plein air. Il n'y a pas lieu de s'étonner que ces sociétés soient animées en partie par des marchands de vin en gros. Hippodromes et sociétés de courses tout entières deviennent des produits d'appel pour le commerce local, le support d'une activité touristique destiné à élargir la zone de chalandise des communes concernées. Filles de leur temps, elles bénéficient d'un environnement propice qui leur évite les tâtonnements d'un long apprentissage. Rapidement mises sur pied, elles acquièrent vite une réelle viabilité.

Ces deux sociétés de courses de l'immédiate périphérie lyonnaise sont, tout en partageant des caractéristiques communes qui les distinguent des autres sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon, extrêmement différentes l'une de l'autre.

1 – La valorisation du marché métropolitain

Ces sociétés sont conçues comme des extensions du marché métropolitain. Elles sont destinées à l'exploitation du turf lyonnais, qui est dès le départ la cible privilégiée. Les sociétés de courses périphériques puisent directement dans la clientèle des hippodromes lyonnais. Elles mettent à profit la relâche estivale lyonnaise pour exploiter les potentialités du turf laissé en déshérence par la migration saisonnière du Tout Lyon hippique. Cette capacité à exploiter la clientèle lyonnaise explique leur relative longévité : celle de Craponne fonctionne jusqu'à la Seconde Guerre mondiale et l'hippodrome du Loup-Pendu à Rillieux ne ferme ses portes qu'en 1965. Cette première caractéristique commune s'inscrit néanmoins dans des contextes extrêmement différents : la Société des courses de Craponne naît dans le prolongement opportuniste d'une vieille fête patronale tandis que celle de Rillieux-Sathonay est une création *ex nihilo* finalement assez proche de la Société Sportive du Rhône. Les deux sociétés nouvelles bénéficient de la densification du réseau ferroviaire - condition essentielle déjà largement évoquée ci-dessus - qu'elles partagent avec la totalité des sociétés de la ceinture chevaline de Lyon.

De la vogue à la course. La commune de Craponne organise chaque année une vogue ou fête baladoire aussi nommée fête patronale : « la vogue avait lieu, en principe le dernier dimanche d'août ou le premier de septembre »³⁵⁸³. Elle se déroule sur plusieurs jours et comporte des temps ritualisés où alternent défilés et réjouissances comme le bal qui a lieu le dimanche soir devant la place de la Mairie. Le *Progrès illustré* apporte quelques précisions : « Les blanchisseurs ont leur fête (...) c'est une sorte de vogue où les organisateurs, selon la tradition, vont offrir, musique en tête, précédée d'une cantinière et d'un tambour-major, une brioche à chaque habitant. Un char suit le cortège ; il est rempli de jeunes filles de l'endroit coiffées de fleurs et qui sont toutes jolies, ainsi que vous pourrez vous en convaincre en vous promenant dans la contrée »³⁵⁸⁴. La blanchisserie, mise à l'honneur, est devenue l'activité dominante de la commune. Elle est de loin la plus grosse pourvoyeuse d'emplois³⁵⁸⁵. La vogue et les installations dressées par les entrepreneurs de fêtes publiques apportent une animation qui attire les populations des communes riveraines. L'une des attractions de la journée, à l'instar de bien d'autres fêtes locales, comme celle de Pollionnay, quelques kilomètres plus à l'Ouest, est une série de courses données sur route, « les courses de la vogue »³⁵⁸⁶. En septembre 1902, *Lyon sport* les mentionne pour la première fois :

« Mais oui !... à Craponne, au pays des jolies petites blanchisseuses, sur la grande route avant d'arriver à Brindas, et tout en haut de la montée du pont d'Alaï, il y avait des courses mardi dernier. Pas de tribunes, pas de pesage, pas de turf ni de pari mutuel mais deux ou trois milliers de spectateurs s'échelonnaient le long du ruban ondulé qui servait de piste. Indigènes et amateurs, invités et curieux venus de Lyon, d'autres de plus loin s'attablaient à l'ombre des maisons qui bordent la route et en buvant force bouteilles de limonade, de vin ou de bière, discutaient des chances des concurrents.

Craponne, chaque année, donne, en effet, à l'occasion de sa fête locale, des courses sur route qui obtiennent leur petit succès, et mardi dernier, le succès a été plus accentué encore que les années précédentes, car la présence de quelques redoutables engagés donnait aux épreuves de trot notamment un attrait tout particulier. On se serait cru en Bretagne ou en Normandie où fréquemment ont lieu de semblables réunions très connues et bien suivies. (...)

Nous avons admiré à Craponne quelques bons chevaux, notamment une superbe jument noire à M. Daguët de Miribel ; *Blondine* belle jument normande à M. Maire et *Facile* à M. Rochart. Un cheval gris truité à M. Rivoire, le gagnant de la même épreuve l'année dernière, attirait aussi l'attention ; le reste ne vaut pas la peine d'être mentionné. Il n'y a peut-être pas lieu de s'arrêter aux résultats qui peuvent avoir été faussés, quelques concurrents courant avec des sulkys, d'autres avec des charrettes de poids par trop inégal ; néanmoins j'estime que le meilleur a gagné. Nous aurons du reste l'occasion de revoir ces chevaux prochainement sur l'hippodrome de Villeurbanne dans le prix des Amateurs où ils seront certainement engagés, et leur rencontre ne sera pas le moindre attrait de la journée »³⁵⁸⁷.

Les courses de Craponne comptent jusqu'en 1905 deux courses : une épreuve de galop sur 1800 m. et une épreuve de trot sur 2800 mètres. Certains concurrents comme Launay sont membres de la Commission d'organisation des épreuves tandis que d'autres sont domiciliés à Tassin-la-Demi-Lune, à Lyon et même un peu plus loin comme Daguët à Miribel (Ain). En 1904, une première société des courses est créée à Craponne. Si la société reste en étroite

³⁵⁸³ Groupe de Recherche et d'Étude de l'Histoire de Craponne, *Craponne, histoire et anecdotes*, GREHC, 1987, tome II, 302 pages, p. 9.

³⁵⁸⁴ *Le Progrès illustré* 22 mai 1898, N°388.

³⁵⁸⁵ Groupe de Recherche et d'Étude de l'Histoire de Craponne, *Craponne et ses anciens métiers*, Saint-Martin-en-Haut, Imprimerie des Monts du Lyonnais, GREHC, 1985, 156 pages ; Groupe de Recherche et d'Étude de l'Histoire de Craponne, *Craponne, le travail du blanchisseur d'autrefois*, Saint-Martin-en-Haut (Rhône), GREHC, 2007, 42 pages.

³⁵⁸⁶ *Craponne, histoire et anecdotes*, ouvrage cité, p.22.

³⁵⁸⁷ *Lyon sport*, 6 septembre 1902.

liaison avec la vogue villageoise, son individualisation par rapport au comité d'organisation permet de mettre sur pied une véritable structure hippique. *Lyon sport*, toujours à l'affût, donne quelques informations dans son premier numéro de septembre : la société se compose de 96 souscripteurs et l'envoyé du bihebdomadaire sportif note que « L'an prochain, cette société fera mieux. Les courses seront données sur une piste herbée et le pari mutuel fonctionnera »³⁵⁸⁸. L'annonce est prématurée puisqu'en 1905 les courses ont encore lieu route de Bordeaux, mais la mort d'un jockey accélère la transformation des épreuves. Ce n'est qu'en 1906 que la Société des courses de Craponne organise pour la première fois les épreuves sur un hippodrome :

« Les courses de Craponne vont enfin avoir lieu sur un hippodrome et non plus sur la route comme autrefois. Il n'est pas besoin d'insister sur ce qu'avait de nécessaire cette amélioration, que depuis longtemps nous préconisons.

Pour les courses au trot, toute surveillance était impossible, pour les courses au galop, les risques de chutes étaient trop considérables. Quant au spectacle, il était d'un intérêt à peu près nul, puisqu'il était impossible de suivre les courses de bout en bout.

La Municipalité de Craponne et la Société constituée l'ont compris ; désormais les courses auront lieu sur un véritable hippodrome. Le pari mutuel indispensable au succès de toute réunion hippique, fonctionnera à la pelouse. L'année prochaine, les courses de Craponne seront autorisées par le Ministre de l'agriculture, en vertu des démarches légales qui se poursuivent actuellement.

Le montant des prix a été augmenté. Le programme n'a, à part cela, pas été sensiblement modifié. Nous sommes encore, cette année, dans une période de transition »³⁵⁸⁹.

Cet engouement pour la vogue de Craponne et ses jours de réjouissance est étroitement lié à l'offre de transport qui dessert l'Ouest lyonnais. La liaison ferroviaire a contribué à élargir l'aire d'influence de cette fête patronale qui attire chaque année un nombre croissant d'étrangers. La Cie du chemin de fer de l'Ouest Lyonnais affrète pour l'occasion des trains spéciaux dont le dernier quitte Craponne tard le soir³⁵⁹⁰. Ce phénomène s'accroît en 1899 lorsque les tramways électriques succèdent aux trains³⁵⁹¹. Les onze prix programmés pour la réunion du 2 septembre 1906 débutent à 14h. précises. Cette capacité à transporter les spectateurs lyonnais en temps et lieu montre l'intégration du train et de l'événement festif :

« Les trains spéciaux qui partiront toutes les 10 minutes de la gare de Saint-Just, à partir de 1h 15, arriveront assez tôt pour amener les sportsmen à l'heure voulue. Le voyage dure 25 minutes et coûte 15 sous aller-retour, ce qui n'a, on en conviendra, rien de ruineux »³⁵⁹².

L'offre abondante et bon marché du transport articule en outre le réseau qu'exploite la Cie F.-O.-L. aux tramways urbains. *Lyon sport* note que le tramway Montplaisir-Archevêché délivre des correspondances pour le trajet à Saint-Just. Cette prise en charge des flux lyonnais ajoute à ces préoccupations logistiques la restauration des excursionnistes turfistes puisqu'elle prévoit des trains le matin pour Craponne à 8h 50, 10h 05 et 11h 40. qui permettent d'y déjeuner tandis que les trains du soir laissent le temps d'y souper. Le bihebdomadaire sportif ajoute que les établissements de la commune « s'efforceront de donner satisfaction à une nouvelle clientèle appelée à revenir dans cette commune et sur le nouvel hippodrome Les derniers trains partant à 10h 1/2 du soir, seront doublés suivant l'affluence des voyageurs »³⁵⁹³.

³⁵⁸⁸ *Idem*, 3 septembre 1904.

³⁵⁸⁹ *Idem*, 1^{er} septembre 1906.

³⁵⁹⁰ *L'Écho de Lyon*, 28 août 1891.

³⁵⁹¹ René CLAVAUD, Jacques PÉRÉNON, Robert CHAPPELET, *Le Chemin de fer de Lyon à Vaugneray ; et histoire de de la Compagnie Fourvière-Ouest-Lyonnais*, Breil-sur-Roya, Édition du Cabri, 2007, 250 pages ; Serge MICHEL, *Chemins de fer en Lyonnais : 1827 – 1957*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon 1986, 192 pages.

³⁵⁹² *Lyon sport*, 1^{er} septembre 1906.

³⁵⁹³ *Ibidem*.

Il va de soi que ces informations répercutées de manière complaisante par *Lyon sport* s'inscrivent dans un schéma de valorisation touristique et dans cette offre, les « courses de la vogue » qui se métamorphosent en véritables courses jouent un rôle important. Très opportunément, l'article qui n'omet aucun renseignement pratique, précise que l'entrée à la pelouse coûte 0,50 fr. pour les hommes et moitié moins pour les femmes.

La société des courses de Craponne vient dès l'origine profiter du creux estival de l'offre hippique lyonnaise. En août 1907, *Lyon sport* anticipe le succès de la réunion programmée le dimanche 1^{er} septembre en insistant sur cet aspect :

« Il n'est pas douteux que les Lyonnais, privés de réunions hippiques depuis deux mois, ne se rendent en foule sur ce nouvel hippodrome suburbain ».

Même si la formule est outrée, puisque ces mois d'été correspondent aux réunions données dans la ceinture chevaline, elle comporte une parcelle de vérité : il est en effet douteux que la frange la plus modeste des turfistes ait pu aller se déplacer d'une réunion à l'autre. Malgré les tarifs promotionnels proposés par les compagnies de chemin de fer, le prix du trajet – même en 3^e classe - représente une dépense qui vient s'ajouter à d'autres comme la mise et le prix d'entrée sur l'hippodrome. La proximité de Craponne et la modicité du prix de transport en font une destination accessible à presque toutes les bourses. À cet égard la fluctuation des dates de la réunion montre bien que la commune de Craponne et le comité de la Société des courses optent progressivement pour une stratégie de dissociation plus en accord avec les intérêts du commerce local.

La dissociation de la vogue et de la réunion hippique n'a pas eu lieu immédiatement : en 1907 et 1908, les deux manifestations sont restées soudées. L'année suivante, l'inauguration d'un nouvel hippodrome du Grand-Champ impose la stratégie d'une dissociation permettant de marquer l'autonomie de la société enfin installée sur un vrai champs de courses. Il est vraisemblable qu'en se repliant sur l'hippodrome des Terres Plates, l'animation des courses, route de Bordeaux, a constitué une rupture par rapport au déroulement coutumier de la vogue. En 1909 et 1910, la Société des courses de Craponne organise deux réunions annuelles : la première le 14 juillet et la seconde, début septembre, en lien avec la vogue. Puis, les deux années suivantes, en 1911 et 1912, la réunion hippique a lieu le 14 juillet tandis que la vogue conserve sa date traditionnelle, fin août/début septembre. Quoi qu'il en soit, cet équilibre n'est pas jugé satisfaisant puisqu'en 1913, la réunion de course et la vogue coïncident de nouveau.

La Société des courses de Rillieux de son côté n'a pas eu à gérer une telle situation. Il s'agissait tout au contraire d'obtenir le maximum de journées de courses³⁵⁹⁴. À peine portée sur les fonts baptismaux, elle multiplie les réunions et n'hésite pas à rentrer en conflit avec les autres sociétés. Le 30 juin 1912, elle donne une réunion qui coïncide avec celle de Bourg³⁵⁹⁵. Le 28 août, elle donne une réunion sportive qui coïncide avec celle de Bourg. En 1913, faisant fi de la répartition décidée par l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est, elle choisit comme l'année précédente de programmer une réunion le même jour que Bourg ce qui provoque immédiatement une levée de boucliers. En février 1913, le président des courses de Bourg se plaint au maire de cette concurrence : « Vous savez tout le préjudice causé par cette coïncidence l'année dernière soit du point de vue sportif soit au commerce de la ville de Bourg, les Lyonnais étant arrêtés à la porte de chez eux »³⁵⁹⁶. Quelques semaines plus tard, dans un échange de correspondance avec le Préfet de l'Ain, il affirme qu'il s'agit

³⁵⁹⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 25 Entête de la Société hippique de Rillieux-Sathonay : marque incorporant le nom de son hippodrome de Loup pendu.

³⁵⁹⁵ *Le Carillon*, 6 juillet 1912 : « Grâce à des conditions climatériques idéales, nous avons eu dimanche une journée de courses très gentille. Peu d'étrangers toutefois. Les trains de Lyon avaient laissé leurs foules en passant à Rillieux. Notre réunion est ainsi demeurée presque exclusivement locale ».

³⁵⁹⁶ Arch. dép. Ain, 7 M 45, Lettre du Président de la Société des courses de Bourg au maire de Bourg, 28 février 1913.

d'une manœuvre délibérée de la Société hippique de Rillieux qui met en danger l'existence même des courses de l'hippodrome de Vennes :

« Nos courses sont une des très rares fêtes de la ville de Bourg et nous sommes très désireux de leur conserver le succès sur lequel comptent nos concitoyens et pour lequel le conseil municipal fait des sacrifices »³⁵⁹⁷.

Le Préfet et la Commission hippique de l'Ain se rangent du côté de la Société des courses de Bourg³⁵⁹⁸. De fait, la nouvelle venue de Rillieux n'accepte pas les samedis que lui réserve l'Association. Tout en consentant quelques compromis, elle met à profit les dimanches qui lui semblent les plus intéressants. Les différends réglés de manière courtoise par l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est n'ont plus cours face à la montée des tensions³⁵⁹⁹. L'unique souci de ses promoteurs est de dégager une trésorerie suffisante pour faire l'apport des prix programmés et assurer un support au pari mutuel. Les réunions du Loup-Pendu sont dans le droit-fil de la stratégie inaugurée douze ans plus tôt par la Société Sportive du Rhône. La société est fort bien conseillée : elle propose des prix intéressants et des programmes conçus de manière efficace. Les commissaires de courses nommés fin avril 1911 ont été renouvelés : les présidents de la Société des courses, Fleury Bernard et Alexandre Margnat, négociant de vin en gros à la Guillotière, cèdent opportunément leurs fonctions à Philippe Crouzon, un propriétaire bien connu à Lyon et au baron de Montal, dont la science hippique est incontestée³⁶⁰⁰. Lors de l'inauguration officielle de l'hippodrome du Loup-Pendu, le 30 juin 1912, les notabilités lyonnaises du monde hippique sont présentes comme Gabriel Giraud, président de la Société des courses de Lyon, Jean Buffaud et Alexandre Aubier de la Société Sportive du Rhône. Les propriétaires des écuries les plus dynamiques ont fait le déplacement, et le chroniqueur hippique du *Lyon Républicain* imagine la nouvelle création comme un des maillons d'un véritable système d'hippodromes : « l'on peut escompter le jour prochain où Lyon et sa banlieue auront leurs champs spéciaux pour le trot, le plat et les obstacles » et à propos de la foule qui grossit depuis le matin, et qu'amènent les trains spéciaux depuis les Brotteaux, le journaliste précise que « les sports ont fait naître l'homme-cheval comme ils nous valurent le cheval-vapeur ! Mais à côté de ceux-là – note-il – il y a les nouveaux venus, les néophytes de l'hippisme ; ils constituent un appréciable appoint à cette journée d'ouverture »³⁶⁰¹. Il conclut son article par le chiffre d'affaires du pari mutuel qui se monte à 62 090 francs pour sept courses. Par son importance, il dit assez l'appartenance de l'hippodrome du Loup-Pendu à la sphère hippique lyonnaise.

2 – Une extension des normes hippiques de la métropole lyonnaise

La capacité à attirer le public lyonnais constitue une seconde caractéristique commune aux champs de courses périurbains. Elle a sa raison d'être dans la qualité des réunions programmées : les deux sociétés proposent très vite des programmes variés et savent attirer les écuries de la région par des allocations intéressantes. De fait, la forte fréquentation des journées de courses et les revenus que génère le pari mutuel permettent des réunions un peu plus relevées que celles rencontrées dans le reste de la ceinture chevaline de Lyon. La foule

³⁵⁹⁷ *Idem*, Lettre du Président de la Société des courses de Bourg au préfet de l'Ain, 22 mars 1913.

³⁵⁹⁸ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique de l'Ain, séance du 15 avril 1913 : « La Commission hippique incite les représentants des sociétés intéressées à se mettre d'accord en insistant particulièrement auprès de la société de Rillieux, qui est de création récente et qui prévoit chaque année six journées de courses, pour qu'elle change cette année sa date du 29 juin, la société de Bourg ayant pour habitude de faire son unique réunion annuelle le dernier dimanche de juin ».

³⁵⁹⁹ Le *Carillon de Bourg* rapporte dans son édition du 12 avril 1913 que des membres de la Société des courses de Rillieux-Sathonay auraient « tenu publiquement ce propos : “Nous ferons crever la Société de Bourg” ».

³⁶⁰⁰ Arch. nat. 9 HA 54, Lettre du Président de la Société des courses de Rillieux-Sathonay, à M. le Ministre de l'Agriculture s.d., mais postérieure au 25 juillet 1911, date de la 2^e assemblée générale constitutive de la Société des courses de Rillieux-Sathonay.

³⁶⁰¹ *Lyon républicain*, 1^{er} juillet 1912.

des sportsmen venus de Lyon constitue une part très appréciable, voire majoritaire, du public qui se rend à l'hippodrome des Terres-Plates, puis à celui du Grand-Champ, dont le nom rappelle par une coïncidence peut-être voulue l'emblématique Grand Camp³⁶⁰². C'est exactement le même constat qu'impose la fréquentation du champ de course de Loup-Pendu à Rillieux. Dans les deux cas, les tramways constituent le cordon ombilical qui relie les turfistes aux hippodromes de la périphérie.

La programmation hippique que propose la Société des courses de Craponne perd très vite sa physionomie de course rustique. Dès 1907, la reconnaissance de la société par le Ministère de l'Agriculture lui impose le cadre légal de l'arrêté ministériel du 16 mars 1866, mais elle lui ouvre aussi le chemin du pari mutuel sans lequel il est difficile d'attirer la clientèle populaire, la masse des turfistes. Ces perspectives nouvelles expliquent pourquoi la physionomie des courses de Craponne change en profondeur de 1906 à 1913 :

- : Course plate.
- : Course trot attelé ou monté.
- M : Course au trot monté.
- A : Course au trot attelé.
- L : course en parties liées.
- : Course de haie.
- ⊔ : Steeple-chases ; ⊔M : Steeple-chases militaire.

1906 1 réunion Terres-Plates			1907 1 réunion Terres-Plates			1908 1 réunion Terres-Plates			1909 2 réunions Grand-Champ			1911 1 réunion Grand-Champ		
Type	D	P	Type	D	P	Type	D	P	Type	D	P	Type	D	P
			➤➤L	2125	600	➤➤L	2125	600	➤➤L	1800	850	→	1800	700
→	2000	200	→	2000	600	→	2400	1000	→	2200	1000	➤➤	3000	500
			➤➤	2800	600	➤➤	3000	650	➤➤	2800	500	➤➤	2800	500
									⊔M2 ^e	3000	OA	→	1800	1000
➤➤	2000	140	⊔M3 ^e	2500	OA				⊔M3 ^e	2500	OA	⊔M2 ^e	3000	OA
➤➤	4000	150							➤➤L	2050	500	⊔M3 ^e	2500	OA
➤➤	3000	110				➤➤	3000	200	→	2400	700			
➤➤	3350	280	➤➤	3350	300	➤➤	3350	300	➤➤	3050	300			
									→	1200	1000			
									⊔	3800	800			
Total		880			2100			2750			5650			2700

Le tableau montre assez bien que la métamorphose de la programmation s'opère dès que l'hippodrome commence à prendre tournure. Les Terres-Plates existent formellement dès 1906, mais les courses restent dans le sillage de la fête locale avec 800 francs de prix et une réunion encore marquée par l'omniprésence du trot. Les concurrents qui fréquentent l'hippodrome sont les mêmes que les années précédentes. La rupture s'effectue en 1907. Sur un champ de courses encore imparfait malgré les travaux de nivellement, le programme comporte enfin toutes les spécialités hippiques : une course au trot en parties liées dont les différentes manches étoffent le spectacle, des courses d'obstacles avec une épreuve de haies et un steeple-chase militaire pour sous-officiers, auquel se prêtent des cavaliers du 7^e cuirassiers

³⁶⁰² Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°26 La Société des courses de Craponne : d'un hippodrome à l'autre.

et du 2^e dragons en garnison à la Part-Dieu. Enfin, très classiquement une course plate de 2000 mètres complète la réunion du 1^{er} septembre 1907. La diffusion du programme, la crue sensible des allocations multipliées par 2,5 et la qualité des écuries engagées qui répondent à l'appel des organisateurs se traduisent par une belle réunion. Nombre d'écuries locales sont présentes comme celle de Mermier, de Subrin, d'Alain des Gouttes ou de Porchère : Porchère monte *Alfort*, pour l'épreuve de trot, un solide cheval bai de 8 ans, que son propriétaire fait travailler comme cheval de service ou de course et *Lucien*, un pur-sang engagé dans l'épreuve de haies³⁶⁰³. En terrain connu, le public lyonnais afflue. Le pari mutuel fait un chiffre de 14 560 francs. L'attente du public est exigeante. L'année suivante, la programmation moins variée et les défauts du terrain, notamment ses virages, entraînent un reflux qu'enregistre le chiffre d'affaires du pari mutuel :

Année	Recette des entrées	Météo	Bénéfices sur les centimes	Billets non payés	Nombre de courses courues	Pelouse	Pesage	Total des mises
1.9. 1907	2432,90	Beau	400,50	34	5	7195	7365	14560
6. 9.1908	3069	Beau	399	25	6	5220	6780	12000
14.7 1909	2497	Beau	-	-	-	-	-	28935
5. 9. 1909	2329	Pluie	463	6	6	11570	6075	17645
14.7.1910	-	Beau	1039,50	78,50	8	24780	22395	47175
4. 9. 1910	2058	Beau	751	52,50	7	17810	13560	31370
14.7. 1911	1215	Beau	338,50	-	6	9685	7015	16700
14.7. 1912	1321	CP	683,50	22,50	7	14280	13435	27715
31.8. 1913	-	Beau	778,50	18	7	12080	21860	33940 ³⁶⁰⁴

C'est vraisemblablement l'impossibilité d'améliorer l'hippodrome des Terres-Plates qui le fait abandonner pour celui du Grand-Champ en 1909. La transformation est spectaculaire. Mise en confiance par ce nouvel hippodrome, la Société des courses de Craponne programme deux réunions en 1909 :

Nom	Date	Type	D	Conditions	M
1 ^{er} Prix de la Cie F.O.-L.	14 07 1909	➡→L	1800	Chev et J. 3 ans et + ³⁶⁰⁵	850
1 ^{er} P. du Commerce de Craponne		➡	2200	E/H/J de 3 ans et + ³⁶⁰⁶	1000
P. Sté Sport. d'encouragement		➡	2800	Ts chev. 4 ans et + . - de 2500 fr ds année ³⁶⁰⁷	500

³⁶⁰³ *Lyon sport*, 25 mars 1907 : « Lucien le type du cheval d'armes ». Cheval bâti en force ayant de la taille et du gros.

³⁶⁰⁴ Arch. dép. Rhône, 4 M sup 8.

³⁶⁰⁵ 850 francs, dont 300 offerts par la Compagnie F.-O.-L. 500 au 1^{er}; 250 au second ; 100 fr. au troisième. Entrée 30 francs. Poids libre. Les chevaux ayant une vitesse, depuis le 1^{er} janvier 1908, supérieure à 1'36'', seront exclus. Tout gagnant d'un premier prix supérieur à 500 francs en 1909 reculera de 25 mètres, de deux de ces prix de 50 mètres. Les chevaux ayant une vitesse, depuis le 1^{er} janvier 1908 de 1'46'' ou moins partiront à 1600 m. ; de 1'45'' à 1625 ; de 1'44'' à 1650 m. ; de 1'43'' à 1675 m. ; de 1'42'' à 1700 m. ; de 1'41'' à 1725 m. ; 1'40'' à 1750 m. ; 1'39'' à 1775 m. ; de 1'38'' ou mieux à 1800 m. La fraction de seconde compte pour la seconde entière. Les vitesses obtenues sur des distances supérieures à 2000 m. seront surchargées de secondes, ainsi que celles obtenues sur l'hippodrome de Nice. Les chevaux de 3 ans n'ayant pas de vitesse, partiront à 1600 mètres ; ceux de 4 ans et au-dessus n'ayant pas de vitesse, depuis le 1^{er} janvier 1908, partiront à 1700.

³⁶⁰⁶ 1000 francs dont 500 offerts par le commerce de Craponne (...) 1000 fr. au 1^{er}; 200 fr. au second et 100 fr. au 3^e, sur les entrées, garantis par le fonds de course. Entrée : 30 francs. Poids : 3 ans 54 kil. ; 4 ans et +, 62 kil. Surcharges accumulées : 1 kil. 1/2 pour chaque somme de 500 francs gagnée dans l'année. Tout cheval n'ayant jamais gagné recevra : à 3 ans, 3 kil. ; à 4 ans et au dessus, 5 Kil

³⁶⁰⁷ Poids : 4 ans, 67 kil. ; 5 ans et +, 69 kil. Surcharges accumulées : 2 kil. pour chaque somme de 500 francs gagné dans l'année. Les chevaux n'ayant jamais gagnés recevront : à 4 ans , 3 kil. : à 5 ans et +, 5 kil.

P. du Drapeau		ΩM2 ^c	3000		OA
P. des Blanchisseuses		ΩM3 ^c	2500		OA
2 ^e Prix de la Cie F. O.- L.	05 09 1909	➔L	2050	E/J 1/2 S 3 ans et + né et élevé en France	500
2 ^e P. du Commerce de Craponne		➔	2400	E/H/J de 3 ans et + ³⁶⁰⁸	700
Prix du Grand-Champ		➔➔	3050	Ts chev. 3 ans et + ³⁶⁰⁹ Amateurs	300
Prix d'Automne		➔	1200	Chev de 2 ans et + - 5000 fr ds l'année. ³⁶¹⁰	1000
Prix Lutteur III		Ω	3800	Ts chev. 4 et + - de 8000 fr de gains ³⁶¹¹	800

Les dix courses de la saison sont dotées de près de 6000 francs en y ajoutant les allocations des military. La programmation est calquée sur le modèle de la SSR. La montée en puissance des courses plates, les plus goûtées par le public, montre clairement que les organisateurs recherchent l'efficacité financière. En multipliant le nombre des courses tout en proposant des allocations attractives pour les écuries locales, l'objectif est de gonfler les recettes du pari mutuel, qui est la seule manière de trouver un équilibre financier. Les conditions du programme de 1909 soulignent sans ambiguïté que les écuries locales constituent la cible prioritaire des organisateurs. Le programme reste néanmoins ouvert à de bons steeple-chaser, la limite des gains étant relativement élevée. Il convient de noter que la société des courses de Craponne obtient un prix de la Société Sportive d'encouragement. Avec 45 680 francs de chiffre d'affaires, les réunions s'inscrivent dans un volume qui rappelle celui des premières réunions de la Société Sportive du Rhône. En 1910 dans un format identique, la recette franchit encore un cap puisqu'elle atteint 78 545 fr. C'est le signe le plus évident que les réunions de Craponne ont trouvé leur public³⁶¹².

Pourtant à partir de 1911, malgré ce succès remarquable et pour des raisons que les sources ne permettent pas d'élucider, la Société des courses de Craponne opte pour une seule réunion hippique en juillet, le jour de la fête nationale. Le contraste avec la réunion de juillet 1910 est excessivement marqué : la recette du pari mutuel perd plus de 30 000 francs tandis que celle des entrées est la plus basse de toutes celles qui sont connues. De fait, la volonté de retourner à une réunion a malheureusement coïncidé avec un long épisode caniculaire : l'été 1911 est l'un des plus chauds depuis le milieu du XIX^e siècle. Ces résultats très décevants rappellent que les conditions météorologiques restent déterminantes dans le succès des manifestations en plein air. En juillet 1911, la ville est figée par une chaleur torride, les jours qui enregistrent plus de 35° forment une longue cohorte qui culmine à Lyon le 24 avec plus de 38°. Dans ces conditions, stationner sur la pelouse devient même dangereux. En 1912 et 1913, les réunions renouent avec une croissance soutenue : le chiffre d'affaires du pari mutuel progresse de

³⁶⁰⁸ N'ayant pas gagné dans l'année une course dans laquelle la somme offerte en prix était de 3000 fr. Entrée : 20 fr. Poids : 3 ans, 56 kil. ; 4 ans, 62 kil. ; 5 ans et au-dessus, 63 kil. Tout gagnant portera 1 kil par course gagnée dans l'année. Ne compteront que les courses pour lesquelles la somme offerte en prix était de 1000 fr. Les gentlemen recevront 2 kil.

³⁶⁰⁹ Chevaux inscrits ou non inscrits au bulletin officiel des courses au trot, n'ayant pas gagné depuis 1908 un prix de 500 francs. Entrée 10 francs. Poids libre. Tenue de course et sulky. Le gagnant depuis 1908 d'un premier prix reculera de 50 m., de deux premiers prix de 100 m. ; de 3, de 150 m. ; de 4, de 200 m. Les chevaux ayant depuis cette époque une vitesse de 1'50'' reculeront de 50 m. ; à 1'45'' de 100 m. ; à 1'40'' de 150 mètres.

³⁶¹⁰ Entrée : 30 francs. Poids : 2 ans 52 k. ; 3 ans, 63 K. ; 4 ans et + , 64 K. Les chevaux mis à réclamer pour 5000 fr recevront 2 kg. Pour 3000 fr., 3 k. ; pour 2000 fr., 5 K.

³⁶¹¹ 800 francs, dont 400 francs offerts par la Société des courses et 400 francs prélevés sur les ressources du pari mutuel. 800 fr. au 1^{er} ; sur les entrées, 200 fr. au 2^e et 100 fr. au troisième, garantis par le fonds de courses. Entrée : 30 francs. Poids : 4 ans, 64 kil. ; 5 ans et + , 66 kil. Le gagnant de 2000 fr en steeple-chase portera 2 kil ; de 4000 fr., 5 kil. ; de 6000 fr. de 8 kil. Décharges pour jockeys suivant conditions générales. Les gentlemen recevront 2 kil.

³⁶¹² Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 27 L'hippodrome du Grand-Champ à Craponne à la veille de la Grande Guerre.

65,9% en 1912 et encore de 22,4% en 1913. En 1912, le chroniqueur du *Lyon républicain* note dans son compte-rendu du 14 juillet :

« Cette réunion sportive a été très fréquentée malgré la pluie tombée dans le canton et le temps douteux à Lyon, malgré les fêtes et banquets des communes rurales et des quartiers de Lyon, l'absence des touristes engagés par les deux jours de fête à s'éloigner. C'est dire qu'on pourrait assurer un succès sans précédent si cette réunion était fixée à une autre époque que le 14 juillet et les mois de vacances »³⁶¹³.

En 1913, les courses ont lieu le 31 août, elles sont réintégréées dans la fête patronale.

La Société des courses de Rillieux-Sathonay offre tout de suite une programmation en tous points comparable à une réunion de Villeurbanne :

Nom	Date	Type	D	P	Nom	Date	Type	D	P
Prix d'ouverture	30 06 12	➔➔	2025	500	Prix des Cerisiers	30 06 13	➔	2000	1200
P. du Loup-Pendu	"	➔	2000	800	Prix des Avoines	"	➔➔	2000	600
P des Fondateurs	"	➔➔	3150	900	P. PLM (gentlemen)	"		2150	900
Prix de Rillieux	"	➔	2200	1100	Prix Cavalerie	"	➔	2150	5000
Prix des chênes	"	➔	3000	1200	Prix d'Enghien	"	⊖	3000	1200
Prix du Drapeau	"	⊖M2 ^c	3000	OA	Prix des Étendards	"	⊖M2 ^c	3000	OA
Prix de la Brigade	"	⊖M3 ^c	2500	OA	P. Conseil général	24 08 13	➔➔	3000	900
Prix des Amateurs	15 08 12	➔➔		500	P. des Débutants	"	➔	1100	900
Prix des Avoines	"	➔➔		675	P. des Aînés	"	➔	2100	900
Prix de la Pape	"	➔			Prix des Amateurs	20 04 13	➔➔		500
P. Con Mun Rillieux	"	➔			Prix Parties liées	"	➔➔L		900
Prix de Camps	"	➔		1200	Prix du Loup-Pendu	"	➔	2150	1000
Prix du Drapeau	"	⊖M2 ^c	3000	OA	P. des Cadets	"	➔	1100	1000
Prix en parties l.	25 08 12	➔➔L	1775	800	P. du Gouvernement	"	➔➔	3000	700
P. du Gouvernement	"	➔➔	3200	800	P. d'Auteuil	"	⊖	3700	1200
P. des Débutants	"	➔	900	1000	P. des Fondateurs	08 09 13	➔➔	2000	500
P. des Cadets	"	➔	1100	1000	P. de la Pape	"	➔	2500	1000
P ; des Aînés	"	➔	2100	1000	P. Conseil mun.	"	➔	1000	500
Prix de Clôture	1 ^{er} 11 12	➔➔	3000		P de l'Espérance	"	➔	900	1100
P. de l'Hippodrome	"	➔	1400	1000	P du Comité	"	➔➔	3000	1000
Prix d'Automne	"	➔	2300	1300	P. du C. de Sathonay	"	⊖	4000	1000
Prix de Novembre	"	➔	2500	1200	P. Sté d'Encourag.	28 09 13	➔➔	3000	
Prix des Zouaves	"	⊖M2 ^c	3000	OA	Prix d'Automne	"	➔	2100	1200
Prix d'Ouverture	13 04 13	➔➔		600	Prix de Clôture	"	➔➔	3000	1300
Prix de Rillieux	"	➔	1300	1000	P. de l'Hippodrome	"	➔ ³⁶¹⁴	1200	1000
P. Sté Sp. Encourag.	"	➔	2000	1000	Prix des Chênes	"	⊖	2700	1200
P. de St.-Ouen	"	➔	2800	1200	Prix des Zouaves	"	⊖M2 ^c	3000	OA
Prix de Castellane	"	⊖M2 ^c	3000	OA					

³⁶¹³ *Lyon républicain*, 15 juillet 1912.

³⁶¹⁴ Course pour les Deux ans.

Prix du Pari mutuel	"	➔	3100	900					
---------------------	---	---	------	-----	--	--	--	--	--

La programmation des courses données à l'hippodrome de Loup-Pendu porte la marque d'un Comité maîtrisant son art tant au niveau du calendrier retenu qu'à celui des programmes proposés au public. La question du calendrier est un sujet très sensible pour les membres de l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est qui doivent se partager les dimanches disponibles de l'année hippique. Elle est d'autant plus épineuse que la société est récente. Elle est priée de ne pas empiéter sur les dates coutumières de ses devancières. En l'espèce, la Société de Rillieux-Sathonay a choisi de compléter le calendrier hippique lyonnais, en se calant sur les plages disponibles laissées par la Société Sportive du Rhône et la Société des courses de Lyon qui occupent à elles seules plus de la moitié des dimanches de l'année hippique. La nouvelle venue programme ses réunions pré-estivales en avril, les premier et deuxième dimanches du concours hippique. Ce choix ménage le calendrier des deux sociétés de courses lyonnaises sans perturber outre mesure les habitudes de l'excellence équestre qui dispose des autres jours de la semaine pour fréquenter la messe hippique du cours du Midi. Quant aux réunions estivales, elles s'échelonnent de la fin juin à la fin du mois de septembre. La réunion inaugurale donnée le dimanche 30 juin 1912 a lieu une semaine après la dernière réunion de Villeurbanne. C'est cette circonstance qui crée la coïncidence des dates avec Bourg. Il n'y a là aucune volonté de nuire, mais cette coïncidence est d'autant plus malheureuse que la voie d'accès à Bourg dessert aussi l'hippodrome de Loup-Pendu. En revanche la seule réunion programmée en août évite tout coïncidence avec celles qu'organisent les sociétés de l'Ain et de l'Isère comme Chalamont, Vienne ou La Tour-du-Pin. La réunion donnée l'avant-dernier dimanche d'août 1913 permet d'organiser les premières épreuves des deux ans qui sont prisées des amateurs.

La réunion du 24 août 1913 est saluée par le chroniqueur sportif du *Lyon républicain* comme la « réouverture des courses dans la région lyonnaise »³⁶¹⁵. Avec ses quatre réunions hippiques en 1912 et six en 1913, Rillieux-Sathonay est bien le troisième hippodrome de Lyon³⁶¹⁶. La dernière réunion de l'année est donnée le 28 septembre ; à cette occasion *Lyon Républicain* délivre un satisfecit à la Société des courses de Rillieux-Sathonay : « Bien que dernière venue dans notre région, la jeune société a su conquérir son droit de cité et ses habitués lui reviendront plus nombreux encore l'an prochain »³⁶¹⁷.

La programmation en elle-même est très similaire à celle de la Société Sportive du Rhône arrivée à maturité. Entre l'été 1912 et le début de la Grande Guerre, la Société des courses de Rillieux-Sathonay donne treize réunions et plus de 70 épreuves. En l'absence des programmes qui n'ont pas été conservés aux archives départementales de l'Ain ou du Rhône, il est difficile de décrypter la programmation dans le détail, toutefois le profil qui s'en dégage permet de cerner quelques points forts.

Le premier caractère qui s'impose est la programmation utilitaire que recherche la Société gestionnaire de l'hippodrome du Loup-Pendu en fournissant des courses de proximité aux écuries régionales en développant les établissements situés dans la ceinture chevaline de Lyon. L'inauguration du champ de courses en juin 1912 montre côte à côte des éleveurs dauphinois comme Mallein-Mérim, le baron de Montal, des éleveurs de l'Ain comme de Vains, les Lyonnais (Bérard, des Gouttes, de Gaullier), et les éleveurs des environs de Villefranche-sur-Saône comme Philippe Savigny, du Forez ou de l'Ardèche représentés par le baron Chaurand. Il y a là, des écuries dont les contours ont déjà été évoqués précédemment.

³⁶¹⁵ *Lyon républicain*, 25 août 1913.

³⁶¹⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N° 28 L'hippodrome de Loup pendu à Rillieux, les courses aux champs.

³⁶¹⁷ *Idem*, 25 août 1913 ; Table des gravures et des illustrations, chapitre XV, document N°29 L'hippodrome de Loup pendu à Rillieux.

Le second caractère est la volonté d'offrir un vrai spectacle en programmant des courses plates qui sont les plus demandées par le public. Toutes réunions confondues elles représentent le tiers des épreuves. Certaines réunions de reprise à la fin du mois d'août ou début septembre comportent trois épreuves plates. C'est la période où les deux ans reçoivent l'autorisation de courir et c'est le moment où les connaisseurs jaugent le renouvellement des écuries. Courues sur des distances courtes, ces courses amplifient les effets des mauvais départs et valorisent les montes les plus expérimentées. Ces épreuves baptisées Prix des Débutants ou Prix des Espérances fournissent des champs relativement fournis. Cette domination des courses plates qui stimule les résultats du pari mutuel ne néglige pas pour autant les courses de trot qui sont presque aussi nombreuses : toutes les réunions en comptent au moins une et souvent deux, voire davantage lorsqu'il s'agit de courses en parties liées. Les épreuves de trot courues sur l'hippodrome du Loup-Pendu ne comptent pas d'épreuves spécifiquement attelées ou montées comme c'est le cas dans les autres hippodromes de la région. Les courses de haies et les steeple-chases sont les spécialités les moins représentées, mais toutes les réunions comptent au moins une des deux spécialités.

L'importance des allocations constitue une troisième caractéristique qui distingue la Société de Rillieux-Sathonay des autres sociétés de la région lyonnaise. La nouvelle société ne pratique pas les prix modestes qui ont caractérisé les premières saisons de Villeurbanne ou le recours commode aux militaires de la garnison de la Part-Dieu. Elle dote d'emblée ses courses de manière substantielle et cela en dehors de presque toutes subventions extérieures. La moitié des épreuves toutes spécialités confondues sont dotées de prix supérieurs à 900 francs. La jeune Société des courses de Rillieux-Sathonay n'hésite pas, dès sa deuxième saison, à offrir une allocation de 5000 francs pour le Prix Cavalerie, une course plate courue sur 2150 mètres le 30 juin 1913. Cette politique qui souligne les moyens mobilisés par le Comité rappelle la stratégie adoptée au siècle précédent par la Société de Bonneterre. Le chroniqueur du *Lyon républicain* observe dans son compte-rendu de la course

« Il n'est pas douteux que le prix de 5000 fr. inscrit au programme a été pour une part dans la réussite brillante de cette après-midi de courses ; il y a là pour les autres sociétés hippiques une indication : qu'elles augmentent les allocations et elles verront, du coup, monter leurs recettes. Les municipalités de Lyon et de Villeurbanne, elles aussi, devraient ne pas se désintéresser des courses et seconder les efforts des sociétés, car il n'est pas de sports meilleurs pour tous les commerces »³⁶¹⁸.

3 – Les univers contrastés des sociétés suburbaines

Les sociétés de courses de Craponne et de Rillieux-Sathonay sont constituées sous seing privé à l'instar de la Société Sportive du Rhône. C'est l'un de leurs rares points communs. L'analyse des statuts des deux sociétés et les circonstances qui engendrent leur création soulignent d'emblée les différences marquées qui les caractérisent et que confirme la création de leurs hippodromes respectifs.

La société craponnoise est fondée en 1904. Il ne reste aucun document officiel de cette première création. Deux articles de *Lyon sport* constituent les seules sources relatives aux premiers pas de la société. Fin août 1904, quelques jours avant la fête patronale, un premier article souligne à propos des courses de la vogue que le « succès grandissant chaque année vient de décider quelques personnes à constituer une petite société de courses »³⁶¹⁹. Dans un second article, l'un des chroniqueurs hippiques du bihebdomadaire apporte des informations supplémentaires : « Aussitôt au jury, j'apprends que la société qui s'est constituée comprend actuellement 96 souscripteurs. Le bureau est composé de M. L.-C. Mestrallet, président ; J.C.

³⁶¹⁸ *Lyon Républicain*, 30 juin 1913.

³⁶¹⁹ *Lyon sport*, 27 août 1904.

Aymain, trésorier ; P.-A. Perrin, secrétaire. Le nouveau et aimable maire, M. Borgey, est président d'honneur et c'est lui qui veut bien me confier les renseignements »³⁶²⁰. La constitution de la société est liée à la décision d'aménager un véritable hippodrome.

La société dont les statuts n'ont pas été approuvés par le Ministère de l'Agriculture est inéligible aux subventions distribuées par l'État et le Conseil général du Rhône. Cette circonstance explique la rédaction de nouveaux statuts le 13 juin 1907. Ces tâtonnements initiaux montrent une méconnaissance du cadre législatif et réglementaire qui enserme les sociétés de courses et la difficulté de trouver les compétences requises pour mener à bien les formalités. Le Ministère de l'Agriculture reçoit les statuts de la société le 18 août 1907 alors que la réunion de courses est programmée pour le 1^{er} septembre. Les statuts sont approuvés en moins d'une dizaine de jours³⁶²¹. Cette approbation est formalisée parallèlement à l'envoi précipité d'autres pièces indispensables au fonctionnement du pari mutuel. Dans une lettre expédiée d'urgence au Préfet du Rhône, le maire de Craponne explique les causes du retard :

« J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, en vue de leur transmission immédiate à Monsieur le Ministre de l'Agriculture, trois exemplaires du budget établi par la nouvelle société des courses de Craponne pour son unique réunion de 1907, qui aura lieu le 1^{er} septembre. Je ne me dissimule pas que la Société des courses de Craponne est vraiment en retard pour le dépôt de toutes ces pièces. Mais sa responsabilité ne peut être en cause, car, animée de bonnes intentions, elle avait, tout d'abord, fait appel au concours, à la direction d'un homme de sport qui l'a très mal conseillée, très mal dirigée quant aux formalités à remplir pour qu'elle puisse donner une réunion le 1^{er} septembre. Elle s'est ressaisie, un peu tard, il est vrai, mais en demandant que, pour l'intérêt commercial de Craponne et aussi pour tous les amateurs de sport de la région, sa réunion annoncée, affichée pour le 1^{er} septembre, puisse avoir lieu. Elle promet à Monsieur le Ministre qu'instruite par l'expérience, elle s'adressera toujours à lui, par votre bienveillant intermédiaire, dans les délais légaux »³⁶²².

La fondation de la Société des courses de Rillieux-Sathonay est assez bien renseignée. Les premières pièces qui attestent de son existence datent du 1^{er} mars 1911 :

« Monsieur Maurice Gellera, libraire, demeurant à Sathonay-Camp (Ain), avenue de la gare a établi ainsi qu'il suit les statuts de la Société qu'il se propose de fonder ». C'est le prête-nom de Fleury Bernard, négociant à Rillieux, nommé président de la Société lors de la première réunion constitutive le 27 avril 1911. La mise en œuvre de la société au regard des règles administratives est le fait de gens parfaitement renseignés dont l'efficacité tranche avec les hésitations de la Société des courses de Craponne. Sans précipitation, la société est opérationnelle dix mois avant la première réunion de courses et ses statuts sont approuvés par le Ministre de l'Agriculture le 21 septembre 1911³⁶²³. Le dossier des pièces justificatives permet de reconstituer les étapes de toute la procédure visant à l'acceptation des statuts par le Ministre de l'agriculture et de cerner les chevilles ouvrières de la société :

« Les membres composant le comité se sont réunis en première séance le 28 juin 1910 et ont notamment

1° procédé à la constitution du bureau ;

2° donné tous pouvoirs à l'effet des présentes à M. Fleury Bernard, soussigné ;

3° nommé comme commissaires de courses dans les termes de l'article 17 des statuts :

M. Alexandre Margnat, négociant en vins, demeurant à Lyon, Grande Rue de la Guillotière N°134.

M. Fleury Bernard, soussigné

M. Georges Brosset, propriétaire, demeurant à Rillieux (Ain).

³⁶²⁰ *Idem*, 3 septembre 1904.

³⁶²¹ Arch. dép. Rhône, 4 M Sup. 8, Lettre du Ministre de l'Agriculture au Préfet du Rhône, Paris 26 août 1904.

³⁶²² *Idem*, Lettre du Maire de Craponne au Préfet du Rhône, 21 août 1907.

³⁶²³ Arch. nat. 9 HA 54, Statuts de la Société des Courses de Rillieux Sathonay.

Ces faits exposés, le soussigné au nom de la Société des courses de Rillieux-Sathonay, a l'honneur, M. le Ministre de solliciter de votre haute bienveillance

1° l'approbation de ses statuts tels qu'ils ont été établis par l'acte sous seing privé du 1^{er} mars 1911.

2° L'autorisation de fonctionner. D'agréer un hippodrome sur le territoire de la commune de Rillieux et d'y organiser des courses publiques de chevaux conformément à la loi du 2 juin 1891. D'instituer le pari mutuel.

3° L'approbation de la nomination des commissaires de courses »³⁶²⁴.

Le fonctionnement respectif des deux sociétés reflète des réalités sociales très différentes. Les statuts de la Société des courses de Craponne se distinguent de manière radicale de ceux de la Société des courses de Rillieux-Sathonay et de ceux des autres sociétés de courses de la région. Contrairement aux dispositions qui permettent de verrouiller l'accès aux instances dirigeantes de la société, en offrant une position éminente au groupe étroit des fondateurs, la Société des Courses de Craponne propose un cadre ouvert. L'article 2 de ses statuts stipule en effet que :

« Toute personne étrangère à la commune pourra adhérer à la société comme membre souscripteur en versant une somme de DIX FRANCS, donnant droit à 2 entrées au pesage. Cette souscription versée avant l'Assemblée générale permettra d'y prendre part au même titre que les membres souscripteurs habitant la commune de Craponne ».

Ces dispositions sont le reflet de l'histoire constitutive de la Société qui apparaît d'abord dans le giron du Comité d'organisation des fêtes. Elle n'a qu'une fonction organisationnelle à l'exclusion de toute autre, alors que les statuts des sociétés hippiques sont par nature exclusifs, visant à organiser l'entre-soi et la sélection des membres. L'absence de dispositifs de verrouillage est une nécessité fonctionnelle pour permettre un renouvellement aisé des membres du Comité et une implication des habitants de la commune. La confiance qui émane de cette société des courses est celle d'une communauté d'habitants qui exploite sans arrière-pensée la ressource potentielle de la fête hippique dans une perspective purement commerciale. Cette orientation constitutive n'empêche nullement – pas plus ici qu'ailleurs – l'implication de leaders d'opinion ou de notables qui peuvent y déployer leur stratégie propre. C'est un notable de la Commune, C.-L. Mestrallet, marchands de vin en gros qui devient son premier président. Il est assez évident que les intérêts collectifs et les intérêts personnels ne sont pas contradictoires dans ce cas de figure : derrière le souffle des chevaux s'épanouit l'haleine du gros rouge. De fait, la proximité de la mairie et de la Société fait de celle-ci un bon marchepied vers la première magistrature locale. On note ainsi que tous les présidents qui se succèdent accèdent par la suite à la mairie : Mestrallet ou Augustin Garby sont d'abord et conseillers municipaux et des membres actifs de la société avant d'être élus maires de Craponne³⁶²⁵. Ils sont aussi engagés dans la vie économique. Pierre-Gabriel Borgeay, Président d'honneur après son élection à la mairie, a été conseiller municipal et représentant de commerce. Il a sans doute contribué à la genèse de la société, au même titre que Garby et Mestrallet qui exercent les mêmes fonctions au même moment. Le premier est blanchisseur et le second grossiste en vins. Par leurs activités économiques, ils sont parfaitement à l'écoute des rumeurs et des engouements de la grande ville qui est le quotidien de leurs affaires, et la valeur ajoutée des courses qu'ils escomptent pour leur commune naît de cette proximité.

La Société des courses de Rillieux-Sathonay reproduit les caractéristiques des structures exclusives qui sont la marque de fabrique dominante de l'époque, mais elle y ajoute des

³⁶²⁴ *Idem*, Lettre non datée accompagnant le dépôt des pièces nécessaires à l'approbation des statuts de la Société des courses de Rillieux-Sathonay par le Ministère de l'Agriculture.

³⁶²⁵ Mathias BERNARD, « Les maires du canton de Vaugneray sous la III^e République », *Actes de la Journée 2001, Vaugneray et sa région*, Union des Sociétés historiques du Rhône, 2002, 157 pages, pp. 83-104.

dispositions propres qui renseignent sur les choix qui ont présidé à sa création. La totalité du pouvoir appartient aux membres fondateurs qui contrôlent le Comité. Le Comité qui administre la société est composé de dix membres au moins et vingt au plus, élus pour cinq ans, ils sont indéfiniment rééligibles. L'article 5 dispose que les membres fondateurs versent une cotisation d'entrée de 250 francs, une « part », qui constitue un titre nominatif. Seuls les détenteurs de ces titres participent aux assemblées générales.

Les articles 6 et 26 permettent aux fondateurs d'obtenir le remboursement de leur part, sans remettre en cause leur qualité de fondateur et les avantages afférents. Assimilée dans les faits à une obligation, la part joue un rôle clef dans le processus de rassemblement du capital initial nécessaire à la création de la société. La part ainsi envisagée n'est plus un investissement à fonds perdus mais un prêt. L'article 26 fixe les conditions du remboursement :

« Art. 26. – Les produits de la Société seront employés d'abord au paiement des dépenses et des charges de toute nature et à l'amortissement des emprunts qui devra avoir lieu en l'espace de dix ans ; l'excédent, constituant les bénéfices, sera affecté à la constitution d'un fonds de réserve.

Sur ce fonds de réserve, le Comité prélèvera annuellement (...) les sommes nécessaires au remboursement des parts prévu à l'article 6. Ce remboursement se fera par voie de tirage au sort, dans les proportions et la manière que décidera l'Assemblée générale sur proposition du Comité ».

Ces dispositions juridiques présentent deux avantages immédiats :

1° elles ajoutent une fonction supplémentaire, mais détournée, au fond de réserve dont le montant est limité par la loi. S'il doit permettre à une société de surmonter l'écueil de plusieurs réunions gâchées par le mauvais temps, il sert aussi d'instrument financier inattendu.

2° elles permettent de rassembler plus facilement des fonds en faisant appel à des détenteurs de capitaux sans qu'ils soient forcément inscrits dans la sphère limitée du turf ou des riches *aficionados*. La présence d'Alexandre Margnat dont la famille est dans le négoce des vins à Lyon depuis le début du XIX^e siècle renforce cette hypothèse. En avançant des fonds, il se place aussi comme fournisseur attitré du vin débité à profusion dans les buvettes de l'hippodrome. Le jour de l'inauguration le 30 juin 1912, le vin coule à flot, le pesage est bondé et « les tables du buffet depuis longtemps sont prises d'assaut : le temps est beau - note le journaliste du *Lyon républicain* – il faut bon et bon boire surtout ! »³⁶²⁶. Il est plus que vraisemblable que la perspective des six réunions annuelles projetées par la nouvelle société ait pu inciter Alexandre Margnat à investir dans l'affaire, d'autant plus qu'il est assuré d'obtenir à la fois un retour immédiat sur investissement et un remboursement du prêt consenti³⁶²⁷.

La naissance des sociétés suburbaines de courses est liée à la nécessité de gérer un hippodrome qui est le cœur visible de toute société hippique. Son agencement, l'architecture de ses bâtiments fonctionnels et des tribunes sont les signes extérieurs qui déterminent, avec la qualité de la piste, le rang de la société et son standing. Les deux sociétés de courses qui naissent aux lisières occidentales et orientales de l'agglomération lyonnaise entretiennent des relations particulières avec leurs hippodromes.

La Société des courses de Craponne qui a été fondée en 1904 et refondée trois ans plus tard en 1907, construit successivement, par un parallélisme étonnant, deux hippodromes entre 1906 et 1908 comme s'il lui fallait chaque fois un premier essai. La Société de Rillieux, quant à elle crée un hippodrome qu'elle inaugure en temps et lieu.

³⁶²⁶ *Lyon républicain*, 1^{er} juillet 1913.

³⁶²⁷ Jacqueline. LALOUETTE, « La consommation du vin et d'alcool en France au cours du XIX^e et au début du XX^e », *Ethnologie Française*, tome 10, N°3, 1980, pp. 287-302.

C'est en 1906, que l'hippodrome des Terres-Plates met fin aux traditionnelles courses sur route de la vogue de Craponne. Ce premier hippodrome est rustique. *Lyon sport* en dit quelques mots : « L'installation de l'hippodrome, situé à cinquante mètres de la gare, en bordure même de la voie, sera jugé satisfaisante par les moins indulgents, s'ils considèrent que le temps a fait presque complètement défaut et que tout a dû être installé en quelques jours »³⁶²⁸. Il s'agit vraisemblablement d'un vaste terrain herbeux aménagé de manière sommaire. L'année suivante, dans son rapport d'exercice 1907-1908, le président Mestrallet fait état des travaux de l'année et pointe les imperfections de l'installation :

« Cette année, la Société des courses a fait bien, elle doit faire mieux. Si l'hippodrome des Terres-Plates avec des soins et des améliorations peut devenir très bon comme terrain, ses tournants sont mauvais. De cette affirmation que des hommes auraient difficilement pu prouver, des animaux ont montré l'exactitude, tous les chevaux ont tourné « large » parce qu'ils ne pouvaient pas tourner autrement et le comité l'a si bien compris qu'il est prêt à faire l'impossible pour remédier à cet état de fait fâcheux pour ne pas dire dangereux. Il compte créer un parcours de steeple, de même il est décidé à faire construire des tribunes, une salle de balances avec ses dépendances (vestiaire, secrétariat, etc.) des baraques pour le pari mutuel, en un mot d'ouvrir à sa prochaine réunion un hippodrome confortable et irréprochable à tous les points de vue »³⁶²⁹.

Les sources précises manquent, mais les défauts de l'installation initiale et l'impossibilité d'attirer les meilleures écuries locales expliquent l'abandon des Terres-Plates pour un autre hippodrome, le Grand-Champ financé par un riche blanchisseur propriétaire de quelques trotteurs, Mr Champ, surnommé le « marquis ». L'installation inaugurée en 1909 est un véritable hippodrome avec ses dépendances techniques. *Lyon sport* offre quelques précisions :

« L'inauguration du nouvel hippodrome du Grand-Champ aura lieu le mercredi 14 juillet. La nouvelle piste, mesurant 1000 mètres de tour, a été fort bien aménagée sous la direction et par les soins de M. Champ, le sympathique propriétaire de trotteurs ; c'est dire qu'elle donnera entière satisfaction aux propriétaires qui ne retrouveront plus les tournants brusques et le sol inégal de la première installation.

L'hippodrome comporte sur deux de ses côtés une double piste herbacée, celle intérieure avec ses obstacles fixes bien compris.

Si MM. Les propriétaires veulent bien encourager cette inauguration et envoyer leurs chevaux, étant donné qu'il n'y a pas de réunions concurrentes, ce jour-là, dans la région, il y a tout lieu d'espérer que la société ne s'arrêtera pas dans cette voie d'initiative et que le public viendra nombreux à cette première réunion, dont voici le programme »³⁶³⁰.

L'article de *Lyon sport* énumère les trois impératifs qui conditionnent le succès d'un hippodrome : une bonne piste sans laquelle aucun cheval de qualité n'est engagé ; des écuries connues des turfistes puisqu'elles constituent en dehors de tout autre élément d'appréciation le critérium qualitatif minimum. Enfin, des installations permettant de pratiquer toutes les spécialités hippiques. Dans son édition du 13 juillet 1909, *Lyon sport* propose le seul plan disponible de l'installation du Grand-Champ³⁶³¹. Le plan qui représente l'ancien et le nouvel hippodrome souligne que les terrains nécessaires n'ont pu être trouvés à proximité. Les photographies de l'époque donnent à voir sa situation périphérique par rapport au village³⁶³².

La réunion du 14 juillet est un succès, comme se plaît à le relever *Lyon sport* :

³⁶²⁸ *Lyon sport*, 1^{er} septembre 1906.

³⁶²⁹ Arch. dép. Rhône, 7 M 594.

³⁶³⁰ *Lyon sport* 14 juillet 1909.

³⁶³¹ Table des illustrations chapitre XV, document N° 26 La Société des courses de Craponne : d'un hippodrome à l'autre.

³⁶³² Table des illustrations, chapitre XV, document N° 27 Hippodrome du Grand Champ à Craponne à la veille de la Grande Guerre.

« Le beau temps s'est montré tout spécialement mercredi, jour de fête nationale, pour l'inauguration du nouvel hippodrome de Craponne, où M. Champ, sans ménager ses dépenses et entraîné par son amour du cheval, a su établir, à la plus grande satisfaction de tous et des propriétaires régionaux en particulier, une piste excellente. Ce sympathique driver craponnois en véritable Alexandre a fait les choses en grand ; c'est certainement pour cela, même avant la pose des premiers piquets et des gracieuses barrières, cette piste était dénommée : Hippodrome de Grand-Champ.

Les nombreux Lyonnais qui ont assisté à cette réunion reviendront certainement, et ceux qui, par suite des fêtes, ont manqué cette première, se rendront à la 2^e journée du 5 septembre prochain. Malgré quelques imperfections inhérentes à une nouvelle organisation, cette journée a été très réussie : public nombreux et enthousiaste, quelques toilettes dans la tribune déjà trop petite, buffet envahi, guichets insuffisants au mutuel, bon sport. Quelle belle journée pour la République et pour Craponne ! »³⁶³³

Cette réunion de juillet 1909 marque la montée en puissance déjà analysée ci-dessus de la Société des courses de Craponne.

La Société des courses de Rillieux-Sathonay installe son champ de courses au lieu dit du Loup-Pendu. L'hippodrome du Loup-Pendu apparaît d'emblée dans le prolongement de la dynamique hippique lyonnaise telle qu'elle a été réactivée par la création de la Société Sportive du Rhône. Il a été conçu sur plan et a donné lieu à une construction totale. Au jour de l'inauguration, l'hippodrome est sorti de terre, les espaces techniques et les tribunes sont réalisés. Le montage financier qui a été évoqué ci-dessus a fourni la mise de fonds nécessaire. L'inauguration de l'hippodrome de la Société de Rillieux-Sathonay a mobilisé la presse quotidienne et *l'Illustré du Sud-Est* lui consacre un article documenté³⁶³⁴. Le constat est très majoritairement favorable. Il n'est pas toujours aisé de déterminer la qualité réelle des équipements qu'offre un hippodrome à sa clientèle parce que les relations étroites qu'entretiennent chroniqueurs hippiques et sociétés gestionnaires sont parfois troubles. Toutefois, même en partant de l'article le moins complaisant et en le confrontant aux autres sources, l'analyse impose le constat d'une création menée de main de maître.

Les photographies de l'époque découvrent de vastes espaces qui contrastent singulièrement avec les superficies disponibles 11 ans plus tôt pour installer l'hippodrome de Villeurbanne. Les perspectives sont dégagées et le clocher effilé de l'Église Saint-Denis rappelle que le bourg est tout proche. Cet espace qui semble démesuré, assemblage de prairies fraîchement reconverties, plonge les turfistes dans le plaisir de l'excursion champêtre. Ce dithyrambe bucolique n'est pas uniformément partagé. *Les Sports du Centre et du Sud-Est* dans un long article intitulé « la catastrophe du Loup-pendu » prend le contre-pied de la réclame tapageuse faite par *Lyon sport*, dont le directeur Jean-Gervais Burnichon est promu *starter*.

Le chroniqueur « pressé comme une sardine en boîte dans un wagon enfumé tiré par une locomotive asthmatique » laisse parler ses sens :

« Il flotte dans l'air une odeur qui n'est pas celle de la “ rose d'Orsay ” ni des “ Fleurs de Mousse ”. Renseignement pris, l'odeur en question provient du dépotoir de l'UMDP qui est situé non loin de là. On dit que l'odeur du “ Loup-Pendu ” se portera beaucoup cet été dans nos salons »³⁶³⁵. Les effluves stercoraires des champs ne sont pas plus redoutables que celles qui empuantissent Lyon les nuits d'allège. Elles n'ont pas chassé la clientèle urbaine ni même sa fraction la plus aisée qui retrouve dans cette campagne toute proche la nonchalance instaurée depuis la création de Villeurbanne : « Où mieux passer les après-midi dominicales de la mauvaise saison ? - s'interroge en 1913 le *Loup de Satin* dans un article du *Septième jour* –

³⁶³³ *Lyon sport*, 17 juillet 1909.

³⁶³⁴ *L'Illustré du Sud-Est*, 6 juillet 1912 N°75.

³⁶³⁵ *Les Sports du Centre et du Sud-Est*, 2 juillet 1912.

Évidemment c'est moins édifiant que les vêpres, mais c'est plus hygiénique que le Cercle (...). Au Loup-Pendu c'est le même spectacle et le même public, avec quelques paysans en plus »³⁶³⁶.

Puis, à peine sorti de la gare, l'auteur de la *catastrophe du Loup-Pendu* est écrasé par l'immensité du site :

« Au sortir de la gare, un petit kilomètre de footing sur la route me conduit à une superbe banderole : "Entrée de l'hippodrome" ; oui, mais l'entrée est 400 mètres plus loin, à travers champs. Encore, fort heureusement que la Société a eu l'idée, ingénieuse s'il en fut, de faire faucher le blé pour permettre le passage des visiteurs. Une fois à la porte, il me faut traverser la piste, puis la pelouse dans toute son étendue, puis encore une fois la piste, pour pouvoir, enfin, arriver au pesage ».

La piste qui est la pièce maîtresse de l'hippodrome ne trouve pas davantage grâce à ses yeux : « J'ignore si les organisateurs ont eu beaucoup de mal à aplanir les difficultés, mais le terrain n'a pas l'air d'avoir trop souffert de ce genre de travail car les champs de betteraves, de pommes de terre, de blé (...) qui le composent rappellent assez l'aspect des montagnes russes de la "Vogue de la Part-Dieu" ». La vision d'un espace encore agricole est excessive. Les photographies prises le jour de l'inauguration montrent des pelouses bien entretenues et une nature délimitée au cordeau par d'interminables barrières blanches qui signent les espaces dédiés aux activités hippiques. Elles sont relayées aux confins de l'hippodrome par des bannes de tissu qui forment écran entre l'intérieur et l'extérieur du champ de courses. Quant à la médiocrité supposée de la pelouse, elle trouve un démenti dans la participation de toutes les bonnes écuries régionales. Il s'agit d'une pelouse rustique qui selon toute vraisemblance est très voisine de celles que l'on retrouve dans d'autres hippodromes de la ceinture chevaline, notamment celui de la Société hippique de l'Isère à Sainte-Blandine.

Le reste de l'hippodrome est entièrement équipé le jour de l'inauguration : les cabanes du pari mutuel sont assez nombreuses pour réaliser dans les deux enceintes une recette record. Le contraste est saisissant avec l'improvisation qui règne à Craponne aux Terres-Plates quelques années plus tôt. La tribune du pesage est en bois, construction confiée à un charpentier de la commune, elle constitue une première installation qui n'a pas l'élégance de celles de La Tour-du-Pin ou de Châtillon-sur-Chalaronne, mais qui offre un abri et un bon observatoire³⁶³⁷. L'enclos du pesage est muni de sa balance et des boxes que l'auteur de l'article estime trop exigus. Ils ont néanmoins le mérite d'exister. Au pesage comme sur la pelouse des points de restauration et des débits de boissons ont été organisés. Le public de la pelouse est dépourvu d'ombrage et "au pesage quelques futurs peupliers (...) donneront quatre mètres carrés d'ombre chacun dans soixante ans". Jardinier et plantations sont ainsi attestées et ne se limitent pas à des plantes ornementales en pot. Enfin, les wc publics souterrains ont été prévus par l'architecte lyonnais Colliard. L'auteur de l'article ne les trouve sans doute pas à sa convenance, mais les lieux, dont il est si rarement fait mention, signent plus que tout autre installation le degré de gestion globale d'une infrastructure destinée au public. En soulignant les effluves hydro-sulfurées qui s'en échappent, (les bains hydrosulfureux de Rillieux-les-Bains) le chroniqueur montre surtout leur utilisation intensive : Il n'est pas de réunions publiques possibles sans un nombre de lieux d'aisance adaptés à la fréquentation, respectant la division sexuée et sociale de l'assistance.

³⁶³⁶ *Le Septième jour*, 25 mai 1913, N°25.

³⁶³⁷ Table des illustrations, chapitre XV, document N°28 Les tribunes de l'hippodrome du Loup-Pendu.

CHAPITRE XVI – LES COURSES : DE LA CULTURE ET DES USAGES DE LA FÊTE HIPPIQUE POUR TOUS

Installation éphémère, progressivement consolidée jusqu'à devenir permanente, l'hippodrome observé dans sa réalité matérielle à la section précédente, devient un espace éminemment social. Lieu d'apprentissage d'une nouvelle culture des loisirs, c'est aussi l'un des rares espaces de transmission culturelle. Les us et coutumes de l'anglomanie encore toute proche, destinées à l'élite, doivent être transposés et rendus compatibles avec le grand nombre. Il faut apprendre les rudiments du turf qui entremêlent le vade-mecum des codes de courses et la spécificité des épreuves sportives. Au fil des années émerge un noyau de connaisseurs, mais il est toujours submergé par une masse sans cesse croissante de néophytes qui s'adonne à la passion du jeu. Les rassemblements parfois considérables de spectateurs-joueurs comportent des risques : il n'y a qu'un pas du spectacle à la violence qui sommeille dans la foule.

Si l'hippodrome incorpore une part de violence, c'est parce qu'ouvert à tous, il juxtapose l'insolente aisance des uns et la misère des autres : le défilé qui clôt les réunions de courses est une manière de carnaval spontané qui sait, comme le vrai, inverser les hiérarchies sociales en maniant quolibets et injures. La richesse de l'hippodrome comme sujet d'étude tient tout entière dans sa centralité. Aucun des aspects qui intéressent le monde hippique n'échappe à sa puissance polarisatrice : hommes, chevaux, passions s'y concentrent avec une puissance inouïe.

Section I – Les usages du champ de courses

L'expression englobe toutes les facettes qui déterminent l'attitude normale des turfistes ou des professionnels, qui fréquentent les hippodromes : du respect des consignes de sécurité à la bienséance, sans omettre l'acceptation des règles qui codifient le monde des courses, les sujets potentiels de discorde ne manquent pas. L'hippodrome est un espace en déséquilibre permanent parce qu'il rassemble des vécus sociaux, des tranches de vie qui n'arrivent presque jamais à l'osmose. Dans un livre mêlant avec bonheur texte à l'humour aigre-doux et dessins de connaisseur, *La province à cheval*, Victor Eugène Guéruzez, plus connu sous le pseudonyme de Crafty, souligne la confluence de ces mondes trop chargés de préjugés pour pouvoir regarder une course d'un même regard³⁶³⁸. S'il fallait ordonner les forces qui coexistent autour de la piste, trois ensembles apparaîtraient : le premier se charge d'appliquer la loi, le second fournit le spectacle hippique et le dernier le consomme avec une humeur changeante.

I – L'hippodrome un espace sous l'emprise de la loi

En décembre 1904, lors du congrès de l'Association des courses du Centre et du Sud-Est, « L'assemblée examine une proposition tendant à étudier les moyens d'éviter sur les hippodromes certaines démonstrations bruyantes malséantes du public à l'occasion des départs, des jugements d'arrivées et des incidents de courses »³⁶³⁹.

Ces démonstrations bruyantes mettent en première ligne les trois commissaires et le starter qui sont les pièces maîtresses de toute réunion hippique.

Les trois premiers, nommés par le Ministre de l'agriculture sur proposition des présidents des sociétés de courses, sont délégués de l'autorité publique. Ils veillent à l'exacte application des codes des sociétés de courses et partagent avec le starter, lorsque celui-ci n'est

³⁶³⁸ CRAFTY, *La province à cheval*, Paris, Librairie Plon, 1886, 404 pages.

³⁶³⁹ *Lyon sport*, 31 décembre 1904.

pas l'un d'entre eux, la lourde responsabilité de l'échec ou du succès d'une journée de courses³⁶⁴⁰.

1 – Les commissaires de courses

Les fonctions et attributions des trois commissaires de courses relèvent des différents codes des sociétés-mères reconnus par l'arrêté ministériel du 16 mars 1866 :

Codes	Articles
Code de la Société d'encouragement	74 – 75 – 76 – 77 – 77 bis – 78 – 79 – 80.
Code des Steeple-chases	61 – 62 – 63 – 64 – 65.
Code des courses au trot	3 - 4 – 5 – 6 – 7 - 7 bis – 8 - 8 bis.

Les articles 74 et 76 du code de la Société d'encouragement donnent un aperçu des tâches qui leur incombent et des pouvoirs qui sont entre leurs mains :

Article 74 : « Les commissaires des courses doivent publier le programme et recevoir les engagements, décider de la qualification des chevaux, veiller au recouvrement des entrées, fixer 24 heures au moins à l'avance, l'heure et l'ordre des courses, prendre des dispositions convenables pour le terrain, le pesage, la désignation des juges du départ et de l'arrivée, et adresser dans le plus bref délai possible le compte-rendu des courses au Gérant du Bulletin officiel ».

Les codes des steeple-chases et celui des courses au trot contiennent chacun des dispositions similaires.

Au-delà de leur pouvoir réglementaire, les contemporains insistent sur la très grande diversité des tâches qu'assument les commissaires. *Lyon sport* dans un article de janvier 1908 intitulé *Les commissaires*, cite un ouvrage publié l'année précédente qui souligne l'omniprésence des commissaires dans la gestion de l'hippodrome :

« Ils exécutent les décisions du comité, ils nomment et révoquent les gardes et les employés. Ils administrent les établissements sociaux, ils ordonnent les dépenses votées, ils veillent à la perception des recettes. Ils présentent annuellement un rapport sur leur gestion et sur la situation générale. Ils dirigent et contrôlent le travail du secrétaire, le service financier, la correspondance, la publication du bulletin du calendrier»³⁶⁴¹.

Les pouvoirs détenus par les commissaires de courses entrent inévitablement en conflit avec les intérêts des parieurs. Il y a à cet égard un hiatus révélateur entre l'engagement de mises parfois très importantes sur les chevaux et l'ignorance par le public des règles qui président aux courses, support des paris. Les gains escomptés par le public sont de la sorte menacés par des décisions incomprises qui favorisent l'extériorisation de toutes les craintes, et, partant, des réactions spontanées du public. Seule la présence de la troupe semble devoir contenir ces accès de violence. Albert Aubier, le président de la SSR semble considérer que face à la croissance exponentielle du nombre des parieurs, le monde hippique doit faire un travail de pédagogie, de vulgarisation :

« C'est au gros bon sens de la foule qu'il faut s'attaquer ! C'est à cette multitude d'employés, d'ouvriers et de familles qui viennent se récréer un dimanche sur un hippodrome et jouir ainsi d'un spectacle en plein air, très sain et très émouvant ; c'est à tout le monde, qui semble toujours l'ignorer, qu'il faut bien faire comprendre ceci :

1) les sociétés qui donnent des courses, et par conséquent les commissaires qui les représentent, ne sont pas libres de faire ce qu'ils veulent ; ils n'ont pas le droit de ne pas

³⁶⁴⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, document N°1 Tribune des commissaires de courses ; document N°2 La tribune des commissaires, le saint des saints.

³⁶⁴¹ *Lyon sport*, 8 janvier 1908, ouvrage cité : Daniel de Venancourt, *La vie fiévreuse : au champ de courses*, Louis Nyingler, Paris, 1907, 300 pages.

appliquer le règlement qui leur est imposé directement ou indirectement, par le gouvernement ;

2) les commissaires de course - dont le choix est aussi soumis à l'approbation ministérielle - ne peuvent être que d'une loyauté absolue. Leur pénible fonction consiste non seulement à appliquer le règlement et à s'attirer ainsi quelquefois la haine des propriétaires et des jockeys, la colère de la foule, mais encore encourir relai plus grave responsabilité pécuniaire. Car, si l'État défend aux sociétés hippiques de faire des bénéfices, il les laisse, par contre, complètement libre de subir de grosses pertes. Quand une société, dans l'intérêt de sa ville, de sa région et, je dirais même plus, de son pays, risque des capitaux sur un hippodrome, elle le fait généreusement, avec la certitude de ne pouvoir, rien gagner, mais avec les risques de pouvoir tout perdre».³⁶⁴²

2 – Le Starter

Le starter est chargé de donner les départs. Il peut s'agir d'un des commissaires ou une personne désignée par les commissaires en vertu de l'article 75 qui les autorise à « s'adjoindre une ou plusieurs personnes compétentes, et de leurs déléguer une partie de leurs attributions ».

Albert Aubier, secrétaire général de la Société Sportive du Rhône, présente cette fonction : « Un monsieur qui ne vivrait pas longtemps s'il n'était pas à l'abri des émotions les plus variées, c'est le starter !

C'est lui qui assume la plus grosse responsabilité, qui a les fonctions les plus pénibles, et qui court les plus grands risques (malgré une très grande expérience) de mécontenter les parieurs ! »³⁶⁴³

Le départ des courses dépend d'abord du type et des modalités pratiques de mise en œuvre. La pression qui pèse sur le starter varie s'il s'agit d'un départ avec rendement de distance ou d'un départ de course plate. Dans le premier cas, les problèmes qui entachent le départ sont souvent liés à la mauvaise perception du signal visuel de départ aux différents poteaux. L'aide chargé de tenir le cheval peut, selon l'éloignement du starter, mettre un certain temps à réagir au drapeau, quant aux départs donnés au pistolet ou au timbre électrique, ils ont eux aussi leurs inconvénients. Dans le second cas, le départ est un véritable face-à-face qui oppose le peloton au starter. L'emploi requiert un sang-froid à toute épreuve et une grande capacité d'observation et de concentration, il doit avoir un excellent coup d'œil et de l'à-propos. Ces qualités sont d'autant plus nécessaires que les pouvoirs du *starter* sont souverains. Les articles du code de la Société d'encouragement sont rédigés de manière à lui laisser grande latitude d'action face aux jockeys :

Article 40 : « Quand la personne chargée par les commissaires de faire partir les chevaux a appelé les jockeys pour prendre leur place, les propriétaires des chevaux qui se présentent au poteau doivent, dès lors, leurs mises entières et ces chevaux sont considérés comme ayant été sous les ordres du juge du départ. Cette personne a seule qualité pour déclarer si un cheval a été ou non sous ses ordres.

Article 41 : « la personne chargée de faire partir les chevaux range les jockeys en ligne, aussi loin de la machine qu'elle juge nécessaire. Il leur est interdit de partir avant que les rubans soient levés.

Lorsqu'il n'y a pas de machines, la personne chargée de faire partir les chevaux range de même les jockeys en ligne en arrière du point de départ, aussi loin qu'elle juge nécessaire. Il est interdit aux jockeys de prendre le galop avant que le signal de partir soit donné. Les chevaux doivent marcher au pas vers le poteau et partir du pas.

³⁶⁴² Lyon sport, 22 octobre 1904.

³⁶⁴³ Lyon sport, 22 octobre 1904.

La personne chargée de faire partir les chevaux est juge souverain de la validité du départ »³⁶⁴⁴.

Louis Baume, dans un article de la *France chevaline* que reprend *Lyon Sport* écrit à propos de la *starting gate* évoquée à l'alinéa 2 de l'article 41 : « Lorsqu'on l'a expérimentée, beaucoup de personnes sensées objectèrent que les chevaux ne partant pas tous de la même façon, le départ mécanique ne vaudrait pas encore le coup de drapeau qui, lui du moins, pouvait être intelligent ». Il concluait que la *starting gate* « n'a en tout cas réalisé aucun progrès sérieux »³⁶⁴⁵. Le système n'a en effet rien d'infaillible. Ainsi, les départs ratés ou à refaire restent une réalité pénible des champs de courses, comme le 14 octobre 1906 à Longchamp, où le peloton « passe à travers les rubans »³⁶⁴⁶. D'autres procédés, comme celui de l'« *elastic starting gate* », ne sont pas plus infaillibles. En témoigne la réunion du 29 mars 1908 sur l'hippodrome de Villeurbanne, marquée par plusieurs incidents que rapporte un turfiste dans une lettre envoyée à *Lyon Sport* :

« La Société Sportive du Rhône, dont la devise pourrait être “ *Toujours mieux, toujours devant !* ”, inaugure une nouvelle méthode sur son hippodrome : ce sont les chevaux qui donnent le départ au starter. C'est ainsi qu'à la réunion d'hier, à différentes reprises, on a pu voir le sympathique Docteur [Dime] de la Société suivre au petit galop pendant quelques centimètres le cheval de bonne volonté qui lui avait arraché le caoutchouc des mains et transformait ainsi en bon départ, contre la règle dûment établie par le code, un départ non valable de l'aveu même de l'infortuné starter.

(...) Évidemment, tout cela est de la plus élégante fantaisie. On obtient plusieurs pelotons galopant essaimés et égayant le paysage, on peut laisser des chevaux au poteau, on excite le rire des connaisseurs, on risque même de se donner le petit frisson d'un semblant d'émeute »³⁶⁴⁷.

Lorsque le départ est donné sans machine, le talent des starters est la garantie première d'une réunion sans incidents. Les sociétés de courses parisiennes paient fort cher leurs services, mais l'unanimité n'existe pas en la matière, même lorsqu'ils acquièrent le statut d'institution hippique comme le célèbre Richard Figes. C'est ce que rappelle ce mot acerbe du *Petit Parisien* : « Sévère pour les autres M. Figès devrait l'être un peu plus pour lui ».³⁶⁴⁸

Dans ce système, le starter, face au peloton, doit avoir toutes les qualités : maîtriser tous les concurrents, se méfier des manigances derrière la première ligne, anticiper les mauvais gestes. Le code stipule que les chevaux doivent avancer au pas sur la ligne de départ, mais dans les faits, il y a toujours la tentation d'attaquer avant. Le starter, s'il veut réussir son départ doit s'assurer simultanément que tous les chevaux avancent, qu'aucun ne s'apprête à faire volte-face et distinguer, dans cette dynamique de peloton, le jockey qui s'apprête à prendre le meilleur départ de celui qui cherche à le « voler ». Aussi pour garder la maîtrise du peloton le starter doit déterminer le moment où tous les chevaux semblent à la fois réceptifs et où ils n'anticipent pas l'imminence du départ. Dans un bel article de *Lyon sport* signé G.T., ce moment propice est ainsi décrit :

« Regardez-le opérer. Il a l'air de ne pas regarder les chevaux. Il gourmande un jockey... Il crie : - “Non, non ! Un tel arrêtez-vous”... Puis, tout à coup, comme le moment lui semble venu, il baisse son drapeau. Le signal est donné à l'improviste. C'est le seul moyen qu'il ne soit pas devancé. Tant pis pour le jockey qui se laisse surprendre. Son devoir est d'être attentif »³⁶⁴⁹.

³⁶⁴⁴ Les articles similaires du code des steeple-chases sont les articles 37 et 38.

³⁶⁴⁵ *Lyon sport*, 22 juin 1907.

³⁶⁴⁶ *Lyon sport*, 25 janvier 1908.

³⁶⁴⁷ *Lyon sport* 31 mars 1908.

³⁶⁴⁸ *Le Petit parisien*, 16 octobre 1906.

³⁶⁴⁹ *Lyon sport*, 21 mars 1908.

Vue de l'extérieur, la liberté laissée au starter est toujours contestée par la foule et même à l'occasion par ceux dont l'éducation hippique est faite. Le chroniqueur de *Lyon sport* propose le commentaire suivant aux divers incidents survenus au départ de plusieurs courses à l'hippodrome de Villeurbanne, le dimanche 1^{er} avril 1906 :

« Il est à notre avis regrettable que les règlements n'aient établi aucune méthode, ni édicté aucune mesure effective permettant au starter d'accomplir, à coup sûr, son rôle difficile. Dans l'état actuel des choses, si le peloton est nombreux, si un ou plusieurs jockeys sont décidés à voler le départ - et il en est presque toujours ainsi - le coup de drapeau du starter ne peut être donné qu'au petit bonheur. Il y a lieu, en outre, de tenir compte de ce fait, que certains chevaux démarrent infiniment mieux que les autres. Certains chevaux gagnent 10 longueurs au départ, tandis que d'autres en perdent autant.

Dans ces conditions le rôle du starter est aussi chanceux que difficile. Il est en outre très ingrat, puisque le public qui ne se fait pas faute de protester quand le peloton se disloque au départ, n'a pas une minute l'idée de savoir gré au starter si tous les chevaux partent bien groupés »³⁶⁵⁰.

On devine à ce commentaire que le contentieux des courses ne se résume pas seulement à l'application de la norme. La perception du starter au regard de la norme et l'application qu'il en fait ne laissent pas indifférents ceux qui la subissent ou ceux qui en bénéficient.

II – Fragilités de l'offre hippique et contentieux des courses

L'offre hippique représente la totalité des courses proposées au public lors des réunions qu'organisent les sociétés de courses ; les fragilités et le contentieux représentent quant à eux l'ensemble des problèmes qui peuvent survenir des courses ou qui résultent de leur mise en œuvre. Elles sont en effet enserrées par une trame dense de lois, de règlements, de décrets, d'arrêtés et de circulaires qui émanent des sociétés-mères, des administrations publiques, de l'État ou des collectivités territoriales. Il faut encore ajouter à cet écheciveau d'acteurs et de normes les usages et les coutumes qui peuvent être en décalage voire en opposition avec les textes, donnant ainsi aux sociétés une certaine latitude de manœuvre.

Les problèmes qui résultent des courses sont consignés dans les procès-verbaux établis par les commissaires de courses et adressés aux différentes sociétés-mères. Litiges et problèmes sont ultérieurement portés à la connaissance de tous à travers les bulletins officiels et les annuaires. Ainsi, l'Annuaire officiel des courses au trot recense les conditions de chaque course, les chevaux engagés, les propriétaires, les résultats et les problèmes ou litiges qui ont pu survenir. *L'Annuaire officiel des courses au trot 1899* note à propos de la réunion de Bourg, le 25 juin 1899, une réclamation relative à l'engagement irrégulier d'une jument. L'annuaire transcrit la procédure :

« Les commissaires des courses de Bourg,

Sur la réclamation formée par MM. Lallement, Pinguely, Morel et Durand, contre la qualification de la jument *Rose-Thé* dans le Prix de la Société d'Encouragement et le Prix du Conseil général, réclamation basée sur ce fait que la jument appartiendrait non à M. Vincent mais à M. Bernard qui réside dans le Rhône, à Arnas, et, par conséquent, n'était pas qualifiée pour ces courses, étant réservées aux propriétaires de chevaux habitant le département de l'Ain.

Vu une sommation par huissier qui prouve que la jument a été vendue à M. Bernard par M. Laurent, et par conséquent, appartenait bien audit M. Bernard.

³⁶⁵⁰ *Idem*, 2 avril 1906

Décident que la jument *Rose-Thé* n'était pas qualifiée pour le Prix de la Société d'Encouragement et le Prix du Conseil général »³⁶⁵¹.

Les litiges et les contentieux retenus concernent pour l'essentiel les réunions relatives aux hippodromes de Lyon. Ils renvoient, dans leur généralité, à des litiges qui naissent dans tous les hippodromes de la région et au-delà. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive des incidents et litiges survenus, mais d'une typologie de litiges. Ils sont saisis à travers le prisme de *Lyon sport* et de la presse quotidienne lyonnaise. À quelques exceptions près, il existe peu de sources complémentaires. Il aurait fallu, ce qui n'a pas été possible, accéder aux archives des sociétés de courses, ou aux différents bulletins édités par les sociétés-mères. L'approche retenue ne vise qu'à illustrer les tensions surgissant des nouvelles pratiques sociales qui émergent des hippodromes. Elles se cristallisent dans le triptyque que forment commissaires, propriétaires et public et varient en fonction des types d'épreuves.

Litiges, problèmes et fragilités ressortissent à trois grandes catégories : d'une part, les pratiques et les usages qui sont susceptibles d'affaiblir ou de porter atteinte aux épreuves proposées au public, d'autre part le non-respect des conditions de la course qui peut être dénoncé préalablement à la course comme dans l'exemple présenté ci-dessus ou ultérieurement, et enfin, les litiges qui surgissent du fait de la course elle-même.

1 – Les pratiques et dispositions susceptibles d'affaiblir ou de porter atteinte au spectacle hippique

Les comptes-rendus de l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est sont particulièrement intéressants car les vœux qu'ils formulent chaque année aux pouvoirs publics relèvent d'un consensus moyen et indiquent des questions prioritaires. Au début du XX^e siècle, alors que la fête hippique bat son plein, quelques grandes demandes récurrentes peuvent être signalées.

La question du chronométrage des courses au trot est particulièrement importante car ses prolongements sont lourds de conséquences. Le relevé exact d'une vitesse est absolument essentiel à la sincérité de la compétition puisqu'elle sert aux rendements de distance qui permettent de classer les chevaux au départ d'une course : plus un cheval améliore son record et plus il doit rendre de distance. L'intérêt de la compétition, la qualité du classement qu'effectue le handicapeur et le respect du public, et singulièrement des parieurs, imposent l'exactitude du chronométrage. En février 1907, dans un article de *Lyon sport* Burnichon, son directeur, publie un véritable éditorial sur la nécessité d'un chronométreur officiel des courses :

« Dans tous les sports nouveaux, on a compris la nécessité des chronométreurs officiels et c'est ainsi que, d'une façon générale, la constatation de la durée des épreuves, des temps de courses est actuellement confiée à des hommes compétents, expérimentés et munis d'un appareil sûr (...).

Seul le sport hippique, continuant de vieux errements, croit devoir s'abstenir de prendre de pareilles mesures de contrôle. Et cependant plus que tous les autres, il devrait être tenu de présenter, dans ses constatations de durée et par conséquent de vitesse, cette justesse invariable, cette ponctualité immuable, absolument indispensable à l'équité des conditions de courses successives mais hélas ! basées sur des précédents erronés ou trop souvent volontairement modifiés »³⁶⁵².

La mesure exacte du temps, signe de la modernité et marqueur de toute une civilisation qui érige la vitesse en idole, ne laisse pas à l'écart ce nouvel usage festif du cheval : le record

³⁶⁵¹ V. HUNGER, *Annuaire officiel des courses au trot 1899, publié sous les auspices de la Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang*. Paris, Secrétariat général de la Société, 12, rue de l'Arcade, 1899, tome II, 1232 pages, p. 362.

³⁶⁵² *Lyon sport*, 23 février 1907, « Le chronométreur officiel des courses au trot ».

légitime sa qualité et celle de la compétition à laquelle il participe. Le record d'un trotteur est minutieusement déterminé :

« Le record d'un cheval est sa meilleure vitesse constatée comme gagnant d'un Premier Prix sur un hippodrome donnant « au trot » un premier prix s'élevant en principe à 1000 francs (entrées non comprises). La fraction de seconde est comptée pour une seconde.

En France, le record est calculé en prenant le kilomètre pour base. Le record est susceptible de surcharges ou de décharges.

Surcharge : sur une distance de 4200 mètres, la vitesse est diminuée d'une seconde.

Décharges : sur une distance supérieure à 2000 m. jusqu'à 3200 m. la vitesse est augmentée d'une seconde ; sur 2000 m. ou une distance inférieure, la vitesse est augmentée de 2 secondes.

Record établi : sur une distance de 3200 m. à 4200 m. la vitesse n'est pas modifiée pour établir le record »³⁶⁵³.

Or, jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, le chronométrage qui est à la base de toutes les performances dans le trot reste conditionné à des coutumes et à des pratiques qui enlèvent toute signification aux vitesses constatées, ou qui débouchent sur leur élimination pure et simple lorsqu'un compromis n'est pas possible. C'est cette situation que rapporte *Lyon sport* :

« Le classement d'un cheval dans les épreuves par rendement de vitesse est établi d'après les constatations de ses vitesses précédentes. Aussi pour ne pas brûler un cheval venu corser le programme, certains secrétaires de sociétés de courses ou commissaires ont-ils une tendance – bien humaine et très répandue, il faut en convenir – à ne pas enregistrer le temps exact. Et c'est ainsi que des trotteurs font toute une saison, gagnent de nombreuses épreuves, sans jamais avoir à supporter les conditions de leur vitesse effective, étant donné que la vitesse constatée est souvent diminuée, de parti pris.

Plus rarement, des vitesses phénoménales, dues à la rigueur d'un commissaire, à l'imprévoyance d'un secrétaire ou à l'erreur de l'un ou de l'autre font crier, révolutionnent propriétaires et parieurs. On en est quitte pour annuler la décision du chronométreur et au bulletin, on inscrit "temps non constaté" »³⁶⁵⁴.

Cette pratique avérée de longue date justifie l'observation que fait en 1906 ce même journal à propos d'une jument victorieuse aux courses de Bourg en juin 1906 :

« *Dinarzade* a gagné le Prix de la Société d'encouragement à une vitesse qui a dû la surprendre elle-même. Le temps officiel de 5'17'' qui a été affiché nous paraît sujet à caution et gênera certainement la jument dans ses courses futures »³⁶⁵⁵.

Le dopage est une autre pratique susceptible de remettre en cause la sincérité des compétitions hippiques, mais l'Association des Sociétés de courses reste relativement discrète sur ce sujet. La question du dopage ne semble pas une question prioritaire dans le sport hippique. Tout en condamnant le *doping*, l'Association considère qu'il n'existe pas encore les moyens de débusquer les tricheurs : « elle ne croit pas la question suffisamment étudiée pour que des mesures répressives efficaces puissent être prises, mais elle souhaite vivement que ce résultat puisse être promptement obtenu grâce aux études qu'en fait faire la Société d'encouragement »³⁶⁵⁶. (12 novembre 1904). Observation de bon sens qui résume la course sans fin que se livrent autorités sportives et contrevenants³⁶⁵⁷. Les techniques de dopage sont

³⁶⁵³ *Idem*, 29 août 1903 ;

³⁶⁵⁴ *Lyon sport*, 23 février 1907.

³⁶⁵⁵ *Lyon sport*, 25 juin 1906.

³⁶⁵⁶ *Lyon sport*, 19 décembre 1903.

³⁶⁵⁷ Elle est d'autant plus spectaculaire qu'elle introduit toutes les nouveautés scientifiques comme le souligne *Lyon sport* dans son édition du 5 novembre 1906 : « Un nouveau doping : On nous affirme que l'électricité est susceptible d'une application inattendue qui ne serait pas sans effet sur le résultat des courses de chevaux.

connues. Si en province comme à Paris, les soupçons pèsent sur certains entraîneurs, prévaut encore l'idée que le « bon entretien et le bon entraînement » ont des effets supérieurs à la pharmacopée des tricheurs. Albert Aubier dans un article sur le *doping* conclut son propos en citant le professeur Barrier de Maisons-Alfort :

« Quel dommage que les chevaux ne puissent parler ! Ils nous confirmeraient sans doute que le *droguement* (lisez *doping*) a fait moins gagner de prix aux *droguez* (alias dopeurs) qu'il ne leur en a fait perdre, et que les sociétés de courses et parieurs n'ont ni à lui accorder d'exceptionnelles vertus, ni à en redouter de bien fâcheux effets pour l'avenir de nos reproducteurs d'hippodromes »³⁶⁵⁸.

La question des *military* est souvent abordée comme l'une de celles qui sont susceptibles de gâcher le spectacle hippique – par la maigreur des champs qu'ils génèrent. Dans son congrès de 1902, Association des Sociétés de courses propose un « vœu tendant à obtenir dans les *military* l'autorisation d'accorder des prix aux cavaliers arrivés second et troisième ». *Lyon sport* s'empresse de soutenir l'Association :

« Là, nous partageons entièrement l'avis de l'association, surtout avec les conditions des *military* qui ne permettent pas d'égaliser la chance des concurrents. C'est cette clause incompréhensible qui cause de si grandes désillusions aux sociétés et au public. Il y a trente engagements dans un *military* - engagements gratuits qui ont été faits dans l'espoir que le cheval redoutable ne figurerait pas sur la liste ! Et, comme il figure et qu'il vient, il n'y a qu'un partant !

(...) Car il y a véritablement trop de chevaux engagés, qu'on n'a jamais vus sur un hippodrome ! Et c'est toujours une amère déception que d'admirer de si beaux programmes trop remplis... pour n'avoir que des champs trop maigres ».

Ce vœu, formulé par d'autres associations et par la presse hippique, est exaucé puisque la circulaire ministérielle du 2 février 1903 refonde le règlement des courses militaires. Les nouvelles dispositions prévoient davantage d'égalité entre les concurrents et règlent le cas des accessits :

« Les places de 2^e et de 3^e sont assurées, même en cas d'allocation n'atteignant pas 1500 fr. ou 800 fr. par le prélèvement de 65% au 1^{er}, 25% au 2^e et 10% au 3^e »³⁶⁵⁹.

Ces avancées laissent dans l'ombre une question essentielle des courses militaires qui est celle du mode de rémunération. Les prix sont des œuvres d'art qui ont une valeur nominale inscrite dans les conditions de la course. Leur revente, tacitement admise, mais au prix d'une décote sévère, ne permet pas aux officiers peu fortunés de rentrer dans leurs frais.

La solution de bon sens retenue pour les *military* est réclamée pour les autres courses. Toutes les sociétés de province redoutent un *walk-over* qui gâche le spectacle et dont les retombées sont désastreuses sur les recettes du pari mutuel. Cette nécessité des champs fournis – condition *sine qua non* d'une réunion réussie - est soulignée de longue date par la presse lyonnaise. En juin 1887, au cœur de la Grande Semaine, *Le Petit Lyonnais* fait l'inventaire d'une journée de courses trop maigre au Grand-Camp :

« Nous ne terminerons pas sans exprimer le vœu que la société des courses applique ses efforts à en augmenter l'intérêt. Aujourd'hui, en effet, une course a été supprimée, deux n'ont réuni que deux coureurs et une, un seul. Les grandes écuries boudent trop l'hippodrome du

Le jockey, portant à la ceinture une source quelconque d'électricité à haute tension, soit une pile avec bobine d'induction, soit même un condensateur établi, au moment de l'effort final, la communication entre cette source d'électricité et les flancs du cheval, au moyen d'une canalisation habilement dissimulée qui aboutit à ses éperons. Sous l'influence de l'étincelle électrique, la fatigue du parcours disparaît et le cheval peut fournir une pointe de vitesse extraordinairement brillante.

Le moyen aurait, nous dit-on, été employé avec succès. Sous toutes réserves ».

³⁶⁵⁸ *Lyon sport*, 12 novembre 1904.

³⁶⁵⁹ *Lyon sport* 28 mars 1903.

Grand-Camp et c'est là ce qui explique que l'entrain du public semble ralentir, ou tout au moins demeurer stationnaire »³⁶⁶⁰.

Le vœu formulé par l'Association des courses en 1903 s'inscrit dans le prolongement des avancées obtenues pour les courses militaires :

« Comme en 1899, elle renouvelle ce vœu, non seulement parce qu'elle a le désir de voir augmenter le nombre de concurrents, mais aussi parce qu'il est équitable, puisque le pari mutuel opère sur les chevaux placés 2^e et 3^e, que l'argent des parieurs soit aussi bien défendu pour ces places que pour celle de premier. Or, si le coureur n'a pas un intérêt personnel suffisant, c'est-à-dire l'espoir d'un gain rémunérateur, à lutter jusqu'au poteau, ce n'est pas le souci de l'argent public placé sur son cheval qui l'y incitera ! »³⁶⁶¹

L'année suivante, en décembre 1904 à Lyon, la contribution du marquis de Tracy lors du Congrès annuel de l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est aborde cette question dans la même perspective et en proposant une répartition du prix des courses entre les concurrents :

« M. le président donne lecture d'une lettre de M. le marquis de Tracy, dans laquelle l'honorable président de la Société des Courses de Dompierre conseille aux sociétés, dans leur intérêt même, de répartir les prix d'une manière plus équitable entre le premier, le second et le troisième ; il propose 60% au premier, 25% au second, 15% au troisième et fait remarquer que sur les hippodromes où, comme à Villeurbanne, on a appliqué ce genre de répartition, les partants ont été plus nombreux »³⁶⁶².

Ce vœu chemine à son rythme. Dans une lettre du 27 février 1904, le marquis de Ganay et le vicomte d'Harcourt, commissaires de la Société d'encouragement, accueillent favorablement la suggestion de l'Association, mais notent que « c'est une question qu'il n'est pas possible de résoudre cette année, puisque dès le 23 janvier, les conditions de course de province ont été votées et annoncées aux intéressés ; mais il est entendu qu'elle sera examinée à la fin de l'exercice courant, lorsque viendra en discussion le programme de 1905 »³⁶⁶³. De fait, ces demandes sont bien plus complexes qu'il n'y paraît de prime abord car elles supposent une modification des codes de courses comme le rappelle le vicomte de Chardonnet lors du Congrès de 1905 :

« Il faudrait, avant de frapper d'un prélèvement au profit des seconds et troisièmes, la valeur du premier prix, modifier un article du code en vertu duquel le gagnant porte toujours les surcharges imposées par la valeur totale du prix nominalelement indiquée au programme »³⁶⁶⁴.

En février 1906, la Société d'Encouragement écrit que « pour répondre aux souhaits exprimés à plusieurs reprises par le Congrès depuis 1904, elle a augmenté les attributions aux second et troisième, partageant entre eux la totalité des entrées »³⁶⁶⁵. La question n'est donc pas épuisée, mais il est vrai qu'elle ne fait pas l'unanimité dans le monde des courses.

Les questions de chronométrage et la rétribution des chevaux placés ne constituent que quelques dossiers parmi d'autres. Ils témoignent de la réflexion qui émane des sociétés de courses et traduit le besoin d'une plus grande liberté d'action visant à adapter les conditions de courses à leur environnement socio-économique. Ces demandes très nombreuses et diverses sont relatives aussi bien à la faculté des propriétaires de faire courir des jockeys amateurs, issus du monde rural, pour des prix inférieurs à 500 francs, sans passer par leur inscription au bulletin des sociétés ; qu'à celle d'organiser des courses à réclamer plus nombreuses puisqu'elles sont un moyen privilégié d'écouler la production, notamment celle

³⁶⁶⁰ *Le Petit Lyonnais*, 20 juin 1887.

³⁶⁶¹ *Lyon sport*, 19 décembre 1903.

³⁶⁶² *Lyon sport*, 24 décembre 1904.

³⁶⁶³ *Ibidem*.

³⁶⁶⁴ *Lyon sport*, 19 février 1906.

³⁶⁶⁵ *Lyon sport*, 22 décembre 1906.

des trotteurs, en séduisant les acheteurs. À cet égard, les travaux du XVIII^e Congrès de l'Association des sociétés de courses en novembre 1906 sont révélateurs de ces attentes :

« La société des courses de Châteauroux, dit le président, demande la mise à l'ordre du jour d'une demande adressée à la Société d'encouragement pour qu'il soit laissé aux sociétés de province une latitude plus grande dans la répartition des attributions aux chevaux de 2 ans, aux handicaps et aux prix à réclamer. Il faut, en province, viser, avant tout, à avoir...[document déchiré, illisible]... si l'on ne fait courir que des chevaux déjà classés entre eux, sans pouvoir les handicaper, si l'on ne peut donner aux chevaux de 2 ans, qui sont la véritable attraction d'août et septembre, des sommes suffisantes pour les amener en province, on risque souvent le fâcheux walk-over et, ce qui n'est guère plus intéressant, l'épreuve à deux ou trois partants seulement !

Il faut que la Société d'encouragement comprenne que la province ne peut vivre qu'en ayant une grande liberté d'action pour ses programmes. Elle voit, avec regret, que les conditions des prix de série qui leur sont offerts ne sont pas combinées en vue d'équilibrer suffisamment les chances de la majorité des concurrents qui alors se retirent devant tels ou tels engagements. Le vide que font dans ces conditions certains chevaux est extrêmement préjudiciable au meeting.

Encore s'agit-il là de prix généreusement offerts ; mais, lorsque les prix sont donnés par les sociétés elles-mêmes, il serait à souhaiter qu'aucune entrave ne fût apportée à la rédaction des programmes, au moins pour toutes les sociétés dont les hippodromes sont à plus de 40 km de Paris»³⁶⁶⁶.

2 – Le non-respect des conditions de la course

Chaque épreuve sportive est, outre sa spécialité, fixée par des conditions qui lui sont propres et qui déterminent la nature des chevaux qui peuvent y participer. Lorsque les engagements sont publiés, une partie des vérifications ont été effectuées par les commissaires de courses qui dépendent de la bonne foi du déclarant³⁶⁶⁷. Dans un certain nombre de cas, les conditions d'engagement peuvent évoluer et interdire l'accès à la course. Le montant des gains d'un cheval qui constitue souvent une condition restrictive a pu varier entre le jour de l'engagement et le jour de la course. Il existe ainsi un grand nombre de litiges potentiels. Les articles relatifs aux réclamations sont rédigés de la même manière dans les trois codes de courses en vigueur :

« Le droit de réclamer contre un cheval, dans une course, appartient exclusivement aux propriétaires des autres chevaux ou à leurs entraîneurs, jockeys et autres représentants.

Les commissaires, le juge et la personne chargée du pesage, ont seuls qualité pour recevoir les réclamations.

Les commissaires peuvent toujours agir d'office »³⁶⁶⁸.

Les fraudes sur l'identité des chevaux semblent assez répandues. Elles sont rendues possibles par l'importance des transactions : il existe de très nombreux achats et ventes qui brouillent les cartes. Si les changements de nom sont étroitement encadrés, l'identité des

³⁶⁶⁶ *Lyon sport*, 22 décembre 1906.

³⁶⁶⁷ Chaque engagement représente un nombre d'informations qui peut être considérable. Ainsi, le long article 23 du Code des courses au trot prévoit que le propriétaire qui engage un ou plusieurs chevaux dans une course doit fournir les informations suivantes aux commissaires de courses : 1° Le nom, l'origine (nom du père et de la mère), la robe, le sexe, l'âge du cheval engagé ; 2° Le nom du propriétaire et ses couleurs ; 3° Le montant de l'entrée ou du plus gros forfait, s'il y a lieu ; 4° Pour les courses avec rendements de distances par records ; la date à laquelle le record a été obtenu : la piste et la distance sur lesquelles il a été obtenu. 5° Pour les courses avec rendements de distances sur les sommes gagnées : le montant des sommes totales gagnées d'après les prescriptions de l'article 21.

³⁶⁶⁸ Code des Steeple-chases, article 57.

propriétaires successifs est, quant à elle, bien plus difficile à établir. Au début du siècle, une série d'affaires tant au niveau local avec *Rameau* qu'au niveau national avec le scandale *Raswette* illustrent cette réalité. Les doutes sur l'identité des chevaux, qu'il s'agisse de leur qualité de pur-sang et de demi-sang, l'origine des chevaux, leur âge sont susceptibles d'ouvrir des réclamations ou des enquêtes comme celle que signale *Lyon sport* le 9 août 1902 à la suite des courses de Vienne :

« Une réclamation a été déposée contre l'identité de la jument *Largesse*, par *Moka* et *Fringante*, gagnante du 1^{er} Prix du Gouvernement, dimanche, à Vienne sous les couleurs de M. Argelès et sous la conduite du jockey Zinglé. Le vétérinaire requis par les commissaires n'ayant pas trouvé l'âge de la jument conforme à celui de ses papiers, la réclamation sera soumise à la Société du Demi-sang ». Le même journal présente un autre cas similaire en septembre 1903 :

« *Voltigeur*, engagé, mercredi dernier à Aix-les-Bains comme ayant 4 ans, a été examiné par un vétérinaire, en présence des commissaires, de M. de Chavigné, directeur du haras d'Annecy, et de M. Aubier. Il a été reconnu que le cheval avait au moins sept ans »³⁶⁶⁹.

Dans son congrès de 1903, l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est aborde ouvertement la question :

« L'Assemblée s'entretient ensuite des fraudes trop souvent commises sur le champ de courses. Elle demande que les commissaires se montrent d'une excessive rigueur quand ils ont des soupçons sur l'identité d'un cheval. S'il y a des recherches à faire, dit M. le président, elle peuvent être, pour les demi-sangs, facilitées par les nouvelles cartes de naissance qui portent au verso des cases destinées à recevoir le nom des propriétaires successifs d'un cheval. Mais il faudrait que le nom du premier propriétaire fût inscrit au bulletin officiel, lors de l'inscription requise depuis quelques années. À ce propos, M. le vicomte de Seyssel souhaiterait qu'en cas de disqualification d'un cheval et de son propriétaire, qui n'est souvent qu'un prête-nom, la Société du Demi-sang se chargeât de faire une enquête et poursuivît correctionnellement le ou les coupables qu'elle aurait découverts. L'Assemblée adopte cette motion qui sera transmise à qui de droit »³⁶⁷⁰.

Ces exemples cadrent parfaitement avec une série d'articles parus en 1904, sur la vulgarisation des règlements de courses, où *Lyon sport* note que « c'est surtout à propos de la substitution d'un cheval non qualifié à un autre, que ses papiers autorisent à prendre part à une course, que les suspicions de fraudes sont les plus fréquentes sur nos hippodromes. L'intervention d'un vétérinaire, l'examen des certificats et la comparaison des signalements sont, le plus souvent, les seuls moyens de contrôle et on comprend que les fraudeurs prennent toutes leurs mesures pour échapper à ces investigations et ne pas laisser derrière eux la preuve de leur supercherie »³⁶⁷¹.

Les conditions restrictives qui réservent certaines courses à des chevaux locaux nés ou élevés dans un département ou dans une aire relevant d'un ou de plusieurs dépôts d'étalons constituent un autre type de fraude sur l'origine du cheval. L'annuaire officiel des courses au trot rapporte la disqualification d'un cheval lors de la première réunion de courses que donne la Société Sportive du Rhône, le dimanche 14 octobre 1900 :

« M. Cottaz ayant reconnu par écrit, après avoir fait une enquête, que la jument *Saute-en-barque* avait été importée dans l'Isère après l'âge de trois ans, et qu'en conséquence, elle n'était pas qualifiée dans le Prix de la Région, l'ordre d'arrivée dans cette course est, par suite, ainsi modifié :

- 1° *Briouze* à M. Bless
- 2° *Topaze* à M. Burtin

³⁶⁶⁹ *Lyon sport*, 12 septembre 1903.

³⁶⁷⁰ *Lyon sport*, 19 décembre 1903.

³⁶⁷¹ *Lyon sport*, 26 novembre 1904.

3° *Toto* à M. Savigny

4° *Chérie* à M. Schladenhaufen.

Les Commissaires :

J. Buffaud, Casati-Brochier, P. Marge »³⁶⁷².

Il existe des variantes relatives aux conditions d'élevage : ainsi, sur le même hippodrome, le Prix du Rhône le 22 mars 1903, réunion d'ouverture, donne lieu à une réclamation de M. Berthon, entraîneur de la marquise de Vivens, contre *Duguesclin*, cheval de l'écurie Porchère « qui ne serait pas qualifié, ayant abandonné la circonscription avant l'âge de 3 ans ».³⁶⁷³

Parmi les litiges les plus courants qui naissent du non-respect des conditions de la course figurent les rendements de distance et les poids, l'absence des autorisations nécessaires ou la participation à des épreuves non réglementaires. Les réclamations sont enregistrées soit avant soit après la course.

Les rendements inexacts de distance pour les courses au trot concernent l'hippodrome de Villeurbanne et les sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon. Il va de soi que tous les concurrents se scrutent à l'aune de leurs performances respectives :

« Une réclamation a été faite, dimanche dans le prix du Demi-sang, par M. Mermier, contre *Tulipe*, arrivée seconde. Cette jument de Mme la marquise d'Estournel est partie de 3150 mètres, alors que les conditions de la course lui imposaient le rendement à 3175, ainsi que nous l'avions indiqué d'après sa dernière vitesse constatée (1'36'' 3/5) au Trotting de Nice.

Il est regrettable que, séance tenante et avant la course même, vu l'intérêt des parieurs, on n'ait pas pu constater si cette dernière vitesse figurait ou non au Bulletin du demi-sang. Le prix a été réservé et dépendra donc de cette mention »³⁶⁷⁴.

Les réclamations relatives au poids sont à la fois plus nombreuses et plus diverses. L'omission d'une victoire après la publication des poids donnant lieu à une surcharge est assez classique. Volontaires ou involontaires ces omissions passent rarement inaperçues comme en témoigne cette brève de *Lyon sport* : « *Quélus*, à M. Lieux, gagnant du Prix du Rhône (8000 fr.), au Grand-Camp, vient d'être distancé de la première place pour cette épreuve.

En effet, le cheval de M. Lieux n'a pas porté la surcharge de 5 kilos que lui imposait sa victoire le 30 avril à Saint-Ouen, survenue après la publication des poids du handicap qui avait été faite le 26. *Braïla* passe ainsi à la 1^{ère} place et *Priola* devient seconde »³⁶⁷⁵.

Le journal note les effets en chaîne de cette décision :

« Par contre, *Braïla* gagnant de ce fait, plus de 15 000 fr. en steeple, ne devait plus être qualifiée pour le steeple de 5^e série dans lequel la jument de M. de Gaullier avait fait walk-over, le dimanche suivant au Grand-Camp.

Dans ces conditions, le Prix reviendra au fonds de courses et ce sera le bénéfice de cette inexactitude flagrante, constatée d'une manière générale, dans les poids du programme officiel ».

Le contrôle du poids, au retour de l'épreuve, est étroitement encadré par les codes de courses³⁶⁷⁶. Lorsque le cavalier ne peut faire le poids, le cheval est distancé. L'origine des

³⁶⁷² V. HUNGER, *Annuaire officiel des courses au trot 1899, publié sous les auspices de la Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang*. Paris, Secrétariat général de la Société, 12, rue de l'Arcade, 1900, tome I, 1206 pages, p. 137.

³⁶⁷³ *Lyon sport*, 28 mars 1903.

³⁶⁷⁴ *Lyon sport*, 18 avril 1903.

³⁶⁷⁵ *Lyon sport*, 1^{er} juin 1907.

³⁶⁷⁶ *Lyon sport*, 5 novembre 1904 : « Si pour compléter son poids, le jockey a besoin de recourir à la bride ou à tout autre objet restant sur le cheval, il ne doit pas quitter les balances et le cheval ne doit pas avoir quitté l'endroit où il a été dessillé ; pour le trot et le plat, on peut peser tout ce que porte le cheval, excepté les fers et la cravache ; en obstacles, tout se pèse, excepté : les *bottines*, les *flanelles*, la cravache, les fers ».

discordances entre poids annoncé et poids constaté est multiple³⁶⁷⁷. Il peut s'agir de la disparition fortuite d'une partie du harnachement, perdue pendant la course ou absente lors de la pesée : elle entraîne la disqualification. Ainsi, lors du steeple-chases militaire couru le 3 mai 1903, le lieutenant de Gallard en fait l'expérience, alors que *Ciral*, le pur-sang qu'il monte, gagne aisément la course, l'officier « ne peut faire son poids, il lui manque sa bride qui, par mégarde, vient d'être emportée au paddock. La compensation du poids ne peut lui être accordée et *Ciral* se trouve de ce fait, distancé »³⁶⁷⁸. La balance elle-même peut ne pas être fiable et cette circonstance ne sauve pas toujours le cheval qui en est la victime³⁶⁷⁹. Enfin, fraudes ou omissions semblent constituer la part la plus importante des réclamations, et cette éventualité explique que les représentants des écuries soient attentifs au pesage : après le Prix de la Venerie, couru au Grand-Camp le 28 mai 1908, le baron de Montal, propriétaire de *La Ripopée*, arrivée seconde de ce steeple-chase doté de 2000 fr., dépose une réclamation contre *Grand-Mât*, le gagnant à M. de Romanet, dont le cheval aurait dû porter 68 kilos au lieu des 66 qu'enregistre la balance³⁶⁸⁰.

Le non-respect de dispositions administratives peut interdire la course à un cheval ou entraîner sa disqualification. Ces réclamations sont par nature extrêmement variées et s'il est difficile d'en établir une liste exhaustive, certaines causes de litiges reviennent néanmoins plus fréquemment que d'autres. La présentation par des personnes non agréées entraîne la disqualification des chevaux. Ce type de réclamation, dans un milieu relativement étroit ou la place et la situation de chacun sont connues est relativement efficace, comme le note assez régulièrement *Lyon sport* : dans son édition du 2 mai 1908, le bihebdomadaire sportif note que « la jument *Gotchatia*, arrivée troisième dans le Prix de la Bride le 12 avril 1908 à Villeurbanne, a été distancée par les Commissaires pour être entraînée par une personne non munie de l'autorisation exigée ». Quelques jours plus tard, le journal présente une autre affaire : « À la dernière réunion de Villeurbanne, M. le marquis de Tracy ayant déposé une réclamation contre le propriétaire de *Violon III* afin que celui-ci justifie de la propriété totale de son cheval relativement à l'autorisation d'entraîner. La part du 3^e a été réservée dans le Prix Roi-Soleil »³⁶⁸¹. La présence de chevaux à des épreuves non reconnues par les sociétés-mères peut entraîner l'interdiction de prendre part aux courses en France : une brève de *Lyon Sport*, dans son édition du 25 novembre 1904, note « qu'une réclamation vient d'être portée devant la Société d'Encouragement contre les chevaux de M. J. Paviy, qui ont gagné dimanche à Villeurbanne, *Muckross* et *Impératrice Tse-Hi* ont paraît-il couru et gagné en Suisse des courses non reconnues par les règlements des sociétés-mères ». Enfin, les épreuves militaires interdisent l'engagement de chevaux sortis depuis moins de six mois de chez un entraîneur public, et toute infraction est susceptible de déboucher sur une réclamation, comme celle qui est formulée à la suite du military de 1^{ère} classe couru le 19 octobre 1902 à Villeurbanne :

« Une réclamation a été adressée, à la dernière réunion de Villeurbanne, par plusieurs officiers (...) contre Lavoisier. En effet, le cheval de M. Crousse, son nouveau propriétaire, sort depuis moins de six mois de chez un entraîneur public, contrairement au règlement »³⁶⁸².

³⁶⁷⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, document N° 3 La balance du pesage de la Société sportive du Rhône.

³⁶⁷⁸ *Lyon sport*, 9 mai 1903 ; *Lyon sport*, 2 mai 1908 : « La société d'encouragement a décidé qu'à partir de ce jour, la bride serait assimilée aux bandages et aux fers et que les jockeys seraient pesés à leur poids réel ».

³⁶⁷⁹ *Lyon sport*, 18 avril 1903. Prix du Roi Soleil couru à Villeurbanne le 13 avril 1903, course plate pour gentlemen et jockeys : « Au pesage M. Mousset, sur la balance, ne justifie pas de son poids ; après une longue discussion et vérification, *César* est disqualifié n'ayant pas son poids à l'arrivée. Ensuite de cette décision, on s'aperçoit que la balance ne peut pas davantage se justifier elle-même. Sportivement rendons donc à César ce qui est... de trop d'un côté de la balance ».

³⁶⁸⁰ *Lyon sport*, 31 mai 1908.

³⁶⁸¹ *Lyon sport*, 9 mai 1908.

³⁶⁸² *Lyon sport*, 25 octobre 1902.

Le fait de ne pas présenter en temps utile les papiers d'un cheval engagé dans une épreuve interdit sa participation : « le propriétaire du cheval *Matoppo*, qui était engagé dimanche pour les courses de Villeurbanne n'ayant pas fourni au secrétariat de la Société des steeple-chases, les papiers du cheval, conformément à l'article 12 paragraphe 2 du code de cette Société, ce cheval ne peut être qualifié et ne prendra pas part à la course »³⁶⁸³.

3 – Les départs litigieux

Ils constituent les litiges récurrents et les plus spectaculaires du contentieux des champs de courses. Les départs litigieux sont intéressants dans la mesure où ils établissent des rapports de force entre les tenants de la norme et les turfistes. Ces rapports de force ne tournent pas toujours à l'avantage des interprètes du code. Quelques exemples peuvent à quelques années d'intervalle illustrer le propos au Grand-Camp et sur la piste de la Société Sportive du Rhône à Villeurbanne.

A – L'affaire Houé

La colère qui étreint la foule naît du pouvoir souverain du starter évoqué ci-dessus et que conforte de surcroît l'article 75 alinéa 2 : « Les commissaires n'ont, en cette qualité, aucune autorité pour connaître de réclamations ou difficultés relatives aux paris. Ils ne doivent, en aucun cas, se préoccuper ni tenir compte des conséquences qui peuvent résulter de leur décision au point de vue des paris ». Cette position remarquable est confortée par l'article 76 du code qui précise que leurs décisions sont sans appel. Face à tant de pouvoir, la tension se résout comme une réaction chimique : par l'épreuve de force.

Le *Tout Lyon* rapporte le tumulte relatif à la disqualification surprise du cheval Houé le 19 mai 1901. En quelques instants le monde des pelouses bascule dans la contestation. Des meneurs que la multitude secrète sur le champ, comme un antidote, lui donnent une personnalité et réunissent les parieurs en un seul homme. Le compte-rendu de l'hebdomadaire mondain, qui ne veut pas froisser les responsables de la Société des courses, perd cependant le ton léger qui est sa marque de fabrique : « Le prix des Brotteaux (*Steeple chase* militaire, 3^{ème} série), clôturait la réunion et devait donner lieu à un vif incident.

(...) Le public s'attendait à voir rembourser les tickets de Houé et grand était son étonnement en voyant afficher son non remboursement.

Étonnement qui se traduisit bientôt par une violente manifestation, le public de la pelouse envahissait la piste, brandissant des cannes et poussant des cris variés. La police se montrait conciliante et cherchait à dissiper doucement la foule, il lui fallut pour y arriver l'aide des gendarmes, mais pendant ce temps, quelques spectateurs mettaient le feu aux haies qui bientôt flambaient rapidement.

Les commissaires pour rendre leur décision se sont appuyés sur les règlements du Code des courses qui sont très sévères et formels »³⁶⁸⁴.

Dans son rapport rédigé le 20 mai 1901, le commissaire de police de Villeurbanne apporte des précisions sur les événements de la veille. Il est nettement moins favorable à la Société des courses que l'hebdomadaire mondain et il ne cache pas l'ampleur de la fronde populaire :

« La dernière course de la journée a donné lieu à des incidents très violents de la part de la plus grande partie du public des pelouses.

(...) La course terminée, une forte colonne de protestataires s'est formée autour du pesage et a réclamé avec insistance le remboursement des sommes pariées sur Houé. Après avoir manifesté pendant plus de trois-quarts d'heure, les protestataires qui venaient de pousser des cris hostiles contre le jury des courses se sont livrés à des actes de violence et ont incendié plusieurs haies obstacles.

³⁶⁸³ *Lyon sport*, 12 avril 1902.

³⁶⁸⁴ *Le Tout Lyon*, 26 mai –1^{er} juin 1901.

La manifestation menaçant de prendre un caractère d'une grande importance, il a fallu avoir recours aux troupes à cheval et à pied qui ont réussi, non sans peine, à débayer le champ de courses.

L'incident relaté, (...) m'a amené à faire une enquête sur la décision prise par le jury des courses. De l'avis de la plus grande partie des spectateurs, la jument "Houé" n'était pas encore sous les ordres du "starter" au moment où elle s'est emballée. D'autre part, il a été constaté que les employés du pari mutuel ont délivré une certaine quantité de tickets sur "Houe", alors que celle-ci avait déjà jeté à terre son cavalier.

J'ajoute qu'un service d'ordre important a été laissé au champ de courses pour empêcher de nouveaux actes de vandalisme durant la nuit »³⁶⁸⁵.

L'indignation des parieurs lésés est telle, que l'accès de fièvre ne retombe pas. Plusieurs centaines de parieurs se donnent des chefs parmi les personnalités qui émergent du tumulte. Les aléas du champ de courses révèlent de manière stupéfiante la capacité d'organisation et de réaction de la population dans le cadre des institutions et du droit : après une phase de violence instinctive mais contrôlée, puisqu'on ne signale pas de blessés parmi les manifestants ou les forces de l'ordre, une contestation policière reprend le dessus. Entre le 19 et le 24 mai 1901, deux réunions ont lieu. Le compte-rendu de la seconde, tenue dans une brasserie du cours Lafayette en présence de 250 parieurs, est tout à fait intéressant. Le rapport que le commissaire spécial adresse au préfet, décrit la mise sur pied d'une structure dirigeante, d'un objectif et d'une véritable stratégie de communication qui entend habilement exploiter le porte-voix que constituent les quotidiens de l'agglomération lyonnaise³⁶⁸⁶. L'affaire est jugée le 4 janvier 1902. La première Chambre du Tribunal civil de Lyon déboute les plaignants³⁶⁸⁷.

Les incidents de départ ne sont pas toujours le seul résultat de l'émotion des « pelousards », ils peuvent être consécutifs à des fautes réelles du starter. L'« incident Étoupille » au départ d'une épreuve de steeple-chase au Grand-Camp est intéressante car elle montre la réactivité des commissaires de course qui adaptent le code aux exigences que dictent les circonstances. Étoupille est une pouliche de trois ans appartenant à M. de Romanet qui est exclue de la course par le starter de la Société des courses du Rhône qui rend compte de l'affaire aux journalistes :

« La jument Étoupille ayant manifesté une mauvaise volonté et une insuffisance de dressage notoire, j'ai reconnu que le départ ne pourrait être donné à cause d'elle. J'ai donc dit à son jockey : « Allez-vous-en, je vous mets hors de course ; je vous défends de prendre part à

³⁶⁸⁵ Arch. dép. Rhône, 4 M 606, rapport N° 2544 du commissaire de police du poste de Villeurbanne Charpenne, 20 mai 1901.

³⁶⁸⁶ Idem, rapport du commissaire spécial au préfet du Rhône, 24 mai 1901 : « M. Perrin présidait, assisté de MM. Lacotte, Besson, Souzy, etc. membres du comité de protestation.

Après avoir exposé le but de la réunion, le président propose qu'on vote un ordre du jour de félicitations à la presse lyonnaise, où il a reçu partout le meilleur accueil, avec promesse de relater les faits concernant l'incident.

Cet ordre du jour est voté à mains levées.

Il propose ensuite que l'on nomme une commission qui sera chargée de recevoir les tickets et les cotisations (1 franc par personne) dont le montant sera employé à soutenir les frais d'un procès à intenter à la Société des courses pour obtenir le remboursement des tickets.

M. Perrin est acclamé président et on décide de lui adjoindre les membres nommés dans la réunion précédente.

Il propose ensuite que les détenteurs de tickets présents en effectuent le versement ainsi que celui de la cotisation et qu'une permanence soit installée à partir d'aujourd'hui à la brasserie pour recevoir les tickets et les cotisations de ceux qui n'assistent pas à la réunion. Des reçus leur seront délivrés.

Au fur et à mesure que les détenteurs de tickets présents en ont effectué le versement ils se retirent en s'entretenant des effets du procès dans lequel quelques-uns semblent ne pas avoir beaucoup d'espoirs.

Pas d'incidents à signaler ».

³⁶⁸⁷ *Lyon sport*, 11 janvier 1902. L'hebdomadaire publie *in extenso* le jugement de la première Chambre du Tribunal civil de Lyon rendu le 3 janvier 1902.

la course ». J'ai alors donné le départ aux autres chevaux. En agissant ainsi je n'ai fait que me conformer au nouveau règlement qui sera prochainement mis en vigueur. D'après le rapport que je leur ai fait, les Commissaires ont ordonné le remboursement des paris »³⁶⁸⁸.

Le starter ne pouvait pas exclure le cheval qui a été sous ses ordres et par conséquent, les mises faites sur Étoupille n'auraient pas dû être remboursées. Les parieurs auraient été lésés par une telle décision. La décision collégiale des juges a été de couvrir le starter et de donner satisfaction aux parieurs.

L'un des chroniqueurs hippiques de *Lyon sport* qui écrit sous le pseudonyme Ach. Val observe :

« Nous reconnaissons que le désir d'éviter des manifestations tumultueuses provient d'un zèle louable. Mais toute violation des règlements n'est-elle pas un précédent qui peut dans l'avenir, créer des désordres graves et répétés ? Rien ne prouvait d'ailleurs que le public se déclarerait satisfait. Si les preneurs d'Étoupille qui étaient, cela est vrai, nombreux, ont été calmés par le remboursement, les autres parieurs, dont le gain a été diminué, pouvaient très bien manifester dans l'autre sens, avec violence... et les règlements en mains »³⁶⁸⁹.

Cette extrême conciliation trouve vraisemblablement son origine dans les circonstances particulières du moment : quelques jours plus tôt, le 14 octobre 1906, Longchamp a été dévasté par une foule de parieurs en colère. Les proportions extravagantes des désordres parisiens ont très vraisemblablement pesé sur la lecture compréhensive qu'ont fait les commissaires de la Société des courses de Lyon. La pression qu'exercent les parieurs au début du XX^e siècle devient un élément du rapport de force qui s'installe sur le terrain de courses. L'incident du military s'inscrit dans le prolongement de l'incident *Étoupille* et en rupture par rapport à l'incident *Houé*.

B – L'incident du military

Cet épisode est parfaitement comparable à l'incident *Houé* : le litige naît au départ de la course et comme dans le cas précédent il s'agit d'un military. Ce steeple-chase militaire de 2^e série couru sur 3000 mètres, le Prix des chasseurs, est l'avant-dernière course des sept programmées pour cette journée d'ouverture à Villeurbanne le 15 mars 1908. Le compte-rendu des faits et l'analyse que livre *Lyon sport* sont d'autant plus intéressants que le bihebdomadaire sportif est assez proche de la Société Sportive du Rhône et de son secrétaire général, Albert Aubier, l'infortuné starter de la réunion d'ouverture³⁶⁹⁰ :

« Les onze concurrents inscrits au départ se sont présentés sous les ordres du starter. Celui-ci a baissé son drapeau et quatre cavaliers seulement se sont élancés pour accomplir le parcours. Les autres ont *refusé le départ* ; c'est la seule expression qu'il soit possible d'employer. S'il s'était agi de jockeys ou même de gentlemen, les sept délinquants, pour cette faute – d'ailleurs évidemment involontaire – auraient été passibles d'une des sanctions prévues par le code des courses. Mais, il ne saurait être question d'appliquer une sanction à des officiers. En effet, la valeur du prix qu'ils disputent est absolument secondaire et ils font, avant tout, en montant en course, œuvre de sportsmen.

³⁶⁸⁸ *Lyon sport*, 22 octobre 1906.

³⁶⁸⁹ *Ibidem*.

³⁶⁹⁰ Le post-scriptum de l'article présenté ci-dessus note : « en ce qui concerne le starter, que naturellement on a voulu rendre responsable de tout, nous reviendrons, samedi et une fois de plus sur sa mission – combien ingrate. On me dit que, si le public l'injurie : "il est payé pour ça". En ce qui concerne M. Aubier, cela est tout à fait faux. Il ne remplit les fonctions de starter qu'à titre gracieux et pour ne pas imposer l'engagement d'un spécialiste. Nous savons d'ailleurs que le meilleur spécialiste ne peut obliger les chevaux à prendre un bon départ. Il peut seulement leur fournir la possibilité de le faire ».

Les commissaires se sont alors réunis et ils ont pris la décision que l'on sait. Cette décision est absolument régulière, mais il n'est pas inutile de le démontrer, car elle a été, comme le sont toujours les décisions des juges, quels qu'ils soient, critiquée par quelques-uns³⁶⁹¹.

Prenons donc la question par le commencement : 1° Les juges avaient-ils le droit de déclarer le départ non valable ? Assurément oui, à condition que cette décision ait été prise d'accord avec le starter (et c'est ainsi que les choses se sont passées).

En effet, l'article 37 du Code dit textuellement :

Le starter est seul juge de la validité du départ, ce qui veut dire, en bon français, qu'une fois le départ donné, le starter peut le déclarer valable ou non valable. La tradition répandue en vertu de laquelle le coup de drapeau est une chose définitive sur laquelle on ne peut pas revenir, est en contradiction absolue avec l'art. 37.

Les juges avaient donc le droit d'annuler le départ qui avait été donné. Ils avaient aussi le devoir de sauvegarder, dans toute la mesure du possible, les intérêts engagés. Vous allez voir qu'ils l'ont fait.

Personne, en effet, n'a perdu. Quelques parieurs ont manqué à gagner, mais, outre qu'ils étaient relativement peu nombreux, il n'était pas juste, au point de vue sportif, qu'ils bénéficient d'une erreur. Au point de vue légal, nous l'avons démontré tout à l'heure, ils ne pouvaient élever aucune prétention. Les officiers qui avaient obéi au geste du starter sont les seuls qui avaient quelque chose à perdre. Mais ce sont tous quatre d'éprouvés *sportsmen* qui ne s'émotionnent pas d'avoir sauté quelques obstacles pour le plaisir de galoper un peu. Je ne doute pas d'ailleurs, que s'ils étaient aperçus en temps voulu que leurs camarades n'étaient pas partis, ils n'eussent rebroussé chemin pour repartir avec eux. Une fois le premier tour accompli, on comprendra sans peine qu'ils n'y avaient pas songé. Leurs chevaux auraient été par trop handicapés (...).

Je conclus donc (tout surpris moi-même de ne pas me trouver, cette fois, avec ceux qui protestent) que les commissaires ont sagement agi, que leur décision était légale et je souhaite qu'à l'avenir, lorsqu'il se présentera à nouveau un cas non prévu par le Code, il soit toujours solutionné d'une manière aussi intelligente »³⁶⁹².

La réponse est cependant un peu courte. L'annulation de la course sur réclamation du public souligne les pressions qui s'exercent sur la Société : elle n'a pas voulu commencer la saison par un scandale, le military qui n'engage pas des propriétaires lui a permis de prendre une décision en apparence équilibrée, mais elle cache mal l'incidence du pari mutuel dans la décision des commissaires. À la rigidité de l'affaire Houé a succédé une attitude complaisante, signal très discutable envoyé aux turfistes. *Lyon sport* publie d'ailleurs l'observation sur ce point précis de *L'Écho sportif de Marseille* :

« Cette solution de l'incident a été bien accueillie et elle a eu pour effet de mettre fin au désordre, mais la Société a ainsi créé un précédent dangereux. Si la validité d'un départ est abandonnée à l'appréciation du public, il deviendra désormais difficile d'assurer la régularité des courses »³⁶⁹³.

³⁶⁹¹ Il existe de nombreux exemples de cette latitude à apprécier la situation. On note que dans des circonstances très similaires, la décision des commissaires est identique. En avril 1889, à Bonneterre, les commissaires, devant l'insistance du public, prennent une décision similaire que relate *Le Petit Lyonnais* du 23 avril 1889 lors du Prix du Riding Club : « Ici se passe un incident : huit chevaux se rangent au poteau de départ, mais un d'eux n'obéit pas au signal du starter. Arrêtez, arrêtez, crie la foule. Quatre cavaliers obéissent à cet ordre, mais deux, MM. De la Serre et de Verna, qui montent *Ararat* et *Fragonard*, continuent leur course. Quand ils l'ont finie, ils rentrent au pesage. La lutte s'engage entre les autres. (...) Pendant ce temps, les cavaliers qui étaient partis prématurément de la piste attendaient patiemment qu'on déclarât nulle l'épreuve à laquelle ils n'avaient pas participé. Les commissaires : MM Henri Balleidier, Albert Faurax, Émile Letourneur, au tact desquels nous ne saurions trop rendre hommage, ont passé outre à cette prétention.

³⁶⁹² *Lyon sport*, 17 mars 1908.

³⁶⁹³ *Idem*, 28 mars 1908.

Les affaires similaires se retrouvent tout au long de la période étudiée dans les dossiers de la série 4 M. En 1925, à la suite d'un incident, Jean Buffaud, toujours président de la Société Sportive du Rhône, note dans le rapport au secrétaire général de la Police :

« Il y a eu de mauvais départs et il y en aura toujours tant que les courses dureront, à Paris comme ailleurs. Nos collègues, comme nous, font tout le possible pour que les départs soient corrects, en pénalisant les jockeys qui désobéissent aux ordres du starter, mais il faut que le public se rende compte :

- 1° que le rôle du starter est le plus ingrat qui soit,
- 2° que le starter est un honnête homme qui connaît parfaitement son métier ;
- 3° que les chevaux de course sont des animaux nerveux et impressionnables qui se s'alignent pas au cordeau comme des chevaux de bois ».³⁶⁹⁴

Réponse classique à une situation qui l'est tout autant.

4 – Les litiges qui surgissent du fait de la course

La course est en elle-même susceptible de manœuvres frauduleuses, d'ententes illicites ou d'erreurs tout à fait involontaires qui portent atteinte aux intérêts du public. Les codes de courses sont alors appliqués – comme c'est très fréquemment le cas en fonction du rapport de force qui s'établit entre les trois sommets du triangle hippique que constituent commissaires, concurrents et public.

A – Une lente appropriation des us et coutumes du turf

Elle est due à la présence sur la pelouse de turfistes plus expérimentés et à la pratique massive des paris qui confèrent un enjeu financier à toute course courue. Dans le quart de siècle qui s'écoule entre 1880 et les premières années du XX^e siècle, les pratiques qui semblent les plus choquantes, encore rapportées en début de période par la presse quotidienne, deviennent plus rares comme cette course de haies décrite par le *Petit Lyonnais* du 21 juin 1880 :

« Mais c'est surtout le prix du Rhône (5000 fr.) qui subit les conséquences du mauvais temps. En effet, deux chevaux seulement se présentent sur la piste, *M. du Potin*, *Sphinx* appartenant tous les deux à la même écurie, celle de M. E. Balensi.

Là, nous voyons se reproduire un de ces faits malheureusement trop communs.

Il semblerait que - dans un but que nous ne voulons pas rechercher – il était convenu à l'écurie Balensi que *M. du Potin* devrait arriver le premier, ou du moins, dans le cas où d'autres chevaux auraient couru, que le *Sphinx* ne devait pas lutter contre son camarade de litière.

En effet, après un premier tour, ou *M. du Potin* franchit majestueusement et lentement, à quinze mètres de son concurrent, les obstacles placés sur son passage – avons-nous dit qu'il s'agit d'une course de haies – ce cheval s'abat après le saut de la rivière.

Le Sphinx passe forcément devant ; que fait le jockey de ce dernier ? il retient son cheval de telle sorte que *M. du Potin* peut se relever et reprendre une avance sur un parcours de trente mètres au plus.

La connivence des deux jockeys est trop visible ; des protestations et des huées s'élèvent des tribunes.

Cependant *M. du Potin*, redevenu premier, s'apprête à sauter la banquette irlandaise.

Là, nouvel incident, il se dérobe. Désappointement du Jockey du *Sphinx* qui va, malgré lui reprendre le premier rang. Il retient encore sa monture, et assez maladroitement, juste au moment du saut.

³⁶⁹⁴ Arch. dép. Rhône, 4 M 606, année 1925.

Naturellement, il est arrivé ce qui devait arriver : le cheval, lancé dans son élan, arrêté dans son saut, est mal tombé et s'est jeté à terre avec son cavalier ; le cheval s'est cassé une jambe ; on l'a transporté chez l'équarisseur, où il a été abattu immédiatement.

Débarrassé de son concurrent *M. du Potin* est arrivé premier, seul.

Nous espérons pour M. E. Balensi, qu'il a trouvé par ailleurs des compensations à la perte de son cheval ; mais en même temps, nous comptons bien que la Société des courses prendra des mesures énergiques contre les deux jockeys, complices du tripotage que nous venons de signaler ».

Une affaire similaire est rapportée par la presse lors de la première réunion des courses de Bonneterre le 26 avril 1886, mais si elle heurte toujours une partie des spectateurs, elle ne surprend plus les auteurs des comptes-rendus, qui sont souvent de véritables *horsemen* ; Ainsi lors du prix d'ouverture le *Salut public* rapporte l'incident suivant :

« Quelques mètres avant d'arriver au poteau, le jockey montant *Prudence*, qui tenait la tête, l'a retenue vigoureusement pour laisser passer *Popote*. Le public, étranger aux courses, n'a rien compris à cette manœuvre d'un jockey faisant tous ses efforts pour être battu. Renseignement pris auprès des sportsmen, cette manœuvre n'a rien que de très régulier et de très correcte. Les deux chevaux *Popote* et *Prudence II* appartenaient au même propriétaire, M. Henri Balleidier. Il a voulu que *Popote* remporta le prix et lui a fait faire le jeu par *Prudence* mais *Popote* seule portait les couleurs du propriétaire, ce qui le désignait, aux habitués des courses, comme le cheval devant arriver premier, si les deux chevaux de M. Balleidier tenaient la tête »³⁶⁹⁵.

Les combinaisons tactiques pourtant bien compréhensibles dans les courses de trot en parties liées soulèvent aussi l'incompréhension d'une partie du public. Le Prix des Tribunes couru le 20 avril 1908 offre une belle illustration de ce difficile apprentissage par les turfistes des tactiques de course trop vite assimilées à des fraudes. Dans cette course en parties liées, le public n'a pas compris l'attitude du driver de *Topsy Medium*, le cheval arrivé en 3^e position et qui n'ayant aucune chance de disputer une deuxième place destinée soit à Custer, le plus vite des trotteurs européens, soit à Aïda la jument de M. Campa, ne s'est pas battu pour cette place. Le chroniqueur de *Lyon sport* qui signe Miss Sydney fait le commentaire suivant :

« Certains parieurs ont protesté vivement contre cette tactique du driver. Il est de notre devoir de leur expliquer qu'ils avaient tort pour deux raisons : d'abord parce que le code des courses autorise formellement un concurrent qui n'a plus de chance pour la première place à renoncer à la seconde ; en second lieu, parce que le devoir du driver, dans une course en parties liées, est de gagner le prix. En conséquence, s'il a l'espoir de gagner une manche, il est naturel qu'il n'épuise pas son cheval dans une lutte sans influence sur le résultat définitif »³⁶⁹⁶.

Subsiste toujours le doute lorsqu'un favori ne semble pas jouer sa chance. Les protestations sont au rendez-vous. Pour le Prix de Bonneterre, un steeple-chase handicap pour hacks et hunters couru à l'hippodrome du Grand-Camp le dimanche 19 mai 1901 :

« Le public après l'arrivée dans le Prix de Bonneterre, a vivement protesté. Et si des cris désobligeants ont accueilli M. de Romanet à sa rentrée, cela tient surtout à ce que sa monte tant appréciée dans notre région n'a pas donné, en la circonstance, les résultats que sa course maintenue derrière son concurrent laissait peut-être prévoir. En effet, contrairement à son habitude, M. de Romanet se gardait bien cette fois, de mener le train avec *Gardenia* qui rendait 17 livres. Comptant trop peut-être sur l'effort final dans un parcours de 3700 mètres, M. de Romanet se trouvait avoir à faire avec un cheval que sa course de mardi dernier n'avait certes pas révélé d'une telle valeur.

³⁶⁹⁵ *Salut public*, 28 avril 1886.

³⁶⁹⁶ *Lyon sport*, 21 avril 1908.

C'est ainsi qu'une course d'attente trop loin derrière *Binstead* a obligé notre gentleman à demander un effort considérable avant même d'aborder la ligne d'arrivée, effort qu'il ne pouvait poursuivre. Est-ce là une erreur de tactique ? Une telle appréciation, toujours délicate, ne permettrait pas d'en faire un grief à celui que des huées vraiment déplacées ont exaspéré, motivant un mouvement d'impatience assez compréhensible.

M. L. de Romanet aurait frappé d'un coup de cravache un spectateur manifestant contre lui et un des commissaires, qui dans cette journée ont joué un rôle considérable, aurait été quelque peu touché de cette brusque réplique »³⁶⁹⁷.

Le trot n'est pas exempt de ces tricheries. La course du 2 avril 1905, le Premier Prix des Amateurs à Villeurbanne, permet à *Lyon sport* de mener une enquête intéressante. Le compte-rendu de la course publié le 8 avril est le suivant :

« Sphinx, favori tout désigné, trompe toutes les espérances de ses trop crédules partisans et, bien qu'il se soit vu forcé de marquer le pas les deux fois qu'il abordait le tournant de la ligne opposée, il a failli gagner en reprenant son allure régulière (...). Ce demi-succès a été justement apprécié par les commissaires, dont la décision a traduit l'impression du public, qui n'a pas caché son mécontentement ».

B – la permanence des fautes classiques

Elles sont visibles sur les hippodromes lyonnais et dans ceux de la ceinture chevaline. Chaque type de courses secrète des fautes qui reviennent dans les comptes-rendus de courses comme de véritables régularités qui, constatées, sont sanctionnées. Il en va ainsi du cheval qui coupe intentionnellement la trajectoire de ses adversaires. L'« affaire *Chattemitte* » peut illustrer ce type de faute. Cet incident a eu lieu le dimanche 23 octobre 1904 lors du Prix de Saint-Ouen, course de haies courue sur 2800 m. sur l'hippodrome de la Société Sportive du Rhône. Le compte-rendu de la course par *Lyon sport* est le suivant :

« La course de haies eût été une revanche pour l'écurie de Tracy, sans une faute de *Dinet*, qui, peu soucieux du règlement, a malencontreusement empêché *Chattemitte* de se livrer complètement à l'arrivée, et, de ce fait, *Pardilla* fut distancée. Deux protestataires ont bien essayé, au pesage, par des invectives grossières et déplacées, d'ameuter les nombreux partisans du favori contre les commissaires qui venaient de prendre une sage décision, mais, tout comme le commissaire...de police, le public est resté froid, et, très sportivement, a reconnu la justesse de la décision, se gardant bien de se faire l'écho d'appréciations trop intéressées et discourtoises »³⁶⁹⁸.

Dans les incidents de ce genre, les sanctions peuvent impliquer plusieurs chevaux et modifier complètement l'ordre des arrivées. Le Prix de la Bride, course plate de 2300 m. courue le dimanche 12 avril 1908 à Villeurbanne en est une illustration :

« Dans le Prix de la Bride, *La Bièvre* s'est résolument placée en tête, dès le départ, menant un train sévère. *Jérémie* et *Mathurine* s'attachaient à ses pas. Aux 1800 mètres, *La Bièvre* paraissait, sur ses fins et *Mathurine* la dépassait pendant que *Jérémie* venait se placer à sa hauteur et à gauche. Dès lors, il devenait difficile à *La Bièvre* de produire un nouvel effort que son poids léger lui rendait possible à la distance. Les trois chevaux passaient le poteau dans cet ordre, mais une réclamation était déposée. Les commissaires y faisaient droit, et, usant, dans toute sa rigueur, de la latitude que leur donne le règlement, ils distançaient les deux chevaux de l'écurie de Vains. De la sorte, *La Bièvre* se trouvait gagnante et *Cake-Walke* était classée seconde »³⁶⁹⁹.

³⁶⁹⁷ *Lyon sport*, 20 mai 1901.

³⁶⁹⁸ *Lyon sport*, 29 octobre 1904.

³⁶⁹⁹ *Lyon sport* 14 avril 1908.

Non moins fréquentes sont les erreurs de parcours. Elles ont des conséquences brutales. Deux exemples de courses de haies à Villeurbanne peuvent illustrer le propos : dans la première course courue le 4 octobre 1903, le cavalier raccourcit involontairement son parcours : « M. Em. Bérard, qui menait le train, en selle sur *Margaret*, s'est trompé de parcours et est venu sauter la haie finale alors qu'il avait encore un tour à faire »³⁷⁰⁰. Ces erreurs fréquentes, sur les pistes en huit, peuvent concerner tout le peloton comme le 4 juin 1906, dans le Prix *Saida*, course de haie handicap. Le retour au point d'erreur qu'impose le règlement des courses de haies avantage les derniers au grand dam de ceux qui ont misé sur les chevaux les plus rapides :

« Les quatre concurrents se sont trompés d'un tour et sont venus dans la ligne droite au 3^e passage, au lieu de suivre la piste d'obstacles. Ils se sont arrêtés quand ils l'ont pu. *Camélia* qui suivait mal a repris la première le parcours suivie de *Glen* qui ne pouvait arriver à rattraper le terrain perdu. *Garrigou* et *Rose d'Or II*, qui avaient fait tout le tour de la piste disputaient, cinq cents mètres derrière, une place qu'ils s'imaginaient être la première et qui, en réalité, était la troisième. La décision des juges a soulevé de la part des parieurs des protestations. Et pourtant c'est absurde car le règlement est clair, art ; 42 :

« Lorsqu'un cheval quitte la piste de telle sorte... qu'il passe en dehors de l'espace compris entre les drapeaux ou poteaux indiquant les obstacles à franchir, il est distancé, à moins qu'on ne le fasse rentrer dans la piste à l'endroit par où il en est sorti ». Les premiers seront les derniers. Et le commentateur GT d'ajouter : "Évidemment les incidents de la course ont été plus favorables aux uns qu'aux autres, mais s'il en était autrement, combien de courses seraient courues d'avance ! Les tocards ne trouveraient jamais preneur !"»³⁷⁰¹

Enfin, les allures irrégulières, parce qu'elles faussent les résultats de la course au trot, sont très attentivement surveillées et évaluées par les commissaires. Il s'agit de distinguer le galop involontaire lorsque le cheval « perd son rendement », circonstance qui peut résulter de l'état de la piste, du galop intentionnel permettant de prendre un avantage indu. Question d'espèce qu'il n'est pas toujours facile de démêler.

La décision peut émaner des commissaires de course comme le 14 juillet 1901 lors du Prix de Montchat. *Facile* à Rochard, arrivée 2^e, est distancée pour un galop trop prolongé : « Quelques chauds partisans de *Facile* viennent immédiatement protester contre une décision mieux comprise dans le monde des amateurs et des éleveurs, qui ont suivi la course ». La réclamation est le plus souvent déposée par le propriétaire ou l'entraîneur lésé. Ainsi, le 9 novembre 1909 le Prix d'Amérique disputé sur l'hippodrome de la Société Sportive du Rhône donne lieu à une réclamation : « *Civens*, arrivé second et dont la tâche était dure, étant donné le grand nombre de partants, a été distancée par les commissaires pour avoir galopé, à la suite d'une réclamation de M. Bourjaillat, propriétaire de *Turenne*, qui s'est trouvé de la sorte classé troisième ».

Lorsque la faute n'est pas franche, l'appréciation des commissaires est rendue difficile. Dans une longue série d'articles sur la vulgarisation des règlements de courses, Albert Aubier estime que l'observation et l'expérience doivent surtout guider les commissaires dans l'application des peines à infliger dans ces circonstances : « qu'il faut distancer un cheval qui galope pour gagner du terrain, et se montrer tolérant pour les fautes qui, au lieu d'avantager un cheval, ne peuvent que lui être nuisibles (...) d'une façon générale, la faute est punie seulement quand elle avantage ». Il reste néanmoins toujours une part de subjectivité ou de considérations inavouables. Le Prix d'Amérique, trot international en parties liées, couru le lundi 31 mars 1902 en fournit une bonne illustration :

« *Tambour* s'est assuré les deux derniers heats à une allure qui a été diversement commentée, surtout à propos de la dernière épreuve lui attribuant le prix, grâce à la décision

³⁷⁰⁰ *Lyon sport* 10 octobre 1903.

³⁷⁰¹ *Lyon sport*, 6 juin 1906.

des commissaires qui, semblait-il, auraient eu peut-être quelque raison d'obliger *Tambour*, dans une quatrième épreuve, à profiter d'une victoire plus régulière.

Il est certain que les fautes commises par ce trotteur à l'allure toute spéciale, et de si courte durée soient-elles, ne lui nuisent en aucune façon, au contraire. C'est ainsi qu'en *traquenardant* et en utilisant à merveille le train qu'il reprend sans désespérer il arrive à profiter et tirer avantage là où d'autres perdraient »³⁷⁰².

Le commentateur sportif, avec des arguments parfaitement recevables, a eu une autre appréciation que les commissaires.

Section II – Des paris au pari mutuel

I – Les paris : les évolutions d'une pratique sociale

1 – Les paris jusqu'à la loi Riotteau

S'il est un domaine où les sources administratives sont muettes, c'est bien celui des paris auxquels donnent lieu les courses. Cette activité qui génère des gains importants s'exerce dans un cadre largement informel. Le flou juridique qui l'enveloppe ne contribue pas à éclaircir la situation. De fait, la question des paris aux courses a donné lieu le 5 janvier 1877 à un arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation³⁷⁰³. La haute juridiction considère qu'ils doivent être assimilés à des jeux de hasard et qu'ils ne peuvent être autorisés que dans la mesure où ils se pratiquent entre personnes se connaissant. La cour a estimé que les paris engagés dans l'enceinte sélecte du pesage rentraient dans ce cas d'espèce, mais que ceux qui étaient conclus sur la pelouse ne pouvaient pas, compte tenu de la multitude, prétendre à un traitement similaire. Ainsi, les bookmakers, profitant de l'interprétation extensive de l'arrêt de la Chambre criminelle, ont résisté discrètement au pesage puis ont reconquis la pelouse. Pour ne pas s'aliéner le nombre sans cesse croissant des parieurs, toutes catégories sociales confondues, les sociétés de courses, le groupe de pression des éleveurs, les militaires et l'administration des haras, les autorités politiques se sont abstenues de réglementer ou de légiférer en la matière. La question des paris aux courses a même eu droit à une commission, c'est dire l'enthousiasme qu'elle suscitait. Les instances préfectorales et policières répercutent avec tact la discrétion embarrassée de l'autorité supérieure. L'idée que les courses ne sont viables qu'à travers les paris s'est imposée d'évidence puisque eux seuls sont capables de drainer les foules vers les hippodromes. Ainsi, en marge de la loi, les bookmakers règnent sur le monde des paris à la cote. Si la loi et la morale en souffrent, leur présence satisfait à la fois l'industrie chevaline et le monde bigarré du turf. Dans les grands hippodromes suburbains de Paris comme à Auteuil, Longchamp ou Saint-Ouen, et par extension dans les autres hippodromes de province, les bookmakers officient sans la moindre contrainte. Chaque bookmaker est signalé par un piquet auquel il affiche les cotes. Avant chaque course, les paris s'engagent dans une effervescence qui n'est pas sans rappeler l'agitation qui prévaut autour de la corbeille. Plus d'une centaine de bookmakers aidés de commis prennent les paris. Lyon n'est pas en reste comme le prouve l'effervescence de la réunion inaugurale de Bonneterre :

« Deux heures sont encore loin de sonner et dans la prairie où s'éparpille l'assistance nombreuse, les bookmakers montés sur leurs tréteaux hurlent déjà à qui mieux mieux : la cote ! la cote ! la cote ! qui veut un cheval ? quel cheval ? tandis qu'un tas de filous va organiser ce qu'ils appellent des poules, vastes escroqueries d'où ces braves gens tirent leur plus grand profit. (...)

³⁷⁰² *Salut public*, 5 avril 1902.

³⁷⁰³ Cassation criminelle, 5 janvier 1877, *Bulletin des arrêts de la cour de cassation, chambre criminelle*, N°4 DP 1878, et Sirey 1877, I, p. 481, note E. Villey.

Les parieurs ont été satisfaits ; une douzaine de bookmakers lyonnais et parisiens s'étaient installés au pesage. Comme toujours, il y a des heureux et des moins heureux. Il y a eu aussi quelques surprises, les pronostics ne se sont guère réalisés ; mais ce sont là les émotions du jeu. Les perdants vont se consoler au buffet de Maderni, qui, entre parenthèse, est joliment entouré ; on absorbe quelques verres de champagne, et l'espérance renaît »³⁷⁰⁴.

En 1887, *l'Express de Lyon*, soucieux d'expliquer le monde complexe des courses à ses lecteurs, reproduit un article d'un confrère parisien sur l'utilité des bookmakers pour le développement de l'espèce chevaline. Quel profit les sociétés tirent-elles de la présence des « chevaliers de la sacoche » ? :

« Voici le compte qui lui a été fourni ["par un bookmaker parmi les plus honorablement connus du ring"] :

Au pesage, droit d'opérer, payé à la Société :.....	109 francs.
Piquet de M. Regimbaud, dont 7 francs pour la Société :... 10	
All Right (le crieur) :.....	5
Carte-liste :.....	2,50
Parapluie :.....	5
Entrées bookmaker et commis :.....	40
Employé :.....	20
Voiture :.....	20
Tickets avec timbre :.....	10
Total :.....	215,50

Or, puisqu'il y a 160 journées pour les hippodromes suburbains, cela fait la somme respectable de 31 875 fr. par tête de bookmaker. Or, une moyenne d'environ 35 bookmakers opéraient au pesage à chaque réunion de suburbain. À ces recettes formidables, il faut ajouter le produit légèrement inférieur tiré des bookmakers de la pelouse. Ceux-là, au nombre de quatre-vingts en moyenne par semaine, ne payaient leur droit quotidien d'exercer que 30 fr., ce qui est déjà un joli denier. Ces chiffres, que notre confrère garantit rigoureusement exacts, sont absolument édifiants »³⁷⁰⁵.

Cette activité lucrative où tout le monde trouve son compte, le public et l'industrie chevaline, est détenue par M. Regimbaud qui, de concert avec les sociétés de courses, régente le monde des bookmakers. Or, en février 1887, un industriel, M. Verséjoux, dans l'impossibilité d'évincer le concessionnaire de fait, demande à la ville de Paris la mise en adjudication des emplacements attribués aux bookmakers dans l'enceinte des champs de courses, la « ferme des piquets ». Verséjoux propose de l'acquérir pour la somme de 600 000 francs. La commission municipale du budget étudie cette concession de fait, véritable économie parallèle. Elle conclut non seulement au rejet de la demande, mais encore à l'interdiction totale des paris dans les hippodromes de la ville.

Dès lors l'affaire prend une tournure politique. Les socialistes du Conseil municipal s'emparent du dossier : Richard, Joffrin, Longuet mettent les pouvoirs publics, préfet de la Seine et préfet de police de Paris en tête, dans une situation intenable³⁷⁰⁶. Ils sont sommés de mettre fin aux turpitudes administratives et politiques qui enveloppent le financement des courses. L'affaire est portée dès le mois de mars en Conseil des ministres. Elle fait les choux gras de la presse parisienne et provinciale. René Goblet, président du Conseil et ministre de l'Intérieur, Ferdinand Sarrien, garde des sceaux et Jules Develle ministre de l'Agriculture,

³⁷⁰⁴ *Lyon s'amuse*, 2 mai 1886, N°28.

³⁷⁰⁵ *L'Express de Lyon*, 18 mars 1887.

³⁷⁰⁶ Pour la polémique enclenchée par les socialistes parisiens qui combattent l'aliénation de la classe ouvrière polluée par la pratique bourgeoise des paris, voir *Le journal des économistes*, avril 1887, Chroniques économiques, pp. 154-155 : « Avant de supprimer les bourgeois, les socialistes veulent les moraliser ».

sont aux avant-postes³⁷⁰⁷. Des instructions sont envoyées aux préfets et aux parquets : du jour au lendemain, les bookmakers, qui violent la loi de 1836 sur les jeux de hasard, auxquels la jurisprudence de la Cour de cassation assimile leurs activités, sont transformés en boucs émissaires³⁷⁰⁸. Mais, ils ne sont que la partie visible d'un système sans lequel les courses ne peuvent subsister. À défaut de sauver les bookmakers, il faut sauver les courses. Cette volte-face soudaine qui met fin à dix ans de laxisme, déstabilise la filière hippique. Des contre-feux sont immédiatement allumés. Les groupes de pression entament dans l'urgence leur travail de sauvetage. Les députés, les éleveurs, le Conseil supérieur des Haras, les Sociétés de courses dont les réseaux d'influence sont considérables, poussent le ministre Goblet à trouver une solution³⁷⁰⁹. En moins de soixante jours, un système proche du pari mutuel inventé par Joseph Oller est mis en place. La circulaire ministérielle du 28 avril 1887 reprend un système qui a fait ses preuves en Allemagne et en Europe de l'Est³⁷¹⁰. Les Sociétés de courses, après autorisation, sont habilitées à organiser le pari mutuel.

Si beaucoup d'informations sont disponibles pour Paris, où les jeux représentent un mouvement important, il n'en est rien pour Lyon. En effet, contrairement à Paris, où les autorités déploient des centaines de policiers et où la population prend à partie les commissaires de police chargés de faire respecter la circulaire ministérielle, à Lyon la mesure ne provoque qu'une certaine apathie. Les parieurs regrettent l'interdiction des paris à la cote ou au livre sans trouver dans cette disparition de quoi susciter charivaris ni bousculades³⁷¹¹. À Lyon, les bookmakers sont comme dans la capitale des intermédiaires indispensables aux paris. Il s'agit d'une petite corporation vraisemblablement itinérante qui se déplace dans un cadre régional. De fait, entre les années 1870 et la Grande Guerre, chaque année voit l'ouverture de champs de courses. Toutes les agglomérations de quelque importance proposent une ou deux journées de courses par an. Dans les zones d'élevage comme en Dombes, en Forez ou dans le Charolais, les hippodromes créés par des sociétés locales atteignent une certaine notoriété. Lyon compte quelques bookmakers professionnels. Le 11

³⁷⁰⁷ Le ministre de l'agriculture, le mieux à même d'évaluer les dangers de la situation, semble un peu en retrait. Il laisse entendre à qui le souhaite qu'il est partisan d'une solution souple et rapide. Il présente dans un communiqué au *Journal de Caen*, le 12 avril 1887, repris par *l'Express de Lyon* dans son édition du 16 avril 1887 son point de vue : « je vous autorise à répéter aux propriétaires, aux éleveurs et à vos confrères de la presse ce que je vais vous déclarer : je ne me suis jamais un seul instant dissimulé la gravité de cette question. Mais je ne peux intervenir que comme ministre de l'agriculture, bien entendu. C'est ce que j'ai fait et que je viens de faire encore en réclamant une large tolérance pour le pari au livre et le droit, pour les sociétés qui veulent établir le pari mutuel, de le faire ».

³⁷⁰⁸ *Le Petit Lyonnais*, 16 mars 1887. Le quotidien reproduit la circulaire du ministère de l'Intérieur en date du 15 mars 1887.

³⁷⁰⁹ *Le Petit Lyonnais*, 26 mars 1887 : « Paris 25 mars. M. Pichon, député de la Seine, a eu ce matin une entrevue avec M. Develle, ministre de l'agriculture, au sujet de la question des paris. M. Develle a déclaré au député de la Seine qu'il revenait du ministère de l'Intérieur, où il avait longuement conféré avec M. Goblet. Le ministre de l'agriculture a soumis au Président du conseil des propositions qui lui seront soumises par écrit et qui seront discutées demain au cours de la réunion que les ministres doivent tenir à l'Élysée. Ces propositions tendent au règlement des paris mutuels dans des conditions qui concilieraient les habitudes du public qui fréquente les courses avec les intérêts des Sociétés d'encouragement. Il est permis d'espérer que les propositions du ministre de l'agriculture recevront demain l'approbation du conseil, et que les nouvelles mesures prises conformément à ces propositions pourront être appliquées dès après-demain dimanche ». L'auteur de la dépêche conclut par une remarque qui en dit long sur l'urgence de la situation : « une solution immédiate étant à prévoir, il est probable que M. Pichon n'aura pas à porter la question devant la Chambre ».

³⁷¹⁰ Les principales sociétés de courses et la presse hippique allemande et autrichienne insistent dans leurs rubriques rétrospectives sur la primauté de Paris dans la diffusion du « Totalisator », du totalisateur mis au point par Oller. L'invention française a été très vite adoptée, ce qui n'exclut pas des échecs ou des difficultés au cours des années 1890. Voir à cet égard Annette FUSSENIG, *Wie man ein Weltfest des Pferdesports erfindet – Das Aachener Spring - , Reit und Fahrturnier von 1924 bis 1939*. Thèse pour le doctorat en philosophie, Faculté de philosophie de Rhénanie-Westphalie, Institut technologique d'Aix-la-Chapelle, juin 2004, 324 folios, f° 30. Disponible sur Internet.

³⁷¹¹ *L'Express de Lyon*, 18 mars 1887 ; *Le Petit Lyonnais*, 21 mars 1887.

avril 1887, lors des courses de Bonneterre, malgré l'interdiction d'exercer, deux bookmakers, sans doute trop peu discrets, sont verbalisés. Il s'agit d'Alexandre Valla, né au Puy (Haute-Loire) en 1853. Il est secondé par Jean-Marie Blanc, né à Sainte-Foy-l'Argentière (Rhône) en 1849, présenté comme son employé. Tous deux domiciliés à Lyon dans le VI^e arrondissement sont désignés comme des bookmakers professionnels. Le juge du tribunal correctionnel leur reproche d'avoir organisé des paris avec des personnes qui savaient parfaitement qu'ils étaient bookmakers³⁷¹². Les deux hommes, professionnels connus sur les champs de courses, sont verbalisés devant les tribunes dans l'enceinte du pesage, où malgré l'interdiction connue de tous la demande ne faiblit pas. Le chroniqueur hippique de l'*Express* constate que les bookmakers sont « l'objet des sollicitations d'un grand nombre de sportsmen »³⁷¹³. C'est sans doute l'occasion de faire de belles affaires qui pousse les deux prévenus à l'imprudance. Le premier organise les paris et le second règle l'intendance en collectant les mises et en distribuant l'argent aux gagnants. Ces deux bookmakers ne sont pas seuls. Le *Salut public* relève que lors des courses du 11 avril 1887, les paris n'ont pas cessé : « l'interdiction de la petite industrie des bookmakers a enlevé un peu de l'animation habituelle. Il ne faut pas croire cependant que l'on s'abstenait absolument de jouer sur le turf. Les bookmakers montraient seulement un peu plus de discrétion dans leurs offres ; mais ils n'en continuaient pas moins en silence leur commerce »³⁷¹⁴. À côté des bookmakers ayant pignon sur rue, la presse semble indiquer l'existence de bookmakers occasionnels organisant des poules³⁷¹⁵. C'est l'exemple même du jeu de hasard, vite organisé et très prisé du public de la pelouse, le « Monaco des petites gens »³⁷¹⁶.

2 – Les paris après la loi Riotteau

La loi du 2 juin 1891 et le décret réglementaire du 7 juillet 1891 interdisent le pari à la cote qui est remplacé par le pari au livre³⁷¹⁷. La seule modalité licite de pari universel dans l'enceinte des hippodromes est le pari mutuel. En réalité, le pari au livre qui sert de couverture aux paris avec tous venants est supprimé par la loi du 4 juin 1909, mais l'activité des bookmakers n'a pas disparu et les paris illicites hors de l'hippodrome ont continué à prospérer jusqu'au début des années 1930 et à la légalisation du PMU.

A – De la lente éviction des bookmakers à la loi du 4 juin 1909

La loi Riotteau qui instaure un cadre légal précis pour le pari mutuel organise parallèlement la disparition du pari à la cote, là où il avait survécu, c'est-à-dire au pesage. L'article 4 de la loi du 2 juin 1891 :

³⁷¹² Arch. Dép. Rhône, U cor 383, mai 1887, jugements correctionnels.

³⁷¹³ *L'Express de Lyon*, 12 avril 1887.

³⁷¹⁴ *Salut public*, 13 avril 1887.

³⁷¹⁵ La poule ou pari au chapeau. On place dans un chapeau autant de tickets numérotés qu'il y a de chevaux partants dans la course. Chaque joueur paie une mise et retire un ticket, celui qui possède le numéro du cheval gagnant perçoit le total des mises moins le prélèvement de l'organisateur. La poule est un véritable jeu de hasard où n'intervient en rien la connaissance de la valeur des chevaux.

³⁷¹⁶ *L'Express de Lyon*, 8 avril 1887.

³⁷¹⁷ Xavier LEROY, *Le monde des jeux*, Paris, édit. E ; Dentu, 1893, 188 pages, pp. 161-162 : « En pariant avec celui qui tient un livre sur le champ de courses, qu'on appelait autrefois bookmaker ou « donneur », on s'engage, d'après la loi, réciproquement sur parole : le joueur de verser après les courses la somme engagée, l'acceptant de payer 2,3,4 ou 5 contre un, c'est-à-dire 2, 3, 4, 5 fois l'enjeu du pari. Il n'y a pour cela d'autre formalité que l'inscription sur le registre du nom du parieur, du cheval choisi avec son équation et enfin de la somme engagée. Dans ce mode de pari, le joueur a l'avantage de savoir, en s'inscrivant, quelle somme il aura à toucher si le cheval qui fait l'objet du pari arrive le premier, tandis qu'au pari mutuel au comptant des tribunes de la société des courses, il ne le sait qu'après la répartition entre les gagnants des sommes engagées, déduction faite du prélèvement des trois pour cent mentionné au décret du 7 juillet 1891 »

« Quiconque aura habituellement, en quelque lieu ou sous quelque forme que ce soit, exploité le pari sur les courses de chevaux, en offrant à tous venants de parier ou en pariant avec tous venants, soit directement, soit indirectement, soit par intermédiaire, sera passible des peines portées à l'article 410 du code pénal ».

En réalité, la situation n'est pas stabilisée d'un point de vue juridique, car en laissant subsister le pari au livre, les bookmakers continuent à organiser les paris et il est difficile de contenir les transactions dans l'enceinte du pesage. Pendant 14 ans, entre 1891 et 1905, le pari au livre a bénéficié d'une « tolérance illégale au pesage »³⁷¹⁸. Selon le mot du député Chauvin, homonyme d'un des acteurs qui gère le mutuel, « le pari au livre a survécu par tolérance, à sa suppression légale »³⁷¹⁹.

L'éviction des bookmakers a pris dix ans, de 1899 à 1909. Elle s'effectue par pulsions successives car les donneurs utilisent au mieux la loi de 1891 et comptent avec de puissants soutiens : les parieurs, le milieu des courses et le fisc qui ne veut pas tuer cette poule aux œufs d'or³⁷²⁰. Cette tolérance ou situation de fait résulte de la discrétion des donneurs qui ne parient qu'avec « leurs clients habituels ». Cette tolérance n'est pas sans effets car les donneurs proposent des cotes, véritables boussoles des paris, qui ne restent pas dans l'enceinte du pesage³⁷²¹. Elles circulent sur la pelouse où elles génèrent un système de paris parallèles et

³⁷¹⁸ *Le Figaro*, 12 décembre 1905.

³⁷¹⁹ *Le Figaro*, 26 février 1899 ; sur le système Chauvin, Christophe DONNER, « La Saga d'une rivalité familiale », *Le Monde Magazine*, 26 septembre 2009 ; Christophe DONNER, *À quoi jouent les hommes*, Paris, Grasset, 2012.

³⁷²⁰ Paul MÉGNIN, dans un article de *Lyon Sport*, « Causerie Sportive, la suppression des bookmakers, pari mutuel et pari au livre », 2 septembre 1905, résume cette situation ambiguë : « Tout est oblique dans cette législation des courses. La loi autorise ce qu'elle réprovoque et tire un fruit du vice qui l'indigne. Elle est comme une mère de famille qui rougirait des désordres de son aînée et qui, cependant, prélèverait sur ses turpitudes pour assister ses sœurs innocentes. Le bookmaker sent que, cette fois le coup est rude, mais il en a tant reçu sans en mourir, qu'il lui est permis de penser que ce n'est pas encore de celui-ci qu'il mourra ».

³⁷²¹ *L'Express*, 31 mars 1887 La cote comme valeur de référence et la différence entre pari à la cote et pari mutuel apparaît très clairement – malgré ses partis pris – dans cet article de Khalif, un spécialiste lyonnais des questions hippiques : « Il nous a paru intéressant, au moment où le ministre de l'intérieur vient d'autoriser les sociétés de courses à organiser le pari mutuel, de rappeler le mode de fonctionnement de ces paris, et de rechercher l'avantage qu'ils pouvaient présenter sur les paris à la cote, tels qu'ils existaient avant la circulaire Goblet.

Le pari mutuel a pour base, ainsi que l'indique son nom, une mutualité réciproque d'appréciations dont le système consistait dans une réunion, en une seule masse, de tous les paris engagés sur une course, laquelle masse est répartie au prorata entre les parieurs du cheval gagnant.

Le pari s'engage au moyen d'un tableau mécanique, qui contient des compteurs partiels représentant chacun un des chevaux. Au sommet de ce tableau se trouve un compteur totalisateur qui additionne mécaniquement le nombre de paris sur chacun des compteurs représentant les chevaux.

L'enjeu se fixe d'après une unité déterminée qui peut être le franc, la pièce de cinq francs ou le louis, et sa répartition ne peut se faire qu'après la course, car il faut attendre le résultat pour diviser le total des mises sur celles qui ont été marquées par la case du cheval gagnant.

Le pari mutuel n'est donc pas autre chose qu'un jeu de hasard prolongé, où le parieur ne connaît pas la cote à laquelle il prend son cheval.

De plus, il laisse la porte grande ouverte à la supercherie, car il suffit pour faire ce qu'on appelle un *coup* sur un cheval, d'avoir quelques bons *allumeurs*, qui misent de façon ostensible et le font prendre par la foule, tandis que vous avez soin d'en prendre un autre pour vous.

Avec le pari à cote fixe que l'on vient de supprimer, rien de tout cela n'était à craindre. C'était un marché basé sur l'offre et la demande ; les chevaux donnés à cote fixe représentaient une marchandise, qui variait de prix – rien de plus juste – suivant le plus ou moins de chances probables du cheval. Il y avait donc pour le preneur un calcul à faire et de l'intelligence à déployer, tandis que dans le pari mutuel les preneurs engagent leur argent comme de véritables aveugles.

Pour nous résumer, c'est une pure utopie que d'avoir supprimé l'état de choses existant au profit du pari mutuel, depuis longtemps abandonné, car le public qui maintenant a tâté du pari à la cote, ne voudra pas plus retourner à la chance enfantine du totalisateur, qu'un bon tireur n'a envie de recourir au fusil à pierre, après s'être servi d'une arme Lefauchaux ».

influent sur les enjeux du pari mutuel. Les pulsions restrictives surviennent lorsque le volume des enjeux faiblit. En mars 1899, le ministre de l'Intérieur, à la demande expresse de son collègue de l'Agriculture, donne des consignes de fermeté³⁷²². Les donneurs n'ont plus le droit d'écrire la cote³⁷²³. Cet accès de sévérité semble se traduire, d'après les statistiques que publie le Figaro, par une augmentation du pari mutuel par rapport à la même période de l'année précédente :

13 mars 1898	+ 337280
14 mars "	+ 166030
15 mars "	+ 430885
16 mars "	+ 126495
17 mars "	+ 339955
18 mars "	+ 408990
19 mars "	+ 337280

Discrétion des donneurs qui font le dos rond, résistance des parieurs et du milieu des courses ont progressivement raison du zèle policier. En novembre 1903, à la suite d'un nouveau spasme, une commission extra-parlementaire est créée, mais il n'en sort pas grand-chose.

Ce n'est qu'en 1905, devant une nouvelle diminution de l'activité du pari mutuel que l'interdiction du pari au livre est réaffirmée. Cette fois, l'offensive est menée par le Ministre Ruau qui relance les travaux de la commission et organise la suppression effective du pari au livre par l'éviction des bookmakers. À l'automne 1905, le Préfet du Rhône, dans un courrier adressé aux sociétés de courses, fixe le nouveau cadre d'intervention :

« La Commission extra-parlementaire instituée par le ministère de l'agriculture, en conformité d'une motion de la Chambre des députés pour l'étude des questions se rattachant au pari mutuel, s'est prononcée à l'unanimité pour la suppression radicale des bookmakers sur tous les hippodromes sans exception.

Cette mesure appliquée à Paris depuis le 1^{er} septembre dernier a donné des résultats décisifs. C'est ainsi que, depuis cette date à ce jour, les sommes engagées au Pari Mutuel se sont accrues de plus de onze millions.

(...) Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien faciliter la tâche des agents de surveillance et de contrôle du Pari Mutuel dans les conditions indiquées par la circulaire ministérielle du 30 octobre 1903, dont je vous ai transmis une copie le 4 novembre suivant »³⁷²⁴.

Cette fermeté affichée semble répondre aux vœux formulés par l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est en décembre 1904 :

« M. Paul Doyon, président de la Société des Courses de Vienne, expose qu'à Vienne les recettes du pari mutuel ont diminué, et que, des renseignements qu'il a recueillis, il résulte qu'il en a été de même sur un grand nombre d'hippodromes de province et, ce qui est plus grave, sur ceux des sociétés-mères. Cette diminution est d'autant plus regrettable, dit-il, que les ressources provenant du pari mutuel gagent une partie des prix offerts par les sociétés, et il en signale comme cause, et avec lui M. Buffaud, président de la Société Sportive du Rhône, la tolérance dont jouissent les books sur les champs de courses »³⁷²⁵.

L'administration cherche à fixer une jurisprudence en livrant aux tribunaux les donneurs qui contreviennent à l'article 4 de la loi du 2 juin 1891. Elle voudrait que les juges interdisent

³⁷²² *Le Temps*, 15 mars 1899.

³⁷²³ *Le Gaulois*, 13 mars 1899.

³⁷²⁴ *Lyon sport* 27 novembre 1905.

³⁷²⁵ *Idem*, 24 décembre 1904.

absolument tout intermédiaire et spécialement « le pari pour un ami », cet entre-deux qui permet tous les arrangements. Un donneur ou bookmaker parisien notoire, Dumien, est condamné en correctionnelle le 27 décembre 1905 et en appel le 21 mars 1907 sur le motif retenu « qu'il prenait des paris de tous venants et que ses prétendus amis sont notoirement connus pour faire la commission au pari ; qu'ils recueillaient les ordres qu'ils apportaient ensuite à Dumien pour les exécuter »³⁷²⁶. À Lyon, les jugements du tribunal correctionnel révèlent quelques affaires comme celle concernant Jean-Marie Laurent, originaire de l'Allier, sans profession, appréhendé devant la tribune du pesage à Villeurbanne en 1905. Domicilié Grande Rue Saint-Clair, à proximité de l'hippodrome de Villeurbanne, c'est un bookmaker comme il en existe d'autres à Lyon, mais l'absence de traces judiciaires montre sans doute que la corporation fait preuve d'une certaine prudence³⁷²⁷.

L'interdiction du pari privé entre particuliers éclairés s'est avérée autrement plus difficile à obtenir. La mesure touche le milieu des courses, riches parieurs du pesage, entraîneurs et propriétaires. Elle ne peut provoquer que réprobation, mais elle est nécessaire pour priver les bookmakers de toute couverture. C'est le pari dans la sphère de l'interconnaissance. Les affaires que la police défère aux tribunaux correctionnels suscitent l'indignation. L'activité policière est considérée comme inquisitoriale, mais surtout, elle semble remettre en question l'économie des courses. Les souhaits de l'administration sont trop en décalage avec la loi du 2 juin 1891 pour que les juges puissent la suivre sur ce terrain. En 1907, l'affaire de Martin en donne un témoignage éclairant. Il s'agit d'un sportsman riche et connu. La police le présente comme un « bookmaker amateur ». Elle lui reproche de contrevenir à l'article 4 de la loi du 2 juin 1891 en offrant de parier avec *tout venant*. L'interrogatoire au cours de son procès devant la 10^e chambre correctionnelle de la Seine souligne la difficulté d'appliquer la jurisprudence aux parieurs privés :

« De Martin : Tant qu'il y a eu des bookmakers, dit-il, j'ai parié sur un cheval. Depuis 1905 j'ai dû changer mon jeu. Aller au pari mutuel m'était impossible. Je tuais la cote en portant mon argent. Alors j'ai joué contre un cheval, ou plutôt contre des chevaux. Je donnais à mes amis les chevaux que je croyais sans chance d'arriver et je gardais celui que je tenais pour le futur gagnant (...).

Juge : Mais qu'appellez-vous « vos amis » ?

De Martin : Les gens de mon monde, les gens avec qui je sympathise, ceux que vous entendrez.

Juge : À quelle cote donnez-vous les chevaux ?

De Martin : Cela dépend, d'après mes intuitions.

Juge : N'avez-vous pas un associé ? On a retrouvé sur vous un reçu de 57 000 francs. "Montant de ma part de bénéfices dans les courses de 1903", a écrit le signataire.

De Martin : Il s'agit là d'une affaire privée. Mais ne pourrais-je avoir un associé de jeu, sans être un exploiteur de paris.

Juge : Vous alliez trouver les parieurs.

De Martin : Jamais, je proteste. Je pariais quand on venait à moi, ou quand je rencontrais un ami.

Je le répète, je ne joue qu'avec mes amis ou mes relations. Je suis un parieur, rien de plus »³⁷²⁸.

Ainsi, la jurisprudence durablement défavorable, et jusqu'en cassation, impose la voie législative. La loi du 4 juin 1909 revoit l'article 4 de la loi de 1891 :

³⁷²⁶ *Le Figaro*, 21 mars 1907.

³⁷²⁷ Arch. dép. Rhône, Ucor 611, f° 1644.

³⁷²⁸ *Le Figaro*, 4 mai 1907.

« Quiconque aura habituellement, en quelque lieu et sous quelque forme que ce soit, offert, donné, ou reçu des paris sur les courses de chevaux, soit directement, soit par intermédiaires, sera passible des peines portées à l'article 410 du code pénal ».

La nouvelle mouture du texte met un point final au pari au livre. Elle impose la clandestinité aux bookmakers mais elle gêne en même temps le monde des courses. Le lien entre les propriétaires d'écuries et les paris est l'une des explications de la longévité des bookmakers au pesage. Le pari entre professionnels et/ou parieurs très avertis permet des gains qui ne peuvent pas être compensés par les prix gagnés en courses. Ces gains sont partie prenante de l'économie des courses. En septembre 1905, un article du *Figaro* en donne une belle définition :

« Les écuries de courses sont devenues des industries, de véritables usines qui vont chercher le produit dans sa prairie, le mettent en valeur et l'exploitent à leurs risques et périls. Il est tout naturel que ces industries aient la faculté d'avoir recours à la spéculation (dût le mot choquer quelques vieilles barbes), comme, en somme, toutes les industries du monde. Il est vraiment excessif de refuser au propriétaire d'une écurie de faire sur la chance de ses chevaux ce que tout fabricant peut faire sur la matière première qu'il emploie et sur le produit qu'il fabrique »³⁷²⁹.

En d'autres termes, affirme d'Arcine de B. dans *Lyon Sport*, « cette forme de pari, c'est universellement admis, fournit aux propriétaires leur seule chance de rentrer dans les très fortes dépenses qu'entraîne une écurie de courses. Ils ne trouvent pas les mêmes avantages au pari mutuel, car là, ils sont obligés de parier publiquement. S'ils croient une chance à leur cheval, et qu'ils appuient cette chance, cette circonstance est connue de tout le monde et chacun peut en profiter autant qu'eux : ainsi un cheval qu'ils auraient pu prendre à dix ou quinze contre un, part à cinq ou quatre, et même moins. La cote est forcément beaucoup moindre et, en cas de victoire, le bénéfice insignifiant ».

Il existe en-dehors du circuit officiel des courses données dans les hippodromes, des compétitions entièrement privées qui donnent lieu à des paris entre propriétaires. Ces matches qui mettent en scène deux chevaux peuvent avoir lieu sur route, sur une piste d'essai ou sur celle d'un hippodrome. Ils apparaissent peu dans la presse et leur caractère privé ne les destine pas à une grande publicité. *Lyon Sport* en publie de temps à autre un compte-rendu. Deux matches en mars et avril 1902, en début de saison hippique, permettent quelques observations :

Match au Riding Club, mars 1902 : « Mercredi soir, à 4 heures, sur le terrain du *Riding-Club*, au Grand-Camp, divers *gentlemen* lyonnais étaient conviés à assister à un match d'essai entre deux galopeurs, préparés en vue de nos prochaines épreuves de plat. On voulait se rendre compte de la valeur de *Réactionnaire* (oh ! par ces temps de candidature ! ?) appartenant à MM. Crouzon, Dupic et Prat, et on lui avait opposé *Béhova*, l'excellente jument de M. Prat, si facilement victorieuse l'an dernier. *Réactionnaire*, monté par M. Crouzon a été battu sur 2000 mètres de deux longueurs par *Béhova* qui, cependant, portait 10 kilos, en surcharge. À ce petit *meeting* privé, auquel *Lyon Sport* n'était cependant pas invité, nous avons remarqué MM. Prat, Crouzon, Dupic, Lechère, Bouvier, Nouvelet, Bellissent, Gauthier, etc... et, un peu plus loin, quelques *touts*, à l'affût d'une cote toujours invraisemblable.

Les trois copropriétaires sont revenus enchantés de cet essai et de ce petit rendez-vous hippique, trop rare pour ne pas être signalé et pour lequel on saura qu'à l'avenir il ne faut pas croire à la fixation livrée à la commune renommée. Toutes nos félicitations pour ce préliminaire qui révèle une activité de bon aloi parmi nos hommes de cheval »³⁷³⁰.

Match sur l'hippodrome de Villeurbanne, avril 1902 : « Les réunions de courses ne suffisent plus à nos *gentlemen riders* que des luttes courtoises poussent à se lancer des défis.

³⁷²⁹ *Idem*, 17 septembre 1905.

³⁷³⁰ *Lyon sport*, 15 mars 1902.

C'est ainsi que jeudi dernier à 3 heures, un match fort intéressant a eu lieu à l'hippodrome de Villeurbanne, entre *Réactionnaire*, à M. Prat et *Rajah* à M. le vicomte de Cabrella, sur 2000 m. plat. M. Crouzon montait *Réactionnaire* à 65 Kilogs, *Rajah* était monté par Rabatel avec 5 kilogs de surcharge. Un enjeu de 800 fr. était déposé entre les mains de M. Buffaud président de la SSR qui jugeait à l'arrivée.

Réactionnaire a été vainqueur très facilement de trois ou quatre longueurs ; les mains basses *Rajah* était fini et à la cravache au dernier tournant.

De nombreux *sportsmen*, parmi lesquels nous avons remarqué MM. Buffaud, Bless, Estragnat, Marge, Prat, de Cabrella, Dupic, Bérard Aîné, et jeune, Porchère et plusieurs officiers de la garnison assistaient à cette réunion intime et un véritable défilé, voitures et automobiles donnait une animation extraordinaire dans Villeurbanne. Arrêt chez M. Prat, où le champagne a coulé à flots, pour fêter cette victoire ainsi que la naissance de son poulain *Mastoquet*, né la veille à Villeurbanne »³⁷³¹.

Trois observations s'imposent d'évidence :

Il s'agit en premier lieu de propriétaires d'écuries de courses. Dans le match du Riding Club, la réunion oppose des propriétaires lyonnais ; dans le second à Villeurbanne, les compétiteurs sont un propriétaire lyonnais, Prat, membre de la SSR, et un propriétaire marseillais, le vicomte de Cabrella, dont les chevaux fréquentent les champs de courses de la région lyonnaise. Dans les deux cas, l'assistance compte d'autres propriétaires, il s'agit de réunions sélectes de l'interconnaissance et même *Lyon Sport* précise qu'il n'a pas été invité au premier « meeting » ; en second lieu le match est encadré par les règles précises de la compétition. Dans les deux cas, il s'agit de courses plates de 2000 m., les poids sont décidés d'un commun accord et selon le niveau des dernières performances. La validité du match est assurée par la notoriété des personnalités présentes : pour la compétition de Villeurbanne, c'est le Président de la SSR en personne qui est juge à l'arrivée. Enfin, dans les deux cas, il s'agit officiellement d'un pari privé, mais il est difficile d'imaginer que l'assistance est restée inerte face aux deux compétiteurs : s'il y a un match privé, il y a aussi toute une série connexe de paris privés qui ont eu lieu. La réunion de mars 1902 au Riding Club est très révélatrice des possibilités qu'offrent ces matchs : la présence de bookmakers, de donneurs ici désignés par le terme de *touts*, est une preuve que la compétition a été organisée en vue de servir de support à des paris illicites et il est difficile d'établir une frontière entre le monde licite des vrais paris privés et celui des franges illicites qui gravitent autour des bookmakers.

B – Les paris hors des hippodromes : le jeu en ville

Dans le compte-rendu déjà cité de l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est, en décembre 1904, la baisse de rendement du pari mutuel est attribuée aux bookmakers intervenant sur les champs de courses mais aussi aux agences clandestines :

« Dans les villes [elles] opèrent, chez elles, à la cote du pari mutuel (à leur seul profit, naturellement) et vont jusqu'au domicile des particuliers solliciter des paris. De la sorte, il n'est pas nécessaire d'aller sur les hippodromes pour parier sur les chances des chevaux, et tout ce qui va aux agences et aux books est autant d'enlevé aux affaires du pari mutuel, au grand préjudice des sociétés de courses ».

Il va de soi que Lyon, Vienne et les autres villes ouvrières de la région sont aussi touchées par le phénomène que la capitale. Dans un article de 1908, un journaliste de *Lyon Sport*, sous le pseudonyme d'Ursus, décrit en 1908 des habitudes solidement installées :

« Ce mouvement n'est pas cantonné à Paris. En province, à Lyon en particulier, chaque fois que les sociétés consentent à ouvrir leurs portes, les spectateurs affluent. Bien plus, on chuchote que, mécontents de ne pouvoir appuyer plus souvent sur place au Mutuel la chance

³⁷³¹ *Idem*, 19 avril 1902 ; le même journal rapporte un autre match le 24 octobre 1903, route de Crémieu aux portes de l'hippodrome de Villeurbanne.

de leurs favoris régionaux, nombre d'austères Lyonnais lyonnaisant confient à de discrètes officines le soin de remplacer les guichets officiels les jours de courses à Paris ou ailleurs »³⁷³². Le mois suivant, dans un autre article, Lauzun, lui aussi journaliste à *Lyon sport*, complète l'information en soulignant le rôle central des cafés et l'existence de très nombreuses agences clandestines dans les grandes villes de province³⁷³³. Ces deux espaces caractéristiques dans lesquels se nouent les paris clandestins apparaissent dans les informations de la vie quotidienne. En 1904, à un moment où des tensions apparaissent avec le fléchissement du chiffre d'affaires du pari mutuel, les jugements de correctionnelle montrent que la police lyonnaise traque les délinquants. En décembre 1904, le *Lyon Sport* rapporte l'affaire suivante :

« Gignoux et Martel poursuivis sous l'inculpation de tenue illégale d'une maison de jeux de hasard, étaient poursuivis mardi, en police correctionnelle. Ils avaient installé à Lyon, de concert avec un nommé Tardiff, qui n'a pas comparu à l'audience, un établissement clandestin dans lequel tous les particuliers pouvaient venir déposer une mise sur un cheval quelconque participant à une course de Paris, de Lyon ou d'ailleurs. Tous nos lecteurs sont au courant de cette pratique qui crée dans chaque ville une sorte de pari mutuel spécial pour les courses de chevaux de la France entière »³⁷³⁴. Ces maisons existent, mais il est difficile de les cerner. L'affaire Gignoux/Martel citée plus haut est d'ailleurs instructive. Le rapport du Commissaire du quartier de la Bourse, rédigé le 19 septembre 1904, montre bien le caractère fortuit de l'arrestation des deux délinquants :

« J'ai l'honneur de rendre compte, que le 17 courant, vers 5 heures du soir les nommés Martel Georges, dit Marlay, artiste lyrique et Gignoux, Marius, se disant directeur d'une agence lyrique, située rue Jean-de-Tournes, 9, tous deux originaires de Marseille, ayant été surpris se querellant sur la voie publique et amenés devant moi, le nommé Martel, au cours des explications fournies sur les causes de la querelle, m'a révélé que Gignoux tenait une agence de paris aux courses et qu'il était l'un de ses courtiers. Martel a fourni à l'appui de son accusation un règlement sur les paris et des fiches contenant des ordres qu'il avait reçus de clients pour être remis à Gignoux.

Fouillé, séance tenante, Gignoux a été trouvé en possession d'une somme de 2528 francs et d'un récépissé de chargement postal d'une valeur de 1000 francs, adressé le 16 courant à un sieur Blanc de Marseille.

Je me suis aussitôt transporté au domicile dudit Gignoux où j'ai procédé à une perquisition qui a amené la découverte de documents établissant que cet individu exploitait depuis plusieurs mois le pari sur les courses par l'intermédiaire de courtiers désignés sous des pseudonymes »³⁷³⁵.

Le rapport met en évidence une véritable structure administrative inhérente à la gestion d'une agence de paris : ordres émis par les clients, comptabilité, reçus de virements. La fouille domiciliaire fait état d'archives que la femme de Gignoux parvient à jeter au feu. Enfin, pour conserver les fonds et des documents relatifs aux paris, Gignoux loue un coffre-fort au Crédit lyonnais.

À partir de l'offensive de 1905, et des dispositions répressives que prend le Préfet du Rhône, un certain nombre de délinquants sont déférés en justice correctionnelle pour « tenue de maison de jeux de hasard »³⁷³⁶. Le sondage effectué sur les affaires traitées par le tribunal correctionnel en 1906 montre des dossiers où il n'est pas fait mention directe de paris de courses. Ils sont plus difficiles à cerner. À la différence des cercles de jeu qui ont un local

³⁷³² *Lyon sport*, 21 janvier 1908.

³⁷³³ *Idem*, 22 février 1908.

³⁷³⁴ *Lyon sport*, 17 décembre 1904.

³⁷³⁵ Arch. dép. Rhône, 4 M 476, police des jeux, Rapport du commissaire du quartier de la Bourse au Préfet du Rhône, 19 septembre 1904.

³⁷³⁶ Arch. dép. Rhône, Ucor 606-615.

attitré et qui y rassemblent une clientèle, la prise clandestine des paris peut s'effectuer discrètement dans des lieux publics. Cette situation s'explique en partie par le rôle que jouent les innombrables cafés de Lyon. La description que *Lyon sport* donne du Café des Sports, 31, rue Tupin est éclairante :

« Nous rappelons à nos lecteurs et amis qu'ils trouveront en lecture les journaux sportifs et spéciaux des courses au Café des Sports, 31, rue Tupin. MM. Les propriétaires, entraîneurs y trouveront également les jockeys qui s'y rencontrent »³⁷³⁷.

Tel qu'il est décrit, le café avec sa presse hippique à disposition des consommateurs permet de jouer ou de se renseigner sur les chevaux, la présence des professionnels du monde hippique appelle les « tuyaux » et les paris clandestins. Le quartier regorge d'ailleurs de cafés louches que la police surveille toujours d'un œil, rue Tupin, Pleney ou du Plâtre pour n'en citer que quelques-unes³⁷³⁸.

En février 1908, Lauzun explique l'organisation de la filière clandestine des paris de courses à partir des cafés.

« Quelquefois, c'est le cafetier qui exploite à son profit les paris qu'il reçoit, mais, le plus souvent, il n'est qu'un intermédiaire et agit pour le compte d'un bookmaker. Le garçon de café ou toute autre personne qui transmet les jeux au book s'appelle le rabatteur ; position lucrative que celle de rabatteur : il touche le sou du franc sur les paris qu'il apporte à son patron et j'en connais plusieurs qui se font dans les 70 à 80 francs par journées de courses.

Les bookmakers ont encore d'autres employés, ce sont les comptables ; ceux-là règlent les tickets, travail qui n'est pas toujours commode ; ils gagnent en moyenne dix francs par jour. Ces salaires élevés donnent une idée des gains que réalisent les bookmakers ; car, pour pouvoir gratifier si généreusement rabatteurs et comptables, il faut que leur industrie leur procure de sérieux bénéfices »³⁷³⁹.

Dans la description faite par Lauzun, le bookmaker gère plusieurs cafés qui constituent le fond de clientèle. Le jeu est sans doute plus rudimentaire et ne comporte pas d'ordres de jeu sophistiqués. Dans un très bel article de la revue mondaine *Le Septième Jour*, l'auteur qui se cache sous le pseudonyme de Hop-Frog, propose un portrait très convaincant d'un bookmaker lyonnais à la veille de la Grande Guerre :

« César Trompette dépense beaucoup d'argent, et comme nul créancier ne hurle après ses chausses, comme, d'autre part, il a passé l'âge où les fils de famille compromettent leur patrimoine en joyeux avancement d'hoirie, on l'accuse de prélever une respectable dîme sur la fortune de ses contemporains. Cette imputation vaudrait à César Trompette toutes sortes d'égarés s'il avait pu, sur sa carte de visite, faire graver en taille-douce un prétexte sonore, un de ces titres qui valent, dans Lyon, tous les quartiers de noblesse et qui résument toutes les vertus. Hélas ! Trompette n'est ni médecin, ni avocat, ni teinturier, ni soyeux, ni courtier d'assurances, ni marchand de marrons. Il n'a même pas fait un beau mariage, et nul ancêtre au ventre catégorique ne lui dira jamais, entre deux rires gras : Jeune homme, j'ai bien connu Monsieur votre père !...

César Trompette eut sans doute un père, comme vous et moi, mais il ne tire aucune gloire de sa filiation, pas plus qu'il n'en tira jamais le moindre profit. Il vécut pauvre jusqu'à trente ans. (...) Ceux qui le considéraient alors comme un homme fini et qui prononçaient déjà son oraison funèbre assistèrent, du jour au lendemain, à une singulière métamorphose. César Trompette, dépouillant ses enthousiasmes et réduisant l'anarchie de son existence, devint le garçon le plus froid, le plus méthodique, le plus sceptique, le plus impénétrable, le plus positif et le plus sèchement résolu qu'il soit possible d'imaginer. Il fit aussi tomber ses moustaches et sa face rasée l'apparenta aux businessmen que la vieille Europe envie à la jeune Amérique.

³⁷³⁷ *Lyon sport*, 15 octobre 1904.

³⁷³⁸ Arch. dép. Rhône, 4 M 475, 4 M 476.

³⁷³⁹ *Lyon sport*, 22 février 1908.

César Trompette a trouvé son chemin de Damas en marge du pari mutuel. Il craint Dieu et la police. Mais il jouit, chez les garçons de café et les garçons coiffeurs, d'une estime sans bornes. Il voit aussi quantité de petits jeunes gens qui l'honorent de leur confiance.

Il connaît les hommes et en profite. Une seule chose lui manque pour être un parfait gentleman : c'est de connaître les chevaux »³⁷⁴⁰.

Les bookmakers à la manière de César Trompette organisent leur zone de chalandise à partir d'un réseau de rabatteurs sis dans des salons de coiffures et des cafés, mais il existe aussi de véritables points de vente fixes. Les dénonciations qui parviennent à la police des jeux permettent d'éclairer cette autre variante du pari clandestin. Deux dossiers parvenus au cabinet du chef de la Sûreté, et constituant une même affaire, sont intéressants. Dans le premier, une lettre anonyme d'octobre 1901 dénonce comme bookmaker un caissier de 27 ans, Tony Bart, bien sous tous rapports. Il reconnaît se rendre tous les jours au Café des Négociants, 47 rue Centrale, et y prendre pension assez souvent. Il reconnaît également jouer : « J'assiste à toutes les courses qui ont lieu à Lyon, je joue au pari mutuel en amateur, pour mon compte et avec mon argent et non au profit d'autres ». La lettre anonyme l'accusant d'avoir retenu pour 1500 francs d'enjeux sur des courses parisiennes, il répond simplement qu'il n'est pas allé à Paris depuis 3 ans. Le rapport d'enquête ne donne pas de suite à l'affaire et conclut « que la surveillance exercée sur cet établissement ne permet pas de dire que ce soit un lieu de rendez-vous des parieurs à la cote »³⁷⁴¹.

Bart – qui n'est pas inquiété - présente néanmoins un très beau profil de bookmaker : Il jouit d'une admirable couverture professionnelle, compétence et probité reconnues, s'intéresse aux courses et sa profession lui permet de gérer toutes les questions financières des paris. Ce n'est qu'en mai 1904, dans une seconde affaire que son activité de bookmaker est mise à jour. Comme lors de la première affaire, c'est par une dénonciation que la police s'intéresse à nouveau à Tony Bard. Ce dernier, après la première alerte, a changé prudemment de quartier. Il est installé au Café Patron, 20, cours de la Liberté. Il reçoit les paris de sa clientèle « de Midi à 2 heures et de 6 h 1/4 à 8 heures du soir ». Il est interpellé en pleine activité et une pièce versée au dossier révèle le caractère parfaitement établi de son négoce :

« Mon cher ami,

J'ai le regret de vous dire que tout ce que vous avez joué en dehors de Paris ne marche pas. Je n'ai pas eu le temps d'examiner votre jeu ce matin, autrement vous auriez déjà été averti. On m'a fait une observation à ce sujet attendu qu'on ne prend pas les villes de province.

Bien à vous.

Signé Bart ».

Dans une seconde lettre, signée de son nom et relevant d'une question similaire, il regrette ne pas pouvoir prendre de paris pour les villes de province et solde le compte de son client, un certain M. Gautier :

« Maintenant d'après votre lettre que vous dites ne vouloir plus jouer à Paris du moins chez moi, je vous remets tout votre avoir c'est-à-dire 133 fr .

Bien à vous.

Signé Bart ».

La correspondance est spécialement intéressante. Elle précise l'existence d'une véritable clientèle ayant des comptes ouverts. Ces comptes et ces soldes créditeurs supposent vraisemblablement des règles de jeu plus sophistiquées : une pièce contractuelle versée au dossier, dénommée *Nouveau règlement des Parolis*, datée à Lyon du 10 octobre 1903, fixe les

³⁷⁴⁰ *Le Septième Jour*, « Lyonnaises », 2^e année N°19, 11 mai 1913. Voir table des textes, chapitre XVI, document N°1 Portrait d'un bookmaker

³⁷⁴¹ Arch. dép. Rhône, 4 M 476, Rapport du Secrétaire générale de la police au Commissaire spécial de la Sûreté, 15 octobre 1901.

conditions qui lient le bookmaker et ses clients. Il s'agit d'un droit parallèle accepté par les parties prenantes. Il est possible d'envisager des combinaisons assez complexes et ce n'est sans doute pas la masse des parieurs qui mobilise les 4 heures quotidiennes que Bart utilise à son activité illicite mais l'exacte et minutieuse rédaction des ordres. Lauzun dans un article cité plus haut affirme que c'est la complexité des ordres et la capacité à y répondre qui expliquent le recours aux bookmakers :

« Exemple d'un ordre : Jouer dans la première cinq francs sur *Raquette III* ou, à défaut sur *Mlle Dollar*, 2 fr.50 de chaque côté ; si argent, reporter trois fois la mise sur la monte de Stern dans la seconde course, un tiers gagnant, deux tiers placé, ou, s'il ne monte pas sur *Jasmin* gagnant. De plus, jouer cinq francs ferme sur *Jasmin* placé, ou, à défaut, sur le numéro 13 de la troisième course gagnant : si argent, reporter trois fois la mise sur *Mordant*, gagnant dans la quatrième, ou à défaut dans la sixième sur *Capiello*, un tiers placé et sur *Monsieur Charvet*, deux tiers gagnant.

Le parieur qui donne cet ordre à un bookmaker peut avoir pour quarante francs de jeu, mais il ne débourse en réalité que dix francs. S'il allait au champ, il lui faudrait faire ses reports lui-même, et aucun mutuel, qu'il soit placé sur l'hippodrome ou dans une succursale de la Société Générale, n'aura la complaisance de les faire pour lui. Pour accepter des ordres semblables, il faut avoir le dévouement intéressé d'un bookmaker citadin»³⁷⁴².

II – Les pratiques du jeu

Au cours des trente années qui précèdent la Grande Guerre, l'hippodrome est devenu en termes de fréquentation le premier centre de loisirs en France et vraisemblablement en Europe. Cette notoriété n'est pas engendrée par la passion du cheval, mais par la sociabilité du jeu et par les loisirs de masse qui s'engouffrent dans son sillage. Cette consommation de loisirs, accessibles à presque tous, se traduit par des habitudes, des attitudes et des gestes qui sont décelables par quatre types de sources : les médias qui rendent compte de ces rassemblements de foules parfois considérables ; les sources policières et judiciaires traitent les incidents et de la délinquance sur le champ de courses ; les données administratives quant à elles sont générées par les règlements qui encadrent le pari mutuel et par les demandes de subventions. Enfin, les archives des sociétés de courses recèlent des masses documentaires sans doute importantes, mais d'un accès malaisé.

1 – La puissante machinerie du pari mutuel

Depuis la loi du 2 juin 1891, le pari mutuel est la seule forme de pari légale dans l'enceinte du champ de courses même si d'autres pratiques continuent à être tolérées pendant de longues années. Parier aux courses, c'est choisir ou combiner deux propositions qui enflamment les esprits avec ou sans « tremblements de terre »³⁷⁴³. En octobre 1891, l'Inspecteur des finances La Marinière, explique dans un rapport très didactique destiné au Ministre des Finances, d'abord les modalités du jeu puis les différentes manières d'enregistrer les paris :

« Quoique ce genre de pari soit bien connu aujourd'hui, j'en rappellerai néanmoins le mécanisme. Il se prête à deux combinaisons. Les joueurs ont la faculté, en désignant le cheval sur lequel ils engagent leur argent, de se rendre gagnants ou placés. Dans le premier cas, le cheval ne procure des bénéfices qu'autant qu'il arrive le premier au but ; dans le second, il suffit qu'il soit parmi les deux ou trois premiers suivant le nombre de chevaux partants dans la course. Il y a une certaine analogie entre ces deux combinaisons et celles qui consistent à la roulette à jouer soit sur un seul numéro, soit sur une série. Lorsque les paris sont arrêtés, c'est-à-dire aussitôt après le signal du départ, les enjeux sont réunis. Il en est formé deux totaux,

³⁷⁴² *Lyon sport*, 22 février 1908.

³⁷⁴³ L'expression désigne un gain exceptionnel pour une mise.

l'un pour les *gagnants*, l'autres pour les *placés*. Puis après déduction des prélèvements pour frais d'administration et en faveur des œuvres de bienfaisance ou de l'élevage, ces deux totaux sont répartis entre ceux qui ont choisi les chevaux vainqueurs ou placés »³⁷⁴⁴.

Ce système, pour être en totale syntonie avec les parieurs et exploiter les pulsions qui naissent du jeu, est dans l'obligation de traiter très vite un nombre grandissant d'opérations. Elles sont réalisées au moyen d'une machine, le totalisateur, dont un certain nombre de types fonctionnent en Allemagne et en Autriche-Hongrie. Deux entreprises prestataires de services dominant assez vite la gestion du pari mutuel : l'entreprise de Joseph Oller qui est aussi l'inventeur du pari mutuel, et celle de l'un de ses collaborateurs, Albert Chauvin. Il s'est installé à son compte en 1888, créant à Paris, 30, rue des Petits-Hôtels la société Paris-Mutuels-Chauvin. Il dépose des brevets et améliore le système. En 1891, l'Inspecteur des finances La Marinière décrit le système mis en œuvre par le système Chauvin :

« Les bureaux sont composés d'un receveur-distributeur, d'un marqueur, d'un ou de deux caissiers et d'un contrôleur dont la fonction est de vérifier les tickets présentés au paiement. Ils sont placés par groupes de 4 ou 5 sous la surveillance d'un inspecteur.

Les tickets, toujours sous la forme des billets de chemins de fer, portent imprimés d'avance le numéro du bureau, la quotité de la mise, le numéro de la course et le numéro du cheval, ainsi que la mention gagnant ou placé. Ils sont remis aux bureaux, classés en paquets correspondant à chacune de ces séries. Le numéro d'ordre y est inscrit à la main au moment de la délivrance. Au même moment la date de la journée et plusieurs signes distinctifs qui varient avec la couleur du ticket à chaque course sont apposés au moyen d'un composteur sec.

La partie du composteur qui imprime les signes de la course est mobile. Au signal du départ, des agents spéciaux doivent immédiatement remplacer cette partie mobile. Puis vient le travail de répartition, de vérification et de centralisation qui n'offre pas de particularités notables ».

Entre les deux entreprises concurrentes qui se disputent la clientèle de centaines d'hippodromes, la bataille est acharnée³⁷⁴⁵. Albert Chauvin édite même un ouvrage de promotion, arpente les hippodromes de province parvenant souvent à s'y implanter, notamment dans le Sud-Est³⁷⁴⁶. Les sociétés des courses de Lyon et la plupart de celles de la région ont confié leurs opérations de pari mutuel à la Société Chauvin. Toutes les fondations ou réorganisations de sociétés de courses auxquelles participe Albert Aubier adoptent le système Chauvin³⁷⁴⁷. Jean Gervais, rédacteur à *Lyon sport* rapporte l'engagement persuasif de Chauvin face aux parieurs mécontents au soir de l'affaire Houé³⁷⁴⁸.

La collecte des paris est d'un intérêt vital pour les sociétés de courses. En effet, depuis 1891, la preuve a été faite à plusieurs reprises que sans le stimulant des courses, les hippodromes restent vides. Les entrées payantes sur le champ de courses et le pourcentage du chiffre d'affaires du Mutuel constituent la part la plus importante des ressources des grandes

³⁷⁴⁴ Arch. nat., 0019850377 article 1. Voir table des textes, chapitre XVI, document N°2 Rapport au Ministre de l'Agriculture sur l'organisation matérielle des paris mutuels par les sociétés de courses parisiennes, 1891.

³⁷⁴⁵ Christoph DONNER, *À quoi jouent les hommes*, Paris, Grasset, 2012, 506 pages, pp. 440-441 ; *Lyon sport*, 1^{er} décembre 1900 : « M. Chauvin dont le système de pari mutuel a été adopté par toutes les sociétés de courses de Lyon vient de voir son contrat se renouveler pour l'hippodrome de Saint-Cloud, appelé, l'année prochaine, à remplacer Levallois et les réunions plates de Vincennes ».

³⁷⁴⁶ Albert CHAUVIN, *Fonctionnement du système Chauvin en 1896-1897*, Saint-Ouen, imprimerie Chaix, 1898.

³⁷⁴⁷ *Lyon sport*, 12 décembre 1908 : « Dans sa dernière séance, le Comité de la Société d'Encouragement du Demi-Sang, à l'unanimité des membres présents, a renouvelé la convention passée par M. Chauvin pour l'organisation du Pari Mutuel sur ces hippodromes de St.-Cloud, Vincennes, Caen, Cabourg, Le Pin. Le traité est de douze ans ».

³⁷⁴⁸ *Lyon sport*, 25 mai 1901 : « Il y a eu plusieurs orateurs, et... d'innombrables interruptions. Un seul a été bien clair et précis, c'est M. Chauvin, directeur du Pari mutuel, et qui très crânement n'a pas craint d'affronter la discussion et d'y prendre part, tant qu'elle a été courtoise ».

sociétés de province – pour ne rien dire des parisiennes – et il en va de même à Lyon. Ces deux postes permettent de mesurer la santé des sociétés de courses. Avec la multiplication des journées de courses qui réduit l'impact jadis dévastateur des intempéries, ces deux sources de financement, sans se substituer aux subventions et aux cotisations de leurs membres, jouent un rôle de plus en plus déterminant dans la capacité des sociétés à proposer des programmes attrayants. Ainsi la foule et l'animation bourdonnantes autour des baraques du pari mutuel rythment le succès de la réunion hippique. C'est le cœur de l'hippodrome transformé en ruche où s'agglutinent des essaims de parieurs. À cela une condition néanmoins : que les champs soient nombreux et les courses intéressantes. Dans son édition du 25 mars 1907, *Lyon sport* décrit la belle réunion de la veille à Villeurbanne où la collecte a atteint un record de 110 000 fr. :

« Assistance très nombreuse à Villeurbanne, malgré un vent très violent. Quoique le programme comportât deux military de 3^e série, le public s'est intéressé aux épreuves. Le chiffre d'affaires du mutuel en est la preuve ».

La comptabilité des sociétés lyonnaises de courses relative au pari mutuel n'a été conservée ni dans les dossiers administratifs déposés aux Archives départementales ni dans ceux qui relèvent des Archives nationales, lacune imputable à la perte d'un très important versement au cours de la Seconde Guerre mondiale. La presse sportive et les comptes-rendus des chroniqueurs hippiques donnent suffisamment d'informations pour qu'il soit possible de reconstituer, au moins dans ses grands rythmes, l'évolution du pari mutuel. Deux observations s'imposent :

Le chiffre d'affaires de la Société des courses de Lyon est resté supérieur à celui de la Société sportive du Rhône. Le cœur de la saison hippique lyonnaise bat au printemps sur l'hippodrome du Grand-Camp. La « Grande Semaine » des courses de Lyon au Grand-Camp, enregistre chaque année – hors événement météorologique – un volume de 800 à 900 000 francs pariés au cours des 4 journées, soit en général entre 200 000 et 300 000 francs par réunion. Les réunions d'automne, de création plus récente, ne dépassent guère la barre des 100 000 fr.

La Société Sportive du Rhône vogue, quant à elle, sur une forte dynamique de croissance, à peine affectée par les variations circonstancielle qui mettent en émoi les hippodromes parisiens. La croissance d'une année sur l'autre est parfois considérable. Entre 1904 et 1905, le chiffre d'affaires du PMU passe de 585 000 à 878 000 francs soit une hausse de 50%. Ces données mettent en évidence les gisements de croissance concentrés dans la ville. Ainsi, depuis la première réunion sportive de la SSR en 1900, l'évolution de la société cadette a fière allure et *Lyon sport*, son porte-parole officieux, ne se prive pas de le rappeler :

« Il nous paraît intéressant de rappeler qu'aujourd'hui 14 octobre, a lieu le 7^e anniversaire de la première réunion de courses de la Société Sportive du Rhône. Que de chemin parcouru depuis lors ! Alors que le chiffre du mutuel s'élevait à peine à 30 000 francs, il est en moyenne de 90 000 francs aujourd'hui, pour chaque réunion »³⁷⁴⁹.

Les données chiffrées indiquent avec plus de précision le seuil des 100 000 francs. Il est régulièrement approché ou atteint dès 1906 :

1906	18 mars	100 000
	8 avril	103 000
	14 avril	105 300
1907	25 mars	110 795
	2 avril	99 000
	15 avril	105 300
	3 juin	94 500

³⁷⁴⁹ *Lyon sport*, 15 octobre 1907.

10 juin	103 000
1908 24 mars	101 609
31 mars	
19 mai	86 245 pour 5 courses

Une seconde observation s'impose : les brusques amplitudes des réunions parisiennes se retrouvent de manière atténuée à Lyon. Les paris clandestins n'empêchent pas la montée en puissance des enjeux au pari mutuel. La dynamique des courses semble mue par le ressort de l'engouement populaire. C'est la multiplicité des mises qui forme le socle de la croissance du pari mutuel. Vers 1907 et 1908, au Grand-Camp comme à Villeurbanne, la pelouse représente près des 2/3 des enjeux traités :

Hippodrome	Journée	Tot. de la réunion	Pesage	Pelouse
Grand-Camp	11 mai 1907	258 975	95895	163 080 (62,9%)
Grand-Camp	14 mai 1907	214705	77940	136 765 (63,7%)
Villeurbanne	24 mars 1908	101 609	38 299	63 310 (62,3%)
Villeurbanne	19 mai 1908	96 000	35 000	61 000 (63,5%)

Ces chiffres très partiels s'accordent néanmoins avec la dynamique d'ensemble du turf lyonnais pour suggérer que la fréquentation des hippodromes est marquée par une composante populaire sans cesse élargie qui nourrit la croissance. Jouer au pari mutuel c'est participer à une civilisation des loisirs qui combine trois ingrédients : la représentation théâtralisée que les élites octroient au *vulgum pecus*, la sortie au plein air et l'ivresse d'un ticket gagnant aussitôt remis en jeu pour prolonger la magie et l'euphorie du gain. Les courses n'enrichissent pas, mais elles font rêver.

2 – Paris et parieurs à Lyon au début du XX^e siècle

Il s'agit ici d'évaluer de quelle manière s'organisent les paris et tenter de cerner la signification collective du jeu. Quelles sont les ressorts qui enclenchent la décision d'engager une mise dont l'unité minimale est de cinq francs ? Cette décision résulte à la fois des attitudes et des postures que suscite l'enjeu, et qui varient en fonction des profils socioéconomiques et psychosociologiques des joueurs, mais la réponse est aussi à rechercher dans une attitude collective. Pourquoi l'hippodrome est-il dès la fin du XIX^e siècle le lieu où s'installent les premiers loisirs de masse ? Cet enjeu est-il vraiment monétaire ? L'analyse des données existantes montre qu'il n'en est rien. Le champ de course accouche majoritairement de tout petits gains incapables d'émouvoir ce peuple d'épargnants obstinés. Toutefois, la faiblesse de l'enjeu ne supprime pas la joie de jouer, de s'ingénier à collecter les indices d'une victoire³⁷⁵⁰. Il y a dans les petits profits de l'hippodrome de grandes passions parce que toute la société peut s'y adonner – avec mesure presque toujours – dans une sorte d'unanimité qui transcende un peu les rigidités d'une société marquée par des pesanteurs que le suffrage universel n'a pas dissipé.

³⁷⁵⁰ Pour une approche sociologique contemporaine voir Jean-Christophe LEFORESTIER, « Les turfistes. Éléments pour une socio-anthropologie du pari hippique », *Socio-anthropologie* [En ligne], 13 | 2003, mis en ligne le 15 novembre 2004, Consulté le 29 juillet 2014. URL : <http://socio-anthropologie.revues.org/179>

A – La mise et l'enjeu

Le phénomène des courses, la création ininterrompue de sociétés hippiques, des hippodromes et la croissance exponentielle des paris à la Belle Époque doivent être confrontés aux réalités sociales et singulièrement aux revenus disponibles. L'entrée sur le champ de course coûte un franc à la pelouse, soit le 1/5^e d'un salaire journalier d'ouvrier qualifié au début du siècle ; la mise est à cinq francs. La somme minimale pour participer à la fête hippique s'élève ainsi à six francs. Jouer aux six courses d'une réunion moyenne suppose une dépense de 31 francs, soit une semaine de travail. Ce seul chiffre dit assez les contraintes que les paris hippiques feraient peser sur le budget d'un ménage ouvrier si cette dépense se reproduisait seulement quelques jours dans l'année. Or, l'une des réalités hippiques qui s'impose depuis le début du siècle est précisément la multiplication des réunions. En 1907, d'après les études de Maurice Halbwachs sur les budgets ouvriers de la région parisienne, l'alimentation et le loyer représentent à eux seuls près de 80% du salaire³⁷⁵¹. La nébuleuse des classes moyennes en pleine expansion n'aligne pas, quant à elle, des revenus sensiblement plus importants. Christophe Charle note ainsi à la suite des travaux de Berlanstein que les trois quarts des salaires des employés de Paris sont inférieurs à 1800 francs par an³⁷⁵². Au milieu des années 1890, le projet d'impôts sur le revenu déposé par Paul Doumer, souligne que plus de 86% des Français disposent de 2500 fr. ou moins de revenus par an. On devine que l'essentiel est très en dessous de cette limite. En retenant pour le début du XX^e siècle le chiffre moyen de 1800 francs par an, que corroborent les données collectées par Yves Lequin pour les ouvriers de la région lyonnaise, on devrait conclure à l'impossibilité arithmétique pour une part très importante des citoyens de jouer et de perdre aux courses³⁷⁵³.

Les classes citadines jouent par le biais des paris hors de l'hippodrome, qui se conforment aux capacités réelles des joueurs. Ces micro-paris, inférieurs à la mise légale du pari mutuel n'ont pas laissé de traces, mais on sait qu'ils existent et que certaines professions en font discrètement un complément de revenus comme les garçons coiffeurs ou les garçons de café. Seule une frange supérieure des délits relatifs aux paris clandestins est visible. Dans le cas des hippodromes qui affichent d'année en année une hausse de leur chiffre d'affaires la contradiction jeu / revenu est levée par deux explications : le fractionnement des mises et la modestie des enjeux.

La première explication réside dans la pratique du pari collectif et au-delà, dans la concrétion d'une nouvelle sociabilité. Il s'agit d'une hypothèse puisqu'aucun document n'en rend directement compte, mais elle découle de ce qui précède. Elle rend parfaitement compte de l'augmentation de la fréquentation des hippodromes et des sommes collectées par le pari mutuel. La pratique illicite du fractionnement des mises qui existe hors de l'hippodrome peut être mise en œuvre de manière parfaitement légale dans l'hippodrome par le pari collectif. Plusieurs joueurs réunissent la somme nécessaire à une mise. Le choix de la course, le type de pari et les chevaux retenus font l'objet d'une décision collective. Il n'est pas impossible que les suppléments de la presse sportive qui commencent à voir le jour au début du XX^e siècle, répondent en partie aux besoins nouveaux suscités par la nécessité d'éclairer un choix collectif. La pratique de la mise collective s'insère dans une sociabilité de l'hippodrome qui devient ainsi un lieu de ralliement et de partage. L'horizon de l'hippodrome s'oppose aux

³⁷⁵¹ Maurice HALBWACHS, « Budgets de familles ouvrières et paysannes en France en 1907 » Bulletin de la Statistique générale de la France, octobre 1914, pp. 47-83.

³⁷⁵² Christophe CHARLE, *Histoire sociale de la France au XIX^e siècle*, Paris, Éditions du Seuil, Point Histoire, 1991, 392 pages, p. 192.

³⁷⁵³ Yves LEQUIN, *Les ouvriers de la région lyonnaise (1848-1914) La formation de la classe ouvrière régionale*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1977, volume II, 497 pages, pp. 60 et suivantes. Thomas PIKETTY, *Les hauts revenus en France, inégalités et redistributions*, Paris Éditions Grasset, 2001, 807 pages, page 679.

densités oppressantes de l'habitat populaire. C'est un vaste espace de plein air où la société se donne à voir dans ses différences. L'hippodrome devient la scène d'un spectacle en soi. Cette passion du turf est nourrie par l'exemple qu'en donnent les classes les plus favorisées de la société. Par capillarité, cette passion se diffuse dans la société de haut en bas et la prégnance du phénomène est telle qu'elle induit de nouveaux modèles de consommation. Cette participation à la sociabilité hippique et aux consommations nouvelles qu'elle suscite joue le rôle d'intégration des classes populaires.

L'appropriation nouvelle des hippodromes par des groupes de plus en plus différents de la société est tout à fait en phase avec les travaux du sociologue Maurice Halbwachs. Il note dans sa thèse de doctorat publiée en 1912, *La Classe ouvrière et les niveaux de vie. Recherches sur la hiérarchie des besoins dans les sociétés industrielles contemporaines*, le rôle central des modèles de consommation. S'agissant des ouvriers, il observe l'importance de la rue dans leur intégration à l'espace social et celle du choix des vêtements qui les mettaient plus étroitement au contact des autres groupes. À la rue et aux vêtements que privilégie le sociologue, il faudrait ajouter l'intégration par le loisir. Le rôle intégrateur des consommations mises en lumière par Halbwachs trouve dans les hippodromes, ces nouveaux espaces de sociabilité, une application particulièrement intéressante. Ils sont en effet des lieux de rencontre de toutes les classes sociales et le centre d'une même consommation de loisir fondée sur une dépense nouvelle à laquelle tous les groupes peuvent s'adonner selon leurs ressources. Ainsi, la mise gagnante qui participe des joies de l'hippodrome n'est pas, et il s'en faut de beaucoup, le seul ressort qui pousse la société française vers l'hippodrome. C'est autour de la pelouse que s'intègrent de manière largement inconsciente les strates nouvelles qui redessinent la société. Les hippodromes et les manifestations hippiques apparaissent ainsi, forts des millions de spectateurs qu'ils drainent, comme de véritables laboratoires.

La seconde explication qui est étroitement corrélée à la première est liée à la faible valeur monétaire de l'enjeu. Il est inversement proportionnel à son importance sociale et symbolique. Le pari mutuel à ses débuts s'inscrit en effet dans un univers de jeu très différent de la pratique contemporaine marquée par la diversité des formules proposées qui sont autant de miroirs aux alouettes. La simplicité de la formule gagnant/placé requiert néanmoins une expertise pour le profane qui souhaite jouer de manière mesurée en combinant les deux données essentielles évoquées ci-dessus : assouvir une consommation à caractère social marqué et maintenir son coût à un niveau acceptable. Cette double exigence explique l'évolution de *Lyon Sport* qui développe de manière substantielle ses rubriques hippiques. Elles sont destinées à des joueurs issus d'un spectre social de plus en plus large. Derrière les *sportsmen* auxquels affecte de s'adresser *Lyon sport* se cachent vraisemblablement des cohortes d'ouvriers et d'employés³⁷⁵⁴. La volonté de maîtriser cette nouvelle consommation

³⁷⁵⁴ La mise s'effectue dans le cadre juridique établi par la loi du 2 juin 1891. Le règlement du pari mutuel y consacre quatorze articles. Un certain nombre d'entre eux présentent les modalités pratiques qui déterminent les gains :

Art. 2 Les paris peuvent être faits à des tableaux distincts : 1° pour le cheval gagnant ; 2° pour les chevaux placés, 1 et 2 lorsqu'il y a quatre chevaux partants et 1, 2 et 3 lorsqu'il y en a huit.

Les opérations faites sur les différents tableaux sont réunies par genre de paris et par enceintes et totalisées de façon à obtenir une cote uniforme pour chaque genre et chaque enceinte.

Art. 3 Le taux des mises est établi par multiples de cinq francs, il ne peut pas être inférieur à cinq francs.

Art. 7 Avant le calcul de la répartition des gains, il est prélevé, conformément à l'article 5 de la loi du 2 juin 1891, sur le total de toutes les mises 7% dont 2% destinés aux œuvres de bienfaisance, 1% à l'élevage et 4% pour les frais.

(...) Les appoints de 25 centimes et au-dessous ne seront pas payés ; au-dessus de 25 centimes, ils seront payés 50 centimes.

Art. 9 On ne peut recevoir une somme inférieure à sa mise.

Article 10 Les mises sont remboursées intégralement lorsque :

A – Un cheval pour lequel on a parié n'a pas été affiché comme partant ;

B – Un cheval affiché comme partant ne s'est pas présenté au poteau sous les ordres du juge du départ ;

pose la question des pratiques de jeu. Les données manquent pour suivre exactement le choix des parieurs, toutefois il est conditionné par de grandes régularités qui se retrouvent dans les courses lyonnaises et dans celles de la ceinture chevaline de Lyon.

La première régularité qui inscrit d'emblée la pratique du jeu dans un cadre spécifique est la faiblesse des champs³⁷⁵⁵. C'est un fait qui caractérise les courses courues sur les hippodromes de Lyon et de la ceinture lyonnaise. Sur 539 courses analysées entre 1898 et 1908, la statistique des champs est la suivante :

Hippodromes de Lyon et de Villeurbanne	Nombre de courses	Moins de 4 chevaux	De 4 à 7 chevaux	8 chevaux et plus
Nombre de courses	539	91 16,88%	312 57,88%	136 25,23%
% du total	100	16,88	57,88	25,23

Il découle de ce tableau une deuxième donnée relative à l'offre de jeu qui a deux effets sur les parieurs : en premier lieu les chances de gagner sont relativement élevées. Il n'est pas nécessaire de recourir à un calcul de probabilité pour s'en convaincre. Dans la catégorie des courses qui comportent 4 à 7 chevaux les effectifs sont majoritairement compris entre 4 et 5 chevaux au départ. La physionomie des paris est marquée par cette caractéristique puisqu'un 1/4 seulement des courses offre un grand nombre de combinaisons possibles. Cette probabilité de gagner induit en second lieu une conséquence essentielle : la faiblesse des gains qui est inversement proportionnelle au nombre des gagnants. S'il est impossible de dire combien les parieurs perdent, il est en revanche possible de déterminer ce qu'ils gagnent en moyenne lorsqu'ils misent sur un cheval qui figure à l'arrivée comme gagnant ou placé³⁷⁵⁶ :

	Modalités de jeu	Cheval gagnant		Cheval placé	
		Pesage	Pelouse	Pesage	Pelouse
Hippodromes de Lyon et de Villeurbanne, 540 courses de 1898 à 1908. dont :		11 fr. 78	12 fr. 66	14 fr. 40	13 fr. 60
Société des Courses de Lyon, hippodrome du Grand Camp. 190 courses de 1898 à 1908.		11 fr. 23	14 fr. 79	14 fr. 66	12 fr. 55
Société Sportive du Rhône, hippodrome de Villeurbanne. 349 courses de 1901 à 1907.		11 fr. 09	11 fr. 61	14 fr. 19	14 fr. 25

C – Aucun des chevaux n'a rempli les conditions de la course ;

D – Aucun pari n'a été fait, suivant le cas, sur le cheval gagnant ou sur aucun des chevaux placés ;

E – Dans une course où il n'y a que des chevaux appartenant au même propriétaire ;

F – Après avoir retranché le prélèvement, la répartition n'attribue au gagnant qu'une somme inférieure à la mise.

Art. 11

La répartition s'opère comme suit :

1° Pour les paris pour le gagnant, la masse à partager est répartie au prorata des mises faites sur le cheval qui a gagné la course ;

2° Pour les paris pour les chevaux placés, toutes les mises sur les chevaux placés sont d'abord retirées, le reste de la masse à répartir est divisé en autant de parties égales qu'il y a de places, sans pouvoir, même en cas de partage de la deuxième ou de la troisième place, excéder 2 ou 3 parts suivant le cas. Chacune de ces parties est ensuite partagée au prorata des mises faites sur chaque cheval placé.

(...) Si le nombre des chevaux partants devient insuffisant pour comporter la répartition sur deux places, tous les paris sur les chevaux placés sont annulés et remboursés.

³⁷⁵⁵ Champ. On désigne par ce mot l'ensemble des chevaux de course qui figurent dans une même épreuve.

³⁷⁵⁶ Table des tableaux, chapitre XVI, tableau N°1 Gain par mise gagnante sur les hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon de 1901 à 1908.

Ce tableau appelle deux remarques. On note en premier lieu que le rendement moyen des mises gagnantes est sensiblement plus favorable pour les chevaux placés que pour ceux qui sont joués gagnants. Les données globales de la première ligne soulignent cette réalité pour les deux enceintes. La faiblesse relative des gains par mise gagnante ou placée suscite une seconde remarque : il faut d'abord noter que les chiffres inscrits dans le tableau précédent sont des moyennes qui ne rendent pas compte de manière satisfaisante de la réalité que vit le parieur. Ainsi, les 349 courses de Villeurbanne ont permis de distinguer 2050 gagnants ou placés. En classant les gains qu'ils ont générés par tranches de 2,50 francs et par ordre croissant, leur faiblesse apparaît sans fard :

Gains en francs	5 - 7,5	8 - 9,5	10 – 11,5	12 –13,5	14 et +	Total
Nombre de chevaux gagnants ou placés	587	440	263	144	616	2050
% du total	28,63	21,40	12,82	7,02	30,04	100

Le tableau souligne que près de 70% des gains sont inférieurs à 14 francs et près de la moitié à 10 francs. Il faut ensuite noter que ces gains incluent la mise qu'il faut retrancher pour obtenir le gain net. Dans la moitié des cas, il n'excède pas 4 fr. 50. La faiblesse des champs rend en partie compte de la faiblesse des gains, mais celle-ci résulte aussi des habitudes de jeu car les handicaps ou les steeple-chases réservent toujours des surprises. Le pari stimulant et risqué qui mise contre les chevaux favoris n'est pas une pratique dominante. Le petit parieur de Lyon et de sa ceinture chevaline joue en moyenne aussi sérieusement que s'il s'agissait d'acheter une rente sur l'État français.

En partant de ce double constat, faiblesse des gains et probabilités raisonnables de gagner, il est possible d'approcher les comportements de jeu qui dessinent une seconde régularité : il semble que les parieurs urbains ou ruraux font montre d'une nette préférence pour le jeu « placés » lorsque la composition des champs le permet. Deux hippodromes permettent d'étayer ce constat. L'hippodrome de La Tour-du-Pin et celui suburbain de Craponne fournissent des données intéressantes sur des périodes très proches : le premier renseigne sur une clientèle à la fois rurale et urbaine et le second sur une clientèle davantage urbaine, lyonnaise pour l'essentiel. Pour ces deux hippodromes, la comptabilité du pari mutuel permet de connaître les sommes mises par course, par mode de jeu et par enceinte. Les données globales corroborent les observations précédentes puisque les paris « placés » représentent la majorité des mises :

Hippodromes	Types de paris en % des mises	
	Cheval joué gagnant	Cheval joué placé
La Tour-du-Pin (1905-1910) ³⁷⁵⁷	43.5 %	56.5 %
Craponne (1907-1912) ³⁷⁵⁸	41,3 %	58,7 %

Ainsi, contrairement aux acheteurs de billets de loterie, les turfistes jouent en moyenne de manière raisonnable en privilégiant la solution la moins risquée. Dans son compte-rendu de la réunion du dimanche de Pâques 1905 à Villeurbanne, le chroniqueur du *Lyon républicain* note de manière très révélatrice que « les favoris se sont généralement bien comportés pour le plus grand plaisir des parieurs qui jouent la grande prudence »³⁷⁵⁹. Cette pratique, assez largement majoritaire, est toutefois plus accentuée à la pelouse. C'est en effet dans cette enceinte que joue la quasi-totalité des ouvriers et des employés. La pelouse joue « placé » dans des

³⁷⁵⁷ Arch. dép. Isère, 151 M3.

³⁷⁵⁸ Arch. dép. Rhône, 4 M Sup. 8.

³⁷⁵⁹ *Lyon républicain*, 25 avril 1905.

proportions telles qu'elles indiquent manifestement des habitudes de jeu assez largement répandues tant parmi les parieurs ruraux que parmi les parieurs urbains :

Hippodromes	Types de paris en % des mises à la pelouse	
	Cheval gagnant	Cheval placé
LaTour-du-Pin (1905-1910)	35,8 %	64,2 %
Craponne (1907-1912)	37,8 %	62,2 %

Ces pratiques de jeu suggèrent à l'évidence que la multiplication exubérante des sociétés de courses, des hippodromes, des écuries et des sommes jouées à la Belle Époque relève d'une passion très contrôlée³⁷⁶⁰. La dépense est maîtrisée. Le contraste est saisissant entre la puissance du phénomène à l'échelle nationale et sa modestie à celle des parieurs. En dépit des apparences le mouvement unanimiste des foules qui convergent vers l'hippodrome a d'autres motivations conscientes ou inconscientes que l'appât du gain. La fête hippique célèbre d'abord la naissance d'une consommation nouvelle de loisirs ouverte à tous au même moment dans un même lieu. Elle n'exclut pas pour autant les rituels et les mises en scène car le jeu comporte toujours le risque de perdre. Aussi, la recherche de l'information, l'analyse des rumeurs qui balayent le turf créent du lien qui tour à tour tempère les pertes et bonifie les gains.

B – La fleur de la cote

Même si l'analyse des sources disponibles permet de relativiser l'enjeu qui s'attache aux courses, la quête du bon tuyau, l'écoute indiscreète des conversations, la ronde des ragots, les bruits colportés et amplifiés d'une enceinte à l'autre, participent à la magie du turf. Il permet à l'échange social de se réaliser, débouchant sur une sorte de précipité qui se nourrit de ces passions agglomérées. En moyenne, sur la scène de cette nouvelle consommation de loisirs, la foule des parieurs peut s'illusionner, attendre le « tremblement de terre », donner de la voix et même aller au-delà de l'invective, mais parce que les pertes restent modestes pour la majorité, ils peuvent jouer à se faire peur ou rêver de gains³⁷⁶¹. C'est dans cette dimension psychosociale qu'il faut vraisemblablement chercher l'agitation épidermique qui traverse le turf chaque fois qu'est donné un départ.

Quel que soit le moment, de la réunion, lorsque des gains sont anticipés ou lorsqu'ils sont réaffectés, tout incident génère des accès de colère et des pulsions collectives, parce que gagner en misant sur des chevaux ne participe pas totalement du hasard. Le parieur est ainsi suspendu aux contingences qu'il ne peut nier et qu'il lui arrive d'accepter sans broncher, mais il dépend aussi de forces extérieures qui précipitent son échec. Si *Lyon sport* tente de minimiser cette croyance, il n'est pas certain que tous les parieurs adhèrent à son point de vue :

« Certes, il se glisse bien par-ci par-là quelques incorrections (et en vérité, où ne s'en glisse-t-il pas ?) mais elles sont rares, bien plus rares que ne se l'imagine le public qui voit partout des chevaux "tirés", des chevaux dopés, qui est toujours disposé à crier au voleur, toujours enclin à penser que jockeys, entraîneurs, propriétaires, commissaires, chevaux même ! s'entendent et s'unissent pour le tromper »³⁷⁶².

Le règlement qui est ignoré et qui semble contrevenir au bon sens, la course qui paraît truquée et même le totalisateur du pari mutuel, pourtant censé apporter l'équité à tous les joueurs, sont suspectés de servir les plus sombres desseins. La complexité de la machine la met-elle à l'abri des manipulations ? Les perdants se convainquent sans peine du contraire.

³⁷⁶⁰ Table des tableaux, chapitre XVI, tableau N° 1 Gain par mise gagnante sur les hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon de 1901 à 1908.

³⁷⁶¹ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, document N°4 La pelouse et ses passions collectives.

³⁷⁶² *Lyon sport*, 8 février 1908.

Tous les rédacteurs de *Lyon sport* insistent sur sa neutralité et délivrent toujours le même discours, comme Jean Gervais en mai 1901 :

« On a une tendance malheureuse à faire retomber sur le mutuel lui-même des actes qu'il ne peut pas commettre. Comme je l'expliquais l'autre jour, le Pari Mutuel est une machine et M. Chauvin un employé chargé de la faire fonctionner.

Il n'a qu'à obéir aux ordres que lui transmettent les juges au départ et à l'arrivée, par le moyen des tableaux d'affichage.

On affiche les numéros 1, 2, 3, 4, 5, 6, bon ! Jusqu'au signal du départ, le mutuel *doit* délivrer ces tickets, quoi qu'il arrive.

Le départ est sonné, le mutuel arrête simultanément ses opérations dès la sonnerie.

L'arrivée est affichée : on indique les 3 gagnants : *le rouge est mis*. Le mutuel ne peut plus rien changer, il doit payer les 3 gagnants, avec la répartition faite sur les autres chevaux »³⁷⁶³.

Les courses forment un cadre polymorphe où se mêlent ombres et lumières : l'appréhension d'une course perdue et l'excitation d'une mise gagnante côtoient la crainte d'une machination brisant une combinaison sans risque. Le jeu dans le brouhaha du mutuel de la pelouse additionne des gestes dans une atmosphère de tension que Lauzun campe de manière efficace :

« Le pari mutuel, c'est le jeu instantané, course par course, où l'on risque son argent sans jamais savoir ce qu'il vous rapportera si l'on gagne. Souvent, il arrive de toucher vingt francs d'un ticket qui, cinq minutes avant le départ, paraissait en valoir cinquante. Avec le mutuel, le preneur est irrémédiablement condamné à ne jamais avoir la fleur de la cote, il ne peut pas non plus se couvrir, bref, il est entièrement paralysé (...).

Enfin, avec le mutuel, pas de règlement hebdomadaire par différence ; il faut sans cesse manipuler sa monnaie, vérifier ses additions, ne pas se tromper en demandant au guichet le numéro de son cheval, avoir continuellement un œil sur son portefeuille toujours disposé à émigrer dans la poche d'un habile pickpocket, un autre pour surveiller la monnaie qu'on vous rend, enfin, être sans cesse aux aguets et n'avoir pas une minute de répit »³⁷⁶⁴.

Le rythme du « pelousard » n'est pas le seul car l'hippodrome juxtapose les différentes composantes sociales dans deux enceintes : la pelouse, celle du tout venant et le pesage plus sélect. Ici, la participation aux courses est acquise et c'est même souvent un rituel mondain auquel on ne peut se soustraire. Pour le monde du pesage, jouer est acquis, nul choix savant pour constituer le pécule qui permet de multiplier les mises. Pourtant, à y regarder de plus près, la ségrégation spatiale et sociale du lieu n'efface pas les différences parce qu'il y a bien des manières de jouer qui traduisent une plus ou moins grande proximité avec le monde du cheval.

Certains affectent un détachement et une nonchalance qui signent un état social. Les jeunes gens de bonnes familles qui tiennent les colonnes du *Septième Jour* présentent les blasés du turf sous des traits sans doute forcés, mais qui notent un état d'esprit :

« Un vieil habitué du paddock, qui m'honore de sa confiance, m'a d'ailleurs édifié. Comme j'avais l'audace de lui demander si le pari mutuel était favorable à sa bourse, il haussa les épaules et me répondit :

- Je ne viens pas ici pour gagner, mais pour perdre, ainsi qu'il sied aux gentlemen. Il y a belle lurette que je suis fixé sur la valeur des « tuyaux » et si je tutoie les jockeys, n'en concluez pas que je connais les chevaux. Je serais radicalement incapable de distinguer un pur-sang d'un cheval de fiacre, une cavale d'un étalon. Peu importe : l'essentiel pour un homme qui se respecte et qui tient son rang dans la société, est de fréquenter les écuries, d'offrir des cigares aux entraîneurs et de dissiper quelques louis³⁷⁶⁵ avec une magnifique

³⁷⁶³ *Lyon sport*, 25 mai 1901.

³⁷⁶⁴ *Lyon sport*, 15 février 1908.

³⁷⁶⁵ Appellation populaire de la pièce de 5 francs.

insouciance. Que voulez-vous que ça me fasse de les égarer sur la croupe d'*Horizontale* ou sur le poil de *Tante Lily* ? »³⁷⁶⁶

Si ce profil existe, celui des gros joueurs aussi. Ils ne sont pas là pour perdre mais pour gagner. Les paris privés existent sur les hippodromes lyonnais autant qu'à Paris. Les intermédiaires sont les donneurs au livre dont les espaces de liberté diminuent au fur et à mesure qu'avance le XX^e siècle. Les changements sont mêmes très marqués puisqu'en 1901, Villeurbanne et le Grand-Camp comptent encore des bookmakers qui soignent l'addiction au jeu de quelques riches clients du pesage et remplissent d'office le rôle des anciennes maisons de commission traitant des ordres de pari dont nombre sont à la cote du mutuel. Au pesage même, ils remplissent cette fonction pour ceux qui souhaitent jouer en toute discrétion. Driver dans un article de *Lyon sport* rappelle que les propriétaires profitent largement de la facilité du procédé : « toujours suivis, toujours espionnés, trouvant plus facile de donner d'un mot un ordre de pari, que d'aller s'embrancher devant les baraques du mutuel »³⁷⁶⁷. En marge de la loi, plus ou moins tolérés par les responsables des sociétés de courses, les bookmakers proposent toutes les facettes de leur art à partir du pari au livre, et cette fiction est d'autant plus singulière qu'ils donnent à tous venants. Le pesage sans les donneurs est une navigation sans boussole et peu importe que le Nord ne serve que les donneurs, les féticheurs de la cote dictent des comportements aussi irrationnels que ceux des spéculateurs autour de la corbeille.

Les guichets du pari mutuel ne ressemblent certes pas aux cabanes de la pelouse serrées par la foule, mais pourtant, on s'y presse aussi devant l'imminence de la course suivante et le chroniqueur du *Tout Lyon* distingue les archétypes de joueurs qu'il ne peut s'empêcher de croquer :

De gros messieurs n'hésitent pas : rien qu'à les voir réclamer une fiche et regarder les voisins avec pitié, on voit que ce sont de très vieux habitués qui, depuis huit jours, ont fait derrière leur comptoir des tableaux synoptiques compliqués, d'après les pronostiques d'un sous-officier, clerc de notaire et rédacteur aux grands journaux sportifs de Paris et de Londres. D'autres, le chapeau sur les yeux, donnent leur mise par écus timides³⁷⁶⁸.

Le pesage est un espace neutre, à la confluence de mondes différents. Ainsi le monde de la pelouse veut se vouer aux oracles de la cote des donneurs. Les bookmakers officient au-delà du périmètre étroit du pesage. La pelouse s'efforce d'obtenir les cotes du pesage. Les parieurs des deux enceintes communiquent à travers les palissades. Par capillarité, les perceptions du pesage migrent vers le monde survolté de la pelouse. Le public de la pelouse, en quête d'informations, n'hésite pas à se transporter vers le pesage. Ces mouvements erratiques de parieurs fatiguent la pelouse et s'avèrent même dangereux³⁷⁶⁹. À distance, cette quête de la cote donne un sens à l'agitation apparemment inexplicable de cet essaim humain. Les flux inverses existent aussi car les parieurs du pesage ont accès à la pelouse³⁷⁷⁰.

Néanmoins, les espaces de jeu sont séparés et l'unification en projet du pari mutuel, réunissant les mises de la pelouse et du pesage, ne suscite guère l'enthousiasme :

« Il paraîtrait que les différents directeurs du pari mutuel attachés aux dites sociétés, sont unanimes à trouver mauvais le système de l'unification ; il présente, en effet, des dangers multiples et entraînerait surtout des erreurs longues à rectifier et qui pourraient compromettre la rapidité de l'affichage des rapports. En dehors de cette lacune, il y a aussi le public, qui

³⁷⁶⁶ *Le Septième jour*, « La grande semaine », N°21, 24 mai 1914, 3^e année. Voir table des textes, chapitre XVI, document N° 3 La Grande semaine.

³⁷⁶⁷ *Lyon sport*, 31 décembre 1901.

³⁷⁶⁸ *Le Tout Lyon*, 19-25 mai 1901.

³⁷⁶⁹ *Idem*, 6 avril 1907 : « La Société Sportive du Rhône nous prie de rappeler aux parieurs qu'il est inutile de traverser la piste après chaque course, étant donné que, depuis cette année, un guichet de mutuel fournissant la répartition de la pelouse est installé au pesage et vice versa ».

³⁷⁷⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, document N°5 Les baraques du PMU au Grand-Camp avant 1901.

compte pour beaucoup, et notamment celui qui fréquente habituellement la pelouse ; il forme la majorité, il fournit par conséquent le plus important appoint ; eh ! bien ! ce public n'est pas désireux d'arriver à l'unification dont on parle, pour la bonne raison qu'il sait qu'au pesage il suffit d'une forte mise provenant d'une même personne – particularité qui se présente chaque jour au pesage et rarement à la pelouse – pour faire disparaître au profit d'un seul la masse qui vient de tous. De plus, aucun désir d'unification n'a jamais été manifesté d'une façon sérieuse ; nous pouvons même assurer que les habitués de la pelouse y sont notoirement opposés, d'autant plus qu'ils n'ont pas la facilité de suivre les mouvements de la cote en se rendant dans l'enceinte du pesage »³⁷⁷¹.

La Société Sportive du Rhône et l'entreprise Chauvin imaginent pour la saison hippique de 1907 une solution astucieuse pour régler ce problème : à l'unification des enceintes, ils répondent par le dédoublement des guichets, de manière à permettre l'enregistrement d'opérations sur la totalisation de la pelouse depuis le pesage et vice versa :

« L'innovation dont nous allons parler a le privilège d'aplanir de nombreuses difficultés.

Les joueurs du pesage qui veulent risquer leurs mises à la répartition de la pelouse savent les inconvénients qu'ils rencontrent pour satisfaire ce désir : traverser les pistes, passer par de nombreux contrôles, se trouver dans l'obligation de rester souvent à la pelouse quand les chevaux sont sur la piste, etc.

Enfin, si le pesage avait la faculté de pouvoir jouer à la pelouse, cette dernière n'avait pas le moyen de pouvoir parier au pesage.

Cette impossibilité, comme les difficultés signalées, se trouveront désormais abolies par la modification suivante :

- Un Bureau spécial délivrera, au pesage, des tickets pour la répartition de la pelouse.

- Un Bureau spécial délivrera à la pelouse des tickets pour la répartition du pesage.

Ce système pouvait présenter des inconvénients. En effet, le public de chaque enceinte, par l'inspection rapide des placards du mutuel, a la latitude de se rendre compte du rapport approximatif de chaque cheval. À cet examen impossible, on le comprend, suppléera un second perfectionnement qui vient compléter le premier

- Un tableau indicateur donnera, au pesage, le relevé des mises jouées au guichet spécial de la pelouse.

De même, un tableau identique informera les joueurs de la pelouse des opérations faites au guichet spécial du pesage »³⁷⁷².

Au Grand-Camp, la géographie des lieux et l'importance des différentes tribunes ont débouché sur quatre totalisations.

3 – Les illusions de l'expertise

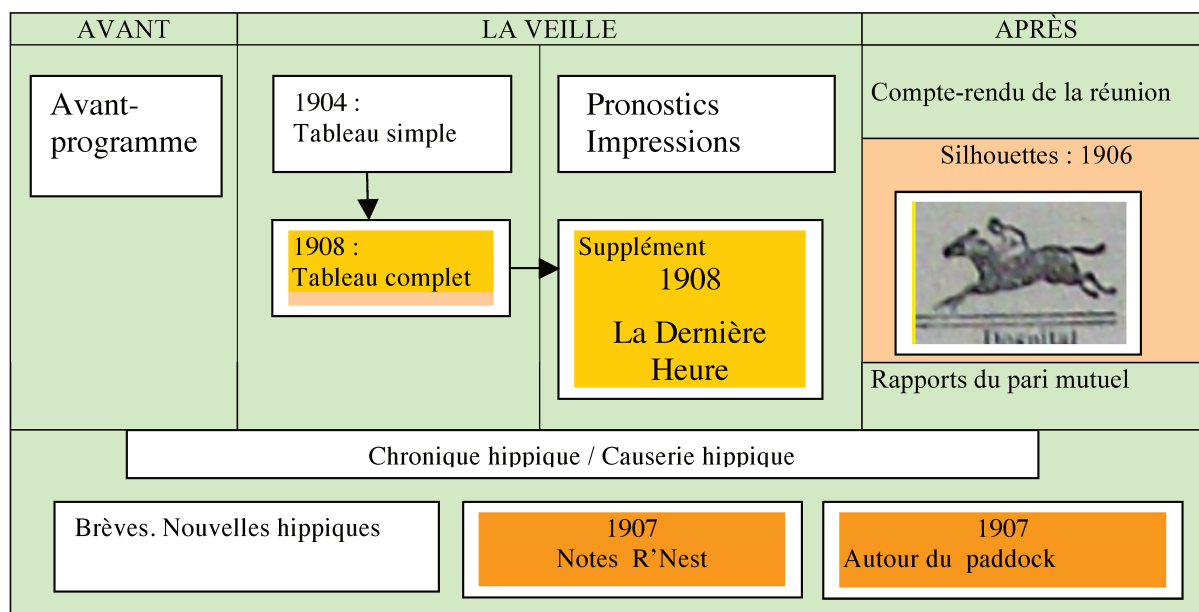
La multiplication des journées de courses et l'accroissement de la fréquentation des hippodromes créent une demande nouvelle de conseil et d'expertise que les bookmakers sont de moins en moins capables de prendre en charge. Les cotes qu'ils donnent sont moins audibles que celles du pari mutuel. Les enjeux sur chaque cheval donnent le la de l'intime conviction du grand nombre. Mais cette analyse est-elle la bonne ? Derrière l'uniformité niveleuse, les gros rapports ne se cachent-ils pas, dans la connaissance intime des mécanismes de la course comme des filons d'or dans les secrets de la géologie ? Cette question renvoie à l'attitude de chaque parieur et aux croyances du turf, parmi lesquelles s'impose la conviction qu'il y a des stratégies de jeu et que l'intelligence a sa part dans le

³⁷⁷¹ Lyon sport, 12 janvier 1907.

³⁷⁷² Idem, 16 mars 1907

succès. L'évolution du bihebdomadaire *Lyon sport* permet de suivre cette nouvelle posture au moment où le jeu, légal ou non, prend les allures d'une passion nationale.

Le journal a parfaitement saisi le profit qu'il pouvait retirer d'une telle évolution, mais les messages à délivrer sont complexes : ils doivent être raisonnablement complémentaires et s'adresser au plus grand nombre. C'est pour se mettre au diapason de cette demande, qui émane de milieux peu familiers du cheval, que le journal développe des rubriques et change sa présentation. Pour capter cette nouvelle clientèle *Lyon sport* développe un nouveau contenu hippique intégrant les courses dans trois séquences chronologiques et en proposant de nouvelles rubriques :



Lyon sport développe également un nouveau discours chargé d'agrégier trois types différents de parieurs ou d'attitudes face au jeu.

En premier lieu, le parieur doit incorporer un bagage hippique minimal s'il veut un tant soit peu connaître le monde des courses. Il s'agit d'inclure le lecteur dans le camp des honnêtes amateurs grâce aux lumières que dispense le journal, l'assimiler en somme au sportsman. C'est cette tâche que présente Ach. Valle :

« Payer son entrée et stationner devant les guichets du mutuel, ce n'est pas être un sportsman. Il faut aussi, au moins, pour bien s'intéresser aux courses, un peu connaître le cheval.

Le connaître ! Combien difficile et rare cette science. Le reconnaître, c'est déjà beaucoup. C'est ce dernier but que nous proposons à l'attention de nos lecteurs.

Nous reconnaissons aisément, rien qu'à leur figure, des hommes identiquement vêtus, comme, par exemple, des soldats. Pourquoi n'aurions-nous pas tous la même faculté, au sujet des chevaux qui ne nous montrent pas que leur visage et qui sont, à tout prendre, bien plus différents les uns des autres que des hommes ?

Nous nous efforcerons de mettre en évidence les particularités des chevaux que nous décrirons et nous ferons précéder ces brèves notes d'aperçus élémentaires, à l'usage de ceux qui sont tout à fait des profanes et qui, cependant, nous en sommes sûrs, ne demanderaient pas mieux que de passer pour des connaisseurs »³⁷⁷³.

Une belle illustration didactique est donnée par le même journaliste dans un article de mai 1908. Il présente une véritable typologie des méthodes de pari. Dans le cadre forcément limité d'un article il dégage cinq méthodes :

³⁷⁷³ *Lyon sport*, 30 mars 1907.

Type de pari	Méthode	Avantage(s) / Inconvénient(s)
Il y a les gens qui jouent <i>sur l'entraînement X...</i>	c'est-à-dire qu'ils appuient tous les chevaux de cet entraînement, à mesure qu'ils apparaissent	Il peut arriver que le cheval qui gagnera soit parti grand favori et que par conséquent, les pertes passées ne soient nullement couvertes. D'autre part, il peut arriver que le jour de la victoire se fasse attendre si longtemps que le joueur voie auparavant le fond de sa bourse
D'une manière analogue on peut jouer sur une <i>Écurie</i>	<i>Idem</i>	
<i>Pari à l'écart des jockeys</i>	On appelle écart des jockeys, le nombre de courses qu'il a fournies depuis sa dernière monte gagnante. Plus ce chiffre est élevé, plus le jockey suivi a des chances de passer en tête le poteau	Cette méthode, encore que bien sujette à caution, me paraît bien supérieure aux deux précédentes. (...) Le calcul des probabilités donne à ces joueurs-là une apparence assez sérieuse de succès. Pour le pari à l'écart il faut naturellement tenir compte du pourcentage moyen des victoires par rapport au nombre de montes
Il y a le <i>pari au handicap</i> .	En voici la règle : jouer dans les handicap tout cheval qui s'est placé second ou troisième entre la publication des poids et le jour de la course. Le cheval qui se trouve dans ce cas là, est évidemment en bonne posture pour gagner	[C]'est un moyen relativement excellent.
Le <i>pari au compte courant</i> .	La méthode est basée sur ce principe simple : un cheval de courses est fait pour gagner et finit toujours par décrocher une victoire ou une place. Il changera, s'il le faut d'écurie, il passera dans une classe inférieure, mais il finira toujours par remporter un succès, fût-ce en médiocre compagnie.	Son seul défaut est de nécessiter une grosse mise de fonds, pour arriver à un bénéfice quelquefois très tardif ³⁷⁷⁴ .

En second lieu, le parieur qui est averti de l'extrême complexité des paris doit trouver dans le journal les informations nécessaires pour jouer, une base documentaire permettant d'investir une mise en toute connaissance de cause. Cet axe est celui du conseil et de l'assistance technique pour le lecteur « parieur actif ». L'évolution de l'offre d'expertise a été assez remarquable en l'espace de quelques années. Une comparaison des tableaux synoptiques de courses entre 1904 et 1908 offre une bonne indication :

³⁷⁷⁴ *Idem*, 26 mai 1908.

Nom de l'épreuve, type prix distance							Dernières performances			
Propriétaire	Entraîneur	couleurs	cheval	Descript. Ch/ H/ J Robe Âge poids	R	Origines Père Mère	Situation Poids Distance	Hippodrome Date	Classement	Nbre de partants
1904 ●		●	●	●						
1908 ●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Le tableau, toujours très complet pour les courses disputées à Lyon, est enrichi par d'autres informations. Les pronostics du bihebdomadaire s'étoffent au fil des années. Après une présentation rapide de chaque course sous la rubrique Impressions, le journal se livre à une analyse détaillée dans une seconde rubrique explicitant les informations contenues dans le tableau et en incorporant d'autres comme les rendements de poids ou de distance pour chaque cheval engagé. À partir de 1908, pour offrir les dernières informations disponibles, *Lyon Sport* édite juste avant les courses un supplément dont le bandeau d'annonce explicite de manière très clair l'utilité pratique :

« LA DERNIÈRE HEURE

Nous avons décidé, à la demande de nombreux lecteurs, de publier désormais, les jours de courses, une feuille spéciale destinée à tenir les parieurs au courant des renseignements de **La Dernière Heure**³⁷⁷⁵.

Cette feuille ne fera pas double usage avec *Lyon Sport*. Nos pronostics, établis d'après les performances antérieures, c'est-à-dire d'après le papier, ne peuvent pas toujours tenir compte de la forme actuelle des chevaux. C'est en se guidant sur cette Dernière Heure que les parieurs pourront s'inspirer des circonstances récentes, susceptibles d'influencer les résultats.

En un mot, **La Dernière Heure** est destinée à donner ce qu'en langage de *turfmen*, on nomme des tuyaux, avec cette différence que le tuyau, au lieu d'être déformé à mesure qu'il passe de l'un à l'autre, ou d'être souvent inventé de toutes pièces, sera basé sur des faits et transmis au lecteur tel qu'il aura été recueilli à l'origine »³⁷⁷⁶.

Après la course, le journal propose deux rendez-vous pour établir le bilan de la réunion : le premier est le compte-rendu classique des circonstances de la course. Il figure en bonne place depuis les origines du journal et n'a pas connu de changements notables. Le second rendez-vous sont des silhouettes qui permettent de visualiser l'ordre d'arrivée et les incidents de courses³⁷⁷⁷. Cette innovation qui date de 1906 participe à l'inventivité du journal pour capter l'attention de son lectorat :

« Nos lecteurs trouveront dans notre numéro de lundi, les comptes-rendus avec silhouettes donnant la physionomie exacte des courses à l'arrivée, avec l'ordre et les distances entre les concurrents. Nous ne doutons pas que cette innovation pour laquelle nous avons fait établir des clichés (qui restent notre propriété et qu'à cet effet nous avons fait déposer), ne rencontre auprès de nos lecteurs tout le succès qui s'attache à des indications d'une utilité que tous les parieurs apprécieront »³⁷⁷⁸.

Enfin, un dernier type de lecteur-parieur recherché est celui qui n'a aucune intention de trouver la combinaison gagnante. Il souhaite l'obtenir toute prête sortie de l'esprit puissant du *typser* démiurge des champs de courses³⁷⁷⁹. Le journal s'engage avec quelques précautions minimales dans la voie de l'omniscience. *Lyon Sport* est promu au rang d'option permettant par la régularité de ses pronostics confirmés de jouer presque sans risques. Dans la rubrique *Causerie hippique*, Ach. Valle se livre à un exercice de promotion dont la visée commerciale

³⁷⁷⁵ *Idem*, 16 mars 1909, la *Dernière Heure* devient la *Dernière minute sportive* en mars 1909.

³⁷⁷⁶ *Idem*, 23 mai 1908.

³⁷⁷⁷ Table des gravures et des illustrations chapitre XVI, Document N°6 Les silhouettes de *Lyon Sport*.

³⁷⁷⁸ *Idem*, 17 mars 1906.

³⁷⁷⁹ Typser : pronostiqueur professionnel.

ne fait aucun doute. L'article intitulé *Le travail du Typser* présente la valeur ajoutée qu'offre le journal à ses lecteurs :

« Il existe à Paris des publications spéciales qui font réellement gagner de l'argent aux parieurs, quand ils suivent les indications qu'on leur donne. Nous-mêmes, sans vouloir faire une réclame d'ailleurs inutile, nous éditons, au moment des courses du Grand-Camp un supplément intitulé *La Dernière Heure*, qui est une preuve bien décisive de ce que nous avançons là.

Les lecteurs qui ont suivi notre travail ont pu se rendre compte que la combinaison à jouer indiquée par *La Dernière Heure* a abouti une seule fois à une perte et que le résultat général s'est traduit par un bénéfice net »³⁷⁸⁰.

Derrière cette réussite, il y a un vrai travail de recherche des performances. Il existe certes toute une littérature qui collationne les performances comme la *Chronique du Turf*, véritable bible des parieurs, mais les données les plus récentes manquent et il faut leur donner du sens en les replaçant dans un contexte³⁷⁸¹. Le typser doit être travailleur, bien connaître les chevaux et ne pas être joueur :

« Cette dernière condition est indispensable. Être joueur implique une prédisposition à perdre son sang-froid, à rechercher les gros bénéfices ».

L'argumentation, qui laisse provisoirement de côté les deux axes précédemment développés, commande de s'en remettre à l'expertise d'un professionnel. Le journal claironne la réussite de ses *typsers* comme à la fin du mois de mai 1906 : « sans vouloir insister sur l'utilité des renseignements que nous publions à l'occasion des courses, nous sommes heureux de constater que, dans nos pronostics de la dernière journée, *Lyon sport* a indiqué 5 gagnants sur 6 épreuves »³⁷⁸². Au fil du temps, les annonces se font plus incisives. Ainsi, dans son édition du 13 octobre 1908, le bihebdomadaire met en avant ce qu'il procure comme gains :

« Dimanche, les parieurs qui ont suivi la combinaison indiquée par notre *Dernière Heure* ont gagné : au pesage 17 francs et à la pelouse 20 francs ».

Dans la surenchère qui semble s'emparer du turf, *Lyon sport* reste relativement modeste et sérieux eu égard aux annonces publicitaires qu'il n'hésite pas à diffuser :

« Courses de chevaux 1906

méthode infaillible contre les pertes, travail mathématique et scientifique ne reposant que sur des statistiques donnant avec un capital de 500 fr. un bénéfice annuel de 10 à 15 000 fr. Morel, 9, cours Lafayette, Lyon »³⁷⁸³.

Section III- Les courses du Grand-Camp, une page de sociologie urbaine : voir et être vu

L'observation de la population lyonnaise mise en mouvement par les courses et les pratiques auxquelles elles donnent lieu, constitue un raccourci remarquable de la société lyonnaise : le champ de course peut se lire comme une copie de l'espace urbain avec son affectation des lieux et ses tensions mais aussi s'appréhender dans les pratiques collectives qui permettent à la société urbaine de surmonter les clivages qui la parcourent. Le retour des courses donne lieu à un divertissement haut en couleur avec tout un peuple qui apporte des chaises pour le spectacle ou qui en loue sur le bord du trottoir³⁷⁸⁴.

³⁷⁸⁰ *Lyon Sport*, 3 novembre 1908.

³⁷⁸¹ *Annuaire de la Chronique du Turf*, Imprimerie de la Chronique du Turf, Paris.

³⁷⁸² *Idem*, 28 mai 1906.

³⁷⁸³ *Idem*, 23 mars 1906

³⁷⁸⁴ *Le Tout Lyon*, 16-23 mai 1896.

I – Le flux unanime du chemin des courses

Comment faut-il aborder ces événements dédiés à la gloire du cheval ? L'usage en a fait un temps fort du calendrier social. La presse quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle le décline sur tous les tons : « Si les courses n'existaient pas, il faudrait les inventer »³⁷⁸⁵ affirme le *Tout Lyon*. Ce n'est pas en soi une preuve irréfutable, mais le message répété inlassablement d'une année à l'autre ancre ces manifestations dans un temps qui finit par ne plus appartenir à un groupe social en particulier mais à la collectivité dans son ensemble. Les courses du Grand-Camp sont les dernières grandes manifestations de l'année mondaine :

« Avec la saison, le caractère des réunions mondaines se transforme. Aux soirées succèdent les promenades en mail-coach, les courses équestres et à bicyclette.

Après le concours hippique, l'envolée définitive aura lieu. On émigrera dans les châteaux, on ira passer quelques jours dans nos stations balnéaires. Les gens du monde ainsi disséminés à Vichy, à Aix, au Mont-Dore, à La Bourboule ou dans les manoirs seigneuriaux, ne se perdront pourtant point de vue... »³⁷⁸⁶. En réalité, l'envolée définitive est une image de style. L'exactitude commande de dire que si la migration estivale des élites commence bien dès la fin du concours hippique, elle ne s'achève qu'au lendemain des courses. C'est sur ce constat qu'aboutit un article plein de verve du Loup de satin, pseudonyme qui cache un jeune chroniqueur de la meilleure société : « Après la grande semaine, il n'y a plus de répandu dans les salons, que la naphthaline ; on ferme ! On ferme !...Jusqu'à l'hiver prochain »³⁷⁸⁷.

Ce n'est qu'après la grande semaine qu'il devient inconvenant de rester en ville. Les courses sont, contrairement au concours hippique, tout à la fois un événement mondain et un spectacle de masse. Les classes dirigeantes donnent le la et il se répercute ensuite par capillarité au reste de la société. Ainsi, en quelques dizaines d'années, une pratique sociale partie des élites se transforme-t-elle en institution :

« Le lundi des courses, cela est une fête à Lyon, les banques, les maisons de commerce, les ateliers, les usines mêmes sont fermées à partir de midi. Tout Lyon est aux courses, au pesage, aux tribunes, à la pelouse, et ceux qui n'y sont point allés viennent assister au moins au retour, au défilé, de ceux qui y furent »³⁷⁸⁸. L'institution s'inscrit ensuite dans le patrimoine culturel comme en témoignent les romans lyonnais des années 1940. Les courses constituent un décor aussi incontournable que le parc de la Tête-d'Or, la place Bellecour ou la basilique de Fourvière. À quarante ans d'intervalle, les personnages du romancier Dazergues reprennent presque à la lettre les propos du *Tout Lyon* : « - Le Grand-Prix de quoi ?...interrogea Andrée.

Il fallut le lui expliquer, initier une fois de plus aux charmes et aux coutumes de la vie lyonnaise, qui en valent bien d'autres (...). À Lyon, l'après-midi du mardi précédant l'Ascension est consacrée au Grand Prix hippique, qui se court sur l'hippodrome du Grand-Camp ; cette fête aimable appartient à la tradition, à un point tel que, ce jour-là, les grands établissements commerciaux, et principalement la Soierie, donnent congé, pour y assister, à leur personnel. Réunion sportive sans doute, mais fête aussi de l'élégance, prétexte aux couturiers à présenter leurs modèles...Un grand jour au seuil des beaux jours... »³⁷⁸⁹

Peu importe en définitive le caractère récent et la naissance laborieuse des courses que les documents disponibles donnent à voir sans ambiguïté. De temps en temps, un caractère chagrin rappelle le ridicule de cette pratique, mais rien n'y fait puisqu'elle est fixée dans

³⁷⁸⁵ *Le Tout Lyon*, 16-23 mai 1896. Les courses de Lyon, compte-rendu des trois journées.

³⁷⁸⁶ *Idem*, 4 -11 avril 1896.

³⁷⁸⁷ *Le Septième jour*, Derniers galops, 25 mai 1913, N° 21, 2^{ème} année ; voir table des textes, chapitre XVI, document N° 4 Les courses manifestations sociales (II).

³⁷⁸⁸ *Le Tout Lyon*, 15 - 22 mai 1898.

³⁷⁸⁹ Max-André DAZERGUES, *Montée des Anges*, Édition Lugdunum, Lyon 1940, 252 pages, p. 93.

l'imaginaire de la collectivité³⁷⁹⁰. Même un fin connaisseur du monde hippique lyonnais comme Eugène de Volney, ne peut retenir un certain étonnement en constatant l'essor et l'engouement populaires suscités par les courses³⁷⁹¹. La municipalité de gauche, économe des deniers publics, peut rechigner à délier les cordons de la bourse, mais la pression sociale tempère ses ardeurs car l'activité commerciale que génèrent ces événements sportifs et mondains n'est sans doute pas négligeable.

Les courses, incorporées dès la fin du XIX^e siècle aux us et coutumes de Lyon, sont en outre présentées comme un des rares lieux où toutes les composantes de la société communient, en apparence en tout cas, autour d'une même passion³⁷⁹². Les titres de la presse lyonnaise insistent tous sur le mouvement de masse et sur la dynamique unanime qui conduit la population de Lyon et de sa périphérie sur les pelouses du Grand-Camp. Si le *Tout Lyon* insiste chaque année ou presque comme dans son édition du 16 au 23 mai 1896, sur le flot humain qui s'y déverse : « dès 1 heure 1/2, les voitures roulent joyeusement sur les quais de l'Est, puis traversent le parc, escortées de milliers de piétons de tous âges et de toutes conditions », d'autres hebdomadaires, peu enclins à célébrer la fête équine du Grand-Camp, comme le *Passe-Temps*, consacré aux arts lyriques et dramatiques, confirment le mouvement d'ensemble. En 1901, la revue publie un billet d'humeur dont l'auteur, prudemment caché sous le pseudonyme de Franc-Sillon, constate l'aspect massif de cette passion collective qu'il qualifie de « destruction de la race humaine » :

« Je me mêlais, dimanche, à la foule de mes concitoyens remorquant vers le Grand-Camp leurs "moitiés" plus ou moins authentiques.

La population urbaine et suburbaine émigrerait en masses compactes, sous le soleil tamisé par des nuages de poussière, pour admirer les haridelles efflanquées, dont les performances ne rappellent que de fort loin – la Grèce étant à l'autre bout de l'Europe – les admirables chevaux de frise du Parthénon athénien.

Les landaus somptueux, les calèches rapides, les véhicules les plus variés et les plus bizarres – depuis le mail-coach de grande allure, jusqu'au sapin antédiluvien – les voitures de toutes sortes, les équipages les plus hétéroclites défilent bruyamment à travers les caravanes pédestres.

Pêle-mêle sur la voie publique, tout le long des quais et des multiples artères aboutissant à l'hippodrome, les petites commises et ouvrières fringantes et délurées, les matrones aux formes opulentes, les employés, les boutiquiers, le villageois figé dans son costume neuf, le troupiier en balade, se confondent en une cohue pittoresque et multicolore »³⁷⁹³.

Ainsi les documents disponibles, des articles de presse aux arrêtés municipaux qui tentent d'ordonner le flot des spectateurs, vont tous dans le même sens, celui d'un phénomène de masse qui englobe toutes les couches de la société. Il va de soi que des motivations extraordinairement différentes animent ces vastes rassemblements. Elles diffèrent d'un groupe social à l'autre et plus sûrement encore d'un individu à l'autre. Le champ de courses est un spectacle à part entière, mais il paraît à peu près évident que la manifestation hippique n'est qu'un aspect de la fête : c'est davantage leurs semblables que viennent observer d'un œil

³⁷⁹⁰ *L'Éclair*, 3 septembre 1881, "Les courses de chevaux", feuilleton d'Alexandre Lamothe : « Il y a 20 ans nous connaissions à peine ces sortes de luttes absurdes importées depuis peu en France par les anglo-manes, et consistant à faire faire, en un certain nombre de secondes, le tour d'un pré plus ou moins grand, à cinq ou six chevaux plus ou moins étiques ».

³⁷⁹¹ Eugène de VOLNEY, *L'Almanach du Lyonnais* 1904, Nos champs de courses, pp. 225 – 234, p. 225 : « Croirait-on qu'il y a quarante ans à peine nous n'avions pas un seul champ de course dans le Rhône ? Cela paraît invraisemblable, inadmissible (...) Imaginez-vous aujourd'hui Lyon ou Villefranche sans courses ? Assurément non ».

³⁷⁹² Table des textes, chapitre XVI, document N° 5 Les courses du Grand Camp : une page de sociologie urbaine vue par l'humouriste Trick.

³⁷⁹³ *Le Passe-temps et le Parterre réunis*, 29^e année N°21, dimanche 26 mai 1901.

avide les participants de l'événement. Fréquenter le champ de courses répond au désir de voir dans un ordre respecté et dans un espace strictement réglementé la société urbaine au grand complet avec ses tares et ses non-dits. Voir mais aussi être vu. Cette préoccupation n'est plus celle de la masse, elle est par essence infiniment plus sélective bien qu'elle participe au succès de la réunion. Ces deux postures ayant été présentées, il est possible, en suivant à la fois le déroulement chronologique de la manifestation et en observant les lieux où elle prend forme, d'en analyser le contenu.

De toutes les phases qui constituent le cycle des courses du Grand-Camp, le flux des arrivées est celui qui est le moins codifié. Il échappe pour ainsi dire à tout rituel. De fait, l'heure des courses impose une contrainte à laquelle tout le monde doit se soumettre, même et surtout ceux et celles qui ne viennent pas pour l'événement sportif en lui-même. Toutefois, les habitudes des individus, leurs préparatifs, leurs obligations, le service des omnibus qui desservent le champ de courses ou encore l'état atmosphérique, la force des piétons, la composition des groupes familiaux qui convergent vers le turf, étalent les arrivées. La multitude des décisions individuelles donne une tonalité anarchique au flux des arrivants. Certes, le départ de la Presqu'île, les attelages soignés qui empruntent les quais attirent le regard et aiguissent les appétits mais ils ne sont que les prémisses du défilé qui constituera, au retour, le clou du spectacle. Ce n'est qu'à proximité du parc de la Tête d'Or que les flux canalisés sur les seules voies autorisées donnent corps à la communauté urbaine en mouvement sous le regard d'un « peloton de gendarmes à cheval, plantés vers le viaduc du chemin de fer de Genève [qui] surveillent les arrivants, de la hauteur de leur buffleterie »³⁷⁹⁴. C'est aussi à partir de là que les chroniqueurs de l'événement débutent leurs récits.

Cette première phase de regroupement est déliée de toutes les entraves qui corsètent la société. Le flux des arrivants ne répond à aucune stratification sociale : la belle calèche, la victoria soignée, prises dans le courant de la circulation frôlent le peuple des piétons, dérivent au pas, de conserve avec les chars à bancs et les « sapins ». Les occupants des belles voitures sont presque à hauteur du guidon des cyclistes, la promiscuité est à son comble, seuls y échappent les voyageurs qui se retranchent dans le luxe compassé des coupés et des berlines. Les conversations se réduisent à des banalités convenues mais surtout imposées. Pour ceux qui voient, c'est, en dehors de tout calcul, la possibilité d'approcher au plus près et sans qu'il y ait inconvenance, cette partie si distante et si difficile d'accès de la société urbaine. C'est l'aubaine de voir les élites en chair et en os, de scruter les étoffes, d'apprécier les formes, les postures et la texture de la poudre de riz qui uniformise les teints et rehausse le maquillage. Pour ceux et celles qui veulent être vus, l'intérêt suscité par leur présence donne d'utiles indications mais, isolés de leurs semblables, pris dans le flot puissant de la ville en mouvement, ils ne sont encore que des astres isolés qui brillent d'un éclat relatif.

II - La géographie sociale des lieux

Dans le périmètre du champ de courses, les apparences sont restaurées : la hiérarchie un moment battue en brèche rentre dans ses droits. Alors que les voitures du tout venant s'éparpillent au soleil dans un vaste caravansérail, en essayant de serrer au plus près la barrière qui délimite la piste, les beaux attelages se garent à l'ombre des frondaisons. Tandis que leurs propriétaires s'éloignent vers les tribunes du pesage, les cochers et piqueurs en tube et grande tenue, renouent des conversations de la veille ou de l'avant-veille. Tout le savoir-faire de la carrosserie lyonnaise est aligné sous les rangées de platanes et se décline en une multitude de modèles différents. Les cuivres et les laques reflètent la lumière changeante qui perce à travers la ramée et brillent des derniers feux d'une industrie qui s'apprête à habiller le châssis métallique des premières voitures automobiles. Tel maître, tel attelage. Si les Lyonnais éprouvent quelque gêne à exhiber leurs voitures aux épreuves du concours hippique,

³⁷⁹⁴ *Tout Lyon*, 16 – 23 mai 1896.

ils montrent aux courses un goût raffiné que rappelle le *Salut public* : « au Grand-Camp, nos grandes familles, nos propriétaires ont habitué nos yeux à un certain luxe d'équipages »³⁷⁹⁵.

Le champ de courses a, comme la ville, dont il est un calque symbolique, ses espaces prestigieux, ses périphéries dévolues au commun et ses zones intermédiaires qui rendent compte de la diversité croissante de la stratification sociale. À l'instar de la ville, le champ de courses assure par des courtines et des lieux ouverts le brassage des groupes qui s'y pressent. Mais, ville virtuelle sans murs ni cloisons, il permet à l'œil de conforter les projections et les fantasmes dont s'affublent les uns et les autres. Il apparaît comme un zoo humain où les différentes composantes de la société lyonnaise font, à travers les barreaux de leur propre cage, l'apprentissage de leur altérité et de leur singularité. Plates-formes refuges, les lieux affectés aux différents groupes rassurent les plus timorés et servent de tremplin aux plus hardis qui se grisent du charme de la promiscuité.

Ce double éphémère de Lyon s'organise autour de quelques lieux qui revêtent plus d'importance que la piste, qui n'est son centre qu'en apparence. Le centre symbolique de cette ville de baraques et de tribunes de bois démontables est l'enceinte du pesage, qui se compose du paddock, du pesage proprement dit, d'une vaste pelouse propice à la déambulation et des tribunes³⁷⁹⁶. Cet ensemble matérialise de façon saisissante, la ségrégation de l'espace telle qu'elle commence à prendre corps dans les différents quartiers de la ville. Les classes dirigeantes y prennent leurs aises³⁷⁹⁷. En 1867, à propos de la construction des tribunes du Grand-Camp, l'ingénieur en chef écrit au préfet qu'il est nécessaire d'établir des tribunes permanentes. La société française, dit-il, ne peut consentir comme en Angleterre à la totale promiscuité sur les bords de la piste :

« Il s'est établi, en matière de courses, sous la double influence des sociétés de courses et des éleveurs qui font courir, des usages auxquels il faut pouvoir se conformer sous peine d'avoir tout le monde contre soi et de ne pas réussir, et ces usages exigent la création de tribunes et d'écuries permanentes installées dans de certaines conditions (...) Les usages anglais s'appliquent à des habitudes qui ne sont pas les nôtres ; que ces usages étaient parfaitement connus des sociétés de courses françaises ; qu'on les a quelque temps suivis en France, et qu'on n'y a renoncé que parce qu'on avait d'excellentes raisons pour cela »³⁷⁹⁸.

C'est le prix de la place qui détermine la position que l'individu occupe dans la société, ou la place à laquelle il entend se montrer, ce qui n'est pas la même chose — et il s'en faut de beaucoup. Le périmètre du pesage est défendu par un droit d'entrée exorbitant : vingt francs pour les hommes, dix francs pour les femmes auquel il faut ajouter le droit perçu sur les attelages³⁷⁹⁹. Au cœur de cet ensemble, la tribune des personnalités est revêtue de draps cramoisis, ornée de plantes tropicales et de palmiers en pots³⁸⁰⁰. Les plus hautes autorités civiles et militaires y ont leur place de droit. La présentation de cet illustre aréopage, situé au sommet de la hiérarchie politique et administrative, est toujours le point de départ des comptes-rendus mondains. Le préfet du Rhône, le gouverneur militaire et le maire de Lyon constituent la triade capitoline qui préside, sauf imprévu notable, le Grand prix de Lyon. Quelques intimes de ce premier cercle du pouvoir local partagent cette prestigieuse tribune :

³⁷⁹⁵ *Salut public*, 26 avril 1890.

³⁷⁹⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, document N° 7 Grand Camp, Pesage, détail de l'enceinte du pesage.

³⁷⁹⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, documents N° 9 Le pesage, un public select.

³⁷⁹⁸ Arch. mun. Lyon, 923 WP 361, Lettre de l'ingénieur Bonnet au sénateur préfet du Rhône, 16 octobre 1866.

³⁷⁹⁹ Un couple de bourgeois arrivant sur le champ de courses dans une voiture attelée à deux chevaux paie un droit d'entrée de 45 francs dans les années 1880, soit l'équivalent de 15 jours de salaire d'un ouvrier. Même pour des fonctionnaires relativement bien payés de la préfecture, la somme minimale de 30 francs par couple n'est pas une dépense anodine. La Société des courses délivre d'ailleurs avec beaucoup d'intelligence aux autorités préfectorales des places gratuites qui sont distribuées aux chefs de service. Voir à cet égard, Arch. dép. Rhône, 4 M 606.

³⁸⁰⁰ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, document N° 8 Le pesage : la tribune des personnalités.

les épouses des premiers, quelques officiers généraux ou collaborateurs de l'état-major du gouverneur, le secrétaire général de préfecture, les différents chefs de cabinet, quelques magistrats et des élus du Conseil général, du Conseil de préfecture et du Conseil municipal.

Jouxtant la tribune des personnalités, l'emplacement réservé au Jockey-club est indiscutablement un autre lieu de pouvoir. C'est un fait reconnu sans conteste, mais qui ne s'affiche pas. Il émane de la situation de ses membres : ils ne sont pas de passage comme les occupants de la tribune précédente, ou tributaires du suffrage universel. Ils représentent, en partie au moins, les forces vives de la métropole régionale. Membres d'un des cercles les plus prestigieux de la ville, ils président aux destinées des courses et au-delà, à celles de la ville réelle. Soyeux, industriels, banquiers, ils sont les maîtres véritables des lieux. L'exclusivisme masculin du cercle ne souffre aucune dérogation : la tribune du Jockey-club n'est ouverte qu'aux seuls membres. Arborer à la boutonnière le carton saumon où les initiales du Jockey-club se détachent en rouge, confère un brevet de respectabilité sans pareil. Épouses, familles et connaissances stationnent en contrebas, dans la tribune du pesage ou dans une autre qui ne manque pas de distinction, celle qui est réservée aux propriétaires des chevaux.

Les membres du Jockey-club présents sur le champ de course ne sont pas tous présents – loin de là. Ceux qui y prennent leurs quartiers sont les chevilles ouvrières de la société des courses : « elle renferme une cinquantaine de messieurs très bien, tous en tube et en redingote, quelques-uns portent monocle ; suivent les épreuves avec des longues-vues ; émettent leurs appréciations sur le parcours, la monte des jockeys et les performances des chevaux »³⁸⁰¹. D'une année sur l'autre, au cours des années 1890, les chroniqueurs mondains du *Tout Lyon* inscrivent peu ou prou les mêmes noms sur leurs tablettes : « Louis Tresca, Président du comité des courses, MM. Algoud, Léonce Babouin, Oscar Cambefort, Cathelin, Dambmann, Damour, Joannès Flandrin, Joseph Flandrin, Garcin, Auguste Giraud, Gabriel Giraud, Letourneur, marquis de Leusse, Louis Payen, vicomte Palluat de Besset, Riboud, Poncet, Ferdinand Testenoire, Vitrier »³⁸⁰². Cette liste n'est certes pas exhaustive, mais elle est néanmoins représentative de cette partie de l'élite lyonnaise qui vit sa passion du cheval. Elle règle de sa science hippique les réactions des tribunes : « lorsqu'une belle arrivée se produit au poteau, la tribune du Jockey donne le signal des applaudissements et des ovations »³⁸⁰³.

Encadrant les tribunes du pesage mais situées hors de son enceinte, d'autres espaces payants permettent de rendre compte de la diversification de la société de la Belle Époque : « Tribune à 5 francs. — Les négociants en gros, les vieux docteurs, les propriétaires-rentiers, les avocats-stagiaires, les notaires, mais surtout leurs femmes, filles, tantes et sœurs, car les personnes du beau sexe occupent nécessairement les trois quarts des places.

Citons encore les dames du quart de monde.

Tribune à 3 francs. — Les commerçants des rues du centre, les employés à 300 francs par mois, les marchands de vins en gros, les quincailliers, les droguistes, les petits rentiers, les professeurs de piano, les maîtres de danse, etc.

(...) Voici toute la famille Untel (...) Pelouse pour monsieur et ses deux fils ; tribune à 3 francs pour madame et mademoiselle »³⁸⁰⁴.

Malgré les effets de style, l'article est une invitation au voyage dans les profondeurs urbaines de la France radicale. En 1903, à l'occasion de l'inauguration de la nouvelle tribune en béton due à l'architecte parisien Bayard, l'organisation de l'espace reproduit les grands traits qui prévalaient antérieurement. La nef de béton « est divisée en sept parties par des barrières avec rampes »³⁸⁰⁵. Elles assurent l'ordre social et la permanence des prééminences.

³⁸⁰¹ *Le Tout Lyon*, 16-23 mai 1896.

³⁸⁰² *Idem*, 15-22 mai 1898.

³⁸⁰³ *Idem*, 24-30 mai 1903.

³⁸⁰⁴ *Idem*, 16-23 mai 1896.

³⁸⁰⁵ *Lyon sport*, 16 avril 1903.

Si l'enceinte du pesage est le centre prestigieux de l'hippodrome, le prix du billet d'accès n'isole pas complètement les élites du reste de la société. L'interconnaissance, même dans une ville aux dimensions raisonnables comme Lyon, ne met pas à l'abri des surprises : si l'on excepte les demi-mondaines, les apparences sont souvent trompeuses. Aussi, dans les espaces fonctionnels que sont la balance du pesage ou le guichet du pari mutuel, des échanges inenvisageables ailleurs sont possibles, car ils s'inscrivent dans des logiques de promiscuités particulières et acceptées comme telles. La balance du pesage est « un espace neutre où les présentations se font aisément, où les saluts et les poignées de mains s'échangent sans trop de scrupules »³⁸⁰⁶. Comme au Monomotapa affirme l'auteur de l'article du *Septième jour*, amateur des contrées exotiques de l'Afrique australe. C'est en effet le monde de l'oralité et des échanges, où les convenances ordinaires n'ont plus tout à fait cours. Le défilé des chevaux et des jockeys sur la bascule ne manque pas d'intérêt : les parieurs les plus acharnés, carnets en main, jaugent d'un œil inquisiteur les représentants de leurs espoirs, tout en prêtant une oreille attentive aux « tuyaux » qui s'échangent et aux rumeurs qui enflent comme la marée. Il est bien difficile de garder son quant-à-soi. Si le rentier d'Ainay n'y reçoit pas encore des tuyaux de son chemisier et n'y salue pas « la dame de son coiffeur », les esprits concentrés sur les enjeux se retrouvent, sans y prêter garde, dans un territoire incertain, un véritable *no man's land*, où les préventions ordinaires s'estompent.

L'enceinte du pesage ne se réduit pas à la baraque quadrangulaire de la balance et la pelouse du paddock ne sert pas qu'à la présentation des chevaux : « la partie antérieure de cette pelouse – affirme la chroniqueuse mondaine du *Tout Lyon* – est aussi le coin privilégié où se livre entre élégantes, le grand assaut des toilettes »³⁸⁰⁷. Ces dames se réunissent généralement par petits groupes d'amies – oui ma chère ! – ces groupes d'amies forment les uns vis-à-vis des autres des groupes ennemis. Ennemis est trop dire, car la rivalité va rarement, je dois le reconnaître, jusqu'à l'animosité, quand elle est occasionnée seulement par l'élégance d'une robe ou l'originalité d'un chapeau »³⁸⁰⁸. Eugène de Volney qui n'est pas tenu aux mêmes précautions livre une vision sensiblement différente : « par petits groupes moqueurs, ces dames réunies sous les grands arbres, se livrent aux critiques les plus malignes, aux médisances les plus cruelles. Ce sexe est sans pitié »³⁸⁰⁹. Les toilettes ne sont qu'un aspect des relations intenses tissées dans ce périmètre atypique : les regards masculins, les flirts qui s'ébauchent doivent se garder de toute interception. Dans ce jeu de relations complexes, les acteurs ne doivent en aucun cas éveiller les soupçons des groupes adverses. L'art consommé du paraître doit suggérer que l'on vient se montrer, que cela en vaut la peine, que l'on a été vu ou vue et que l'on en éprouve une certaine satisfaction. Tout autre artifice est inconvenant même s'il emporte provisoirement les suffrages masculins. Dans les groupes, qui se font et se défont, au gré des déambulations, la prudence élémentaire impose de ne pas demeurer à proximité des gens perdus de réputation, puisqu'il y a toujours quelques « nobles et honnêtes dames qui prêtent le flanc à la critique et des gentlemen, corrects de mise, mais dont les moyens d'existence sont vaguement connus »³⁸¹⁰. C'est l'ensemble de ces codes, de ces usages qui, se pratiquant à l'insu des non-initiés, font le charme de ces lieux. Silex, l'une des plumes du *Septième jour*, le dit avec beaucoup d'à propos : « et moi qui ne comprends pas les chevaux, moi qui ne pratique pas le pari mutuel, moi qui n'ai pas de situation mondaine à défendre, j'aime pourtant les courses, et je l'avoue sans fausse pudeur, je les aime pour la comédie qui s'y joue, pour l'air de bravoure et de conquête qu'on y respire, pour les toilettes des femmes et pour l'apparence de luxe qui s'y déploie sous les tribunes »³⁸¹¹.

³⁸⁰⁶ *Le Septième jour*, 2^{ème} année, N°19, 11 mai 1913, voir table des textes, chapitre XVI, document N° 1.

³⁸⁰⁷ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, document N° 9 le pesage un public select.

³⁸⁰⁸ *Le Tout Lyon*, 24 – 30 mai 1903.

³⁸⁰⁹ Eugène de Volney, *l'Almanach du Lyonnais*, ouvrage cité, p. 230.

³⁸¹⁰ *Le Tout Lyon*, 16 – 23 mai 1896.

³⁸¹¹ *Le Septième jour*, 3^{ème} année, N°21, 24 mai 1914.

La pelouse est le domaine de la foule, l'accès y est libre³⁸¹². Lorsque les réunions du dimanche et le beau temps coïncident, l'hippodrome est envahi par des dizaines de milliers de spectateurs qui s'installent souvent en famille, longtemps à l'avance, pour bénéficier des meilleures places. Seul le public occupant le talus de la digue insubmersible, mieux placé car légèrement en surplomb de la piste, acquitte un droit de 50 centimes par personne. Les parties les plus sollicitées de la pelouse sont situées à proximité de l'enceinte du pesage. La perspective de voir des personnalités et la profusion des toilettes expliquent l'attrait de cet espace, autant que le poteau d'arrivée. Les spectateurs déambulent sur la piste, passent et repassent devant les tribunes jusqu'au début des épreuves. Les préposés de la Société, épaulés par les forces de l'ordre, font alors évacuer la piste. Les jours de grosse affluence ou lorsque le terrain est trop lourd, le gazon de la piste est mis à rude épreuve. Cette pratique est interdite au début du XX^e siècle, d'abord sur l'hippodrome de Villeurbanne puis sur celui du Grand-Camp.

Le champ de courses n'est pas exempt de désordres. Les jeux de la séduction et de l'argent suscitent à l'occasion des déviances voire de brusques colères, dont la presse se fait l'écho. Les flirts de la bonne société sont parfois contrariés par l'intrusion de demi-mondaines à la recherche de *nababs*. À intervalles réguliers, les gens convenables protestent. La presse s'en fait le relais. En juin 1886, le *Salut public*, porte-parole attiré des honnêtes gens, ne peut s'empêcher de constater, une fois de plus, l'insupportable promiscuité : « Beaucoup plus de dames que dimanche au pesage. Quelques-unes de trop peut-être. Il faudrait que les commissaires apportassent quelque attention à ce point menaçant : si les dames du demi-monde envahissent le pesage, elles finiront par en chasser les autres »³⁸¹³. *Le Tintamarre* lui emboîte le pas quelques jours plus tard :

« L'enceinte du pesage était fort bien garnie, à noter cependant la tendance des demi-mondaines à vouloir se faufiler parmi la population convenable, et nous sommes bien de l'avis de notre confrère le *salut public* MM. les commissaires devraient donner des ordres en conséquence pour que ce mélange n'ait pas lieu.

Mais la chose est assez difficile, surtout après ce que nous avons constaté, si certains hommes, ceux-là mêmes qui veulent pontifier, se font les chevaliers servants de ces demoiselles, et quelles demoiselles ? Tout disparaît, la dignité et le respect de soi-même sont depuis longtemps pour certains lettre morte, et ce sont les mêmes personnes qui veulent qu'on les prenne pour sérieuses et qui ont la prétention d'imposer au public leur dithyrambe en matière de savoir-vivre »³⁸¹⁴.

Vieille antienne, répétée en vain sur tous les tons. Le spectacle des courses se nourrit du public et des attractions, au rang desquelles les chevaux et les femmes occupent une place de choix. Dans une ville où les « instantanées », les « demi-mondaines », les « horizontales » sont les héroïnes involontaires d'une feuille qui vante leurs exploits et leurs déboires, ce n'est pas tant leur existence qui scandalise que leur intrusion dans un espace socialement réservé. Pour le reste, la société soit s'en accommode au titre de l'hygiène publique soit les tolère comme un mal nécessaire. *La Bavarde*, qualifiée unanimement de feuille pornographique par la presse lyonnaise, du *Progrès* au *Salut public*, souligne déjà en 1881, avec un art consommé de la provocation, la proximité des deux mondes : « Le monde et le demi-monde sont confondus ; où commence l'un ? où finit l'autre ? Problème. Les dames de haut lieu empruntent aux gentilles impures leurs modes excentriques : le suprême de l'élégance pour une femme honnête est de ressembler à une femme qui ne l'est pas »³⁸¹⁵. Si les femmes aux toilettes les plus tapageuses sont discrètement tenues à l'écart du pesage, il est néanmoins

³⁸¹² Table des gravures et des illustrations, chapitre XVI, document N°10 Le monde composite de la pelouse.

³⁸¹³ *Le Salut public*, 24 juin 1886.

³⁸¹⁴ *Le Tintamarre lyonnais*, 26 juin 1886.

³⁸¹⁵ *La Bavarde*, 30 juin 1881.

difficile de s'en prémunir de manière définitive puisqu'elles n'existent que par la générosité de ceux qui les entretiennent. La présence incongrue des deux types de femmes que fréquente le bourgeois du XIX^e siècle, l'épouse et la demi-mondaine, crée à l'évidence des tensions, car la seconde n'entend pas être ravalée au rang d'une pensionnaire de maison close. Dans un article de juin 1883, d'Asco, le directeur de *La Bavarde*, décrit très joliment l'attraction et la répulsion des deux archétypes féminins dont rend compte toute la littérature du XIX^e siècle :

« On veut les voir, on veut regarder en face et de tout près ces redoutables épinglées, si bonnes filles pourtant, que le premier venu approche. Un méchant disait dimanche à Fonfon : "N'est-ce pas, Madame, qu'en ce moment, les gazons du Parc semblent un grand trottoir vert ?" »

Le monde, le vrai monde, celui qui se confine dans les appartements bourgeois, qui donne des soirées où l'on bâille et qui joue la comédie très décevantement devant un paravent de Sumatra, le monde des femmes honnêtes se pressait autour de la piste. D'abord on venait agiter le mouchoir de fine batiste qui salue le beau fils, brillant cavalier, serrant entre ses cuisses nerveuses, les flancs de son cheval. Mesdames les dames des fonctionnaires se trouvaient près de leurs respectés époux : M. le préfet, MM. Les généraux, M. le Maire, et les conseillers généraux. Mais que faisaient les panaches de ces ennuyeux et sacrés personnages ? Les triomphants étaient les chevaux et les femmes. Mais les femmes qui méritaient ce nom de toute sa puissance, dans toute sa chaleur, dans toute sa femellerie (...) les dames du monde sentent un frisson les secouer quand descend, insolente, dans son costume bizarre, la Bombance ou la Commarmont. Qu'ont-elles donc de si majestueux ? Quel infernal pouvoir est en elles ?... Et les naïves petites épousées cherchent à deviner sous les chiffons les secrets de ces peaux qui brûlent. (...) En les apercevant seulement sous leurs toilettes exquis, en dénombant les troublances de leurs gestes, en analysant les parfums répandus, elles comprennent, les petites femmes très ingénues, l'effrayant pouvoir de ces rouées »³⁸¹⁶. Provocation suprême, la *Bavarde* ne se prive pas de passer en revue les toilettes les plus marquantes du demi-monde, un peu à la manière des revues mondaines. L'un des chroniqueurs de la *Bavarde* qui affirme « par métier, je connais bien les demi-mondaines » en compte plus d'une quarantaine en juin 1881³⁸¹⁷. C'est beaucoup pour le pesage du Grand-Camp. La réaction des femmes de la bonne société a été de prendre le contre-pied, en optant pour des toilettes plus retenues : « La note dominante de la toilette féminine était une grande simplicité n'excluant pas l'élégance. Nous ne pouvons que féliciter les dames de la société lyonnaise de cette simplicité, qui les a empêché d'être confondues avec d'autres dames auxquelles autrefois la Société des courses interdisait le pesage, dont les portes leur sont aujourd'hui ouvertes. Elles en ont profité largement »³⁸¹⁸.

C'est bien une tension de ce genre que décrit un article déjà cité du *Passe-Temps* :

« Le monde parqué au pesage et assis dans les tribunes, le demi-monde juché le long des barrières dans des carrosses de louage, échantent force coups de lorgnettes et force remarques désobligeantes. Ces deux frères ennemis sont pourtant reliés entre eux par les allées et venues des *sportsmen* étiquetés d'une carte ostensible. Mme Hixe inventorie d'un coup d'œil jaloux et dédaigneux la toilette tapageuse de Mlle Ygrecque, sans se douter que la même bourse soldera les deux notes de la couturière à la mode »³⁸¹⁹.

Si les demi-mondaines ont un statut ambigu, d'autres participants ressortissent encore davantage ces situations incertaines qui prospèrent aux franges extrêmes de la légalité, en jouant habilement des incertitudes que laissent la loi du 2 juin 1891 sur le pari mutuel³⁸²⁰. Le

³⁸¹⁶ *La Bavarde*, 24 juin 1883.

³⁸¹⁷ *Idem*, 30 juin 1881.

³⁸¹⁸ *Salut public*, 25 juin 1888.

³⁸¹⁹ *Le Passe-temps et le Parterre réunis*, 29^{ème} année, N°21, 26 mai 1901.

³⁸²⁰ Arch. dép. Rhône, 4 M 606, dossier année 1903, règlement de police relatif aux courses du Grand-Camp, article 13 : « Sont rigoureusement prohibés, soit dans l'enceinte de l'hippodrome, soit aux abords, les paris de

Septième jour brosse le portrait d'un bookmaker qui vit de son art, plus d'un quart de siècle après l'interdiction des paris à la cote en 1887. La permanence de ces pratiques montre toute la distance qui sépare la loi de la réalité vécue, pour ceux qui se dédient sérieusement à l'ivresse du turf, et révèle, au passage, l'existence de solides réseaux informels dont il a déjà été question ci-dessus à travers la figure archétypale du bookmaker César Trompette³⁸²¹ :

« Le jour du Grand-Prix, par exemple, j'ai lié partie avec l'illustre seigneur César Trompette (...) César Trompette jouit sur la place d'une réputation fort mitigée. L'opinion publique, sans rien lui reprocher de précis, l'accable de ces ironies et de ces sous-entendus qui ternissent, en moins que rien, l'honneur le plus reluisant ».

III – Le défilé : « la fête des yeux »³⁸²²

Après la dernière course, vers cinq heures du soir, chacune des journées du Grand-Camp s'achève par un temps fort qui unit la ville dans une dernière manifestation, la plus collective de toutes, le défilé. À la différence de l'arrivée, le départ du champ de courses est par la force des choses un flux contraint de centaines de voitures qui s'écoulent une heure durant à travers le parc, le quai de l'Est ou le cours Vitton, le pont Morand et la rue de la République³⁸²³. Les cohortes les plus nombreuses et les plus brillantes de ce cortège, se dissolvent place Bellecour. Spectacle à part entière, acteurs et spectateurs, chacun à sa place, jouent une partition bien apprise. C'est la seule revue interactive qui mobilise toutes les couches sociales de la population urbaine de Lyon. Le défilé enclenche un processus de défoulement collectif haut en couleurs. Il permet d'exorciser, dans un processus d'inversion momentanée de l'ordre social, les pulsions d'une société sous tension. Ceux qui défilent se soumettent, avec plus ou moins de bonne grâce, au jugement de ceux qui les regardent. Le verdict de cet examen de passage est ponctué par des mots d'esprit, des sifflets, des vivats, des quolibets et plus encore : « Les équipages qui se pressent –souligne *Le Petit lyonnais* – continuent comme les années précédentes à amuser l'énorme quantité de spectateurs qui, en rangs serrés, assistent au défilé. Les lazzi, les remarques piquantes, les quolibets, s'échangent à la grande joie des personnes présentes qui se contentent de la dernière partie de la fête »³⁸²⁴. La multitude, assemblée le long des trottoirs, scrute d'un regard acéré la société en mouvement qui défile sous ses yeux³⁸²⁵. Aucun groupe social n'est épargné par ce tribunal populaire, séance de thérapie collective, psychanalyse avant l'heure, qui suit un rituel vaguement inquiétant : les déviances sont traquées sans faiblesse car la foule, porteuse de l'ordre social, est conservatrice. Pour participer pleinement à cet exercice cathartique, le jury populaire prend ses aises : les trottoirs se couvrent de chaises, de bancs et de tribunes improvisées que la population installe consciencieusement sur la voie publique. Cette emprise illégale est interdite par les autorités municipales. Les arrêtés du maire sont formels à cet égard : « il sera interdit, à l'occasion du défilé, de placer des bancs et des échafaudages quelconques sur les quais de l'Est et de la Tête d'Or, ainsi que sur l'avenue du Parc et le cours Morand »³⁸²⁶. Les descriptions qu'en donne la presse montrent que ces prescriptions sont fort peu respectées.

La fonction de ce rite est assez claire : chacun doit rester à sa place et trouver une attitude socialement acceptable. Les couches intermédiaires de la société sont raillées pour leur quête d'ascension sociale et pour le mimétisme dont elles font preuve, imitant sur un petit pied les

toute nature engagé sur les courses pratiquées par des agences ou des individus ayant fait des paris une industrie spéciale. Cette prohibition ne s'étend pas aux particuliers se connaissant réciproquement et pariant en eux ».

³⁸²¹ *Le Septième jour*, 2^{ème} année, N° 19, 11 mai 1913.

³⁸²² *Le Courrier de Lyon*, 28 avril 1886.

³⁸²³ Arch. mun. Lyon, 1140 WP 61, ville de Lyon, service municipal de la voirie, traversée du parc par les voitures revenant des courses, 18 juin 1884.

³⁸²⁴ *Le Petit lyonnais*, 21 juin 1887.

³⁸²⁵ *Le Petit lyonnais*, 20 juin 1886, voir table des textes, chapitre XVI, document N° 6 Le défilé.

³⁸²⁶ Bulletin officiel municipal de Lyon, arrêté du 26 avril 1911, 1^{er} semestre, pp.337-338.

faits et gestes des classes les plus relevées. La foule souligne à l'envi toute la distance qui sépare l'être du paraître. Les voitures bondées sont raillées parce qu'elles le sont : pourquoi les occupants ne vont-ils pas à pied ? La gaucherie des ruraux de la périphérie est l'objet de plaisanteries éculées, les demi-mondaines occasionnent des tumultes. Abandonnées dans des postures étudiées au fond de leurs voitures de louage, elles sont sifflées, insultées, ramenées à leur condition de courtisanes avec d'autant plus de violence qu'elles sont des transfuges des classes populaires accrochées au luxe et aux débauches de leurs protecteurs. Les « demoiselles à chignon roux » s'en soucient comme d'une guigne. Les manifestations de cette réprobation sont d'autant plus dangereuses qu'elles ne parviennent pas toujours à différencier les participants. Les voitures qui se suivent les unes derrière les autres, sont prises dans un ensemble chaotique, qui ne permet pas toujours de séparer le bon grain de l'ivraie, le monde du demi-monde. Ainsi, la norme populaire, sous peine de confusion, n'autorise pas la société la plus sélecte à se pavaner dans de trop beaux atours. Les participants font mentir l'adage populaire « bonne renommée vaut mieux que belle ceinture dorée ». Le *Salut public* s'interroge sur les conséquences de cette norme : « Au point de vue des toilettes, il faut bien reconnaître que les courses ont perdu un peu de leur élégance d'antan. Qui faut-il accuser ? Les sifflets qui à plusieurs reprises ont accueilli jadis sur le parcours l'exhibition de toilettes des dames lyonnaises ? » et de conclure : « toujours est-il que les courses se sont en quelque sorte démocratisées (...), le public élégant se sent moins chez lui que jadis. Exposé à la promiscuité de la rue, il prend aujourd'hui les toilettes de la rue. Le coup d'œil est plus animé, mais moins brillant »³⁸²⁷. Le compte-rendu que le *Salut public* fait des courses de juin 1887 montre assez la menace qui plane sur les élégantes : « Comme les années précédentes, les toilettes tapageuses ont été l'objet de manifestation des gens grossiers, dont l'étalage d'un trop grand luxe ravive toutes les passions et toutes les haines »³⁸²⁸.

Seules les intempéries trop sévères sont susceptibles d'atténuer les ardeurs du jury populaire. En juin 1888, le temps exécrable vient à bout des scrutateurs les plus endurcis : « À cinq heures et demie, au moment même où la dernière course finissait, la pluie s'est mise à tomber ; elle s'est transformée rapidement en averse torrentielle contre laquelle il était impossible de se protéger. Ça a été, pour les milliers de personnes échelonnées du parc au pont Morand pour assister au défilé, un véritable saut qui peut »³⁸²⁹. D'une manière plus générale, la pluie et les bourrasques de vent gâchent le spectacle : « On se rend compte de ce qu'a pu être, avec un temps pareil, le défilé sur le passage duquel une foule assez nombreuse s'était échelonnée. Ce défilé a été une véritable mystification. Il se composait de 200 voitures à peine, la plupart fermées, et dont les cochers frappaient fort et ferme les chevaux, tout le monde éprouvant le désir de se sécher »³⁸³⁰.

Les baraques du pari mutuel constituent le second espace fonctionnel. Espace largement ouvert au public, l'entrain qu'il met à les fréquenter est un des éléments de la fête hippique. Les courses sans l'argent sont tristes. En jouant, les parieurs s'adonnent à leur passion mais, suprême consolation, ils participent à la consolidation de l'industrie chevaline dont la pérennité est d'importance nationale. La morale du siècle, hostile aux jeux d'argent, fait une exception pour les courses et toute la société, absoute, joue sans retenue³⁸³¹. Sans retenue mais

³⁸²⁷ *Salut public*, 24 juin 1886.

³⁸²⁸ *Salut public*, 21 juin 1887.

³⁸²⁹ *Salut public*, 25 juin 1888.

³⁸³⁰ *Salut public*, 26 juin 1888.

³⁸³¹ Voir à ce propos, Nicole de Blomac, *La gloire et le jeu : des hommes et des chevaux*, Fayard, Paris, 1991. Il faut noter toutefois, qu'il existe une certaine résistance lors du vote des subventions par le Conseil général du Rhône aux différentes sociétés de courses. Au cours des années 1880, le conseiller général Gay proteste au nom de la morale, contre l'engagement financier du département. Il affirme lors de la séance du 11 septembre 1886 que les courses « entretiennent le goût du jeu et par conséquent, loin d'avoir une utilité quelconque sont un

chacun à sa place, puisqu'il existe deux enceintes spécifiques, celle du pesage et celle de la pelouse comme s'il était inconvenant que les passions se mêlent, que la distance sociale des uns et des autres ne s'apprécie de manière trop prosaïque à l'aune de leurs paris.

Le cheval n'est qu'un support de la passion ludique des participants. Il n'est pas le rêve mais le média qui permet d'accéder aux sensations que procure le jeu. La presse mondaine livre des modèles types de joueurs. L'exercice de style est assez convenu, mais il contient sans doute sa part de vérité. Il y a les parieurs indécis : « devant les guichets du pari mutuel, on se presse, on s'écarte, on avance, on recule : tels des voyageurs indécis se demandant au moment de prendre leur billet s'ils doivent rester ou partir »³⁸³². C'est sans doute la posture majoritaire, mais le parieur sérieux, bardé des certitudes qu'apportent les lois mathématiques est une autre figure du turf qui côtoie le joueur flegmatique que l'aisance réelle ou feinte protège de toute émotion déplacée.

spectacle immoral (...) Les courses sont une cause de dépense et de perte de temps pour la classe ouvrière ». Ses remarques assassines expriment complètement le fond de sa pensée lorsqu'il s'écrie : « On devrait dire plutôt que l'on demande une subvention de 6 000 f. pour amener un Monaco à Lyon. Il vaudrait autant créer tout de suite une roulette sur la place des Terreaux ».

³⁸³² *Le Tout Lyon*, 19 – 25 mai 1901.

CHAPITRE XVII – LA FÊTE ÉQUESTRE AUX CHAMPS : SOCIÉTÉS DE COURSES ET HIPPODROMES DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Les sociétés de courses qui voient le jour dans la ceinture chevaline de Lyon, entre le dernier quart du XIX^e siècle et la Grande Guerre, s'inscrivent à la fois dans des lignes de forces perceptibles au plan national et dans des dynamiques locales qui leur confèrent des caractères propres. En 1900, la France compte 351 hippodromes qui ont servi à organiser 810 réunions. Cette expansion de l'activité hippique se poursuit malgré une offre très importante. Pour la seule année 1900, la France compte 8 nouveaux hippodromes et 45 réunions supplémentaires³⁸³³. Quelle est la signification de ces chiffres atteints à l'extrême fin du XIX^e siècle ? Les 810 réunions de 1900 sont à la fois très caractéristiques de la diffusion du mouvement dans l'hexagone et de ses limites intrinsèques. Il suffit en effet de retrancher les réunions des sociétés parisiennes pour découvrir l'in vraisemblable semis des petites sociétés de courses qui organisent, souvent avec difficulté, une seule réunion annuelle.

La ceinture chevaline de Lyon ne diffère sans doute pas de cette réalité nationale et c'est à travers l'analyse du cadre législatif et réglementaire qu'il faut d'abord cerner le phénomène de création des sociétés de courses. Ce cadre recherche l'indispensable homogénéisation de l'exploitation des hippodromes et du pari mutuel. Il pousse ses ramifications en direction des conseils généraux via l'engagement plus ou moins actif des préfetures. Cette approche institutionnelle, même greffée sur les ambitions locales des élites de canton, ne rend pas compte à elle seule de la prolifération des sociétés de courses. D'autres réalités se superposent à ces données, parmi lesquelles figurent les loisirs et les facilités que leur octroie le réseau ferroviaire, qui atteint une exceptionnelle densité à la veille de la Première Guerre mondiale³⁸³⁴. Cette dimension matérielle de l'économie hippique, dynamique puisque les chevaux et les parieurs ne cessent de bouger, prend aussi corps dans la construction et l'aménagement d'un pôle fixe, l'hippodrome. Cœur matériel et symbolique des sociétés de courses, l'hippodrome ancre les ambitions de ses promoteurs dans les réalités du local, dans l'extériorisation des relations sociales et symboliques qui le sous-tendent.

Section I – Création et gestion des sociétés hippiques de la ceinture chevaline de Lyon

Il va de soi que la vague de créations de sociétés de courses ne se résume pas à la satisfaction immédiate d'une demande sociale aiguillonnée par les affres du jeu, pas plus qu'elle ne s'explique par l'irrépressible et brutale passion du cheval. La réflexion sur le cheval-puissance, l'agencement des relations entre groupes sociaux, en particulier au niveau des classes dirigeantes, confluent vers d'autres dynamiques en cours, comme la capacité des territoires à s'organiser et à concevoir des modalités endogènes et exogènes de valorisation de la filière chevaline ou de son exploitation opportuniste. Il s'agit ici de dégager quelques grandes régularités où les réalités nationales et locales peuvent s'analyser de conserve, et de classer la diversité des modalités d'organisation des sociétés de courses.

I – Des hippodromes plus nombreux dans un cadre juridique en évolution

Les problématiques nationales qui mènent à la création des sociétés de courses se retrouvent, à leur échelle, au niveau des nouvelles sociétés de la ceinture chevaline.

³⁸³³ *Lyon sport*, 30 novembre 1901.

³⁸³⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVII, document N°1 Un réseau ferroviaire exceptionnellement dense au début du XX^e siècle : les hippodromes sont fils du rail ; documents N° 2 et 3, le réseau ferroviaire du Sud-Est en 1906.

En premier lieu, la naissance des sociétés de courses peut être perçue comme une manifestation locale d'un phénomène de bien plus grande envergure. Il y a une parfaite similitude entre les dynamiques locales et nationales, qu'il s'agisse des créations de sociétés de courses ou de l'expansion des paris. L'engouement pour cette passion s'infiltré partout y compris au fond des campagnes. Les justifications sont partout les mêmes et les débats menés à la chambre ont des échos identiques dans les départements. Derrière la loi du 24 mai 1874, se profile sans doute l'inquiétude d'un pays vaincu, en quête du cheval-puissance, mais d'innombrables arrière-pensées se cachent opportunément derrière le cheval de guerre.

En second lieu, les sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon témoignent de l'intensité des échanges entre Lyon et sa périphérie. Il existe des flux éphémères mais puissants qui poussent les habitants des villes vers l'espace rural, métamorphosé en surprenant espace de loisirs. Les hippodromes sont à l'origine de flux dominicaux vraiment considérables. Les chevaux de course, gyrovagues par destination, ne sont pas seuls à voyager grâce au réseau ferré, les turfistes y recourent de façon massive. Sans transports, il n'y a pas de courses possibles. Le monde des courses génère une économie des flux et des loisirs périurbains qui servent de paravent aux pulsions inédites qu'engendrent les jeux.

1 – Un puissant mouvement national de création de sociétés

Les 10 hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon sont tous, à une exception près, des créations de la III^e République. C'est une caractéristique qu'ils partagent avec le plus grand nombre des sociétés de courses qui quadrillent l'hexagone d'une trame serrée. Entre la fin de la guerre franco-prussienne de 1870-1871 et la Première Guerre mondiale, le phénomène de création des sociétés de courses s'est répandu des grandes villes qui en étaient dotées depuis le Second Empire, vers les chefs-lieux de département et vers les agglomérations plus modestes, sous-préfectures ou petites villes industrielles, et même simples chefs-lieux de cantons. Il s'agit d'une véritable dynamique politico-administrative nationale qu'il convient d'analyser dans le cadre restreint de la périphérie chevaline de l'agglomération lyonnaise. On y retrouve avec la même intensité l'engouement pour le pari mutuel.

Chronologie et rythme de création des sociétés de courses coïncident dans la région lyonnaise et au niveau national. C'est entre 1878 et 1888 que naît près de la moitié des sociétés de courses de la ceinture chevaline, et davantage encore en y incluant la Société lyonnaise de Bonneterre et la Société des courses de Bourgoin, rivale malheureuse de la Société des courses de l'Isère à La Tour-du-Pin³⁸³⁵. Cette décennie si fertile en créations dans la ceinture chevaline de Lyon correspond à une croissance exponentielle des sociétés au niveau national. Ainsi près de 80 sociétés ont vu le jour entre 1883 et 1889, soit plus d'une douzaine de créations par an. Le phénomène doit être mis en relation avec la consolidation d'un puissant pôle de sociétés hippiques parisiennes capables de distribuer de subventions aux sociétés de province. Outre les Sociétés-mères, les années 1880 enregistrent la naissance de la Société sportive d'encouragement en 1881 et celle de la Société de Sport de France en 1882, qui, toutes deux, soutiennent largement les sociétés de la périphérie lyonnaise. La décennie suivante n'enregistre aucune création supplémentaire dans la ceinture chevaline. À Lyon même, la Société de Bonneterre ferme ses portes et il faut attendre le début du XX^e siècle pour assister à la reprise des créations d'hippodromes : d'abord avec la fondation de la Société Sportive du Rhône qui installe son hippodrome à Villeurbanne et crée les courses de Villefranche l'année suivante ; ensuite, avec quatre créations échelonnées de 1901 à 1911. La création des sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon s'ordonne clairement en deux épisodes situés de part et d'autre de la loi du 2 juin 1891.

L'environnement juridique dans lequel naissent les sociétés de courses de la ceinture chevaline est de ce fait marqué par des réalités différentes. Avant la loi Riotteau, la création

³⁸³⁵ Maurice DAEUBLE, *Les courses de La Tour-du-Pin*, Éditions Lettres de France, 2005, 108 pages.

des sociétés et l'ouverture des hippodromes étaient totalement indépendantes ; toutefois les archives départementales de l'Ain, de l'Isère et du Rhône conservent des traces plus ou moins importantes de la genèse des sociétés nées dans les années 1880, parce qu'elles sollicitaient des prix annuels. Après la loi du 2 juin 1891, la procédure administrative est beaucoup plus contraignante, mais, en définitive, elle est laissée à l'initiative du Ministre de l'Agriculture. En revanche, les paris connaissent une évolution plus complexe. En 1878, lorsque le marquis de Virieu porte la Société des courses de l'Isère sur les fonds baptismaux, le pari au chapeau assimilé aux loteries est interdit depuis dix ans, le pari mutuel un moment supprimé en 1874 revient triomphalement en 1887 pour lutter contre les bookmakers, mais cette mesure n'a d'autre effet que de développer le système des commissionnaires qui échappent à tout contrôle. Les années 1880 apparaissent donc très largement favorables aux jeux et il est vraisemblable que cette situation a servi de support à la création de sociétés de courses dans des villes moyennes parfois véritables centres industriels comme Bourgoin (1883), Bourg (1886) et Vienne (1888). En somme, la possibilité de recevoir des subventions du Ministère de l'agriculture, des sociétés parisiennes et de bénéficier d'un afflux de joueurs venant se joindre au public traditionnel des jours de fête, rend relativement aisée la création d'une société de courses.

Après l'adoption de la loi de 1891, les sociétés existantes évoluent dans un cadre rénové qui replace la promotion de l'espèce chevaline au centre de tout projet de création de société conformément à l'article 2 de la loi :

« Sont seules autorisées les courses de chevaux ayant pour but exclusif l'amélioration de la race chevaline et organisées par des sociétés dont les statuts auront été approuvés par le ministre de l'agriculture, après avis du Conseil supérieur des Haras ».

En ce qui concerne l'autorisation des sociétés de courses, malgré les formalités requises, les changements sont relativement peu importants car l'autorisation relève de l'initiative du Ministre de l'Agriculture³⁸³⁶. Aussi, la machinerie institutionnelle de la III^e République laisse-t-elle par le biais des parlementaires, députés et sénateurs, toute latitude aux élites locales d'obtenir les autorisations nécessaires. Les dispositions de la loi donnent en effet aux élus locaux un statut d'intercesseurs qui leur permet d'activer leurs réseaux.

En revanche, les dispositions de la loi du 2 juin 1891 transforment en profondeur le régime des paris. Il est inutile de revenir sur les dispositions qui encadrent le pari mutuel, mais les gains permettent de compléter la dotation des courses financées par la société. Ainsi à Bourg pour les deux journées des 25 et 26 juillet 1899, la recette collectée par le pari mutuel s'élève à 23 913 francs. Le prélèvement de 7% du total des mises octroyé à la société des courses représente donc 1675,80 fr³⁸³⁷. Cette somme, amputée des frais d'organisation du pari mutuel laisse sans doute un revenu supérieur à 1000 fr. entre les mains de la société. Le pari mutuel représente en valeur le 1/4 des recettes collectées aux entrées du champ de courses qui se sont élevées pour les deux journées à un total de 4289 fr. Au regard du montant des prix offerts au cours des deux réunions de l'année 1899, ce gain généré par le pari mutuel est supérieur à la dotation de sept des onze prix courus.

L'autre effet de la réglementation des paris a été de stimuler l'attrait du jeu pour les foules qui fréquentent l'hippodrome. C'est ce que montrent très clairement les recettes du pari mutuel de la Société des courses de l'Isère à La Tour-du-Pin. L'exemple est assez révélateur de ce double phénomène qui lie fréquentation et augmentation des sommes pariées. En août 1891, en application des dispositions de la loi Riotteau, la Société des courses de l'Isère organise, sous sa responsabilité, le fonctionnement du pari mutuel sur l'hippodrome de la

³⁸³⁶ P. BUFFARD, Faculté de droit de Paris, *L'élevage et les courses de chevaux en France et à l'étranger, étude d'économie financière et rurale*, thèse pour le doctorat soutenue le 10 novembre 1900, Éditeur L. Boyer, Paris 1900, 260 pages, page 66.

³⁸³⁷ Arch. dép. Ain, 41 M 20, courses de Bourg (1895-1900).

société situé à Sainte-Blandine. Le décompte des opérations envoyé à la préfecture de l'Isère signale laconiquement : « pas de pari mutuel à la pelouse »³⁸³⁸. L'hippodrome de la société est entre les mains de l'aristocratie légitimiste parfois engagée dans les œuvres sociales de l'Eglise³⁸³⁹. Pour le marquis de Virieu, et pour les châtelains de la région, il ne pouvait y avoir de sens à stimuler le goût du jeu au sein d'une petite paysannerie dont les moyens d'existence étaient comptés, aussi les paris étaient-ils réservés au pesage. Cette décision qui n'est pas sans incidence sur les ressources de la Société émane de son comité directeur. C'est, outre la question morale, une position qui naît autant du désir de cultiver l'entre-soi qu'un constat repris par les auteurs et spécialistes qui se penchent sur la question, selon lequel les habitants du monde rural n'ont aucune propension à jouer. Ils se contentent d'assister aux courses de leurs chevaux »³⁸⁴⁰.

Les recettes du pari mutuel sont disponibles de 1891 à la veille de la Grande Guerre. Cette longue série est d'un très grand intérêt car elle permet de suivre l'importance grandissante que prennent les paris dans un milieu qui leur était initialement très hostile. La victoire du pari mutuel se dessine dans les premières années du XX^e siècle. Elle est parfaitement en phase avec la croissance spectaculaire des sommes jouées sur l'hippodrome de la nouvelle Société sportive du Rhône à Villeurbanne et en règle générale sur tous les terrains français. En refusant le pari à la pelouse, le Comité campe sur une position de principe difficile à tenir car sans pari mutuel à la pelouse, les turfistes des villes voisines ne font plus le voyage. Cet état de fait entraîne l'instauration du pari mutuel à la pelouse dès 1903 :

Année	Recette des entrées	Météo	Nombre de courses courues	Pelouse	Pesage	Total des mises
1891	-	-	7/7	-	1435	1435
17.7.1892	1156	Grisonnant	4/6	-	1810	1810
30.7.1893	912	Mauvais	7/7	-	1420	1420
29.7.1894	1701	Beau	7/7	-	2445	2445
28.7.1895	1842	Beau	7/7	-	3580	3580
19.7.1896	2218	Beau	7/7	-	4750	4750
18.7.1897	2292	Beau	7/7	-	3355	3355
17.7.1898	2166	Beau	5/6	-	1915	1915
20.8.1899	1903	Beau	?	-	3325	3325
19.8.1900	2152	Beau	7/7	-	4270	4270
18.8.1901	2303	Beau	7/7	-	9770	9770
17.8.1902	1594,50	1 ^{ère} et 2 ^{ème} courses pluie, le reste beau	6/6	-	4810	4810
23.8.1903	2221	Orageux	7/7	2160	7505	9665
21.8.1904	2038	3 ^e premières courses beau puis orageux	7/7	3480	6720	10200
20.8.1905	2269	Très beau	7/7	3300	4050	7350
19.8.1906	2649,50	Beau un peu couvert	7/7	4000	7485	11485
18.9.1907	2794,50	Très beau	7/7	3045	5295	8340

³⁸³⁸ Arch. dép. Isère, 151 M 2.

³⁸³⁹ Bernard JACQUIER, *Le légitimisme dauphinois* (1830-1870), Centre de recherche d'histoire économique, sociale et institutionnelle, Grenoble 1976, 275 pages ; Jérôme ROJON, *L'industrialisation du Bas-Dauphiné : le cas du textile (fin XVIII^e siècle à 1914, thèse pour le doctorat d'histoire, sous la direction de M. le professeur Serge Chassagne, 2007, Université Lyon 2,*

³⁸⁴⁰ A. de SAINT-ALBIN (Robert MILTON), *Les courses de chevaux en France*, Paris, Hachette, 1890, 475 pages, p. 398.

16.8.1908	2853	Couvert	7/7	3960	7165	11125
22.8.1909	2637	Couvert	5/7	2850	4375	7225
21.8.1910	2218	Beau et vent	7/7	6140	10725	16865

Source : Arch. dép. Isère, 151 M 2.

Cette très belle série appelle quelques observations :

1) L'introduction du pari mutuel contribue à augmenter la fréquentation du champ de courses. Au cours de la période 1892 à 1902, la moyenne de la recette des entrées sur l'hippodrome de Sainte-Blandine s'élevait à 1555 francs. Au cours de la période suivante, cette moyenne atteint 2302 fr. soit une crue de 48% entre 1903 et 1910. Il existe une corrélation entre l'introduction du pari mutuel à la pelouse et le doublement de la recette des entrées. Quelle est l'origine de ces nouveaux spectateurs? Le fonctionnement du pari mutuel à la pelouse a sans doute incité la population locale à fréquenter davantage l'hippodrome de Sainte-Blandine, mais l'explication la plus vraisemblable réside dans l'arrivée d'une nouvelle clientèle urbaine en provenance de Lyon et de Grenoble, de Chambéry et de Valence.

2) Le montant des sommes jouées au pari mutuel s'inscrit dans une dynamique encore plus puissante. Au pesage, seule enceinte qui couvre toute la période, la moyenne de la collecte au cours de la première période (1892-1902) représente 3786 fr. La période suivante totalise une moyenne de 6665 fr. La croissance est de 76%. À la pelouse, les paris atteignent une moyenne annuelle de 3616 fr. Entre 1903 et 1910, le volume des sommes pariées a bondi de 184%. Ce n'est plus de l'enthousiasme, c'est de la passion ! C'est plus vraisemblablement encore une manifestation du contrôle renforcé sur les bookmakers. La Tour-du-Pin, à l'échelle modeste d'un petit hippodrome de campagne, est dans une trajectoire en parfaite syntonie avec l'évolution nationale.

3) Les courbes des enjeux et de la fréquentation montrent que la conjoncture économique dicte sa loi : les cycles courts de Juglar se retrouvent assez bien dans les trois phases que semble marquer la collecte des entrées entre 1893 et 1899 et entre 1904 et 1910, avec une phase d'expansion, une stabilisation puis la crise. La courbe des enjeux est quant à elle rythmée par des respirations plus saccadées où alternent en parfaite synchronie les hausses et les baisses, tant au pesage qu'à la pelouse. Elles ne peuvent s'expliquer que par une conjoncture qui affecte toute la société. L'importance du travail textile dans les campagnes du bas-Dauphiné et le nombre de petites villes ouvrières proches, comme Vienne ou Bourgoin, explique sans doute la courbe en dents de scie qui affecte les résultats du pari mutuel.

2 – De l'utilité des sociétés de courses

La production du cheval de guerre et la loi Bocher qui la met en œuvre, mêlent très vite des considérations géopolitiques aux contingences locales de l'élevage chevalin et à la création des hippodromes et des sociétés de courses. Les débuts politiques et institutionnels de la III^e République s'inscrivent dans le prolongement d'une défaite et dans la fondation d'un système qui ne génère de la légitimité que s'il arrive à générer de la sécurité. Cette sécurité intérieure est confortée progressivement par la consolidation des institutions républicaines, mais la sécurité extérieure est bien plus difficile à mettre en œuvre face à la *realpolitik* bismarckienne. Sans alliances, le pays doit construire sa défense en produisant le cheval de guerre, le cheval-puissance. Or ce cheval de guerre passe par la sélection des étalons dont les performances réelles ne sont vérifiables que sur les pistes. C'est la principale justification qui légitime la création de toute société de courses. Le président de la Société de courses de Lyon et éleveur de chevaux dans la Dombes en donne un exemple très classique que l'on doit retrouver sans peine dans les grandes zones d'élevage :

« Les courses de chevaux, cette puissante institution qui date des plus anciens temps et qui constitue une des plus importantes questions de la science hippique, sont seules capables de

fournir annuellement à l'État le nombre et la qualité de chevaux reproducteurs nécessaires pour suffire à ses besoins »³⁸⁴¹.

Ces subventions doivent être replacées dans le cadre de la loi du 29 mai 1874, la loi Bocher, qui crée une véritable émulation patriotique d'une préfecture à l'autre. Dans l'Ain, l'Isère ou le Rhône, les préfets sont en première ligne pour soutenir les demandes de subventions. Dans l'Ain qui connaît un régime particulier, les courses sont largement financées par la Société hippique de l'Ain qui reçoit les 2/3 de ses ressources du département. Produire le cheval de guerre partout et en toutes circonstances s'inscrit dans un réflexe centralisateur qui s'accorde fort mal avec les réalités du terrain. À défaut d'être efficace, elle montre à l'œuvre les mécanismes de la centralisation républicaine. Il existe à l'évidence un pan départemental à la loi du 29 mai 1874. L'effort de l'État est relayé en province à travers les préfectures, y compris dans les départements où la nature favorise le moins l'élevage équin. En 1875, le Préfet du Rhône soutient avec énergie une demande de subvention de la Société hippique devant le Conseil général du Rhône :

« Les projets de la Société hippique française, Messieurs, ont l'entière approbation de l'armée et du gouvernement. (...) Que nous considérons les intérêts nationaux de premier ordre, ou seulement les intérêts du département, à tous les points de vue, Messieurs, il importe de répondre avec empressement et avec confiance aux demandes de la Société hippique française »³⁸⁴².

En Isère le préfet soutient devant le conseil général en avril 1876, que la loi Bocher fait en quelque sorte aux départements le devoir de contribuer par tous les moyens à la production chevaline. Il reprend les formules du débat devant les chambres :

« « Ce n'est pas une question de budget ; c'est une question nationale au premier chef, c'est une question de défense et de sécurité ! »³⁸⁴³

Dans ce contexte, les subventions aux sociétés de courses ont toutes les chances d'être adoptées. L'année suivante, lors de la séance de 13 avril 1877, le Préfet de l'Isère soutient la demande de subvention formulée par La Société des courses de La Tour-du-Pin « dans l'espoir que le conseil général de l'Isère, comme cela a lieu dans les départements dotés de courses de chevaux, voudra bien concourir à une œuvre aussi éminemment utile »³⁸⁴⁴. Au cours de la même séance, le marquis de Virieu, l'un des fondateurs de la société de courses, expose l'intérêt des subventions :

« Assurément, nos courses n'auront rien de commun avec celles d'Epsom ou de Longchamp, et les prix que nous donnerons ne seront que des primes sous une autre forme. Mais ces primes auront le double effet d'encourager l'élevage de cheval propre au service de l'armée et d'attirer le commerce »³⁸⁴⁵.

Au cours de la décennie suivante, dans les départements où les courses ne peuvent pas raisonnablement soutenir l'élevage, les subventions deviennent de plus en plus difficiles à arracher aux conseils généraux ; c'est vrai dans le Rhône et cela l'est également dans l'Isère où seuls les arrondissements de La Tour-du-Pin et de Vienne pratiquent un élevage significatif. En 1887, après La Tour-du-Pin, Bourgoin et Grenoble, le maire de Vienne demande à son tour une subvention pour la Société des courses fondées dans sa ville. Cette

³⁸⁴¹ Arch. dép. Rhône, 7 MP 456, Lettre de Steiner-Pons, Président de la Société des courses de Lyon au Préfet du Rhône, 31 mars 1876. Voir table des textes, chapitre XVII, document N° 1 Plaidoyer du président Steiner-Pons pour la Société des courses de Lyon.

³⁸⁴² Rapports et délibérations du Conseil général du Rhône, 1875, page 355.

³⁸⁴³ Arch. dép. Isère, 1 N 6/1, Conseil général de l'Isère, 27 avril 1876. Voir table des textes, chapitre XVII, document N° 2 Partisans et adversaires du financement par le département de l'Isère d'étalons anglo-normands, 1876.

³⁸⁴⁴ Rapports et délibération du Conseil général de l'Isère, 1877, séance du 13 avril 1877, page 139.

³⁸⁴⁵ *Idem*, page 141.

nouvelle création ravive des tensions qui aboutissent l'année suivante à la disparition des subventions au profit des concours hippiques jugés plus efficaces.

L'engagement des préfets répercutant les décisions parisiennes est reçu et relayé au niveau local par les notables. Si l'élevage, la bienfaisance et les adductions d'eau potable ont tout à gagner de la multiplication des réunions de courses, ce n'est pas le cas des individus qui s'attellent à la création d'une société de courses. Que peuvent-ils y gagner ? Comment expliquer ce dévouement particulier qui fait surgir des tréfonds d'obscures sous-préfectures, de petites cités industrielles ou de chefs-lieux de canton, des sociétés de courses vouées à une existence parfois chétive et incertaine ? Fallait-il vraiment que la petite cité industrielle de Voiron entre Grenoble et la Tour-du-Pin dispose d'une société de courses et d'un hippodrome de poche ?³⁸⁴⁶ Cette question revient avec d'autant plus de force que la fondation d'une société n'a rien d'une sinécure. Dans un livre qui mêle avec bonheur texte à l'humour aigre-doux et dessins de connaisseurs, *La province à cheval*, Victor Eugène Guéruzez, plus connu sous le pseudonyme de Crafty, retrace les étapes de la création d'une société de courses et les difficultés qui attendent les téméraires qui s'y attellent :

« Dès lors les démarches auxquelles doit se livrer tout membre du comité deviennent incessantes ; il doit solliciter partout et sans cesse : à la Société d'encouragement, au ministère, au conseil général, à la préfecture, à l'administration du chemin de fer. Obtenir un prix de celle-ci, une autorisation ailleurs, faire reconnaître la société par toutes les autorités constituées. Réclamer l'organisation de trains spéciaux, solliciter l'envoi d'hommes de corvée pour l'aménagement de l'hippodrome, assurer le service d'ordre, organiser le service médical, passer des traités pour l'installation des tribunes provisoires, s'entendre avec les propriétaires fonciers sur les terres desquels doivent avoir lieu les courses, conclure avec les limonadiers, installer le buffet, que sais-je encore ? Répondre aux demandes de renseignements sur les conditions d'engagements, de poids, d'âge, de parcours, etc., etc.

C'est un affairement de tous les instants, qui conduit à bref délai le malheureux qui y est soumis à un état d'ahurissement dont il est souvent plusieurs années à se remettre ».³⁸⁴⁷

L'inventaire n'a rien d'une caricature, il reprend même assez fidèlement le contenu des dossiers d'archives relatifs aux formalités administratives. Aussi, à travers les différents canaux qui mènent à la création d'une société de courses, il y a des forces, des impulsions, des stratégies personnelles qui rencontrent des besoins et des aspirations supérieurs ou considérés comme tels à un moment donné. La diversité des fondateurs de sociétés de courses, celle des intermédiaires qui aident à leur création en activant leurs réseaux ou des personnalités qui acceptent de figurer dans les comités des sociétés de courses, soulève la question de la représentation sociale et du prestige qui se rattache à ce type de créations. Si les contours des cercles qui forment la matrice des sociétés hippiques lyonnaises sont connus, à l'instar du Jockey-club, il n'en est rien dans la périphérie. Chaque société de courses de la ceinture chevaline de Lyon se constitue en puisant dans le terreau de son corps social, de son environnement économique ou institutionnel. Il va de soi que cette diversité est également déterminée par la taille de l'entreprise et par son aire d'influence.

Entre le milieu des années 1860 et la veille de la Grande Guerre, chaque création de société de courses de la ceinture chevaline de Lyon puise sa substance dans la notabilité cantonale. Si l'on excepte les fondateurs de la Société hippique de l'Ain, dont dépendent les courses de Châtillon-sur-Chalaronne et qui recrutent d'emblée à l'échelle du département, c'est au niveau cantonal que s'organisent la plupart des créations. Sans anticiper sur l'analyse typologique spécifique des différentes sociétés de courses ou sur le profil social de leurs membres, il faut souligner la proximité qui existe entre le *cursus honorum* local et la création

³⁸⁴⁶ *Lyon sport*, 20 août 1904 : « Aucune abstention parmi les vingt chevaux engagés ; tous se sont bien comportés, malgré l'exiguïté de la piste qui ne mesurait que 400 mètres ».

³⁸⁴⁷ CRAFTY, *La province à cheval*, Paris, Librairie Plon, 1886, 404 pages, pp.358 et 359.

d'une société de courses qui semble constituer un tremplin. À Châtillon-sur-Chalaronne, c'est l'impulsion municipale qui permet la création de l'hippodrome : les édiles locaux prennent des risques en endettant lourdement la commune. D'autres exemples soulignent cette proximité. À Bourg, la création de la société des courses implique également l'engagement de la commune qui intervient activement dans l'édification de l'hippodrome de Vennes. Dans les autres secteurs de la ceinture chevaline, les mêmes tendances sont perceptibles. En 1878, la fondation de la Société des courses de l'Isère à la Tour-du-Pin reçoit l'appui enthousiaste de la municipalité et le projet mobilise de nombreux Turipinois. Le siège social de la société est d'ailleurs domicilié à la mairie. Même engagement à Craponne dans l'Ouest lyonnais : les dirigeants de la Société des courses fondée dans cette localité au début du XX^e siècle se succèdent à la mairie. Chaque création suit sa voie propre. À Vienne, la Société des courses n'émane pas des classes dirigeantes de la deuxième ville du département. Elle est créée dans les allées de la chambre de commerce après des réunions au cercle du Jeu-de-Paume. En avril 1888, la Société des courses de Vienne s'inscrit dans son environnement institutionnel plutôt qu'économique, et c'est une caractéristique durable. Son président honoraire est le commandant du 8^e régiment de hussards, le colonel Clicquot de Mentque. La présence d'un régiment de cavalerie est un atout particulièrement important puisqu'il établit à demeure de très bons chevaux et des officiers et sous-officiers capables de fournir le cadre d'une réunion. Les autres membres sont connus, mais n'occupent pas les premières places de la cité : son président Ennemond-Joseph Savigné (1834-1906), maire de Sainte-Colombe-les-Vienne, est un imprimeur prospère, il est éditeur-imprimeur et rédacteur en chef du *Journal de Vienne*, il imprime la *Revue du Dauphiné et du Vivarais*. Lui-même est l'auteur d'une trentaine d'ouvrages ou d'opuscules historiques et biographique relatifs à la ville de Vienne et à la région³⁸⁴⁸. Savigné apparaît comme une notabilité typiquement urbaine qui est capable d'activer des réseaux et qui les met à la disposition d'une entreprise qui semble nécessaire à la notoriété de sa ville. Contemporains du précédent, les deux fondateurs de la Société des courses de Chalamont sont eux aussi liés à la vie politique locale. Le premier, Antoine Rambeau est maire de Saint-Nizier-le-Désert et le second, Alexis Salomon, lyonnais d'origine, propriétaire à Châtenay, apporte les terrains nécessaires à la création de l'hippodrome. Cette initiative qui n'est pas désintéressée, lui permet de briguer le siège de conseiller général du canton de Chalamont. Le choix du levier hippique apporte de la considération, souvent le mérite agricole, et renforce opportunément l'enracinement de celui qui le met en œuvre. Les élites locales ne suivent pas toutes des trajectoires altruistes au service de leur petite patrie, elles ont leurs propres desseins.

II – Une géographie dynamique du rail

Les neuf champs de courses de la ceinture chevaline de Lyon, dix si l'on y inclut celui de Villefranche-sur-Saône, forment un ensemble articulé dont le centre est Lyon. Chaque élément de cet ensemble organisé en étoile, est dynamisé par un triple système de flux. En premier lieu, chaque hippodrome de la ceinture chevaline génère une aire d'attraction spécifique qui concrétise la force de polarisation de la commune où se situe l'hippodrome et donc par extension celle de la société de courses qui la gère. À côté de cette clientèle locale immédiatement accessible, il existe un second flux qui provient du centre : il s'agit des turfistes de l'agglomération lyonnaise. Enfin, un troisième flux, qui est directement la conséquence de la morphologie du réseau urbain de la région lyonnaise, lie chaque centre de courses à d'autres agglomérations d'importance comparable ou supérieure. Le jeu de ces attractions multiples, de ces masses communicantes de turfistes qui s'écoulent d'un champ de

³⁸⁴⁸ Voir le catalogue dans *Lectura*, le portail des bibliothèques des villes-centres de Rhône-Alpes : www.lectura.fr/fr/catalogues.

courses à l'autre, résulte à la fois du réseau de transports qui rend possible cette mobilité des loisirs, mais aussi et surtout de phénomènes sociaux qui expliquent l'émergence des loisirs hippiques comme les prolongements nouveaux d'habitudes anciennes.

Par une myopie qu'induisent les sources et plus vraisemblablement encore les échelles en cause, cette mobilité incessante du monde des courses et du turf reste totalement occultée. Dans des domaines portant défrichés par l'historiographie récente, celle du sport, des loisirs ou du voyage à toutes les échelles, la mobilité touristique liée aux activités sportives est absente. Dans l'ouvrage collectif dirigé par Alain Corbin, *L'avènement des loisirs*, le tourisme sportif, considérable mais peut-être trop discret, n'a pas droit à la moindre ligne pas plus d'ailleurs que les loisirs hippiques, ce qui souligne les zones d'ombre qui enveloppent l'histoire du cheval³⁸⁴⁹. Cette mobilité spécifique mais non marginale est pareillement absente de la recherche sur le voyage. Gérard Fontaines dans sa thèse sur *La culture du voyage à Lyon de 1830 à 1930*, malgré une recherche très détaillée, passe complètement à côté de cette mobilité qui laisse des traces pourtant bien visibles dans la presse quotidienne de la région lyonnaise³⁸⁵⁰. Il aborde l'échelle des excursions sans voir les foules que transportent chaque dimanche les compagnies de chemin de fer. Si les historiens oublient de s'interroger sur ces flux unanimistes qui convergent vers les hippodromes, les compagnies qui offrent de beaux prix aux sociétés de courses, ne l'oublie pas.

1 – Mobilités et loisirs pré-hippiques

En milieu urbain, un puissant faisceau de comportements imprime une physionomie particulière à la mobilité dominicale. Le dimanche urbain est un temps tissé de mobilités spécifiques, qui regroupe les messalisants dans leurs lieux de cultes, égraine les convois funéraires des classes populaires ou concentre des ouvriers célibataires dans des brasseries à femmes³⁸⁵¹. Le jour de repos n'est pas un temps d'immobilité. Les loisirs hippiques n'ont pas créé une sociabilité nouvelle, mais ils sont simplement venus se greffer sur un terrain favorable à la mobilité en offrant un horizon supplémentaire aux classes les plus nombreuses. Le dimanche est jour de loisirs populaires³⁸⁵². Dans le décor de la *walking city*, le déplacement dominical est souvent effectué en transports en commun. Sur l'ensemble des lignes du réseau OTL, le dimanche est marqué par un doublement du nombre des voyageurs comme si ce jour se distinguait des autres par le luxe de ne pas effectuer à pied le déplacement entre le domicile et le lieu de loisirs ou le centre d'intérêt³⁸⁵³. Les cafés et

³⁸⁴⁹ Alain CORBIN, *L'avènement des loisirs : 1850-1960*, Éditions Aubier, Paris 1998, 460 pages.

³⁸⁵⁰ Gérard FONTAINE, *La culture du voyage à Lyon de 1820 à 1930*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon 2003, 325 pages.

³⁸⁵¹ Arch. mun. Lyon, 1003 WP 35, rapport du chef du service des inhumations au maire de Lyon, 1^{er} février 1904 Cette note souligne que le grand nombre des enterrements dominicaux perturbe le fonctionnement du service : « l'encombrement vient de la préférence des familles pour les convois du dimanche ». C'est en effet le seul jour où il est possible de réunir la famille, les amis et les voisins sans entraîner des pertes de revenus ; pour les brasseries à femme voir Yves LEQUIN, « Les citadins et leur vie quotidienne », Georges DUBY [Dir.] *Histoire de la France urbaine*, tome IV, La ville de l'âge industriel, Paris, Seuil, 1983, 665 pages, pp. 305-306. Les aventures des filles des brasseries lyonnaises sont rapportées par un hebdomadaire qui leur est consacré : *Le Bavard de Lyon, journal des indiscretions lyonnaises, littéraire, satirique, mondain* ; suivi de : *La Bavarde, journal des indiscretions lyonnaises, littéraire, satirique, mondain* ; suivi de : *La Petite bavarde illustrée, mondain, littéraire et satirique*, Lyon, 1881-1884.

³⁸⁵² Alain CORBIN, « l'arithmétique des jours au XIX^e siècle », dans *Le Temps, le Désir et l'Horreur, Essai sur le XIX^e siècle*, Paris, Aubier, 1991. pp. 9-22.

³⁸⁵³ Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon et la région lyonnaise en 1906*, Lyon, Rey & Cie, 1906, 2 tomes, 664 pages, page 598. Le tableau « Recettes journalières sur l'ensemble du réseau pour les années 1900 à 1904 » note un fléchissement le dernier dimanche du mois, ce qui prouve qu'il s'agit bien des habitudes de déplacement des classes populaires.

restaurants du centre ville attirent les chalands, et remplissent les terrasses aux beaux jours. L'offre de loisirs est affichée par des théories d'hommes-sandwiches sillonnant les grandes artères et places du centre-ville. Cette diversité remplit sans peine les 52 dimanches de l'année. L'inventaire ne peut être exhaustif : théâtre de Guignol, concerts en plein air, cirques et ménageries de passage, vogues et foires, dimanche du concours hippique cours du Midi, manifestations sportives, courses cyclistes et courses automobiles de plus en plus fréquentes au début du XX^e siècle. Selon le temps et la saison, la variété des loisirs prend la forme de joutes nautiques sur la Saône, de jeux de boules sous les platanes, de joies multiples au parc de la Tête d'Or, à pied, en barque ou en patin lorsque la glace saisit le lac. À l'âge industriel, la ville offre une gamme étendue de loisirs pour répondre au désœuvrement pourtant limité de la pause dominicale. Le dimanche, c'est encore ce flux de badauds qui prend possession de la rue, des squares et des jardins, qui discute à un angle de rue ou qui stationne aux kiosques et « bancs de tisanes ». La rue, les quais ombragés, en un mot l'espace public au sens le plus large, servent de réceptacle à la foule qui se dirige vers un lieu précis ou qui divague sans contrainte. Les fortes densités, la promiscuité de l'habitat privé, surtout en centre-ville, pousse la population la plus modeste hors des logements. L'ambiance de la ville le dimanche surgit par touches multiples des brèves du *Petit Lyonnais*, du *Progrès de Lyon* ou du *Salut public* qui mettent tous en scène les petits drames et les mésaventures qui peuplent ce temps anonyme et presque sans histoire.

À la variété des déplacements intra-urbains s'ajoutent les mouvements qui poussent une partie des citadins vers les communes de la périphérie. Le dimanche, surtout à la belle saison, excursionnistes et promeneurs envahissent les communes de banlieue. Toutes les compagnies de chemins de fer proposent des départs plus nombreux à destination de la périphérie. Ainsi en mars 1883, à l'orée des beaux jours, la Compagnie des Dombes et des Chemins de fer du Sud-Est, rappelle que « les dimanches et fêtes, les trains supplémentaires d'été seront remis en circulation »³⁸⁵⁴. Auberges et restaurants viennent chercher leurs clients en ville et de nombreux omnibus desservent les zones les plus prisées³⁸⁵⁵. Au Vernay, un quartier déjà rural de Caluire-et-Cuire, les habitants du bourg et de la Croix-Rousse venaient se détendre, habitude restée inscrite dans les coutumes populaires fort longtemps, jusqu'au milieu du XX^e siècle :

« Le Vernay (...) était peuplé de quelques familles seulement (...) vivant de la culture maraîchère. Le dimanche les trois cafés du quartier, il n'en reste plus qu'un aujourd'hui, faisaient le plein grâce aux Caluirards qui venaient en famille manger le fromage blanc et jouer aux boules sur l'un ou l'autre de la vingtaine de jeux qui pouvaient les accueillir.

Et puis le dernier dimanche de juillet, il y avait surtout la vogue. Pendant trois jours, on dansait sur la place du Vernay recouverte d'un parquet ciré »³⁸⁵⁶.

Lorsque les possibilités de se déplacer le dimanche sont insuffisantes, la rareté des transports publics suscite des pétitions, des protestations comme ce courrier qu'un lecteur adresse au *Salut public*. Il se plaint de l'absence de desserte entre Lyon et Fontaines, le long de la Saône :

« Je parle surtout pour les nombreux promeneurs qui, le dimanche surtout, circulent en foule sur ces rives enchantées de notre rivière. Il n'est pas de banlieue plus fréquentée que celle-là, et c'est la seule qui soit aussi complètement privée de tout moyen de transport. Je n'ose pas demander à l'administration des tramways de prolonger la ligne, qui finit au pont de Serin, jusqu'à Fontaines ou jusqu'à Neuville ; je paraîtrais peut-être trop exiger ; mais qu'on nous rende nos omnibus, et que la Compagnie des Mouches rétablisse les Guêpes. Si c'est

³⁸⁵⁴ *Salut public*, 16 mars 1883.

³⁸⁵⁵ Annexe des gravures et des illustrations, chapitre XVII, document N°4 Arrivée des excursionnistes du dimanche à Dardilly-le-Haut ; voir ci-dessous, Le voyage en voiture publique page.

³⁸⁵⁶ *Progrès de Lyon*, 21 janvier 1984, Une semaine, un quartier, «Au Vernay on a la nostalgie des vogues d'autrefois».

trop demander encore, que l'administration des voitures établisse un service de cars-Ripert »³⁸⁵⁷.

Les campagnes environnantes qui permettent aux citadins de respirer l'air pur sont transformées en espaces récréatifs, mais il existe aussi la tentation d'en faire des espaces productifs, de véritables parcs de loisirs. Il est ainsi question en 1883 de créer à Pierre-Bénite, au Sud de Lyon, desservie par le PLM, un parc pour les promeneurs du dimanche, sur une île du Rhône. Le projet, présenté dans le *Salut public*, envisageait de réunir sur cette île de 9 hectares, tous les loisirs citadins dans un cadre réaménagé :

« Une excellente nouvelle pour nos concitoyens qui n'ont pas abandonné la vieille et bonne tradition d'aller le dimanche à la campagne "manger un saucisson sur l'herbe".

Quel est le promeneur qui ne connaît – des yeux seulement- cette île de Pierre-Bénite, qui apparaît au loin sur le Rhône comme une forêt vierge de l'Amérique ?

(...) La nature semble avoir semé là toutes ses beautés, ses plus gais paysages et ses plus riants tableaux ; ce ne sont que bois touffus, frais ombrages, plaines verdoyantes, sentiers pittoresques et charmants.

Bientôt le promeneur, l'excursionniste, les désœuvrés, les riches, trouveront dans ce véritable Eden un repos doublé de toutes les satisfactions désirables.

Cette île, en effet, va être complètement transformée. Une route carrossable sera établie ; de jolis sentiers serpenteront autour de l'île et remplaceront les paysages inextricables.

Des établissements seront installés partout : marchands de vins, pâtisseries, brasseries, restaurants divers agrémentés de tonnelles aux frais ombrages.

Plus loin, on assistera à des courses de chevaux, d'ânes, de fiacres, de vélocipèdes, etc. Une piste de 750 mètres a été réservée à cet effet.

À côté on trouvera patinage, canotage, régates, joutes, gondoles vénitiennes, jeux de boules et de quilles, tir de 300 mètres, tir au pigeon, etc, etc. »³⁸⁵⁸

Le projet n'a jamais abouti, mais il contient les éléments essentiels qui rendent compte de la capacité d'attraction de l'hippodrome de la périphérie. Il est accessible en train ou en tramway rural, seul moyen de transport permettant d'acheminer un grand nombre de spectateurs. La brièveté des trajets et leur coût relativement modeste s'insèrent dans les habitudes de déplacements de la population citadine. Sur place, l'hippodrome présente un espace aux horizons dégagés, souvent arboré et placé dans un cadre « pittoresque » qui change radicalement du bâti urbain. Par destination, la course, que le public doit pouvoir suivre de part en part, permet sur toute la longueur de sa pelouse d'accueillir des dizaines de milliers de spectateurs. C'est la seule infrastructure qui autorise une telle concentration de personnes dans un espace hygiénique et au plein air. Enfin, l'hippodrome est le support d'un spectacle, les courses, qui s'enchaînent le dimanche après-midi, renouvelant par cadence les émotions que procurent paris et mises. Le spectacle est complété par la confluence des populations urbaines et rurales et par la pavane des élites à la tribune dans une débauche de toilettes et de coiffures polychromes. Loin d'être un simple effet de mode, les courses hippiques réunissent les attentes diverses d'un véritable loisir ouvert à presque tous.

2 – L'offre foisonnante des hippodromes de la périphérie

La mobilité engendrée par les loisirs hippiques tient tout entier dans un triptyque qui a déjà été présenté : un élément fixe, l'hippodrome ; deux éléments mobiles : les chevaux et les turfistes. La mobilité est donc consubstantielle à ce secteur économique sauf à disposer, comme dans la région parisienne, d'une puissante clientèle à demeure. Dans la ceinture chevaline, les réseaux ferrés, le réseau PLM sur les grands axes de la région lyonnaise, les

³⁸⁵⁷ *Salut public*, 5 mars 1883.

³⁸⁵⁸ *Salut public*, 30 septembre 1883.

CFIL³⁸⁵⁹ et les tramways permettent de capter toute la population disposée à assister aux courses. Depuis les années 1880, les tramways pour voyageurs et pour marchandises tissent une dense toile d'araignée qui relie entre eux la majeure partie des chefs-lieux de département et de canton³⁸⁶⁰. C'est jusqu'à la Grande Guerre l'âge d'or de ces systèmes ferroviaires³⁸⁶¹.

L'analyse de ces flux ferroviaires des loisirs hippiques et ludiques s'appuie sur l'observation du réseau et sur les indications précises que la presse spécialisée n'omet pas de signaler à ses lecteurs. Elle les informe des horaires des trains desservant les villes de la périphérie, des modalités de la correspondance ou le cas échéant, de l'utilisation d'un autre moyen de transport au sortir de la gare. Ainsi, les turfistes de la région lyonnaise intègrent dans leurs habitudes de jeux non pas deux, mais douze champs de courses et plus d'une vingtaine de réunions entre mars et novembre. Cette fréquentation estivale des champs de courses de la ceinture chevaline de Lyon se situe ainsi dans le prolongement des traditionnelles excursions dominicales.

La majeure partie des hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon est directement desservie par un système ferroviaire. Les départements de l'Ain et de l'Isère sont, en effet, finement nervurés de connexions qui relient les hippodromes à Lyon, le centre de la toile ferroviaire régionale, mais aussi à d'autres chefs-lieux de départements. Ainsi, chaque destination hippique constitue-t-elle à son tour une nouvelle étoile. Le département de l'Ain est clairement ordonné autour de Bourg³⁸⁶². Les liaisons desservent Genève via Bellegarde, Mâcon, Lons-le-Saunier, autant de chefs-lieux situés dans un rayon raisonnable. Dans ce cadre, la clientèle lyonnaise est évidemment une composante essentielle des courses de Bourg tout comme elle l'est des autres réunions sportives du département. Les courses de Châtillon-sur-Chalaronne, les plus anciennes du département, n'échappent pas à ce phénomène. Dans son compte-rendu des courses d'août 1885 le *Journal de l'Ain* note les flots d'excursionnistes que déversent les trains de Lyon :

« Dimanche matin les trains amènent une foule plus nombreuse encore. Le premier train de Lyon est bondé de citoyens qui cherchent un peu de verdure et d'air »³⁸⁶³. Ces flux constituent une composante non négligeable des foules qui animent les hippodromes de la ceinture chevaline et leur présence peut être anticipée comme l'écrit *Lyon sport* dans son édition du samedi 11 août 1900 :

« La réunion de demain dimanche promet d'être fort intéressante et attirera certainement un grand nombre de Lyonnais et tous nos amateurs de la région »³⁸⁶⁴.

Les pays chevalins de Saône-et-Loire constituent autant que Lyon d'inévitables réservoirs pour les courses de Bourg, de Thoissey ou de Châtillon-sur-Chalaronne. Le Beaujolais tout proche fournit également son contingent d'amateurs de courses et de paris. Au départ de Villefranche, l'excursionniste n'a que l'embaras du choix : vers Thoissey par le réseau du

³⁸⁵⁹ Chemin de Fer à Intérêt Local.

³⁸⁶⁰ Table des cartes et des schémas, chapitre XVII, schéma N°1 Les hippodromes et le réseau ferroviaire de la ceinture chevaline de Lyon.

³⁸⁶¹ Maurice WOLKOWITSCH, *Revue d'histoire des chemins de fer*, « Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic ». N°30, 2004, 488 pages ; Henri DOMENGIE, *Les Tramways de l'Ain*, Breil-sur-Roya, 1988, 216 pages ; Olivier CARMELLE Véronique PONT-CARMELLE, *La ligne du Haut-Bugey, de l'« intérêt local au Paris-Genève »*, La Roche-Blanche (63670), Éditions La Régordane, 2010, 176 pages.

³⁸⁶² Chambre de commerce de Bourg, carte économique de l'Ain 1800-1901, réseau ferré. Médiathèque E. et R.Vailland, ville de Bourg-en-Bresse.
http://www.bourgendoc.fr/dc/cthmpa01/B010536201_PA01_CGEOG0764

³⁸⁶³ *Le Journal de l'Ain*, 17 août 1885.

³⁸⁶⁴ *Lyon sport*, 11 août 1900.

Chemin de fer économique du Sud-Est ou vers Chalamont par le tramway de l'Ain³⁸⁶⁵. Depuis Lyon, *Lyon sport* rappelle que « Thoissey est desservi par la Gare de Romanèche-Thorins »³⁸⁶⁶. Le bihebdomadaire sportif livre souvent à ses lecteurs les horaires utiles :

« Demain courses à Thoissey. La patrie du colonel Marchand est desservie par la gare de Romanèche-Thorins, sur la ligne du PLM Trains à 7 h 2, 7 h 48, 10h 45. Retour trains à 6 H 58 et 10 H 19 »³⁸⁶⁷.

Les courses de Villefranche gérées par la Société Sportive du Rhône sont l'exemple même d'une manifestation qui est propice à une sortie dominicale : outre les flux ruraux des tramways du Rhône et de l'Ain, qui fournissent des contingents de la Dombes et du Beaujolais, la manifestation caladoise s'abreuve, via le réseau PLM, des flux lyonnais et mâconnais :

Aller				
Lyon-Perrache	7. 49	9. 37	10. 43	
Villefranche	9.04	10.13	12. 02	
Lyon Saint-Paul		8. 06	11. 07	
Villefranche		9. 16	12. 14	
Mâcon		8. 18	10. 16	
Villefranche		9	11. 24	
Retour				
Villefranche		5.32	7. 42	9. 47
Lyon Perrache		6.53	9. 03	10. 29
Villefranche		8.19		
Lyon Saint-Paul		9.30		
Villefranche	6. 43	8.15	9. 12	9. 54
Mâcon	7. 41	8.46	9.48	10.51

Dans un rayon d'une centaine de km, les courses en début d'après-midi sont accessibles sans difficulté particulière lorsque la gare est située sur une voie classique. Saint-Claude (Jura) avec ses usines et sa population ouvrière est vraisemblablement dans la zone d'attraction des courses de Bourg³⁸⁶⁸. Dôle est sans doute plus loin, mais son régiment de chasseurs en fait un lieu qui mobilise officiers et notabilités. La distance n'est d'ailleurs une contrainte rigide que pour les classes les plus modestes de la société.

Lorsque l'hippodrome n'est pas directement situé à proximité d'une voie ferrée ou que celle-ci impose des correspondances, les dispositions sont toujours prises pour éviter toute césure dans l'acheminement des spectateurs. Pendant longtemps Chalamont a souffert d'une accessibilité relativement médiocre. L'hippodrome du Grand Étang est apprécié des Lyonnais. Ce n'est qu'en 1906 que la ligne de tramway Ars-Ambérieu-en-Bugey dessert la localité. En 1905, *Lyon sport* signale à ses lecteurs « que des voitures stationneront à l'arrivée des trains du matin, aux gares de Meximieux et Villars-les-Dombes »³⁸⁶⁹. Les deux gares sont distantes d'une douzaine de kilomètres de Chalamont. À partir de 1906, le public lyonnais peut accéder au champ de courses en empruntant le tramway à Villars-les-Dombes. En 1912, les

³⁸⁶⁵ Le site tramdelain.fr, <http://www.tramdelain.fr/index.htm> propose une carte très complète du réseau des tramways de l'Ain. Voir table des gravures et des illustrations, chapitre XVII, document N° 5 Le réseau des tramways de l'Ain.

³⁸⁶⁶ *Lyon sport*, 30 juillet 1904

³⁸⁶⁷ *Idem*, 29 juillet 1905

³⁸⁶⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVII, document N° 6 Bourg, l'accessibilité d'un champ de courses.

³⁸⁶⁹ *Lyon sport*, 12 août 1905.

indications qu'offre l'hebdomadaire *Les Sports du Centre et du Sud-Est* soulignent les avantages de cette connexion aux réseaux :

« L'accès au champ de courses sera facilité par le tramway, soit du côté du Bugey, soit des rives de la Saône. Dans la soirée des trains supplémentaires auront lieu dans la direction d'Ambérieu-en-Bugey et dans celle de Villars, correspondant aux trains de Lyon, de Bourg et de Genève »³⁸⁷⁰.

Si ces moyens de transport permettent à des centaines de turfistes lyonnais de se rendre sur l'hippodrome de Chalamont, le développement du transport automobile permet en parallèle à une clientèle aisée, que rebutent les correspondances, de relier le champ de course depuis Lyon³⁸⁷¹.

L'étroitesse des liens qui unissent les hippodromes de l'Ain aux turfistes de Lyon et aux autres agglomérations des départements voisins se retrouve à l'identique dans la section dauphinoise de la ceinture chevaline. On y rencontre à l'œuvre les mêmes réseaux de transport et la même clientèle lyonnaise.

L'hippodrome de Pont-Évêque apparaît comme une annexe hippique de Lyon. De fait, la réunion programmée par la Société des courses de Vienne au début du mois d'août représente une sortie dominicale idéale. Les classes populaires peuvent obtenir un billet relativement bon marché et la multiplicité des départs sur cet axe majeur du PLM en fait une destination commode et récréative puisqu'il faut moins d'une heure pour s'y rendre³⁸⁷². Pour le *Tout Lyon*, le voyage peut s'effectuer en mail-coach le long du Rhône ou à cheval pour les *sportsmen* les plus fervents de l'équitation d'extérieur. Cette proximité organique entre Vienne et Lyon est parfaitement perceptible dans les comptes-rendus de courses de la presse quotidienne et sportive. En août 1899, *Lyon sport* met en avant deux traits caractéristiques qui synthétisent cette relation de proximité :

« Grâce aux facilités de transports et à la multiplicité des départs, le Tout Lyon sportif se rencontrera demain sur le coquet hippodrome de Pont-Évêque »³⁸⁷³.

Dans son édition de la semaine suivante, le bihebdomadaire sportif confirme sans surprise la présence massive des Lyonnais : « Les Lyonnais que nous avons rencontrés étaient assez nombreux pour nous donner quelque illusion d'une réunion au Grand-Camp »³⁸⁷⁴.

Les aménités de la réunion hippique de Vienne apparaissent très clairement dans la présentation qu'en fait *Lyon Sport* à la veille des courses du 4 août 1901 :

« Cette réunion de courses a toujours un réel succès, à une époque où un grand nombre de sportsmen se trouvent en villégiature dans l'Isère. D'autre part, cette ville de garnison fournit toujours un précieux appoint au programme, comprenant deux steeple-chases militaires, des courses de haies et steeple gentlemen, une course plate et deux courses au trot.

Il est facile de se rendre de Lyon à Vienne, pour assister à cette fête sportive, comme on peut le voir par l'horaire que nous donnons ci-dessous. Mais la route si agréable, qui parallèlement au Rhône descend par Givors jusqu'à Vienne, ou passe de l'autre côté par Saint-Symphorien-d'Ozon, sera fréquentée par de nombreux automobilistes et cyclistes, pour qui ces 25 kilomètres de parcours seront une promenade agréable, dimanche prochain.

³⁸⁷⁰ *Les sports du Centre et du Sud-Est*, 13 juillet 1912.

³⁸⁷¹ *Lyon sport*, 25 juillet 1908 : « À l'occasion des courses de Chalamont, le syndicat d'initiative de Lyon organise un service d'automobiles.

Le départ aura lieu des bureaux du syndicat, 19 place Bellecour, à 9 heures du matin, arrivée à Chalamont à 11 heures 1/2 et au champ de course à 2 heures (prix aller et retour 10 francs), se faire inscrire au syndicat d'initiative, 19, place Bellecour.

³⁸⁷² 54 minutes par train direct. *Guide indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, Paris, Édition Chaix, 1880, ligne de Paris à Lyon et Marseille en passant par la Bourgogne, p.2.

³⁸⁷³ *Lyon sport*, 5 août 1899.

³⁸⁷⁴ *Idem*, 12 août 1899.

À Vienne, des voitures particulières seront à la disposition du public, et la compagnie des Tramways a créé, en vue de cette course, trois trains spéciaux partant de la gare de Vienne à 1h., 1h. 3/4 et 2 heures et allant jusqu'aux portes mêmes de l'hippodrome.

Tous nos habitués des courses de Lyon et de la région se rendront à cette réunion, vraiment intéressante à en juger par l'intéressant programme que nous publions ci-contre avec nos pronostics suivant l'usage.

Voici les heures des trains :

Lyon à Vienne (31 km). Prix aller et retour : 3 fr. 75 en 2^e classe – 2 fr. 45 en 3^e classe

Départ de Lyon : 10 h 45 – 11 h. – 1 h 11 (soir).

Retour : 6 h. 18 – 9h. 30 – 10h 02 – 10 h. 52.

Départ de Valence : 7 h. 46 – 10 h. 07 – 10 h. 45 »³⁸⁷⁵.

Cet article offre en synthèse des traits caractéristiques qui ont déjà été présentés : c'est vrai des militaires dans une ville de garnison, et spécialement s'agissant du 19^e dragons qui est à l'évidence, au début du XX^e siècle, l'un des plus sportifs de la région. Il souligne également la nature des lecteurs du journal. Si le mode de vie bourgeois et rentier, celui qui permet une certaine oisiveté, constitue le cœur de cible recherché, les lecteurs appartiennent sans aucun doute à des classes moins huppées comme en témoigne le prix du voyage en train non pas en 1^{ère} classe, mais en 2^e et 3^e classes. Les renseignements ne sont utiles qu'aux voyageurs des classes ouvrières et des couches sociales moyennes que sécrète la complexification de l'économie de la Belle Époque. Il y a parmi ces *aficionados* des champs de courses, des employés de banque, de bureaux, des fonctionnaires subalternes, des commerçants et des artisans urbains, ce qui n'exclut en rien la présence des élites puisque le champ de courses reste un espace socialement ouvert.

Enfin, l'article de *Lyon Sport* rappelle par les horaires de Valence, qu'un certain nombre de villes bénéficient de cette réunion de courses : Valence et les villes plus modestes de la vallée du Rhône et de l'Isère avec ses villes industrielles, Voiron, Rives et plus sûrement La Tour-du-Pin et Bourgoin. Sur la rive droite du Rhône, le long couloir de cheminées qui remonte la vallée du Giers jusqu'à Saint-Étienne, participe aux flux qui viennent garnir les pelouses de l'hippodrome de Pont-Évêque.

Les courses de La Tour-du-Pin, l'autre grande réunion du département que donne la Société hippique de l'Isère sur son hippodrome de Sainte-Blandine, offrent de belles après-midi dominicales dans un site remarquable. Au cœur du mois d'août, la journée hippique de La Tour-du-Pin est la réunion annuelle de tous les châtelains et propriétaires dans un rayon de 20 ou 30 km. La situation de La Tour-du-Pin sur la ligne PLM en fait une destination pour les turfistes de Grenoble et des localités petites et moyennes que dessert la ligne de Lyon à Grenoble. Dans les années 1880, il faut environ 2 h 40 de voyage pour atteindre La Tour-du-Pin des deux extrémités de la ligne³⁸⁷⁶. C'est précisément dès les années 1880 que la réunion de La Tour-du-Pin apparaît comme une destination suffisamment demandée pour susciter une politique tarifaire promotionnelle de la part de la Cie PLM. Pour la réunion du 12 août 1883, elle est libellée de la manière suivante :

« La compagnie PLM délivrera des billets Aller et Retour à prix réduits valables les 10,11, 12 et 13 août, dans toutes les gares entre La Tour-du-Pin et Chambéry, Grenoble, Lyon et Valence par Moirans, qui ne jouissaient pas habituellement de ce privilège ».³⁸⁷⁷

L'excursion hippique de La Tour-du-Pin donne lieu, comme celle de Vienne, aux commentaires de *Lyon sport* :

³⁸⁷⁵ *Idem*, 3 août 1901.

³⁸⁷⁶ *Guide indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, Paris, Édition Chaix, 1880, ligne Lyon - Grenoble, p.6.

³⁸⁷⁷ *Le Moniteur viennois*, 3 août 1883.

« Une nombreuse assistance se pressait aussi bien au pesage qu'à la pelouse. Toutes les notabilités de la région et de nombreux sportsmen lyonnais s'étaient donné rendez-vous sur ce coquet hippodrome »³⁸⁷⁸.

En 1904, l'*Écho républicain* confirme cette fréquentation régionale : « Les courses de la Tour-du-Pin ont eu lieu dimanche 21, au milieu d'une affluence considérable. (...) On a remarqué beaucoup d'étrangers »³⁸⁷⁹.

Le rôle du transport ferroviaire est souligné dans le *Journal de Vienne* dans son édition du 20 août 1910 :

« Nul doute que le beau temps aidant il n'y ait foule demain dimanche 21 courant, à deux heures, sur l'hippodrome de Sainte-Blandine, que des trains nombreux mettent en communication si facilement avec Lyon et Grenoble ».

La programmation de La Tour-du-Pin, qui n'a pas à sa disposition les officiers et sous-officiers d'un régiment de cavalerie, offre plutôt des courses au trot qui valorisent la production locale. À ce titre les éleveurs de l'arrondissement disposent d'une excellente vitrine pour présenter les progrès accomplis par l'élevage dauphinois. Les amateurs de trotteurs « rustiques » à prix abordables fréquentent d'autant plus cette réunion que l'administration des haras a placé dans la station de monte de la Tour-du-Pin de bons étalons trotteurs comme *Uranoscope*³⁸⁸⁰. À cette clientèle d'amateurs s'ajoutent vraisemblablement des spectateurs de Chambéry située à moins de 50 km et un flux des curistes d'Aix-les-Bains, l'une des principales stations thermales de la Belle Époque dotée par ailleurs d'une importante société de courses³⁸⁸¹. Les communications ferroviaires s'y prêtent bien, mais c'est surtout le développement du transport automobile qui permet aux excursionnistes aixois de profiter de l'un des hippodromes les plus champêtres de la région³⁸⁸².

Lyon Sport présente en 1906, la réunion de La Tour-du-Pin comme une véritable fête dans un cadre soigné :

« La Société des courses de La Tour-du-Pin prend chaque année plus d'importance, soit par le nombre des épreuves et la valeur des chevaux engagés, soit par l'importance des prix ; plus de 10 000 francs seront répartis dans 7 courses différentes.

Le Comité des courses, toujours désireux d'être agréable à ses visiteurs, a fait édifier de superbes petites tribunes populaires au prix de 2 francs ; un garage automobile, sous la surveillance d'un mécanicien est installé à la pelouse.

Le pari mutuel, sous la surveillance de la société, fonctionnera au pesage et à la pelouse. L'Harmonie de La Tour-du-Pin exécutera pendant les courses les meilleurs morceaux de son répertoire.

Aussi le coquet hippodrome de Sainte-Blandine sera, demain, le lieu de réunion de tout le monde sportif de la région. Le soir nombreuses attractions et bal public »³⁸⁸³. Cette fête a lieu sur la place du Champ-de-Mars. La grande fête foraine est complétée en 1910 par « des projections cinématographiques sur la place de la Sous-Préfecture »³⁸⁸⁴.

³⁸⁷⁸ *Lyon sport*, 25 août 1900.

³⁸⁷⁹ *L'Écho républicain de La Tour-du-Pin*, 27 août 1904.

³⁸⁸⁰ *Lyon sport*, 31 janvier 1903. Uranoscope, 1'39''1/2, par Harley et une fille de Levraut annoncé à la Tour-du-Pin à partir de 24 février 903.

³⁸⁸¹ Armand WALLON, *La vie quotidienne dans les villes d'eaux (1850-1914)*, Paris, Hachette, 1981, 349 pages, pp. 315-318.

³⁸⁸² Élodie ARRIOLA, *Des automobiles et des hommes : Les débuts de l'Automobile Club Dauphinois (1900 – 1904)*, mémoire de Master 1 sciences humaines et sociales, sous la direction de Pierre Judet, Université Pierre Mendès-France année universitaire 2007-2008, 141 F° ; les cartes postales du champs de courses montrent de plus en plus de voitures et les organisateurs n'hésitent pas à créer de véritables stationnements supervisés par des mécaniciens, voir table des gravures et des illustrations chapitre XVII document N°7 Le Champs de course de Sainte-Blandine, réunion de courses, années 1920.

³⁸⁸³ *Lyon sport*, 18 août 1906.

³⁸⁸⁴ *Le Journal de Vienne*, 20 août 1910.

Dans l'Isère comme dans l'Ain, les tramways et chemins de fer secondaires contribuent à étoffer les champs de courses. Ainsi à l'occasion des courses de Vienne, la Compagnie des chemins de fer économiques du Nord fournit un effort particulier pour relier l'hippodrome à la gare PLM distante de 3 kilomètres. Le service est signalé par *Lyon sport* :

« Grâce à l'obligeance de M. le Directeur de la Compagnie des Chemins de fer économiques du Nord, trois trains desserviront l'hippodrome, et partiront du Champ-de-Mars à 12H55, 1h 10 et 1 h55. Ces trains, correspondant avec ceux du PLM venant de Lyon et de Valence, repartiront à l'issue des courses ».

Cette Compagnie, que *Lyon Sport* présente de manière anecdotique, relie Vienne à Voiron et à Charavines en desservant tout au long de ses 80 kilomètres des chefs-lieux de cantons comme Saint-Jean-de-Bournay, Chatonnay ou le Grand-Lemps³⁸⁸⁵. Elle est complétée entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle par d'autres voies ferrées comme celle qui relie Lyon à La Côte-Saint-André. Le croisement des deux lignes à Saint-Jean-de-Bournay permet d'améliorer l'accessibilité de l'hippodrome et élargit son aire d'attraction locale. Dans un rayon de 20 kilomètres autour de l'intersection de Saint-Jean-de-Bournay, des dizaines de communes sont ainsi mises en relation potentielle avec l'attraction dominicale des courses de Vienne. La Tour-du-Pin dont l'excellente situation a déjà été analysée bénéficie également de ces flux locaux complémentaires qui dépassent le niveau de l'immédiat voisinage. La ligne de tramway La Tour-du-Pin - Les Avenières dessert des pays qui sont au cœur des zones d'élevage du cheval de demi-sang et du trotteur campagnard. Dès son inauguration en 1910, elle est mise au service des courses comme le souligne le *Journal de Vienne* à propos des courses de La Tour-du-Pin :

« La nouvelle ligne de La Tour-du-pin aux Avenières facilitera aussi beaucoup de voyageurs, des trains supplémentaires devant être créés »³⁸⁸⁶.

D'autres lignes construites dès les années 1880 comme celle de Virieu-le-Grand à Pressins, exploitée par la Compagnie PLM, met Belley, sous-préfecture de l'Ain, à portée de l'hippodrome de Sainte-Blandine.

La diversité des moyens de transports en commun, lignes du PLM, chemins de fer d'intérêt local et tramways de campagne, auxquels il faut ajouter le transport automobile dont l'importance grandit depuis le début du XX^e siècle, expliquent les différentes catégories de publics qui fréquentent les hippodromes de la ceinture chevaline. Le public le plus nombreux est celui du premier cercle, celui du proche voisinage. Dans un rayon de 4 ou 5 kilomètres, la fréquentation est maximale. La réunion de courses constitue, en dehors de toute autre considération, une attraction bon marché, une animation locale. Lorsque l'hippodrome est situé en rase campagne, comme c'est le cas de l'hippodrome de Sainte-Blandine, un programme de fête locale vient compléter et prolonger en soirée l'offre hippique de l'après-midi. Ce complément s'impose car la journée hippique ne peut compter que sur La Tour-du-Pin pour garnir la pelouse. La fréquentation locale est fonction de la commune ou est implanté l'hippodrome : les réunions de Vienne ou de Bourg n'ont aucune difficulté à rassembler des milliers de spectateurs. Au-delà d'un rayon de 5 km, la fréquentation de l'hippodrome est assurée par le transport hippomobile particulier ou collectif : les jours de courses, courriers et correspondances de gares sont particulièrement sollicités. Les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et tramways de campagne concourent aussi au mouvement. Ils assurent la liaison avec les cantons voisins en facilitant l'accès de leurs habitants au champ de courses. À partir d'une quinzaine de kilomètres autour de l'hippodrome, les flux concernés par la réunion hippique ne se composent plus que des apports interurbains ou d'une clientèle dominicale qui combine la

³⁸⁸⁵ Voir le site de la FACS, Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires, Isère : <http://www.trains-fr.org/facs/lig38.htm>.

³⁸⁸⁶ *Journal de Vienne et de l'Isère*, 20 août 1910 ; table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N° 8 Tramway des Avenières à la Tour-du-Pin, gare de Veyrins.

passion du turf et la sortie hygiénique au grand air. Par son importance démographique, Lyon joue un rôle très important dans l'animation de ces hippodromes de la périphérie, mais ces flux ne sont pas les seuls puisque pour chaque champ de courses, d'autres agglomérations sont susceptibles d'apporter leurs contingents.

Les strates successives de publics qui composent la foule issue de ces aires d'influence emboîtées constituent l'un des attraits de ces vastes rassemblements : le défilé, clou de toute réunion urbaine, est ici remplacé par l'attrait réciproque des publics qui se dévisagent. Lorsque les riverains de Sainte-Blandine et des communes environnantes s'agglutinent le long du chemin qui mène de la gare à l'hippodrome, c'est pour scruter les étrangers. Ni la langue, ni les coutumes ni les univers mentaux ne sont les mêmes, il y a dans cette cohorte des passagers descendus du train de Lyon ou de Grenoble un exotisme singulier renouvelé chaque année à même date.

Section II– Hippodromes et champs de courses de la ceinture chevaline de Lyon

Quelle que soit l'échelle envisagée, nationale, régionale ou locale, la création ininterrompue d'hippodromes entre le milieu du XIX^e siècle et la Première Guerre mondiale s'impose comme l'une des plus puissantes manifestations qui traverse la société française. Les développements précédents sur le coût économique des paris en milieu urbain dispensent sans doute de revenir sur les ressorts de cette pulsion profonde, mais ils n'empêchent nullement de souligner à nouveau son incongruité : comment cette société rentière, rivée au 5% des bons placements, qui truffe ses successions de rentes sur l'État français et d'obligations insubmersibles, s'immerge-t-elle chaque dimanche dans le marais du hasard au point d'y engloutir chaque année près de 250 millions de francs-or ? L'hippodrome est le temple de cette schizophrénie collective qui n'épargne pas plus les villes que les campagnes.

I – Les lieux de la fête hippique : les hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon

À l'échelle régionale, celle du Sud-Est que couvre l'Association des sociétés de courses du centre et du Sud-Est, aucune ville moyenne ou presque n'est dépourvue de sa société de courses. Dans les limites de la ceinture chevaline, il existe – en-dehors des deux hippodromes lyonnais - 9 champs de courses :

Société des courses de	année	Hippodrome de	Nombre de réunions	Total courses	Course plates	Courses haies	Courses trot	Courses obstacle	Military
Châtillon-s-Chalaronne	1865	Bel Air	2	10	1	1	4	3	1
La Tour-du-Pin	1878	Sainte-Blandine	1	7		2	3	1	1
Chalamont	1884	Grand-Étang	1	6	1		5		
Bourg	1886	Vennes	1	6	1		2	2	1
Vienne	1888	Pont-Évêque	1	8	1	1	2	2	2
Thoissey	1902	Challes	1	1	1		4		1
Craponne	1904	Terres-Plates puis Grand Champ	1	5	1	1	2		1
Beaurepaire	1910	Château-Feuillet	1	6	2		2	1	1
Rillieux-Sathonay	1912	Loup-Pendu	6	36					

Le tableau permet de formuler quelques observations relatives à l'organisation de l'activité hippique dans les cantons des trois départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône³⁸⁸⁷. Les dix journées de courses se répartissent dans leur totalité entre la fin du mois de juin et la fin du mois d'août soit un laps de temps qui n'excède guère une dizaine de semaines. Cette situation crée des tensions car l'environnement de chaque hippodrome est spécifique. Les coïncidences

³⁸⁸⁷ Pour une approche détaillée voir les tableaux des différentes courses du Rhône, de l'Isère et de l'Ain.

sont inévitables. Ainsi en 1903 lorsque le règlement d'un litige est sur le point d'aboutir, entre la Société des courses de Chalon-sur-Saône et celle d'Aix-les-Bains, l'Association découvre que l'arrangement menace les intérêts de la Société des courses de l'Isère à La Tour-du-Pin. La résolution de ces conflits est vraiment délicate. En 1911, la création de la Société des courses de Rillieux-Sathonay lèse gravement les intérêts de celle de Bourg, qui porte l'affaire devant l'Association des Sociétés des courses du Centre et du Sud-Ouest et le Conseil hippique de l'Ain. Les fondateurs de la nouvelle société, issus du commerce, et pour lesquels les courses ne sont que le support d'une activité lucrative, imposent un calendrier qui prévoit dès 1913 six journées de courses. Il apparaît à l'évidence que la nouvelle société s'efforce de faire concurrence à celle de Bourg³⁸⁸⁸. Cette énième crise manifeste l'inadaptation flagrante des structures de conciliation, aucune des deux instances n'ayant le pouvoir d'imposer une solution :

« Malgré l'intervention de la Commission et les observations échangées entre leurs représentants, les deux sociétés ne peuvent se mettre d'accord et continuent à demander chacune la date du 29 juin.

L'assemblée se voyant dans l'impossibilité d'arriver à la conciliation estime qu'il y a lieu de maintenir les choses en l'état et de laisser les sociétés intéressées s'entendre amiablement sur le choix de la date de leurs réunions.

Toutefois la commission est, à l'unanimité, d'avis que la date du 29 juin doit de préférence être attribuée à la société de Bourg en raison de son ancienneté et de ce qu'elle a depuis sa création, sauf quelques rares exceptions, fixé sa réunion au dernier dimanche de juin de chaque année »³⁸⁸⁹.

L'affaire révèle aussi à sa manière l'affirmation de nouvelles forces sociales sur les champs de courses. À la veille de la Grande Guerre, l'encouragement à l'élevage chevalin qui, en théorie, est l'objet unique de toute création d'une société de courses, est devenu une simple incantation. Les sociétés qui se créent à la périphérie des grandes agglomérations sont devenues des fêtes de brasseurs et de marchands de vins. Le premier commissaire de courses désigné, Alexandre Margnat, est d'ailleurs négociant en vins, Grande Rue de la Guillotière³⁸⁹⁰. Ce n'est pas un détail.

Les hippodromes vers lesquels convergent des foules urbaines et rurales de plus en plus fournies sont indispensables au bon déroulement de la fête hippique. Si les courses de pouliches consécutives aux concours hippiques ont parfois lieu, faute de mieux, sur des portions de voies vicinales, c'est exceptionnellement le cas s'agissant de courses classiques. Ainsi, la fête communale de Craponne comporte une course au trot sur route³⁸⁹¹. Elle se traduit en 1905 par un accident mortel qui hâte la décision de créer un véritable hippodrome. Ce n'est qu'en 1907, avec l'organisation d'une véritable piste, que prend corps la société des courses de Craponne. Dans son premier rapport d'exercice, le Président souligne bien la place centrale qu'occupe l'hippodrome, véritable carte d'identité de l'institution :

« Lorsque, le 17 juin de cette année, la Société des courses de Craponne chargea son comité d'organiser une première réunion pour le 1^{er} septembre suivant, la tentative parut à tous hardie, à certains irréalisables. Néanmoins, pendant que s'obtenaient l'acceptation des statuts, l'approbation du programme et l'autorisation ministérielle, aux Terres-Plates, des fossés se comblaient, des haies vives, des clôtures tombaient, le terrain se nivelait, un

³⁸⁸⁸ Arch. dép. Ain, 7 M 45, dossier du contentieux.

³⁸⁸⁹ Arch. dép. Ain, 7 M 161, Commission hippique de l'Ain, séance du 15 avril 1913,

³⁸⁹⁰ Arch. nat., Fontainebleau, 9 HA 54, lettre du Président de la Société des Courses de Rillieux-Sathonay au ministre de l'Agriculture, juillet 1911.

³⁸⁹¹ Pour une première description des courses de Craponne, *Lyon sport*, 3 septembre 1904 : « Situé à quelques douze kilomètres de Lyon, le charmant village de Craponne – pays des jolies blanchisseuses – est tout en fête lorsque j'arrive et, sur près de 3 kilomètres, parcours officiel des courses, c'est un chapelet ininterrompue de spectateurs qui discutent les chances des concurrents ».

hippodrome surgissait, et à la date fixée, la jeune Société donnait sa journée d'inauguration »³⁸⁹².

Tout à la célébration héroïque de son premier bilan, le Président Mestrallet décrit la naissance de la piste de l'hippodrome des Terres-Plates, terrain providentiel qui avait jusqu'ici fait défaut. La piste gazonnée est le cœur de tout hippodrome et parfois le seul espace aménagé de manière pérenne, mais le durcissement de l'infrastructure s'accompagne de l'apparition d'autres éléments emblématiques.

La piste est essentielle au spectacle pour que le public puisse observer le déroulement des épreuves. La première question qui est posée à toute société de courses naissante est celle de l'emplacement de son hippodrome et de la configuration du terrain qui doit être le plus plan possible sous peine d'accroître le coût des terrassements. À propos de cette quête du meilleur emplacement, Albert Aubier, le secrétaire général de la Société Sportive du Rhône, en montre toutes les difficultés :

« Ça paraît très simple. Comme pour faire un canon on prend un trou autour duquel on coule du bronze, pour faire un hippodrome on prend une prairie autour de laquelle on trace une piste.

Les prairies ne sont pas rares, n'est-ce pas, eh bien, dès qu'on en recherche une réunissant les quelques conditions indispensables : proximité de la ville, accès facile, orientation agréable, sol possible, – sans plus – on s'aperçoit que l'on manque de choix, on est obligé de se rabattre sur un pis-aller qui coûte généralement les yeux de la tête, étant donné les exigences des propriétaires »³⁸⁹³.

Les sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon ne sont pas confrontées de manière aussi pressante à l'absence de terrains propices néanmoins la situation n'est pas toujours très facile. À Châtillon-sur-Chalaronne, l'installation de l'hippodrome est ancienne et la commune a pu acquérir des terrains proches du centre-ville. À Bourg, des terrains militaires bien placés ont pu être acquis par la commune et loués à la Société des courses. L'hippodrome « est situé à un quart d'heure de la ville, aux Vennes, à l'entrée de la forêt de Seillon »³⁸⁹⁴.

La situation est un peu moins favorable pour la Société des courses de La Tour-du-Pin. Son fondateur, le marquis de Virieu, a installé l'hippodrome de la Société sportive de l'Isère sur le territoire de la commune voisine de Sainte-Blandine, une vaste aire plane encadrée de collines située à un kilomètre et demi de l'agglomération turripinoise³⁸⁹⁵. Ce terrain appartient au vicomte Maurice du Parc Locmaria (1827- 1910), qui le loue pour une somme modique. Si le site est remarquable, son accès depuis La Tour-du-Pin impose la montée de la Chevrotière. À Vienne, la Société des courses, contrainte par un site peu propice, a installé son hippodrome encore plus loin, comme le rappelle Albert Aubier : « L'hippodrome de Vienne se situe « aux portes de la ville, sur le plateau de Pont-Évêque, à l'extrémité du faubourg de ce nom et à 3 km du centre de Vienne »³⁸⁹⁶. Cette localisation excentrée est toutefois atténuée par une ligne de tramway. À Chalamont, l'hippodrome est installé à moins d'un kilomètre du chef-lieu de canton dans une vaste propriété de 44 hectares qui appartient à l'un des fondateurs de la Société. La piste couvre 19 ha³⁸⁹⁷.

Une bonne piste, même élémentaire, dépasse le km de circonférence et affecte une forme ovale dont les courbes aux deux extrémités sont particulièrement travaillées. La largeur de la piste conditionne l'importance des champs qui peuvent s'aligner pour chaque épreuve. Elle constitue un facteur de sécurité auquel tous les propriétaires et jockeys sont sensibles. Les pistes des plus vieilles sociétés de courses - et singulièrement lorsque le terrain leur appartient

³⁸⁹² Arch. dép. Rhône, 7M 594,

³⁸⁹³ *Lyon sport*, 3 août 1901.

³⁸⁹⁴ Arch. dép. Ain, 7 M 42, prospectus relatif à la création de la Société Anonyme des Courses de Bourg, 1886.

³⁸⁹⁵ Voir annexe des illustrations Document N°7 La Tour-du-Pin, vue générale du champ de courses.

³⁸⁹⁶ *Lyon sport*, 3 août 1901.

³⁸⁹⁷ *Courrier de l'Ain*, 18 août 1896.

– ont une qualité qui est le fruit d’investissements durables. À Chatillon-sur-Chalaronne, la piste longue de 1296 mètres mesure 20 mètres de largeur³⁸⁹⁸. *Lyon Sport* la présente comme une des meilleures de la région³⁸⁹⁹. Au début du XX^e siècle la piste reste un lieu dangereux et les accidents mortels ne sont pas rares. Cela vaut pour toutes les courses au galop, haies, courses plates, et, bien entendu pour les steeple-chases, qui semblent les plus mortifères. Le dessin des pistes évolue dans la région dès le début du siècle. L’hippodrome de Villeurbanne qui trace une piste en huit semble servir de référence. Conçue pour favoriser le développement du steeple-chase, Avignon suit le mouvement en 1906 au prix d’une dépense de 100 000 fr. En 1908, c’est vraisemblablement le cas à Chalamont. *Lyon Sport* précise que la Société des courses « inaugure le 15 août prochain, une piste de steeple. Tracée par le marquis de Leusse, commissaire aux obstacles des courses de Lyon et de la Tour-du-Pin, et par M. de Lavaucoupet, le sympathique officier, elle sera une des pistes les plus réussies et les plus sautantes de la région. De nombreux officiers viendront l’essayer cette année »³⁹⁰⁰. En transformant la piste en ovale classique de l’hippodrome du Grand-Étang et en y installant des obstacles fixes et une rivière naturelle, la société « s’est imposé de grands sacrifices »³⁹⁰¹.

Une fois la piste créée, la surface ayant été aplanie, hersée et semée, il faut assurer les conditions de sa pérennité. Elle doit résister au passage des chevaux, au piétinement de la foule et aux excès de la météorologie. Les chevaux ne doivent pas être condamnés comme le rappelle *Lyon Sport*, « à s’enliser dans la boue les jours de pluie, ou s’abîmer les pieds et les tendons sur un vrai macadam, aux périodes de sécheresse »³⁹⁰².

L’arrosage et le drainage de la piste conditionnent sa qualité. Dans le Sud-Est, l’hippodrome d’Aix-les-Bains adopte un système sophistiqué d’arrosage et diffuse l’information par voie de presse :

« Les propriétaires et entraîneurs sont informés que les pistes de l’hippodrome de Marlioz, à Aix-les-Bains, sont, depuis cette année, arrosées chaque jour par le même système que celles des Aigles et de Maisons-Laffitte.

L’hippodrome d’Aix-les-Bains pourra donc maintenant, au point de vue des pistes, offrir toutes les garanties possibles »³⁹⁰³.

Cette stratégie de communication est assez généralisée ; l’état de la piste n’a rien d’une considération secondaire. Jusqu’à la Première Guerre mondiale, les brèves du *Lyon Sport* se font l’écho de cette préoccupation. Ainsi en octobre 1906, la Société des courses de Saint-Étienne affirme que sa piste est en excellent état. Cette précaution sans cesse renouvelée est une manière d’éviter la mauvaise humeur des propriétaires³⁹⁰⁴.

À Beaurepaire, l’avant-dernier des hippodromes de la ceinture chevaline à être inauguré avant la Grande Guerre, la qualité de la piste et les aménités du champ de courses sont mises en avant :

« C’est le 21 juillet que sera disputée à Beaurepaire, la 3^e année, la réunion annuelle de la société des courses de Beaurepaire. L’hippodrome de Château-Feuillet est extrêmement recommandable, assure-t-on, par l’excellente qualité de sa piste, tracée tout entière dans une belle prairie qui, irriguée qu’elle est toutes les semaines, donne un terrain très doux et très élastique. Dans la moitié de son pourtour, l’hippodrome est bordé d’une fraîche rivière et d’un

³⁸⁹⁸ Table des gravures et des illustrations Doc. N° 9 Plan de l’hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne.

³⁸⁹⁹ *Lyon sport*, 31 juillet 1905.

³⁹⁰⁰ *Lyon sport*, 25 juillet 1908.

³⁹⁰¹ *Lyon sport*, 11 août 1908. Pour le tracé d’origine voir Table des gravures et des illustrations, chapitre XVII, Document N° 10 Plan de l’hippodrome de Chalamont.

³⁹⁰² *Lyon sport* 11 mai 1907.

³⁹⁰³ *Lyon sport*, 12 juillet 1902.

³⁹⁰⁴ *Lyon sport*, 1 juillet 1905 : « Viole d’Amour (pouliche de M. Naegely) était présente dans le paddock, dimanche, à Bourg, mais elle n’a pas rempli son engagement, son propriétaire ayant jugé le terrain trop dur ».

épais rideau d'arbres, pour le plus grand agrément des spectateurs. Bien entendu, le pari mutuel fonctionnera au pesage et à la pelouse »³⁹⁰⁵

Si la piste est l'élément central de l'hippodrome, elle ne constitue pas l'unique équipement : tribunes, bâtiments divers qui varient selon les sites ; à Bourg le plan de l'hippodrome signale la maison du gardien et le local du pari mutuel³⁹⁰⁶ (8264), à Châtillon-sur-Chalaronne, un bâtiment est occupé par le pesage³⁹⁰⁷. Ces installations en dur doivent être replacées dans un processus d'améliorations progressives. Longtemps, comme à Lyon, à l'instar de ce qui a été observé au Grand-Camp, le plus sélect des champs de courses de la métropole régionale, les tribunes étaient montées pour les courses puis démontées et remises jusqu'à l'année suivante. À la Tour-du-Pin, il faut attendre le début du XX^e siècle pour que la Société des courses de l'Isère songe à installer des tribunes :

« M. le marquis de Virieu, président de la Société des Courses de l'Isère, s'est rendu ce matin, en compagnie de M. A. Aubier, sur l'hippodrome de Villeurbanne, pour étudier l'aménagement des tribunes, en vue d'une installation de ce genre, pour les courses de La Tour-du-Pin. – Dernièrement aussi, ce modèle de tribunes a été l'objet d'une étude par une société du Midi. – Décidément, le coquet hippodrome de Villeurbanne reste actuellement le type d'une installation modèle ! »³⁹⁰⁸.

L'hippodrome de la Société des courses de Vienne est également engagée dans un processus de constructions en dur de ses installations, comme le souligne *Lyon Sport* à la veille des courses de juillet 1904³⁹⁰⁹.

Si l'on excepte la construction de la tribune qui est édifiée sur le modèle de Villeurbanne, l'hippodrome de La Tour du Pin conserve un aspect campagnard sans ostentation où prédominent les installations temporaires³⁹¹⁰. La vue générale du champ de courses dans les années qui précèdent la Première guerre mondiale montre bien l'importance des installations amovibles. Ainsi, la tribune en dur, inaugurée en août 1905, est encadrée sur sa gauche d'une tribune en bois et en toiles, de tentes qui abritent les installations du pari mutuel ou des buffets que les traiteurs installent à proximité de l'enceinte du pesage et des buvettes destinées aux « pelousards »³⁹¹¹. Le périmètre de l'hippodrome de Sainte-Blandine est ceinturé par une toile de jute qui forme écran. Aux différentes entrées, le public paie son droit d'entrée sous le regard d'un gendarme à cheval. La tâche principale du détachement de gendarmerie montée dépêché à la Tour-du-Pin consiste à empêcher la fraude. Enfin, d'autres photographies du champ de courses montrent la délimitation des pistes par des palissades qui empêchent le public de pénétrer sur la piste proprement dite³⁹¹².

³⁹⁰⁵ *Les Sports du Centre et du Sud-Est*, 13 juillet 1912. Voir table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N°11 Vue générale de l'hippodrome de la société des courses de Beaurepaire ; document N°12, Les tribunes de l'hippodrome de Château-Feuillet à Beaurepaire.

³⁹⁰⁶ Arch. dép. Ain, 7 M 42.

³⁹⁰⁷ Arch. dép. Ain, 7 M 44.

³⁹⁰⁸ *Lyon sport*, 23 novembre 1901.

³⁹⁰⁹ *Lyon sport*, 30 juillet 1904 : « Les travaux d'aménagement sont poussés très activement ; la commission a fait apporter aux tribunes et au pesage d'importantes améliorations dont le public appréciera les avantages. Le pari mutuel, spécialement construit pour les courses de Vienne, fonctionnera dans des conditions bien supérieures aux années précédentes »

³⁹¹⁰ Voir table des gravures et des illustrations, chapitre XVII, document N° 13 Sainte-Blandine, un hippodrome aux champs, début XX^e.

³⁹¹¹ *Lyon sport*, 12 août 1905 : « La 29^e réunion de la Société des courses de La Tour-du-Pin aura lieu le dimanche 20 août, à 2 heures. La Société inaugurera ledit jour ses nouvelles tribunes qu'elle vient de faire édifier sur son hippodrome. L'Harmonie de La Tour-du-Pin prêtera son concours à cette fête sportive. Un garage pour automobiles est installé sous la surveillance d'un mécanicien ; les photographes trouveront au pesage une chambre noire mise à leur disposition ».

II – La programmation sportive

Les programmes précis des courses, approuvés par le ministère de l'Agriculture et publiés par les sociétés elles-mêmes, constituent les matériaux de base indispensables à l'analyse des objectifs poursuivis par chacune des 9 sociétés des courses de la ceinture chevaline de Lyon. Les dossiers relatifs aux sociétés de courses conservés aux archives départementales du Rhône, de l'Ain et de l'Isère recèlent tous des programmes en nombre plus ou moins important, mais il n'existe pas de séries complètes depuis 1880. La presse locale et la presse sportive apportent des précisions, mais elles ne peuvent suppléer au programme qui détermine toutes les conditions de la course. Cette difficulté peut être surmontée grâce la relative fixité des courses programmées. Ainsi, les programmes officiels élaborés par les sociétés peuvent servir de points de départ prolongés par les recensions forcément plus succinctes de la presse. Jusqu'en 1905, les informations données par *Lyon sport* sont assez précises. Pour analyser la programmation des sociétés de courses de la ceinture chevaline, toutes les épreuves de galop et d'obstacles ainsi que les *military* ont été recensés de 1905 à 1908 à partir des informations parues dans *Lyon sport*. Cette série de quatre ans est précédée de deux relevés en 1890 et en 1899 à partir de programmes officiels. Le corpus ainsi constitué porte sur plus de 250 courses. Il permet de dégager les grandes régularités qui structurent l'offre hippique entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e. Cette offre est étroitement conditionnée aux buts recherchés et aux moyens financiers disponibles.

1 – Les objectifs de la programmation

Les courses intègrent une double dimension de phénomène festif et de phénomène économique puisqu'elles génèrent par le pari mutuel des sommes considérables. Une partie des mises est prélevée par les sociétés de courses et par l'État au profit de l'élevage du cheval. La justification de ce prélèvement est la nécessité d'encourager le développement des courses qui servent par la compétition à sélectionner les meilleurs reproducteurs. L'État, les collectivités territoriales et des sociétés créées à cet effet, sociétés hippiques et sociétés de courses, sont à l'origine des conditions techniques et financières qui rendent possible ce processus de sélection de l'élite équine.

Chaque acteur intervient dans le cadre des objectifs qui lui ont été attribués lors de sa création. L'administration des haras, guidée par la grande loi de 1874, s'efforce de promouvoir la production du cheval de guerre au moyen des concours hippiques et des courses qu'elle dote de prix plus ou moins importants. Les sociétés de courses financent quant à elles des épreuves qui doivent permettre de sélectionner les chevaux par les courses plates, les courses à obstacles, haies ou steeple-chases. Cette puissante source de financement est complétée par d'autres flux privés et publics à l'échelle moindre des collectivités territoriales et des sociétés de courses locales, qui peuvent être soit étroitement imbriquées dans l'économie chevaline locale, soit relativement étrangères comme les sociétés qui émanent des villes d'eaux. À Aix-les-Bains et dans une moindre mesure à Vichy, les courses sont des supports de l'activité touristique des villes d'eaux ou pour d'autres communes, chefs-lieux de canton, d'arrondissement ou de département comme Bourg un surcroît d'activités commerciales.

La mise en œuvre d'une journée de courses doit trouver un équilibre entre les objectifs que recherchent les différents contributeurs et les attentes du public qui souhaite un spectacle varié offrant des combinaisons diverses de jeu. Aussi, chaque course programmée porte la marque de son financeur et les objectifs qu'il poursuit, mais cette course est incluse dans un programme qui est mis en œuvre par une société qui poursuit elle aussi des objectifs spécifiques.

Le rôle des sociétés de courses situées à l'intersection d'objectifs très différents est donc d'établir un filtre qui permet de dégager une personnalité propre à chaque programmation.

Les sociétés de la ceinture chevaline de Lyon ne sont pas toutes engagées de la même manière dans la promotion de l'économie chevaline. L'amarrage des sociétés à leur environnement économique et social est variable. Il dépend de l'histoire de chaque société et de la personnalité de ses fondateurs. La société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne, la plus ancienne de la ceinture chevaline, est intimement liée à l'histoire de la Société hippique de l'Ain. Son histoire sportive est retracée avec précision jusqu'au milieu des années 1880 par son historiographe dévoué, Patrice O'Brien³⁹¹³. Celle de la Société des courses de l'Isère est inséparable de l'œuvre et du combat de son fondateur, le marquis de Virieu, pour la promotion du cheval de demi-sang. Dans les deux cas, les sociétés ont été dès l'origine conçues pour porter un projet spécifique : la promotion des productions locales. Ces sociétés sont de ce fait très étroitement liées à l'élevage du demi-sang. D'autres sociétés de courses poussent ce trait encore plus loin : elles sont pour ainsi dire issues de la volonté des éleveurs. C'est l'exemple très caractéristique de la Société des courses de Chalamont, où quelques poignées de communes mobilisent des ressources propres, et s'engagent dans la promotion de leur production chevaline. À l'opposé, d'autres sociétés comme celles de Bourg et Vienne, dont les économies et les origines sont moins étroitement liées à la culture chevaline, captent les flux touristiques générés par les courses.

Pour imposer les conditions qui donneront une personnalité propre à chaque épreuve sportive, les concepteurs du programme établissent exactement les caractéristiques des écuries, des éleveurs, des types de chevaux qu'ils veulent encourager et de manière symétrique, ils dictent les conditions qui interdisent ou rendent peu attractive la même épreuve. Ces conditions relèvent de quelques grandes catégories, mais il faut absolument garder à l'esprit que ces conditions sont cumulatives et n'ont de signification réelle qu'associées les unes aux autres³⁹¹⁴.

Les conditions relatives aux chevaux sont nombreuses et variées, elles figurent dans pratiquement toutes les courses. L'absence de toute condition particulière est rare dans les programmations de la ceinture chevaline. Cette caractéristique émane d'épreuves directement financées par les sociétés de course et agissent comme une réclame, mais l'effet est limité car si ses épreuves sont largement ouvertes, elles restent modestement dotées, à l'instar du Prix extraordinaire, course au trot attelé, courue à Bourg le 14 août 1892³⁹¹⁵ ouverte aux « chevaux entiers hongres et juments de tout âge et de toute provenance »³⁹¹⁶.

Les limitations les plus courantes concernent l'âge des chevaux. Le prix de la ville de Châtillon, épreuve de steeple-chase courue sur 3000 mètres la même année, est destinée à « tous chevaux entiers, hongres et juments de 4 ans et au-dessus ». Les limitations les plus courantes concernent les chevaux de trois ans, mais le seuil de 4 ans est lui aussi assez commun. Les épreuves peuvent de la même manière cibler une fourchette d'âges allant par exemple de 3 à 7 ans. Sept ans étant l'âge auquel un cheval de service bien dressé atteint sa valeur maximale.

À côté des conditions d'âge, figure en bonne place le type des chevaux pouvant concourir aux épreuves. Elles peuvent être exclusivement réservées aux chevaux de demi-sang ou aux chevaux qualifiés comme *hacks*³⁹¹⁷ et *hunters*³⁹¹⁸, ou moins contraignantes lorsqu'il s'agit

³⁹¹³ Voir Laura ROMAN.

³⁹¹⁴ Pour un aperçu concret, voir table des tableaux, chapitre XVII, tableau N° 1 Conditions relatives aux courses de Bourg les 25 et 26 juin 1899 et aux courses de La Tour-du-Pin le 20 août 1899.

³⁹¹⁵ Prix extraordinaire doté de 1300 francs dont 1000 fr. donnés par la Société hippique de l'Ain, et 300 fr. offerts par M. Henri Germain, député de l'Ain.

³⁹¹⁶ Arch. dép. Ain, 43 M 12, programme des courses de Châtillon-sur-Chalaronne, samedi 13 et dimanche 14 août 1892, Prix extraordinaire.

³⁹¹⁷ Le hack, cheval de promenade. Voir la définition qu'en donne le baron de Curnieu dans son ouvrage *Leçon de science hippique générale, ou traité complet de l'art de connaître, de gouverner et d'élever les chevaux*, Paris, J. Dunain éditeur, 1855-1860, 2^e partie, 494 pages, p.127.

d'épreuves de *Cross country*, comme à Châtillon-sur-Chalaronne le 17 août 1890, ouvertes aux chevaux de chasse, d'armes et de promenade de tout âge et de toute provenance. Dans les *military*, les courses sont réservées à des chevaux d'armes inscrits sur les contrôles, mais la qualité de cheval de guerre est doublée d'une condition relative aux filières d'acquisition puisque le cheval a dû être livré par les remontes de l'État, condition essentielle pour ne pas fausser les résultats de courses en introduisant des chevaux d'armes acquis par d'autres voies et de qualité très supérieure. Plus rarement, les limitations portent sur le sexe de l'animal, comme les courses de pouliches de 3 ans qui sont destinées aux animaux primés dans les concours hippiques. Les épreuves sont obligatoires si les éleveurs veulent toucher leur prime. Ces épreuves constituent d'ailleurs jusqu'au début du XX^e siècle, un élément important dans la programmation des sociétés de courses locales, comme à Chalamont ou à Châtillon-sur-Chalaronne, où le modèle des pouliches se prête bien à ces épreuves. Ailleurs pour des prix destinés à encourager la production, seuls sont admis les chevaux entiers et les juments.

L'origine géographique des chevaux donne lieu à des conditions très nombreuses. Elles sont les plus lisibles en terme de programmation : elles émanent de l'État et des Conseils généraux qui réservent les épreuves qu'ils financent aux chevaux du département. À Bourg en 1892, le prix du Conseil général est réservé aux « chevaux entiers, hongres et juments de 3 à 7 ans, nés et élevés dans le département de l'Ain »³⁹¹⁹. L'origine géographique peut être celle de la circonscription du dépôt d'étalons. Le Prix du Gouvernement de la République couru à La Tour-du-Pin, le 18 juillet 1897 est destiné aux chevaux entiers et juments de demi-sang, âgés de 3,4 et 5 ans, nés et élevés dans la circonscription du Dépôt d'étalons d'Anancy et montés au trot »³⁹²⁰. La circonscription peut être élargie à celle de Cluny et exceptionnellement à un ressort plus étendu de l'administration des haras³⁹²¹.

Les performances des chevaux constituent une catégorie de conditions limitatives dont l'objectif est de déterminer des champs constitués de chevaux de valeur comparable et empêcher que certains chevaux ne viennent « récolter » tous les prix. La Société sportive d'encouragement offre ainsi à La Tour-du-Pin, le 5 août 1900, une course de haies dotée de 2000 francs ouverte à « des chevaux de 4 ans et au-dessus n'ayant jamais, jusqu'au moment de la course, gagné 8000 francs en un ou plusieurs prix »³⁹²². Les sociétés établissent de la sorte et en creux, la fiche signalétique des chevaux qu'elles veulent attirer ou éloigner des prix qu'elles financent en établissant une véritable hiérarchisation en fonction des résultats de course. À La Tour-du-Pin, au cours de la même réunion annuelle, la Société des Steeple-chases limite son épreuve de 6^e série aux chevaux ayant gagné moins de 15 000 francs. Dans les limites de ce montant, les écuries régionales peuvent envoyer des chevaux de qualité, les écuries plus importantes, notamment les écuries de la région parisienne, comme celle de Jean Lieux, ont aussi la possibilité de récolter des primes dans ces concours en envoyant de bons chevaux destinés à ce type de prix. La composition assez diversifiée des grandes écuries n'est pas seulement liée aux grands types d'épreuve, elle reflète aussi l'adaptation au montant des prix et des limitations imaginées par les financeurs.

³⁹¹⁸ Ibidem, pp. 138-139. Le *hunter*, cheval de chasse est présenté de la manière suivante : « On se tromperait étrangement, si l'on entendait par hunter un type particulier, un modèle donné de conformation ; tout cheval est *hunter* lorsqu'il va vite et longtemps et sûreté à travers le pays (...) Il est de pur sang, de demi-sang, de trois quarts de sang, en un mot de toutes origines, pourvu qu'il ait assez d'haleine pour se tenir dans le groupe de ceux qui font bien ».

³⁹¹⁹ Arch. dép. Ain, 41 M 20, programme des courses de Bourg, dimanche 26 et lundi 27 juin 1898.

³⁹²⁰ Arch. dép. Isère, 151 M 2, programme des courses de la Tour-du-Pin, 18 juillet 1897.

³⁹²¹ Arch. dép. Ain, 41 M 2030, juillet 1899, courses de Chalamont, Prix de la Société Sportive d'encouragement, course au trot monté : « Pour poulains entiers et pouliches de demi-sang, nés et élevés dans la 2^e circonscription d'inspection générale des haras comprenant les circonscriptions de : Anancy, Blois, Cluny et Pompadour, âgés de 3 ans, montés au trot, et n'ayant jamais gagné trois premiers prix en France ou à l'étranger ».

³⁹²² Arch. dép. Isère, 151 M 2, programme des courses de la Tour-du-Pin, 5 août 1900.

Les conditions peuvent s'exercer non seulement sur la qualité des chevaux mais aussi sur le propriétaire et celui qui les monte. Outre la distinction civil/militaire, celles de gentleman/professionnel ou particulier/professionnel sont d'usage dans les programmes. Ainsi à Châtillon-sur-Chalaronne le 12 août 1899, le Prix de la Culture précise qu'« aucun entraîneur de profession ne pourra monter dans cette course ». À l'inverse, et de manière symétrique, une condition peut être exigée comme celle d'agriculteur exploitant directement ses terres. Le lien entre le propriétaire et son cheval figure au nombre des conditions dans les prix distribués par l'État ou les conseils généraux. Il s'agit d'interdire des effets d'aubaine et d'empêcher qu'une simple domiciliation ne vienne contourner les limitations d'origine dont il a été question ci-dessus. À Bourg, le dimanche 26 juin 1898, la première course de la saison est une épreuve de trot monté, réservée à des chevaux appartenant à des propriétaires résidant depuis 6 mois dans la circonscription d'Annecy³⁹²³.

Enfin, parmi les conditions présentes de manière presque systématique figurent les correctifs rendus nécessaires par l'âge des chevaux engagés, leur race et leurs performances exprimées en minute et secondes au kilomètre et reportés dans les bulletins officiels des « sociétés-mères ». Ces correctifs sont au nombre de deux : en premier lieu la distance, le départ est donné à partir de piquets qui correspondent aux nombre de mètres que les chevaux les plus titrés, les plus vigoureux ou les purs-sangs doivent « rendre » aux autres concurrents engagés dans l'épreuve. Dans ce cas de figure, les points départ peuvent s'échelonner sur plusieurs centaines de mètres et le signal du départ est donné au pistolet. En second lieu, les poids. Les chevaux les plus rapides au regard des critères correctifs sont alourdis en fonction de leur puissance constatée ou supposée. Dans les faits, les deux corrections interviennent souvent de façon simultanée :

« Courses de Chalamont le 15 août 1905 :

Prix de la Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang, au trot attelé ou monté pour chevaux entiers, hongres et juments de 3 à 6 ans nés et élevés dans la circonscription de Cluny et d'Annecy :

Poids pour les chevaux montés : 3 ans, 60 kil. ; 4 ans, 65 kil. ; 5 ans, 69 kil ; 6 ans, 72 kil. Poids libre pour les chevaux attelés.

Distance : 3 ans, 2950 m. ; 4 ans, 3100 m. ; 5 ans, 3200 m. ; 6 ans, 3300 m.

Tout gagnant d'une somme totale de 2000 fr. reculera de 150 m. ; de 1000 fr. de 100 m. Les chevaux nés et élevés dans le département de l'Ain bénéficieront d'une avance de 125 m. »³⁹²⁴

2 – La mise en œuvre de la programmation sportive

La programmation reflète les objectifs de chaque société de courses. Au-delà de la finalité qui leur est imposée d'office par la loi du 2 juin 1891, et qui les destine toutes à œuvrer à l'amélioration de la race chevaline, les sociétés sont étroitement liées à leur milieu d'origine. Pour mesurer la diversité des programmations et retrouver la mission spécifique de chaque société, l'analyse comparative des programmes est une démarche intéressante. La programmation sportive de trois sociétés de courses a été retenue pour la saison 1899. Elle représente une année de programmation moyenne au regard d'un ensemble documentaire assez fourni³⁹²⁵. Il s'agit de la Société des courses de l'Isère à La Tour-du-Pin, de la Société des courses de Vienne et la Société des courses de Bourg.

Le choix de ces trois sociétés bien établies de la ceinture chevaline de Lyon a été déterminé par leur accessibilité, notamment depuis Lyon ou depuis d'autres centres urbains dotés de

³⁹²³ Arch. dép. Ain, 41 M 20, Courses de Bourg, dimanche 26 juin 1898, Prix de la Circonscription.

³⁹²⁴ *Lyon port*, 17 juillet 1905.

³⁹²⁵ L'intégralité des courses est présentée dans la table des tableaux, chapitre N°17, tableau N°2 La programmation sportive de trois sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon en 1899.

courses : outre la nombreuse clientèle originaire de Lyon, les hippodromes du bas-Dauphiné opèrent sur une aire de chalandise qui pour Vienne pousse ses ramifications en direction de Saint-Étienne ou suivant la vallée du Rhône, vers Romans, Valence ou Montélimar où ne manquent pas les amateurs de courses³⁹²⁶. L'hippodrome de La Tour-du-Pin, admirablement situé, capte sa clientèle à Voiron, Grenoble, Vienne et étend son influence vers la Savoie, Chambéry, Aix-les-Bains voir Genève. Ainsi, si la Société des courses de l'Isère opère à partir d'une modeste sous-préfecture, elle exploite les potentialités du réseau ferroviaire. Bourg est comme les deux autres sociétés dans une situation géographique assez favorable. La préfecture de l'Ain est toute proche de Villefranche-sur-Saône, qui devient chaque année davantage un véritable pôle hippique, et des autres agglomérations du val de Saône comme Chalon ou Mâcon. Le potentiel majeur se situe, bien entendu, dans le Charollais ou existe une véritable civilisation du cheval. D'autres axes alimentent les courses de Bourg, vers le Jura avec Dôle et Lons-le-Saunier ou vers Genève.

Les trois sociétés proposent entre sept et dix courses données en une journée à Vienne et à La Tour-du-Pin et en deux jours à Bourg. La répartition des types de courses et leur montant s'ordonne de la manière suivante :

- : Course plate.
- ➡➡ : Course trot attelé ou monté.
- ➡➡ M : Course au trot monté.
- ➡➡ A : Course au trot attelé.
- ➡ : Course de haie.
- Ω : Steeple-chase ; ΩM : Steeple-chase militaire .



Type de courses dominant dans chaque programmation.

Ω6° Série en rouge, montant du prix supérieur à 2000 francs pour le gagnant

ΩH en bleu, montant du prix supérieur à 2000 francs pour le gagnant

Sociétés des courses	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Bourg	➡➡	➡➡	➡➡	➡➡ M	➡➡ A	ΩH	Ω6° Série	ΩM2°	→	→	➡ GR
Vienne	ΩM2° série	ΩM 3° série	ΩM 3° série	Ω6° Série	➡➡ M	➡➡ A	➡ GR				
La Tour-du-Pin	➡➡ M	➡➡ M	➡➡ A	➡➡ H	➡➡	Ω6° Série	ΩM 2° série				

Sources : arch. dép. Ain, 41 M 20 ; arch. dép. Isère, 151 M 2 ; *Lyon Sport*, août 1899.

Chaque programmation est marquée par des spécificités que le tableau permet de visualiser. À Bourg, le trot constitue le type de course le plus programmé avec une prédilection particulière pour celui qui associe trot attelé et trot monté. À La Tour-du-Pin, le trot s'impose pratiquement dans les mêmes proportions, mais dans sa version montée. Par rapport aux deux premières programmations, celle de Vienne se distingue par l'importance des steeple-chases qui représentent près de 60% des épreuves. C'est la programmation la plus spécialisée des trois sociétés de courses.

Cette architecture d'ensemble prend racine dans l'environnement de chaque société. Ainsi, la physionomie des courses de Vienne s'explique par la présence du 19^e régiment de dragons

³⁹²⁶ Philippe BOUCHARDEAU, « L'éclosion du sport drômois à la fin du XIXe siècle », *Revue drômoise*, N°541, septembre 2011, pp. 3-81.

caserné dans la ville. Là, comme à Lyon ou Saint-Étienne, la présence des unités de cavalerie fournit de beaux military de 3^e série pour sous-officiers. La cavalerie cultive son prestige tout en s'instruisant tandis que la Société des courses bâtit un programme à bon compte. À Bourg et à La Tour-du-Pin, l'importance du trot s'inscrit d'abord dans la spécialisation majeure du cheval de demi-sang que produit non seulement la Dombes mais aussi la majorité des cantons de l'arrondissement de Trévoux. À la Tour-du-Pin, la liaison avec la production issue des concours hippiques est valorisée et les courses sont, dans l'esprit du marquis de Virieu, le fondateur de la Société des courses de l'Isère, la vitrine de la production locale. Les haras particuliers sont assez nombreux, et si les écuries de courses locales n'atteignent jamais l'importance de celles que l'on retrouve à l'Ouest de l'axe séquano-rhodanien, il existe néanmoins une production de qualité que ces manifestations servent à promouvoir.

Les contingences propres au financement des courses, et en particulier la générosité des sociétés parisiennes, ainsi que l'aide publique à l'élevage, expliquent certaines régularités qui portent sur les épreuves de trot, les steeple-chases et les courses réservées aux gentlemen. En premier lieu, le trot est systématiquement programmé, il constitue dans l'ensemble la discipline hippique la plus financée par les conseils généraux et par le Ministère de l'Agriculture. Ces deux financeurs, qui sont systématiquement sollicités par les sociétés de courses, encouragent les productions locales les plus prometteuses pour la remonte ou pour le commerce. En second lieu, les courses d'obstacles - hors military - sont, quant à elles, représentées dans les programmes par des steeple-chases de 6^e série qui en font les courses les mieux dotées de la ceinture chevaline. C'est le reflet de la forte présence de la Société des Steeple-chases de France présente par une ou deux courses dans la plupart des réunions.

Enfin, les épreuves ouvertes aux gentlemen-riders, toujours montées, souvent des steeple-chases ou des courses de haies, sont destinées à mettre en scène la fraction la plus active des classes privilégiées engagées dans le monde équestre. Cette phalange se compose autant dans l'Ain que dans les campagnes du bas-Dauphiné, d'éleveurs, de propriétaires fonciers, de gentilshommes - avec ou sans particule nobiliaire - châtelains ou propriétaires de maisons fortes qui forment la trame du monde équestre. Ils produisent le cheval de demi-sang et le pratiquent à travers les courses au trot, la chasse au renard ou ses simulacres, et plus encore par des rallyes papiers qui sont l'occasion d'une sociabilité champêtre. Ce groupe social collabore à la genèse de toutes les sociétés de courses, dont le capital initial est collecté par souscriptions. Ils fournissent une part non négligeable des membres fondateurs de ces sociétés de la ceinture chevaline. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que ces élites aient leur épreuve attitrée. Elles en sont les acteurs et les spectateurs privilégiés. À La Tour-du-Pin, il s'agit d'une épreuve de trot attelé, relativement bien dotée et ouverte aux seuls propriétaires domiciliés dans l'arrondissement. L'épreuve est éminemment utilitaire. À Vienne et à Bourg, prestige et distinction sociale qui flattent le public des tribunes, connotent d'emblée les épreuves moins rustiques qu'à La Tour-du-Pin. En 1899, les épreuves réservées aux gentlemen-riders sont des courses de haies ou des steeple-chases. Ce monde d'amateurs éclairés apprécie de se mesurer, en habit rouge, à des officiers, à des entraîneurs dans des épreuves ou comptent l'art et la manière. Lorsqu'il existe un vivier de gentlemen-riders actifs, la programmation peut être plus exigeante, elle impose alors des chevaux inscrits comme hacks et hunters. Ainsi, deux ans plus tôt à Bourg, dans la programmation d'août 1897, figure un steeple-chase handicap réservé aux hacks et hunters de quatre ans et plus, de toute espèce et de tout pays. Le programme limite toutefois leur participation aux chevaux n'ayant pris part, depuis le 1^{er} janvier 1897, qu'à des courses réservées aux chevaux de chasse et de promenade et montés par des gentlemen³⁹²⁷. Il s'agit là d'une épreuve faite sur mesure pour un groupe social étroit qui, selon les individus, communit dans la passion de l'équitation d'extérieur ou s'y rallie par convenance puisqu'elle est signe de distinction.

³⁹²⁷ Arch. dép. Ain, 41 M 20, Programme des courses de Bourg, 27 juin 1897, Prix de la ville de Bourg.

Parmi les régularités que l'on retrouve saison après saison figure la faible place des courses plates : un certain nombre de sociétés de courses en programment, mais c'est presque toujours une épreuve unique. La course plate semble tracer une double frontière. La première sépare des sociétés ancrées dans leur environnement qui, valorisant des productions équines locales sont dans une dynamique endogène et celles qui, ouvertes sur la promotion des intérêts urbains qu'elles représentent peu ou prou, n'hésitent pas à proposer un beau spectacle, fût-il importé pour la circonstance. C'est à travers ce prisme qu'il faut jauger la présence d'une course plate. À La Tour-du-Pin, la Société des courses de l'Isère, toute affairée à la valorisation de la production dauphinoise, ne programme aucune course plate. Chalamont en Dombes en programme une, mais la Société des courses prend soin d'en limiter l'accès aux gentlemen-riders montant des hacks et hunters. À l'opposé, les sociétés des courses de Bourg et Vienne incluent toujours une course plate dont le prix est offert par la Société sportive d'encouragement. À Bourg, les conditions permettent d'espérer un beau champ avec la présence des écuries régionales et même les représentants d'écuries parisiennes puisque l'épreuve est ouverte à des chevaux ayant gagné des prix de moins de 5000 francs ou moins de 8000 francs en prix cumulés. À Vienne, l'unique course plate programmée, dotée de 2000 francs, garantit comme à Bourg la présence des bonnes écuries : en août 1906 c'est un représentant de l'écurie parisienne Lieux qui vient cueillir le 1^{er} prix.

La seconde frontière est chronologique : les sociétés nées avec le XX^e siècle, dans un environnement encombré d'hippodromes recourent aux courses plates peut-être parce que ces épreuves peu nombreuses constituent un segment intéressant de promotion. Quoi qu'il en soit, la programmation de Thoissey compte une course plate dès la première année en 1901 et elle est présente ensuite par un prix de 2000 francs offert par la Société sportive d'encouragement. À Beaurepaire, Société de courses fondée en 1910, la première programmation sportive compte tout de suite deux courses plates.

Au terme de cette approche centrée sur les grandes régularités que l'on devine dans la programmation des sociétés de courses de Bourg, Vienne et La Tour-du-Pin, apparaissent des projets spécifiques qui résultent de la combinaison des différents types d'épreuves. À cet égard deux programmations de 1899, celle de Bourg et de La Tour-du-Pin, présentent une évidente valeur heuristique³⁹²⁸. Elles peuvent être analysées en mettant en perspective les conditions qui encadrent chaque épreuve. Le choix de l'année 1899 est intéressant car il oppose à la fois la grande stabilité de la programmation de la Société des courses de l'Isère et la dynamique de Bourg qui essaie de pérenniser, comme sa devancière de Châtillon-sur-Chalaronne, deux journées de courses.

En premier lieu, la programmation de la Société des courses de l'Isère présente un double visage : la moitié des six épreuves est résolument centrée sur la promotion du trotteur. Elle offre des débouchés à la production indigène et les épreuves sont étroitement rattachées à la sphère locale. Bon nombre de propriétaires de pouliches et de poulinières primées aux concours hippiques du Bas-Dauphiné apparaissent parmi les participants à ces épreuves. L'autre moitié offre des courses d'un niveau beaucoup plus relevé parce qu'il faut attirer une clientèle qui dépasse les horizons de la contrée. La Société escompte une clientèle originaire de Lyon, de Grenoble, de la station thermale d'Aix-les-Bains, de Chambéry et au-delà, de l'étranger proche. Ses épreuves vedettes sont des courses de haies et un steeple-chase de 6^e série doté de 2600 francs. Les conditions sont en apparence largement ouvertes puisque des chevaux ayant gagné moins de 8000 fr. en courses de haies peuvent concourir et moins de 15000 pour le steeple-chase de 6^e série. En réalité, la modestie des prix conserve une tonalité régionale aux engagements.

³⁹²⁸ Voir table des tableaux, chapitre XVII, tableau N°1 Conditions relatives aux courses de Bourg les 25 et 26 juin 1899 et aux courses de La Tour-du-Pin le 20 août 1899.

La programmation de la Société des courses de Bourg offre quant à elle une ouverture plus large à défaut de proposer des prix plus importants. Trois traits caractérisent le programme de 1899 : la diversité des épreuves, l'adaptation des épreuves aux attentes diverses du public et la faible part réservée aux productions locales.

Le premier trait, la diversité des épreuves, apparaît à la simple lecture du document N° Conditions relatives aux courses de Bourg les 25 et 26 juin 1899 et aux courses de La Tour-du-Pin le 20 août 1899. Sur 11 épreuves disputées, 6 sont différentes. Les épreuves de trot sont représentées dans toutes leurs déclinaisons, les courses d'obstacles comportent les courses de haies et les différents steeple-chases réservés aux militaires, aux écuries de courses ou aux gentlemen. Les conditions de participation désignent au moins trois épreuves susceptibles d'attirer des chevaux de qualité et des écuries régionales : le steeple-chase de 6^e série doté de 2600 francs et ouvert aux chevaux ayant gagné moins de 15 000 francs ; le Prix de la Société sportive d'encouragement, course plate offrant 1200 francs au gagnant, et une course de haies pour gentlemen-riders dotée de 1000 francs dont 800 pour le gagnant. Au total plus 11000 francs de prix sont distribués et six courses sont dotées de 1000 francs ou plus. Ces encouragements divers expliquent le nombre d'écuries régionales présentes : Lallement de l'Ain ; Bless du Rhône ; Maire de la Drôme ; de Vivens et de Romanet de la Loire. Les frères de Romanet arrivent avec au moins trois chevaux.

Le second trait caractéristique de la programmation est l'attention portée aux publics. Deux courses sont particulièrement représentatives de cet état d'esprit : la dernière course de la réunion de 1899, comme une apothéose, permet la participation à une course au trot de tous les cavaliers qui s'en estiment capables. Le montant du prix, de 300 francs, fixe en effet la limite qui permet l'engagement de tous les chevaux sans que ceux-ci ne risquent de disqualification et sans que les concurrents ne soient tenus de s'inscrire comme gentlemen. C'est une course qui convie les propriétaires locaux à la fête hippique. Si le tout-venant est invité, les gentlemen ne sont pas en reste puisqu'une belle épreuve, le 1^{er} Prix de la Ville de Bourg, une course de haies handicap, leur est ouverte, et sa dotation relativement élevée explique l'engagement de bons spécialistes comme le comte de Colbert qui fréquente dans les dernières saisons du siècle les courses d'obstacles du Sud-Est.

Enfin, la programmation de Bourg n'encourage guère la production locale : seules deux courses sur onze sont tournées vers les chevaux de l'Ain ou de la circonscription d'Annecy. La Société hippique de Bourg est comme son homologue de Vienne, marquée par son origine urbaine. Les jours de fête hippique servent d'abord à la promotion de la ville. Il suffit à cet égard de regarder le poids des acteurs locaux dans la constitution des prix : il est tout à fait inhabituel. La Société des courses de Bourg, les commerçants de la ville et le conseil municipal apportent 4800 francs de prix sur un total de 11200 francs soit plus de 42% des allocations. La Société des courses intervient dans 5 des 11 courses programmées, soit en les prenant entièrement en charge soit en fournissant un appoint aux prix offerts. Le Conseil municipal est lui aussi très engagé puisqu'il apporte plus de 2000 francs.

3- Les moyens de la programmation : le prix des courses

Une journée de courses comprend en moyenne six courses, mais les sociétés qui en ont les moyens proposent sept ou huit épreuves. Les courses programmées fin juin début juillet se prêtent le mieux à ces programmes chargés. Lorsque les sociétés de courses parviennent à financer dix courses, la réunion annuelle peut s'étaler sur deux jours. Les courses de Châtillon-sur-Chalaronne, les plus anciennes de la périphérie lyonnaise, s'étalent sur deux jours. Toutes les autres sociétés ouvrent leur hippodrome un jour par an si l'on exclut de cet ensemble la Société des courses de Rillieux-Sathonay.

La mise en œuvre d'un programme de courses est à tous égards une alchimie délicate qui doit trouver un équilibre entre trois catégories d'acteurs dont le rôle et les moyens d'actions sont enchevêtrés.

La première catégorie, celle des financeurs, met en scène les sociétés de courses, l'État et les collectivités territoriales. Les sociétés de courses occupent une situation particulière, puisqu'elles sont à la fois contributrices et bénéficiaires des sommes qui sont injectées dans l'encouragement à la production chevaline. Ces sociétés se composent globalement des sociétés de courses locales qui mettent sur pied leur programme annuel en tenant compte de leurs ressources et des aides qu'elles sont susceptibles de recevoir, notamment du Ministère de la Guerre s'agissant par exemple des military de 3^e catégorie. Elles comptent sur des ressources qui ont déjà analysées ci-dessus, mais qu'il est utile de rappeler : la première source de financement est celle qui provient des souscriptions des sociétaires. Elle est de toute première importance puisqu'elle permet à la fois de financer les frais de fonctionnement de l'hippodrome et de donner des prix. Cette source est complétée par les droits d'entrée dans l'enceinte du champ de courses. Elle est particulièrement dépendante de la météorologie, surtout lorsqu'une seule journée de course est programmée. Enfin, la société peut prélever 4% des mises du pari mutuel au titre des frais de fonctionnement. Il existe encore quelques autres revenus comme la vente des programmes dont la présentation est souvent soignée voire luxueuse³⁹²⁹.

La catégorie des financeurs ou des contributeurs à l'économie des courses est encore composée par l'État et par les collectivités territoriales. Le tableau montre la répartition des aides entre les différents acteurs publics :

Types de courses

Course plate : →

Course trot attelé ou monté : ➔➔

Course au trot monté : ➔➔ M

Course au trot attelé : ➔➔ A

Course de haie : ➡

Steeple-chases : ∩ Steeple-chases militaire : ∩M

En noir, les départements ; en rouge, l'État ; en vert, les communes.

Société de courses		1905	1906	1907	1908
Châtillon-sur-Chalaronne	Nombre et type	➔➔ ➔➔M ➔➔	➔➔M ➔➔M ➔➔	➔➔M ➔➔ ➔➔M	➔➔ ➔➔M ➔➔M
	montant	1000 700 1500	1000 700 1500	1000 700 1500	1000 700 1500
Bourg	Nombre et type	∩	➔➔ ∩	➔➔ ∩	➔➔ ∩
	montant	1000	1000 1800	1000 1800	1000 1800
Chalamont	Nombre et type	➔➔ ➔➔ ➔➔	➔➔ ➔➔ ➔➔	➔➔ ➔➔ ➔➔ M ➔➔	➔➔ ➔➔M ∩M
	montant	1200 500	1200 500	925 450 700	925
Thoissey	Nombre et type	➔➔ ➔➔ M ➔➔	➔➔ ➔➔ M ➔➔	➔➔ ➔➔ M ➔➔	➔➔ ➔➔ ➔➔ M
	montant	1600 600 800	1600 600 800	1600 600 800	1600 600 800
La Tour-du-Pin	Nombre et type	➔➔ M ➔➔	➔➔ M ➔➔	➔➔M ➔➔A	➔➔M ➔➔A
	montant	1500 1000	1500 1000	1500 1000	1500 1000
Vienne	Nombre et type	➔➔ M ➔➔	➔➔ M ➔➔	➔➔ M ➔➔	➔➔ M ➔➔
	montant	1500 1225	1500 1225	1500 1225	1500 1225

Source : voir table des tableaux, document N° 3 Les journées de courses données par les hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon de 1905 à 1908.

L'État redistribue le 1% de la masse du pari mutuel destiné à l'élevage. C'est une manne grandissante qui représente entre 2 et 3 millions de francs par an. C'est l'administration des

³⁹²⁹ Voir Table des gravures et des illustrations, chapitre XVII, document N°14 Programme des courses de Châtillon-sur-Chalaronne, samedi 11 août et dimanche 12 août 1900. Photo N° 66/166 ; arch. dép. Ain, 41 M 20, courses 1895-1900.

haras qui est chargée de gérer les subventions attribuées sous forme de prix aux sociétés de sport. Les sociétés exercent un véritable lobbying pour accéder aux financements de l'État, qui impose alors l'épreuve subventionnée et ses conditions. Les allées et venues incessantes des directeurs des dépôts nationaux d'étalons et des inspecteurs des haras dans leurs circonscriptions sont en partie motivées par l'évaluation de ces demandes. En 1888, l'inspecteur général Plazen note, à la suite de son inspection de la circonscription d'Annecy, « qu'il n'y a pas lieu d'augmenter le nombre des hippodromes mais de mieux les doter »³⁹³⁰. Il signale l'intérêt des épreuves de trot comme moyen d'encourager la production locale. Deux ans plus tard, parcourant la même circonscription, l'inspecteur général Portalès dresse un constat sévère : « L'institution des courses a peu d'avenir dans la circonscription », mais comme son prédécesseur, il nuance son verdict s'agissant des courses au trot :

« Les éleveurs réclament partout des courses au trot. C'est du reste à juste raison la seule subvention accordée jusqu'à ce jour par l'État. La Tour-du-Pin reçoit 700 francs. Montélimar 300. Je crois que des subventions du même genre et de même valeur seraient utilement placées à Grenoble et à Vienne »³⁹³¹.

La circonscription du Dépôt de Cluny est évidemment mieux traitée. Plazen note en 1888 l'importance du nombre des courses. Les subventions accordées aux hippodromes de l'Ain s'élèvent à 4000 fr. soit en deuxième position, derrière la Saône-et-Loire qui recueille 7500 francs de subventions. En 1890, Pourtalès juge utile le rôle des sociétés de courses :

« Dans l'Ain. Bourg, Chalamont et Châtillon, réunions peu importantes, mais ayant un programme bien fait pour aider les éleveurs »³⁹³². Le rapport de 1892 relève que « les sociétés de courses de l'Ain ont donné plus de 20 000 de prix aux éleveurs du département ».

L'État finance le prix dit du « Gouvernement de la République » dont les conditions sont déterminées par l'administration des haras. Conformément aux recommandations de l'administration des haras, il s'agit exclusivement de subventions destinées au trot attelé ou monté. Il existe une répartition des aides entre l'État et les Conseils généraux. Les Prix du gouvernement sont, à la seule exception des courses de Châtillon-sur-Chalaronne, destinés aux sociétés qui ne peuvent pas compter sur des financements départementaux. Cette répartition doit être recherchée dans l'histoire de chaque département et des conditions spécifiques d'accès aux financements publics.

Les courses sont pour les Conseils généraux le moyen de prolonger l'effort consenti conjointement avec l'État dans les concours hippiques. Dans l'Ain, le Conseil général a joué de longue date un rôle essentiel dans le financement de l'élevage tandis que l'État, à travers le dépôt d'étalons de Cluny, consacrait l'essentiel de ses ressources à la rive droite de la Saône. Cette situation a perduré après le passage de l'Ain dans la circonscription d'Annecy : l'État a pris en charge les stations de monte tandis que le Conseil général, déchargé de cette tâche, s'est engagé dans une aide directe aux sociétés de courses. Les prix du Conseil général sont d'abord et avant tout destinés à encourager la production de la circonscription d'Annecy et souvent du seul département de l'Ain. Elles sont systématiquement consacrées au trot. Dans l'Isère, où l'État et le département cofinancent les nombreux concours de juments poulinières et de pouliches, les courses ont été abandonnées à l'État. La Tour-du-Pin a bénéficié jusque dans les années 1880 d'une aide départementale, mais celle-ci n'existe plus au début des années 1890³⁹³³.

³⁹³⁰ Arch. Nat. F 10/1753, Rapport d'inspection générale du dépôt national d'étalons d'Annecy réalisé en 1888 par M. Plazen, Inspecteur général du 2^e arrondissement.

³⁹³¹ *Idem*, Rapport d'inspection générale du dépôt national d'étalons d'Annecy réalisé en 1890 par M. Portalès, Inspecteur général du 2^e arrondissement.

³⁹³² Rapport d'inspection générale du dépôt national d'étalons de Cluny réalisé en 1890 par M. Portalès, Inspecteur général du 2^e arrondissement.

³⁹³³ Table des textes, chapitre XVII, document N°3 Les financements relatifs à l'amélioration de la race chevaline en Isère pour l'année 1885.

Le tableau permet d'observer la relative égalité de traitement des sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon. Le total des financements issus de l'État et du département est *grosso modo* équivalent si l'on excepte les cas de Chalamont et de Bourg dont l'analyse sera abordée ultérieurement.

Les communes, parce qu'elles sont le lieu où se déroulent physiquement les journées de courses, financent toutes, à hauteur de leurs moyens, une des six ou sept courses que comptent en général les programmations annuelles. Elles ont tout intérêt à l'animation qui stimule le commerce local comme l'a bien montré Laura Roman dans son mémoire de maîtrise *Le Monde des Courses dans l'Ain (1864-1914)*³⁹³⁴. Les conseils municipaux financent des types d'épreuves qui sont délaissées par les acteurs publics tenus par des contraintes spécifiques. Cette situation explique la diversité des courses financées par les villes : courses plates, steeple-chases et courses de haies. Le montant du prix souligne l'engagement de la commune dans l'économie des courses. À Châtillon-sur-Chalaronne, la commune est propriétaire de l'hippodrome et elle a engagé des sommes considérables, elle attend « un retour sur investissements » pour le commerce local et n'hésite pas à doter de manière généreuse le prix qui porte son nom. Les deux journées de la programmation annuelle font travailler, aubergistes, hôteliers, restaurateurs et débitants de boissons. Le monde du commerce ne se méprend pas sur ses intérêts : à Bourg ou à Thoissey un prix du commerce vient parfois doubler le prix de la ville ou le cofinancer.

Enfin, les acteurs qui jouent le rôle financier le plus considérable sont les sociétés mères qui financent largement toutes les sociétés de courses locales. En reproduisant le même tableau que celui qui a été mis en œuvre pour les financeurs publics, la puissance de cette source de financement apparaît d'emblée :

∩M : Société des steeple-chases de France.

→ : Société Sportive d'encouragement

→ : Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang.

→ : Société d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France.

→ : Société Sport de France.

Société de courses		1905	1906	1907	1908
Châtillon-sur-Chalaronne	Nombre et type	→ → ∩ ⁶ →	→ → ∩ ² →	→ → ∩ ² →	→ → ∩ ² →
	montant	900 2600 2000 2000	1200 1500 2000 2000	1200 1500 2000 2000	1200 1500 2000 2000
Bourg	Nombre et type	→ → ∩ ⁶	→ → ∩ ⁶	→ → ∩ ⁶	→ → ∩ ⁶
	montant	800 2000 2600	800 2000 2600	800 2000 2600	800 2000 2600
Chalamont	Nombre et type	→ → M	→ → M	→ → M	→ → M
	montant	600 600	600 600	600 1500	950 1500
Thoissey	Nombre et type	→	→	→	→
	montant	500	500	700	700
La Tour-du-Pin	Nombre et type	→ → ∩M ² ∩ ⁶	→ → ∩M ² ∩ ⁶	→ → ∩M ² ∩ ⁶	→ → ∩M ² ∩ ⁶
	montant	1000 2000 2600	1000 2000 2600	1000 2000 2600	1000 2000 2600
Vienne	Nombre et type	→ ∩ ⁶ ∩ ∩M ² →	→ ∩ ⁶ ∩ ∩M ² →	→ ∩ ⁶ ∩M ² →	→ ∩ ⁶ ∩M ² →
	montant	900 2600 2000 1000	900 2600 2000 1000	900 2600 2000	900 2600 2000

La répartition des aides accordées par les grandes sociétés parisiennes impose quatre observations : en premier lieu, l'absence de la Société d'encouragement pour l'amélioration

³⁹³⁴ Laura ROMAN, *Le monde des courses dans l'Ain (1864-1914)*, Mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, réalisé sous la direction de Claude-Isabelle BRELOT, Professeure d'histoire contemporaine, 223 f° et annexe non foliotée des documents.

des races de chevaux en France, l'une des trois « sociétés-mères ». Si elle est présente par des prix importants dans le quart sud-est du pays et en particulier à Lyon, elle ne soutient pas la périphérie. Cela est vraisemblablement dicté par la spécialisation des hippodromes de la périphérie dans les courses de trot : 70 prix entre 1905 et 1908 sur un total de 137 tandis que seules 22 courses plates ont été courues durant cette période. En second lieu, et par contraste, la présence de la Société Sportive d'encouragement fondée en 1887 est remarquable : entre 1905 et 1908, elle a offert 28 prix pour la somme de 46 600 francs. C'est de loin le premier contributeur à la vie hippique de la ceinture chevaline de Lyon. Enfin, le tableau souligne que les sociétés locales de courses les mieux insérées dans le réseau des financements sont à la fois les plus anciennes et celles qui répondent le mieux aux codes du milieu hippique. Dans quelle mesure l'accès aux financements prodigués par les sociétés parisiennes est-il en relation avec les réseaux personnels des responsables des sociétés ? Les sources disponibles ne permettent pas de répondre à cette question. Il faudrait pour cela pouvoir accéder aux archives des sociétés mères.

Entre 1905 et 1908, les sociétés de courses de la ceinture chevaline ont obtenu 164 050 fr de subventions dont 61500 fr émanent de l'État et des collectivités locales et 102 550 fr. des grandes sociétés parisiennes soit 60% du total.

III – De l'usage aristocratique de la fête équestre à la pratique populaire du turf

Le cheval et l'aristocratie s'inscrivent dans un long parcours commun. Le lien qui les unit ne s'est jamais distendu et dans la connivence qu'ils entretiennent se lit la société, comme le rappelle d'emblée Daniel Roche dans l'introduction de *La Gloire et la puissance*, le deuxième volume de son *Histoire de la culture équestre* du XVI^e au XIX^e siècle³⁹³⁵. Or, entre 1880 et la Grande Guerre, insensiblement des transformations apparaissent. À Lyon, la domination aristocratique se fragmente dans la dynamique de l'excellence équestre, qui englobe de nouvelles strates sociales. Puis, au début du XX^e siècle, le cheval de l'excellence équestre est à son tour confronté à une autre approche du cheval qu'incarne de manière efficace la Société Sportive du Rhône. Ces évolutions qualitatives et quantitatives de l'univers hippique lyonnais se reproduisent en périphérie. Comme à Lyon, les changements ont lieu par des créations nouvelles, car chaque société dispose d'un véritable code génétique qui empêche toute greffe intempestive. Ainsi les usages et les rites de la fête équestre sont célébrés par l'aristocratie dans les sociétés qu'elle a instituées tandis que son intercession n'est plus sollicitée, ou de moins en moins, dans les créations les plus récentes. La ceinture chevaline avec son chapelet de créations successives constitue une véritable vitrine de ces évolutions en cours.

L'analyse de cette distanciation renvoie, bien entendu, aux conditions locales et aux projets qui sous-tendent la création de ces sociétés qui seront l'objet du chapitre suivant. Il s'agit ici simplement de mesurer l'acceptation du rôle dévolu à l'aristocratie et plus largement aux représentants de l'excellence équestre. Trois critères permettent de cerner l'acceptation tacite de l'expertise équestre des classes jugées par essence les plus à même de fixer les us et coutumes des champs de courses. Le premier critère est celui de la qualité sociale des fondateurs qui engagent durablement le prestige et le renom de la société ; le second critère est celui de l'origine sociale des commissaires de courses ; enfin le troisième critère est celui de la fréquentation de la réunion par l'aristocratie locale.

Les deux premiers critères doivent être abordés ensemble puisqu'ils sont organiquement liés. C'est en effet souvent parmi les fondateurs que se recrutent les dirigeants des sociétés de courses et les trois commissaires.

³⁹³⁵ Daniel ROCHE, *La gloire et la puissance, histoire de la culture équestre*, tome 2, Paris, Fayard, 2011, 495 pages, p. 9.

Ce sont les statuts des sociétés de courses qui fixent les attributions et les compétences des dirigeants. Ils ne présentent guère d'originalité. Toutes les sociétés sont administrées par une structure semblable, un conseil constitué en général d'une vingtaine de membres qui reçoit, selon les cas, le nom de Comité ou de Conseil d'administration lorsqu'il s'agit d'une société anonyme. À Chalamont, l'article 9 des statuts de la Société des courses prévoit que « la société est administrée par un Comité composé de *vingt membres fondateurs*, nommés par l'Assemblée générale des *fondateurs* pour une durée de quatre ans »³⁹³⁶. Les décisions adoptées par le comité sont valables dès lors qu'il réunit la moitié des membres. À Bourg, le conseil d'administration nomme un Comité de 12 membres, parmi les membres fondateurs, qui désigne à son tour le président, le vice-président et les secrétaires. Structure très semblable à Thoissey où les vingt membres du Comité peuvent déléguer leurs pouvoirs à un conseil d'administration de 9 membres comprenant le président, le vice-président, le trésorier-secrétaire et six membres du Comité. À Vienne, le règlement de la Société des courses prévoit dans son article 3 que « la société est administrée par un bureau et une Commission »³⁹³⁷. Le bureau comporte le président, le vice-président, un trésorier et un secrétaire choisis par la Commission. Les structures sont les mêmes, mais le fonctionnement est assez différent d'une société à l'autre. Ainsi la Société des courses de l'Isère à La Tour-du-Pin est administrée par une « Commission de 40 membres et se renouvelle par elle-même » et par un bureau qui se renouvelle par lui-même avec le concours de la Commission³⁹³⁸.

Ces statuts soulignent tous le rôle central du président. Aussi, lorsque la fonction est occupée par un membre de l'excellence équestre, il est possible d'affirmer que son rôle exécutif est important : les sociétés de Châtillon-sur-Chalaronne, La Tour-du-Pin, Bourg ou Thoissey répondent à ce critère. Même à Bourg, où la création de la société des courses n'est pas due à l'initiative aristocratique, le président, le vicomte de Ballore et son vice-président, le vicomte Grand de Vaux, sont issus de l'aristocratie et apportent leur caution à une opération conçue et mise sur pied loin de l'excellence équestre. Leurs fonctions les placent en tête de liste³⁹³⁹. Parmi les 20 membres du Conseil d'administration, ils sont les seuls à être issus de l'aristocratie³⁹⁴⁰.

Le rôle des commissaires des courses revêt lui aussi une grande importance parce qu'ils sont les responsables techniques et sportifs des réunions de courses. Les fonctions et attributions des trois commissaires de courses relèvent des différents codes des sociétés-mères reconnus par l'arrêté ministériel du 16 mars 1866 :

Codes	Articles
Code de la Société d'encouragement	74 – 75 – 76 – 77 – 77 bis – 78 – 79 – 80.
Code des Steeple-chases	61 – 62 – 63 – 64 – 65.
Code des courses au trot	3 - 4 – 5 – 6 – 7 - 7 bis – 8 - 8 bis.

Les articles 74 et 76 du code de la Société d'encouragement donnent un aperçu des tâches qui leur incombent et des pouvoirs qui sont entre leurs mains :

Article 74 : « Les commissaires des courses doivent publier le programme et recevoir les engagements, décider de la qualification des chevaux, veiller au recouvrement des entrées, fixer 24 heures au moins à l'avance, l'heure et l'ordre des courses, prendre des dispositions convenables pour le terrain, le pesage, la désignation des juges du départ et de l'arrivée, et

³⁹³⁶ Arch. dép. Ain, 7 M 43, Statuts de la Société des courses de Chalamont, février 1885.

³⁹³⁷ Arch. nat. 9 HA 63.

³⁹³⁸ Arch. dép. Isère, 150 M 6, Règlement de la Société des courses de l'Isère, 1879.

³⁹³⁹ Ils sont par ailleurs membres d'assemblées : le premier est conseiller général et le second est conseiller d'arrondissement

³⁹⁴⁰ Arch. nat., 9 HA 54, Société des courses de Bourg, rapport annuel 1888.

adresser dans le plus bref délai possible le compte-rendu des courses au Gérant du Bulletin officiel ».

Article 76 : « Toutes les contestations ou réclamations auxquelles les courses peuvent donner lieu sont jugées par les commissaires. Leurs décisions sont sans appel ».

La nomination des commissaires s'effectue en deux étapes. Ils sont dans un premier temps désignés par le Comité de la société selon des modalités qui varient d'une société à l'autre. À Thoissey, les commissaires sont obligatoirement choisis parmi les 20 membres du Comité ; à La Tour-du-Pin, le vivier est plus large puisque la fonction est ouverte à tous les membres de la Société des courses de l'Isère. C'est une solution similaire qui a prévalu à Bourg. À Chalamont, le comité est libre de désigner qui bon lui semble : les commissaires peuvent être choisis en-dehors de la Société. La Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne confie quant à elle la désignation des commissaires à un bureau de 6 membres.

Dans un deuxième temps, la liste des commissaires, à qui l'article 76 confère une véritable délégation de pouvoir, est présentée à l'administration conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 16 mars 1866. Le président de la société de courses propose au Ministre de l'Agriculture, par la voie préfectorale, la nomination de trois commissaires pour les réunions envisagées. La nomination renouvelée chaque année est en général reçue en même temps que l'approbation du programme des courses.

D'une manière générale, la particule nobiliaire et le titre de noblesse constituent, quelle que soit la qualité de celui qui les porte, un attribut de compétence hippique et d'appartenance présumée à l'excellence équestre. Si le milieu restreint des amateurs de chevaux est parfaitement à même de juger chacun à l'aune de sa valeur, il en va tout autrement du *vulgum pecus*, qu'il faut favorablement impressionner. Un Comité d'une société de courses, sans un aristocrate est difficile à envisager. Il est très instructif de noter que même lorsque la société est mise sur pied par de véritables professionnels, comme c'est le cas au milieu des années 1880, pour la Société des courses de Chalamont, les organisateurs se sont crus obligés d'inclure dans le comité un aristocrate titré, le comte Edouard de Prémonte, qui n'a par ailleurs jamais manifesté la volonté de s'engager dans la Société et dont il a fallu se défaire à la première occasion³⁹⁴¹.

D'autres indices de même nature soulignent l'attrait qu'exerce l'aristocratie dans le monde des courses, quitte à en fabriquer de toutes pièces si aucun aristocrate authentique n'est disponible. Ainsi, en avril 1883, la Société des courses de Bourgoin présente au Ministre de l'Agriculture trois noms :

« M. Henri Michoud, 50, rue de l'Hôtel-de-Ville à Lyon.

M. Charles Guérin de la Maison veuve Guérin, rue Puits-Gaillot à Lyon.

M. Couturier, de Royas, près Saint-Jean-de-Bournay »³⁹⁴².

Deux mois plus tard, la liste des commissaires publiée dans le programme des courses a subi un changement : le banquier Guérin qu'il n'est nul besoin de présenter à Lyon, a été finalement préféré à un aristocrate titré, et l'un des impétrants de la première liste a été emparticulé sans aucun scrupule :

« Les Commissaires

MM Henri Michoud.

Comte Calvet-Rognat.

Hubert Couturier de Royas »³⁹⁴³.

³⁹⁴¹ Arch. dép. Ain, 7 M 43, Extrait du registre de délibérations de la Société des Courses de Chalamont, 5 juin 1887 : « Monsieur de Prémonte, n'ayant pas répondu aux convocations qui lui ont été adressées ; l'assemblée le considère comme démissionnaire de membre fondateur et le remplace par M. Delorme, aux fonctions de membre du Comité.

Chalamont, le 15 mai 1887 ».

³⁹⁴² Arch. dép. Isère, 151 M 7, Note du sous-préfet de La Tour-du-Pin au Préfet de l'Isère, 7 avril 1883.

Le résultat est très convenable.

Un article de *l'Impartial du Dauphiné* vante le succès de la réunion et s'empresse de souligner que « tout le sport lyonnais est là » ainsi que « de nombreux officiers appartenant aux régiments de cuirassiers et de hussards en garnison à Lyon »³⁹⁴⁴.

Les commissaires de courses qui représentent l'autorité et l'ordre publics sur les hippodromes sont des personnalités de premier plan, et les présidents des sociétés de courses eux-mêmes exercent souvent cette fonction. La présence de représentants de l'excellence équestre et en particulier de commissaires issus de l'aristocratie est un marqueur efficace qui permet de mesurer l'emprise de ce groupe dans les différentes sociétés. Il se trouve ainsi que dans bien des réunions de province, des aristocrates, qui n'acceptent la République que du bout des lèvres, sont néanmoins ses représentants officiels.

La présence des membres de l'excellence équestre et de l'aristocratie aux réunions que donne une société de courses permet de mesurer son intégration dans un circuit homologué. En tant que groupe social, l'excellence équestre, par sa présence délivre un brevet de respectabilité et de conformité à une mixité sociale que l'usage a entérinée. Les journaux ou revues qui rendent compte de ces réunions dominicales savent parfaitement quelles sont les personnes de l'assistance dont la présence doit être signalée. *Le Lyon sport* maîtrise cet art de la synthèse avec virtuosité, ce qui lui permet de ne froisser aucune susceptibilité et de s'assurer de précieux canaux d'informations. Il est ainsi relativement aisé de cerner les familles pour qui la réunion sportive est devenu au fil du temps un rendez-vous quasi-patrimonial. *A contrario*, les réunions qu'elle déserte systématiquement permettent de cerner la naissance d'un nouvel usage populaire du champ de courses qui s'affranchit du recours à l'intercession nécessaire de l'excellence équestre. Dès le début du XX^e siècle, des sociétés de courses peuvent se créer et attirer une nombreuse clientèle populaire. Le cheval devient alors, de façon prosaïque, un simple support du jeu. Cette réalité apparaît dans le tableau qui suit :

	Anné de fondation	Fondation dans un cadre municipal	Fondateurs issus de l'aristocratie	Président de la société issu de l'aristocratie	Fondateurs issus de l'excellence équestre	Commissaires des courses emparticulés	Leur présence est-elle encore attestée après la Grande Guerre ?	Fréquentation de l'aristocratie locale et de l'excellence équestre
Châtillon-sur-Chalaronne	1865		◆	◆		◆	◆	◆
La-Tour-du-Pin	1878	◆	◆	◆		◆	◆	◆
Bourg	1886	◆		◆		◆		◆
Chalamont	1884				◆			◆
Vienne	1888							◆
Thoissey	1902		◆	◆		◆	◆	◆
Beaurepaire	1910				◆	◆		◆
Craponne	1904							
Rillieux-Sathonay	1911							

Le tableau montre avec assez de netteté qu'entre la fin des années 1860 et la veille de Première Guerre mondiale, l'influence de l'excellence équestre dans la création et dans le contrôle des sociétés de courses a progressivement perdu de sa vigueur. Cette évolution se lit

³⁹⁴³ *Idem*, Programme des courses de Bourgoin, 24 juin 1883.

³⁹⁴⁴ *L'Impartial Dauphinois*, 26 juin 1886.

surtout dans la chronologie de la fondation des sociétés, car en elles-mêmes, les sociétés nées dans un milieu spécifique ou dans un contexte particulier conservent leurs caractéristiques originelles. Ainsi les sociétés les plus anciennes de la ceinture chevaline sont les produits très marqués d'un milieu proche de l'aristocratie et des élites issues de la propriété foncière. Les courses de Châtillon-sur-Chalaronne fondées en 1867 sont étroitement liées à la Société hippique de l'Ain qui concentre ce que l'excellence équestre compte de plus distingué dans le département. Les courses de Châtillon sont restées inscrites comme une réunion mondaine où convergent les élites régionales : aristocrates de la Dombes, du Charolais, de Bresse et du Beaujolais, sans omettre la présence des sportsmen lyonnais qui représentent les « Ainay de Bellecour ». En Dauphiné, la Société des courses de l'Isère fondée par des familles de l'aristocratie cultive jalousement cette distinction jusqu'à sa disparition au début des années 1960. La présidence de la société est restée entre les mains des marquis de Virieu et de Quinsonas. L'ordre aristocratique qui a prévalu lors de la naissance de la société reste immuable. C'est la réunion de l'entre-soi aristocratique. Jusqu'au début du XX^e siècle, seul le pesage a accès au pari mutuel alors que la fièvre du pari a gagné depuis longtemps tous les autres champs de courses. Le recours presque organique au vivier de l'aristocratie et de l'excellence équestre est marqué par un nombre restreint de commissaires des courses. Tout au long des années 1888 à 1908, moins d'une dizaine de noms apparaissent dans les programmes : Fernand Saint-Olive, Fernand de Montal, marquis de Quinsonas, marquis Louis de Leusse, Gabriel Teyssier de Savy et Arnaud des Essarts³⁹⁴⁵. Les commissaires ayant la faculté de s'adjoindre des « personnes compétentes », les variations sont possibles lorsque les circonstances l'exigent. *Lyon sport* rapporte ainsi la réunion août 1900 :

« Chacun regrettait l'absence du sympathique marquis de Leusse, commissaire des courses, retenu à Paris par de douloureuses circonstances.

M. le marquis de Virieu faisait les honneurs et a dirigé les courses avec sa compétence et sa courtoisie habituelles. Il était assisté par MM de Chavigné et de Quinsonas, qui étaient commissaires ; commissaires militaire, M. le commandant Baron du 4^e dragons ; M. Fernand de Montal remplissait les fonctions de starter »³⁹⁴⁶.

Si la marque de fabrication est inscrite dans les gènes de certaines sociétés de courses, elle peut aussi résulter des conditions particulières qui leur donnent naissance. La Société des courses de Thoissey fondée au début du XX^e siècle apparaît comme une réponse à la création des courses de Villefranche-sur-Saône, réunion patronnée par la Société sportive du Rhône. L'hippodrome de la Société des courses est installé sur les terres du château de Challes, situé à Saint-Didier-sur-Chalaronne et jouxtant la commune de Thoissey. Son fondateur, le comte de Carnazet, préside aux destinées de la société, en s'entourant de familles apparentées issues de la région, comme les de Raousset-Soumabre ou les de Clavière, du Beaujolais tout proche. Cette présence aristocratique se retrouve encore à la fin des années 1920. En 1927, le président de la Société des courses de Thoissey est M. le comte de Souvigny et parmi les commissaires de courses figurent de Raousset et de Clavière. Il est intéressant et révélateur de confronter cette réalité à la description des personnalités présentes faite en 1905, une vingtaine d'année plus tôt par *Lyon Sport* :

« Aujourd'hui ont eu lieu les courses de Thoissey ; favorisées par un temps splendide, elles ont obtenu un grand succès. Remarqué dans l'assistance nombreuse et élégante : MM Coward, Meziat, Blandel, notaires, de Sérézin ; Faure, comte et vicomte de Raousset, de Rivoire, de Forcrand, de Murard, Desvignes, Dessalles, de Chiffreville, le curé de Thoissey, Lespinasse, notaire de Saint-Didier ; Ducher, maire de Thoissey ; Aynès, maire de Saint-Didier ; de Tavernost, Condeminal, capitaine Bondet, Rater, Malgontier, Genairon, Tinot, le sous-Préfet de Trévoux, etc.

³⁹⁴⁵ Arch. dép. Isère, 151 M 2.

³⁹⁴⁶ *Lyon sport*, 25 août 1900.

Au jury : MM de Carnazet, président ; Bilioud, de Souvigny, de Clavière, Desplanches, le commandant de gendarmerie, le commissaire militaire »³⁹⁴⁷.

La facture aristocratique des réunions hippiques les plus typées de la ceinture chevaline révèle des formes d'appropriation tout à fait intéressantes, qui en débordant sur l'espace public brouillent les perceptions. À l'occasion, des manifestations de domination impulsive suggèrent que les familles de l'aristocratie, qui organisent leur réunion sur leurs terres, sont en droit d'appliquer leurs règles, quitte à faire un usage inopportun des pouvoirs que leur délègue la République. En août 1905 un incident qui oppose *Lyon sport* au marquis de Virieu suscite de la part du média lyonnais une réaction qui en dit long sur les représentations symboliques qui les sous-tendent :

« Un marquis commissaire de police :

Dimanche dernier, à la Tour-du-Pin, sur la toute puissante intervention de M. le Marquis des dits lieux environnants et par la main armée de la maréchaussée à pied et à cheval du canton, le crieur du *Lyon sport* a été expulsé de l'Hippodrome. Que dis-je ? Pourchassé sur la route et reconduit sur la voie publique cependant, comme un vulgaire malfaiteur. Jugez donc ! un honnête homme qui vend une feuille qui pourrait faire concurrence au programme officiel !!

Il suffit de signaler cet abus de pouvoir pour soulever l'indignation des habitués de nos champs de courses. Que diable ! Si M. le marquis se croit souverain maître sur son turf comme à Virieu, la voie publique est à tout le monde... même à La Tour-du-Pin. Et donc aux abords de l'Hippodrome on doit pouvoir tout aussi bien crier *Lyon sport* que "l'Écho Rrrépublicain de La Tour-du-Pin" !... Mais non ! Ça déplaît à l'aristocratie locale et la Gendarmerie sait bien d'où le vent souffle !

Pour notre part, nous savons que cette mesure, si complaisamment exécutée par la police, n'est que mesquines repréailles d'un clubman, qui a cru devoir se faire le vengeur d'une caste. Ça ne lui a pas porté bonheur et nos pronostics, très heureux qui, malgré un barrage sévère, avaient cependant franchi les diverses enceintes de l'Hippodrome, ont peut-être été pour quelque chose dans les modestes rapports du pari et les trois remboursements opérés au mutuel. Notre marquis a-t-il conscience d'avoir sauvegardé les intérêts de sa société, en la circonstance ?

En enregistrant, le lendemain, la démission d'un membre honoraire, il a peut-être enfin compris qu'il avait fait un pas de clerc...of the courses » !³⁹⁴⁸

À l'opposé, les dernières créations avant la Grande guerre montrent un environnement profondément changé où l'excellence équestre ne joue plus un rôle significatif. Cette situation est amenée progressivement : en 1884, la Société des courses de Chalamont est fondée avec la perspective d'accroître la notoriété des demi-sangs de la circonscription du concours hippique du même nom. Toutefois, les éleveurs locaux n'hésitent pas à s'associer avec l'establishment lyonnais pour placer leur société dans le circuit des réunions estivales de la région. La Société des courses de Bourg est une création municipale qui n'émane pas de l'excellence équestre, mais le recours aux référents hippiques subsiste, celle de Vienne fondée un peu plus tard marque une étape supplémentaire. Sa création en 1886 se fait en dehors des circuits classiques mais son caractère atypique est nuancé par l'importance de sa composante militaire qui, avec la proximité de Lyon, replace la société dans un cadre assez classique. Ce processus de détachement de l'excellence équestre se manifeste dans deux des trois dernières créations de sociétés hippiques de la ceinture chevaline de Lyon, la Société des courses de Craponne et la Société des courses de Rilleux-Sathonay, respectivement fondées en 1906 et 1911, sont des créations qui n'entrent plus dans les cadres de la culture équestre traditionnelle. Les deux

³⁹⁴⁷ *Lyon sport*, 31 juillet 1905.

³⁹⁴⁸ *Lyon sport*, 26 août 1905. Cet incident est à rapprocher d'un constat similaire formulé en 1890 par le sous-préfet de Charoles à propos de l'organisation des concours hippiques par l'aristocratie locale.,

sociétés sont statutairement engagées dans la promotion de la race chevaline, mais la réalité est fort différente. Le cheval est le moteur, le support d'une activité de promotion de communes et de brasseurs et de marchands de vin en gros qui peuvent par les champs de courses destinés à des classes populaires atteindre directement et sans grands frais des milliers de clients supplémentaires.

Quelques notes de conclusion pour le chapitre XVII.

Les dix hippodromes de la ceinture chevaline de Lyon fonctionnent en s'insérant dans des espaces et des rôles spécifiques. Ils peuvent être perçus comme parties intégrantes d'un réseau qui organise le turf en se réappropriant des pratiques anciennes de mobilité dominicale. Cette lecture permet de rendre compte de la vitalité des sociétés de courses qui, situées à l'intersection d'agglomérations qui les dépassent, multiplient les possibilités de réunions. Toutefois, l'existence de ces hippodromes ne se résume pas à cette mise en réseau des courses. Leur existence et leur dynamisme renvoient à d'autres réalités qu'il est difficile de hiérarchiser. Elle est en premier lieu la manifestation d'un réseau très dense de moyens de transport sans lesquels la fréquentation des hippodromes de la périphérie n'aurait pas été possible. En ce sens, ils témoignent des nouvelles capacités et aptitudes de déplacement qu'expérimentent des fractions de plus en plus larges de la population.

Au-delà, les hippodromes de la périphérie lyonnaise expriment des réalités politiques et productives qui se reflètent à travers l'engagement des notabilités en faveur de la filière chevaline. Les politiques jouent leur rôle de porte-voix tandis que châtelains et notables de quelque envergure assument la tâche ingrate d'administrer les sociétés de courses. Les premiers soignent leurs intérêts électoraux dans une quête renouvelée de subventions et les seconds régénèrent leur prééminence sociale en servant d'intercesseurs entre la foule avide de jeux et les usages élitistes du monde hippique qu'elles sont les seules à pouvoir manier. Aristocrates et propriétaires fonciers sont les desservants d'une messe hippique qui assure la transsubstantiation des pulsions vulgaires du tout venant en passion parfaitement légitime au service des intérêts supérieurs de la Nation.

Cette sollicitude pour les sociétés de courses souligne la place nouvelle de l'hippodrome dans les représentations collectives de la société française de la Belle Époque. Au cours du demi-siècle qui précède la Grande Guerre, l'hippodrome s'est mué en équipement collectif qui donne visibilité et considération aux collectivités locales qui les hébergent et qui les financent. La création presque simultanée de centaines d'hippodromes en l'espace d'un demi-siècle apparaît comme le vecteur de réalités locales, politiques, sociales et économiques auxquelles elle donne une certaine visibilité. Dans l'ordre économique les exemples des sociétés de courses de La Tour-du-Pin, de Chalamont ou de Bourg, soulignent à la fois la diversité des politiques mises en œuvre et l'autonomie des forces locales qui exploitent la valeur ajoutée des manifestations hippiques au plus près de leurs intérêts.

CHAPITRE XVIII – LA FÊTE ÉQUESTRE AUX CHAMPS : TYPOLOGIE DES SOCIÉTÉS DE COURSES DE LA CEINTURE CHEVALINE DE LYON

Les conditions qui président à la création d'une société de courses s'insèrent dans des dynamiques d'ensemble que dictent les pouvoirs publics aux moyens de lois et règlements, mais elles relèvent aussi de circonstances ou de potentialités locales qui les stimulent. La conjonction de ces conditions et le rôle des notabilités débouchent sur la capacité des territoires à s'organiser³⁹⁴⁹. Il résulte de ce constat que chacune des neuf sociétés de courses nées de 1865 à 1912 dans les limites de la ceinture chevaline, est une création qui prend vie dans un environnement spécifique de dimensions variables. Si son périmètre n'excède souvent pas les limites d'un canton, voire d'une commune urbaine, rien ne lui interdit des horizons plus larges. Pour déterminer la nature propre de chaque société de courses le parti a été pris de les situer par rapport à l'économie chevaline. La fondation des sociétés de courses de la périphérie lyonnaise relève de deux démarches très différentes si l'on se place du point de vue de la promotion de l'espèce chevaline. La première démarche est celle de l'impulsion endogène qui prend naissance dans un environnement local favorable à l'élevage du demi-sang. La seconde démarche, qui peut être qualifiée d'exogène, s'inscrit dans la valorisation des activités induites par les courses sans égard particulier pour la production chevaline.

L'utilisation de ces deux catégories permet à la fois de classer les sociétés de courses et de déterminer leurs conditions de création. Dans les faits, toute création d'une société de courses dans une ville grande ou moyenne est exogène. La population agglomérée et les moyens disponibles permettent d'établir et de faire vivre une société de courses sans relation avec l'élevage local. À l'opposé la distinction exogène / endogène est intéressante lorsqu'elle s'applique à de petites villes, ce qui est le cas des sociétés hippiques fondées dans la ceinture chevaline de Lyon. Elle permet de déterminer le milieu dans lequel est créée une société de courses et de déterminer les conditions dans lesquelles elles parviennent à fonctionner.

Section I – La matrice : les courses de la Société hippique de l'Ain à Châtillon-sur-Chalaronne

Les réunions de courses organisées par la Société hippique de l'Ain à Châtillon-sur-Chalaronne sont, avec celles de la Société des courses de Lyon, les plus anciennes de la région lyonnaise³⁹⁵⁰. Le 14 août 1864, les premières courses dans ce paisible chef-lieu de canton reviennent, selon les mots d'un contemporain, à convoquer « les sportsmen de Longchamp sur le sol marécageux des Dombes »³⁹⁵¹. À la nouveauté, la Société hippique de l'Ain ajoute l'originalité absolue de son caractère polyfonctionnel puisqu'elle associe, jusque dans les dernières années du XIX^e siècle, les missions d'une société étalonnière, l'organisation des concours hippiques et la promotion des courses dans le département. Cette primauté est progressivement remise en cause s'agissant des courses. Le développement des manifestations hippiques suscite à la fois un engouement et des convoitises. C'est ainsi que naissent successivement les sociétés des courses de Chalamont, de Bourg et de Thoissey en 1884, 1888 et 1901. Elles disputent à leur devancière, les subventions accordées par l'État, le Conseil général de l'Ain et les sociétés parisiennes. Or, en 1895, le Dépôt national d'étalons d'Annecy se substitue à la Société hippique de l'Ain qui cesse d'exister. En août 1895, pour la 32^e année, la Société hippique en tant que telle donne sa dernière réunion de courses. Elle devient en 1897 la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne. Le programme reste

³⁹⁴⁹ Table des cartes et des schémas, chapitre XVIII, carte N°1 Infrastructures hippiques de la ceinture chevaline de Lyon, 1880-1914.

³⁹⁵⁰ Raymond DUVERGER, *Société des Courses hippiques de Châtillon-sur-Chalaronne, Hippodrome de Bel-Air*, Société des Courses hippiques de Châtillon-sur-Chalaronne, réédition 2008, non paginé.

³⁹⁵¹ *Journal de l'Ain*, 11 novembre 1864, lettre d'A. Gromier à M. Daniel l'auteur des *Lettres bressanes*

établi par « Ancienne Société hippique de l'Ain »³⁹⁵². Ainsi en 1899, après quelques saisons de flottement, la Société des Courses de Châtillon-sur-Chalaronne organise sa 36^e année, la filiation avec l'ancienne société étant rappelée de manière opportune ; cette attache lui confère, malgré sa création récente, une indéniable respectabilité.

Cette antériorité confère à la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne un intérêt tout particulier. L'évolution de sa programmation permet en effet de saisir à la fois les liens étroits qui existent entre les activités proprement hippiques et l'élevage local tout comme elle éclaire les relations qui existent entre les élites locales, le pouvoir communal et la relative souplesse juridique qui permet de gérer de manière diverse les hippodromes de la région. C'est cette diversité des fonctions, des objectifs et des solutions imaginées sur une relativement longue période qui fournit en partie les critères de la typologie retenue pour classer les sociétés hippiques de la ceinture chevaline de Lyon.

I – La Société hippique de l'Ain à Châtillon-sur-Chalaronne

Jusqu'en 1896 les courses données à Châtillon-sur-Chalaronne émanent de la Société hippique de l'Ain ; elles relèvent ensuite de la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne.

1 – La valeur heuristique de la Société hippique de l'Ain

Il y a dans les origines mêmes de la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne la présence enveloppante de la Société hippique de l'Ain³⁹⁵³. Cet héritage a l'avantage de rendre visibles les impulsions constitutives des sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon. Elles se matérialisent par trois raisons qui sont susceptibles d'être reprises par les sociétés qui voient le jour.

La première raison est d'encourager la production d'une race de demi-sang en insistant sur le rôle des mères. C'est par la sélection des meilleures pouliches que les courses prennent vraiment leur essor dans la ceinture chevaline de Lyon. Cette thématique qui est largement absente de la genèse des sociétés lyonnaises est ici en position centrale. C'est autour des cantons les plus avancés dans l'élevage du demi-sang que l'on rencontre les courses qu'impose le décret de 1881 qui organise la distribution des primes des concours hippiques. Il y a ainsi une relation organique entre les courses, la sélection des pouliches les plus prometteuses et leur conservation comme poulinières. La liaison entre l'élevage et les manifestations hippiques est très claire. De Châtillon-sur-Chalaronne dans l'Ain à Beaurepaire dans l'Isère, les sociétés de courses qui voient le jour dans la ceinture chevaline de Lyon sont presque toujours associées à la présence d'un concours hippique.

La Société hippique de l'Ain avait des fonctions étalonnères qui suppléaient à la faible présence de l'administration des haras dans le département puisqu'une seule station de monte a fonctionné à Chalamont. Le dépôt national d'étalons de Cluny avait trop à faire avec la promotion du demi-sang de Charolles pour se soucier sérieusement du devenir de l'élevage dombiste encore fort marginal. Ces circonstances expliquent la présence massive des étalons de la Société hippique de l'Ain là où il existait une demande solvable de reproducteurs, c'est-à-dire dans l'arrondissement de Trévoux. En revanche, dans le département voisin de l'Isère, le haras d'Annecy a méticuleusement quadrillé le bas-Dauphiné de stations de monte qui apportent l'influx de l'anglo-normand aux juments indigènes. Aussi, en Dauphiné, la liaison entre les stations de monte et les concours hippiques est-elle beaucoup plus visible parce qu'elle est matériellement inscrite sur le terrain : les stations de monte et les concours hippiques des zones les plus avancées ont comme dans l'Ain débouché sur la constitution de sociétés de courses.

³⁹⁵² Arch. dép. Ain, 41 M 20, courses 1895-1900, programme des courses de Châtillon-sur-Chalaronne en 1896.

³⁹⁵³ Table des textes, chapitre XVIII, document N°1 Statuts de la Société hippique de l'Ain.

Enfin, la Société hippique de l'Ain avait comme mission particulière de développer les courses dans le département non pas pour en faire une animation populaire, mais pour servir de vitrine aux produits les mieux réussis de l'élevage. En attirant des spectateurs, en donnant une visibilité accrue aux chevaux indigènes, il s'agissait d'étendre encore un mouvement commercial qui existait déjà. Dans cette dernière perspective, et jusqu'à la fin de la Société en 1895, la valorisation du cheptel devait être rehaussée par le dressage des chevaux produits dans le département. Cette préoccupation est encore rappelée en 1894 par Victor Dugas dans l'un des derniers rapports de la Société hippique de l'Ain au Conseil général :

« Depuis longtemps, j'ai constaté que ce qui manque surtout à nos chevaux, c'est le dressage ; ce qui manque à nos éleveurs, c'est la connaissance du cheval, la manière de le présenter et de s'en servir. Tous ceux qui assistent à nos courses ont pu remarquer, comme moi, que les pouliches qui, primées à nos concours, sont dans l'obligation de subir leurs épreuves aux courses de Bourg, de Chalamont et de Châtillon, sont fort mal montées et passent généralement devant les tribunes dans le plus grand désordre et à des allures absolument irrégulières.

Afin de remédier à ce fâcheux état de choses, si préjudiciable à la bonne renommée de nos chevaux, voici la mesure que j'ai cru devoir adopter.

Ainsi que je l'explique dans une circulaire que j'ai adressée à tous les éleveurs huit jours avant les courses de Bourg, de Chalamont et de Châtillon, la Société hippique mettra à la disposition des éleveurs un piqueur, qui montrera aux fils des propriétaires ou des fermiers, aux valets de ferme qui devront prendre part aux épreuves, de quelle manière ils doivent monter, conduire et emboucher leurs chevaux ; ce piqueur se trouvera chaque jour sur l'hippodrome aux heures auxquelles les pouliches sont exercées et donnera à ces jeunes gens, la plupart fort inexpérimentés, quelques notions bien sommaires de dressage et d'équitation, notions qui leur font absolument défaut »³⁹⁵⁴.

Ces trois missions de la Société hippique de l'Ain se retrouvent à des degrés divers dans la volonté de fonder des sociétés locales de courses. Elles sont très fortement présentes dans les créations de type endogène et beaucoup plus faibles, voire inexistantes, dans les sociétés de type exogène. C'est ainsi par rapport au modèle fourni par la Société hippique de l'Ain qu'il est possible de situer les sociétés créées dans la ceinture chevaline de Lyon et d'explicitier leur projet.

2- La nature spécifique des liens entre la Société hippique et la commune de Châtillon-sur-Chalaronne

La commune et la nouvelle société sont très étroitement liées puisque ses statuts affirment dès l'article 2 « que son siège est fixé à Châtillon-les-Dombes et ne pourra être transférée ailleurs ».

Dès sa constitution officielle, le 28 mai 1864, la Société hippique de l'Ain prévoit d'organiser des courses. Trois articles de ses statuts précisent de quelle manière :

Article 3 : « Elle aura des courses au trot ; elle donnera des primes aux juments suitées, aux pouliches et aux meilleurs attelages ».

Article 11 : « Le Conseil supérieur (...) propose les juges des courses et les jurys de concours ».

Article 18 : « les ressources de la Société se composent des souscriptions des membres fondateurs, des cotisations des membres libres, des subventions et dons qu'elle pourra recevoir.

Dans les six premiers mois de sa fondation, la Société devra avoir acquis un terrain de quinze à vingt hectares propres à l'établissement d'un hippodrome et situé dans un rayon

³⁹⁵⁴ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, 1894/8, p. CCCCXXV

d'environ deux kilomètres de la ville de Châtillon-les-Dombes. Les ressources de la Société seront employées :

- 1° Aux frais de son administration ;
- 2° À l'acquisition d'étalons anglo-normands et de juments poulinières ;
- 3° à distribuer des primes ;
- 4° à donner des prix de courses »³⁹⁵⁵.

Le traité passé entre le Préfet et la Société Hippique de l'Ain le 24 août 1864 établit une hiérarchie dans les missions attribuées à la société. Dans ses articles 2, 3 et 4 il est clairement précisé l'emploi de la subvention départementale destinée à l'achat des étalons et à l'établissement de primes destinées aux concours hippiques. Toutes les autres dépenses en faveur de l'industrie chevaline sont de la seule responsabilité de la Société hippique, comme le stipule le dernier paragraphe de l'article 4 :

« En-dehors des encouragements dont il vient d'être parlé, la Société hippique introduira dans son projet telles autres dispositions qui lui sembleront utiles et que l'état de ses ressources lui permettront de mettre en pratique, notamment en ce qui concerne l'organisation des courses ou autres épreuves, primes exceptionnelles aux juments de choix, aux poulains castrés, etc, etc ».

Cette répartition des tâches est conforme à la nature des attributions conférées à la Société hippique, mais elle ne résume pas le rôle qu'elle entend jouer dans la promotion de l'économie chevaline. Les élites départementales qui se sont mobilisées en faveur du projet considèrent les courses comme un levier extrêmement important de leur action en faveur de l'élevage départemental. C'est cette conviction qui donne toute son importance à l'engagement de la commune de Châtillon-sur-Chalaronne. L'antique cité dombiste, simple chef-lieu de canton, qui compte à elle seule près de 10% des membres de la Société hippique de l'Ain, prend en charge l'édification d'un hippodrome alors que Bourg, chef-lieu du département, décline prudemment cette offre³⁹⁵⁶. Il existe de fait dans cette ville située au cœur d'une zone d'élevage assez avancé, un terreau favorable aux initiatives hippiques. Avant même la création de la Société hippique, le concours de Châtillon était le seul à organiser des courses de pouliches et c'est d'ailleurs selon le *Journal d'agriculture, lettres et arts du département de l'Ain*, à Châtillon-les-Dombes, immédiatement après le concours de 1863, « qu'une société hippique s'est formée pour l'organisation des courses ». La revue précise que « de nombreux souscripteurs se sont fait inscrire »³⁹⁵⁷. Cette décision lie les deux protagonistes de manière indéfectible. Patrice O'Brien, l'historiographe de la Société, le rappelle dans son livre *Les chevaux du département de l'Ain* en citant le premier rapport de la Société au Préfet de l'Ain lors de la session de 1865 :

« L'administration intelligente et éclairée de la ville de Châtillon-sur-Chalaronne a compris que ses intérêts bien entendus exigeaient d'elle un sacrifice que le succès prochain de nos courses rendra, j'espère, rémunérateur. En conséquence, elle s'est substituée à notre société pour l'achat de l'hippodrome, et par ses soins un magnifique terrain, situé à quelques minutes seulement de la ville, sera mis dès cette année à notre disposition. La piste ne sera pas encore en parfait état, mais enfin les courses pourront avoir lieu. N'oublions pas d'ailleurs que pendant bien des années, Paris n'a eu que le Champ de Mars pour terrain de courses et cependant combien ses ressources sont plus élevées que celle d'un modeste chef-lieu de canton !

³⁹⁵⁵ *Notes et documents sur la Société hippique départementale de l'Ain*, Bourg-en-Bresse, Imprimerie J.-M. Villefranche, 1884, 69 pages, pièce justificative N° 1 Statuts de la Société hippique de l'Ain, 28 mai 1864, pp. 21-25.

³⁹⁵⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N°1 : Les tribunes de l'hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne, les plus anciennes installations hippiques du département de l'Ain.

³⁹⁵⁷ *Journal d'agriculture, lettre et arts du département de l'Ain*, année 1863, page 211.

Notre hippodrome sera, j'espère complètement terminé et en excellent état à partir de l'année prochaine »³⁹⁵⁸.

C'est dans la perspective globale de l'économie chevaline qu'il faut replacer la création des courses. Dans un rapport d'avril 1864 remis au préfet de l'Ain, de Borde, le maire de Châtillon, les englobe dans un système plus large puisqu'il les conçoit comme la partie sommitale d'un ensemble qui comprend les concours, la politique d'encouragement de l'État et une école de dressage qu'il envisage associée à l'hippodrome. En engageant la municipalité de Châtillon-sur-Chalaronne dans un emprunt de plus de 30 000 francs pour la construction d'un hippodrome, le maire a en tête la constitution d'une filière équine complète :

« À l'école de dressage, non seulement le jeune cheval se développera, mais il sera présenté avec avantage aux acheteurs qui naturellement s'y rendront comme à un centre où ils seront sûrs de trouver tout ce que le pays aura produit de meilleur. Par suite de la réunion des jeunes chevaux sur un seul point, il sera possible de les appareiller de manière à composer des attelages et l'éleveur profitera de l'augmentation de valeur qui en résultera. Enfin, les courses qui ne font que commencer, prendront alors une importance considérable et seront une occasion de faire connaître aux étrangers ce que peuvent devenir les chevaux de la Bresse quand nous nous donnons la peine de les former »³⁹⁵⁹.

Cette école de dressage, dont la création à Châtillon se justifiait pleinement, n'a pas vu le jour pour des questions financières. La commune très lourdement engagée dans la création de l'hippodrome n'a pas pu en financer l'établissement. Dès lors, pour les concours hippiques régionaux, la préparation des chevaux de l'Ain est prise en charge par la Société hippique qui rétribuait sur ses fonds les dresseurs engagés à cet effet. La société est ainsi restée centrée sur ses attributions et sur les courses en particulier. En se consolidant, elles ont acquis une visibilité que prend en compte, le 20 août 1879, le renouvellement du traité liant la Société hippique au département de l'Ain. Il est officiellement stipulé dans l'article 6 qu'une partie des ressources allouées à la Société pourra être utilisée pour doter des courses :

« Une somme de 1000 francs sur la subvention départementale sera employée chaque année en un ou plusieurs prix de course décernés sous le nom de Prix du Conseil général »³⁹⁶⁰. Ces financements sont ensuite systématiquement votés par le Conseil général. Ils permettent d'assurer une programmation intéressante.

La commune de Châtillon-sur-Chalaronne et la Société hippique de l'Ain qui ont su unir leurs efforts ont capté dès le début l'engouement suscité par la nouveauté des manifestations hippiques. Leur complémentarité autour de l'hippodrome, véritable symbiose - puisqu'elles en profitent toutes deux - explique leur résistance face à la concurrence des nouvelles sociétés³⁹⁶¹.

En 1875, alors qu'il est question d'établir des courses à Bourg, le président Le Hon prend la défense de Châtillon. Il prétend dans un article du *Journal de l'Ain* paru début août 1875 qu'elles n'auraient aucune utilité :

« Lors de la fondation de la Société Hippique départementale, il a été demandé à la ville de Bourg de se charger des frais nécessaires pour l'établissement de courses. Elle a refusé.

C'est alors que la ville de Châtillon-sur-Chalaronne, grâce à l'initiative de quelques hommes dévoués, notamment de son maire M. de Borde, grâce aussi à l'adhésion d'un grand nombre de ses habitants, entreprit de fournir à la Société les moyens de fonder des courses.

³⁹⁵⁸ L.-E.-P. O'Brien, Les chevaux du département de l'Ain, tome II, Notes et documents sur la Société hippique départementale, Bourg, 1888, 663 pages, pp. 37-38.

³⁹⁵⁹ Arch. dép. Ain, 7 M 41, Mémoire présenté à Monsieur le préfet de l'Ain, par M. de Borde, dans la réunion du 4 avril 1864.

³⁹⁶⁰ *Ibidem*, Traité entre le Préfet de l'Ain et MM. Abel de la Servette, propriétaire à Leyment, et le comte de Romans-Ferrari, propriétaire à Romans, agissant au nom de et pour le compte de la Société hippique de l'Ain, pp. 39-42.

³⁹⁶¹ Voir à cet égard supra p. Section II, II, 2, B – La promotion du cheval de selle de la Dombes.

Elle ne recula devant aucun sacrifice, et contracta un emprunt pour acquérir un hippodrome, l'approprier à sa destination et construire des tribunes.

Le succès a couronné ses efforts. Les courses de Châtillon ont réussi, et offrent depuis plusieurs années, non seulement un spectacle intéressant pour le public, mais encore une institution utile au point de vue du progrès hippique.

La ville de Châtillon a donc acquis des droits qu'on ne saurait lui contester, et qui demandent à être défendus contre toute idée d'empiètement ou de concurrence. Les besoins de la contrée ne réclament pas de nouvelles courses. Celles de Châtillon leur suffisent amplement, et répondent par leur caractère spécial à ce qui peut contribuer à l'amélioration de la race chevaline locale. Ce n'est donc pas dans l'intérêt du pays que l'on veut agir, mais bien pour créer un divertissement que l'on croit devoir être profitable aux intérêts d'une ville.

(...) Est-il équitable d'enlever à la ville de Châtillon les avantages qu'elle a su s'assurer depuis longtemps, au moyen des sacrifices considérables, qu'elle a été seule à consentir dans le passé?

Il n'y a pour cela aucune bonne raison à donner, aucun intérêt public à servir. Créer une rivalité entre la ville de Châtillon et toute autre pour des courses, serait faire du mal à l'une sans profit pour l'autre.

Il y a des droits acquis qui demandent à être respectés, et la ville de Châtillon peut appuyer les siens sur les plus sérieuses considérations. L'équité veut qu'il ne leur soit pas porté atteinte. La Société Hippique poursuit laborieusement et sérieusement une œuvre difficile, celle de l'amélioration de la race chevaline. Elle a réussi au-delà de toutes les espérances et le pays est appelé à recueillir les résultats considérables de ses efforts. Elle a le droit d'élever la voix dans une question où les intérêts hippiques paraissent engagés. Son concours, qui aurait bien son importance, ne peut être acquis à la création de courses nouvelles. Elle ne doit pas oublier que la ville de Châtillon a été son berceau, qu'elle a trouvé en elle un auxiliaire puissant et dévoué au début d'une carrière brillamment poursuivie. En défendant les droits de la ville de Châtillon, la Société remplit un devoir et répond à des sentiments de justice et de reconnaissance auxquels il ne lui est pas possible de manquer.

Le Président de la Société hippique »³⁹⁶².

3 – De la Société hippique de l'Ain à la Société des courses de Châtillon-sur-Chalarnonne

La disparition de la Société hippique départementale de l'Ain imposait légalement la création d'une autre structure pour satisfaire les exigences de la loi du 2 juin 1891. C'est ce que suggère le préfet de l'Ain dans des discussions qu'il a avec Victor Dugas, ancien président de la Société hippique. En mai 1897, Victor Dugas soumet au préfet un projet de statuts d'une nouvelle société de courses. L'article premier constate que « la Société hippique de l'Ain ne pouvant plus fonctionner dans les mêmes conditions que précédemment, il est fondé à Châtillon-sur-Chalarnonne une société ayant pour but de développer et de favoriser l'amélioration de la race chevaline »³⁹⁶³. Les statuts remaniés sont approuvés par le Ministre de l'agriculture le 31 juillet 1897. En perdant sa spécificité juridique, Châtillon-sur-Chalarnonne ne devient pourtant pas une société parmi d'autres.

En premier lieu, la Société des courses de Châtillon-sur-Chalarnonne jouit d'une antériorité qui n'est pas remise en cause par la disparition de la Société hippique de l'Ain. Les comptes-rendus de la presse soulignent toujours que la réunion est socialement la plus relevée du département. *Lyon sport* note ainsi la réunion d'août 1902 : « Les courses de Châtillon-sur-Chalarnonne ont conservé leur cachet particulier d'élégance ; il est en effet difficile de trouver

³⁹⁶² *Le Journal de l'Ain*, 4 août 1875.

³⁹⁶³ Arch. dép. Ain, 7 M 44, 3 mai 1897, lettre de Victor Dugas au Préfet de l'Ain.

en province une réunion qui ait le don d'attirer en aussi grand nombre la haute société de la région »³⁹⁶⁴.

Ce rendez-vous hippique a été marqué pendant plus de trois décennies par un rituel qui depuis le Second Empire a lié le monde politique de l'Ain et l'aristocratie aux courses de Châtillon. Les élites du département qui ont souscrit à la Société hippique sont tenues d'honorer les courses de leur présence, tandis que les membres du personnel politique qui ont entériné ses missions de service public y sont doublement astreints, comme membres fondateurs et comme élus du département. Le comte Le Hon qui est à la fois président du Conseil général et président de la Société hippique entraîne dans son sillage députés et conseillers généraux. Cette circonstance explique l'instauration de cet immuable rendez-vous politique : le dimanche des courses, la présence des personnalités les plus importantes est de rigueur. Elle est complétée par un banquet offert par la municipalité et animé par des orateurs en mission commandée. La IIIe République n'a rien changé à cet état de fait. La recension qu'en fait O'Brien en août 1880 est conforme à celles qu'égrainait la presse du Second Empire :

« Un déjeuner, offert par la municipalité, attendait les membres du Conseil général.

Au dessert, plusieurs toasts sont prononcés :

M. Robelin, maire de la ville, constate «les brillants résultats obtenus par la société hippique».

Mercier, député, affirme «que le conseil général continuera ses encouragements pécuniaires à la société hippique à laquelle il porte un toast, ainsi que son président, dont l'activité, le dévouement ont contribué aux bons effets que la société a produits dans l'amélioration chevaline.

M. A. de la Servette, président de la Société hippique, « remercie le Conseil général de tout ce qu'il a fait déjà pour aider l'œuvre utile entreprise par la Société hippique et de ses dispositions pour l'avenir », il porte un toast à M. Germain, Président du Conseil général, qui répond en assurant « que le Conseil général place au premier rang de ses préoccupations tous les intérêts qui se rattachent à l'agriculture et particulièrement à l'amélioration de la race chevaline »³⁹⁶⁵.

En second lieu, l'ancrage de la société des courses de Châtillon dans l'environnement spécifique décrit plus haut explique la forte résilience dont elle fait preuve et qui lui permet de s'adapter à un contexte très différent. S'il est assez plausible d'envisager une certaine fidélité des membres de l'ex-Société hippique de l'Ain à l'égard des courses, les nouveaux statuts montrent néanmoins que le recrutement a changé. L'exclusivisme social a cédé devant des cotisations annuelles qui donnent droit à des cartes d'entrées au pesage. Les 20 francs de la cotisation permettent de poursuivre un rituel auquel tous sont accoutumés, mais ils ne fondent pas la fidélité pluriannuelle qui était la marque d'adhésion à la défunte société. Les chiffres disponibles révèlent une diminution nette des ressources. L'autofinancement d'une partie de la programmation par la société disparaît, mais elle est opportunément remplacée par les aides que lui accordent les Sociétés parisiennes. Il ne fait aucun doute que la nouvelle société a pu activer les réseaux de la Société hippique de l'Ain pour obtenir l'aide de ses puissantes consœurs parisiennes. Cette réalité permet de comprendre pourquoi la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne, qui perd son principal bailleur de fonds et qui est en outre confrontée à une concurrence non négligeable, parvient à maintenir une programmation sur deux journées. Le tableau présenté ci-dessous permet d'observer la montée en puissance des financements extérieurs tandis que diminuent les financements internes :

³⁹⁶⁴ *Lyon sport*, 15 août 1902.

³⁹⁶⁵ L.-E.-P. O'Brien, ouv. Cité, tome II, pp. 364-365.

Année	Nombre de courses	Financement des courses par la Société hippique du Rhône puis par La Société des courses de Châtillon	Par les sociétés parisiennes	Par le gouvernement de la République et le Conseil général	Dotations globales des deux jours de réunion
1893	11	3700 fr.	2 : 4100 fr.	3000 fr.	12 700 fr.
1894	11	3500 fr.	2 : 4100 fr.	3000	12 700
1895	9	4300 fr.	2 : 4100 fr.	2800	10 400
1896	8	600 fr.	3 : 5300 fr.	2800	10 200
1897	10	1100	3 : 5300 fr.	2800	11 200
1898	10	1350	4 :		11 000
1899	11	2100	5 : 7400 fr.	2000	12 800
1900	11	1400	5 : 9300 fr.	1800	14 000

Jusqu'en 1895, date de la dissolution de la Société hippique de l'Ain, les financements d'origine publique et ceux des sociétés parisiennes représentent 56% de la dotation des prix courus à Châtillon. Au cours des 5 années suivantes ce total grimpe à près de 80%. Non seulement la Société parvient à conserver ses deux journées de courses, mais les sommes disponibles se sont accrues d'un tiers entre 1895 et 1900, passant de 10 400 à 14 000 fr. Cette crue résulte d'une recherche permanente des subventions. Dans une lettre d'août 1902 adressée au Préfet de l'Ain, Victor Dugas, le maire de Châtillon-sur-Chalaronne et président de la Société des courses, réclame des subventions égales à celles que reçoivent Chalamont et Bourg³⁹⁶⁶. La préfecture lui fait remarquer que Châtillon obtient déjà une subvention sensiblement plus élevée !

Enfin, la proximité déjà constatée entre la Société hippique de l'Ain et la commune de Châtillon-sur-Chalaronne s'est maintenue. Le dernier président de la Société hippique de l'Ain, Victor Dugas (1832-1909), maire de Châtillon-sur-Chalaronne, est un grand propriétaire foncier. D'après les recherches cadastrales effectuées par Laura Roman, le châtelain de La Chassagne, par Neuville-les-Dames, posséderait au moins 600 hectares répartis sur plusieurs communes³⁹⁶⁷. Conservateur bon teint, il fait sa carrière politique dans le canton de Châtillon : d'abord comme maire de Neuville-les-Dames, sa commune de résidence, avant de conquérir la mairie de Châtillon où il possède quelques belles propriétés dont l'étang du Grand-Putet. Conseiller général du canton jusqu'en 1906, il y encourage, à la tête de la Société hippique, l'élevage du cheval de demi-sang. Président de la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne, Victor Dugas est aussi très bien introduit dans le monde hippique. Membre de la Commission permanente de l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est depuis décembre 1901, il est reconduit dans ces fonctions en décembre 1904 en compagnie des marquis de Tracy et de Barbentane, du baron du Teil du Havelt et du Lyonnais Gabriel Giraud³⁹⁶⁸. Il finance chaque année sur ses deniers une épreuve des courses de Châtillon qu'il dote de 500 francs.

La présence de Victor Dugas à la mairie et à la tête de la Société des courses de Châtillon, assure une gestion assez efficace des courses. La fusion des deux fonctions sur une même tête permet à la fois une unité de vue et une gestion parfaitement étanche des tâches. La Société

³⁹⁶⁶ Arch. dép. Ain, 7 M 44, lettre de Dugas, président de la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne au Préfet de l'Ain, 15 août 1902 : « Chaque année il est accordé une subvention de 400 fr. aux courses de Bourg et aux courses de Chalamont, je viens vous demander que la même subvention soit accordée aux courses de Châtillon, qui sont les plus anciennes de la région et qui ont, je crois, tous les droits acquis pour jouir de la même faveur. Tant que la société des courses de Châtillon avait à sa disposition les fonds de la société hippique, je n'ai fait à cet égard aucune réclamation ; mais actuellement nos ressources sont tellement restreintes que nous avons toutes les peines du monde à équilibrer notre budget ».

³⁹⁶⁷ Laura ROMANS, *Le monde des courses dans l'Ain (1864-1914)*, Mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine réalisé sous la direction de Claude Isabelle Brelot, université Lumière Lyon II, juin 2003, 223 f°, f° 166-167.

³⁹⁶⁸ *Lyon Sport*, 31 décembre 1904.

des courses de Châtillon est cantonnée à la programmation des courses et à la gestion du pari mutuel. Elle ne possède ni ne gère l'hippodrome sur lequel ont lieu les courses qu'elle programme. Aucune autre charge ne vient grever ses finances. Cette dernière particularité est aussi très spécifique car les autres sociétés de courses sont soit propriétaires soit locataires de leur hippodrome. Même lorsqu'il existe un contrat, la société peut être amenée à construire des bâtiments. Rien de tel à Châtillon, elle apparaît comme en apesanteur. Les cotisations annuelles et les résultats du pari mutuel viennent alimenter la caisse. Du point de vue financier, contrairement à d'autres sociétés de courses, elle n'a pas les charges classiques qui leur incombent. Il existe de ce fait une symbiose particulièrement étroite entre la société qui compte sur la commune de Châtillon pour entretenir l'hippodrome et la commune de Châtillon qui compte bien sur la société pour organiser des réunions hippiques de qualité.

Le cumul des fonctions entre les mains de Victor Dugas dépasse la simple rationalisation des tâches. Il souligne trois points forts : d'une part l'adhésion profonde à une politique municipale engagée dès le Second Empire : l'élection de Dugas à la mairie est assurément plus que le choix d'un notable ; d'autre part Victor Dugas s'attache à perpétuer le legs de la Société hippique de Lyon dont il a été le dernier président en exercice. À titre personnel Dugas offre chaque année, comme au temps de la Société hippique, un prix de 500 francs qui sert soit à organiser une course soit à compléter un prix. Enfin, la gestion simplifiée de la Société qui peut compter sur l'appui financier de la commune confère un dernier avantage indiscutable. Ainsi le Prix de la ville de Châtillon, au lieu d'être cantonné à une spécialité hippique sert de variable d'ajustement aux organisateurs des réunions hippiques. Enfin, il est certain que la tradition chevaline de Châtillon, l'esprit de la Société hippique de l'Ain et la passion du turf réunis en une même personne, ont permis de surmonter les incertitudes des années 1896-1897. Les quelques données chiffrées disponibles soulignent une dynamique réamorçée de façon vigoureuse. Les deux jours de courses comptent un nombre d'entrées en nette augmentation comme en témoigne l'accroissement des recettes :

1897 : 2079

1898 : 2791

1899 : 3058³⁹⁶⁹

Quant au pari mutuel qui ne fonctionne qu'au pesage, il enregistre une reprise encore plus spectaculaire puisque le chiffre d'affaires s'accroît de 335,3% entre 1897 et 1899 :

	1 ^{ère} journée	2 ^{ème} journée	Total
1897	660	3610	4270
1898	1380	5230	6610
1899	2935	11385	14320 ³⁹⁷⁰

II – L'architecture des journées de course

Si chaque course concrétise des choix hippiques spécifiques dont il a déjà été question ci-dessus, les critères qui président à l'organisation d'une réunion de courses s'inscrivent dans une perspective plus large. Chaque société organisatrice bâtit en effet son programme en fonction des caractéristiques de son propre projet et de son identité. Les sociétés de courses de la ceinture chevaline de Lyon recourent presque toutes à la combinaison de trois grands éléments constitutifs qui leur donnent une tonalité particulière³⁹⁷¹. Le premier élément est la liaison entre la société de courses et la production hippique indigène, le second repose sur la production d'un spectacle qui impose le recours à des chevaux et à des écuries venues de

³⁹⁶⁹ Arch. dép. Ain, 41 M 20, courses 1895-1900.

³⁹⁷⁰ *Ibidem*

³⁹⁷¹ Table des tableaux, chapitre N° XVIII, tableau N°1 Le programme des courses de Châtillon-sur-Chalaronne de 1880 à 1905.

l'extérieur ; enfin, le troisième relève de la mise en scène de la distinction équestre qui soutient le monde des courses.

1 – Le rôle de la production locale dans les courses de la Société hippique départementale

A – La place centrale des courses locales dans la valorisation de la production chevaline

Cette place centrale des courses comme valorisation de la production départementale est visible dès les origines de la Société hippique de l'Ain. Ce choix est systématiquement réaffirmé. En 1866, le rapport annuel du président de la Société au Préfet de l'Ain en est l'illustration :

« Dans un rapport que j'ai eu l'honneur de vous adresser l'année dernière, je croyais pouvoir vous promettre pour les courses de Châtillon un succès complet ; les faits sont venus confirmer mes prévisions : 41 chevaux ont été engagés et sont venus se disputer des prix de bien minime importance cependant. Nous avons donc eu raison en conviant nos éleveurs aux luttes de l'hippodrome.

La vitesse moyenne des trotteurs du pays a été d'environ 2' 55'' par kilom., c'est déjà un beau résultat. Les courses, telles que les veut notre société, seront la pierre de touche infaillible de la valeur du cheval ; elles nous aideront à en développer le goût, à stimuler l'amour-propre de l'éleveur et, permettez-moi de le dire, à lui apprendre son métier : car il saura que pour gagner il devra rechercher dans son élève telle ou telle conformation »³⁹⁷².

Au cours de la décennie suivante, cette idée est systématiquement réaffirmée. Le président Le Hon note en 1874 que les chevaux de l'Ain confrontés aux autres productions « manquaient d'un entraînement suffisant, et l'habileté des cavaliers laissait beaucoup à désirer. C'est à cela surtout qu'est due l'infériorité dont nos chevaux font preuve quand ils luttent contre des chevaux étrangers, mieux dressés et mieux montés »³⁹⁷³. L'année suivante, dans un article d'août 1875 paru dans le *Courrier de l'Ain*, un membre de la commission hippique rappelle à la fois ces difficultés et l'indispensable liaison organique qui doit exister entre les courses et l'élevage dombiste :

« Leur utilité a été souvent contestée par certains esprits moroses, mais jamais à coup sûr par les sociétés hippiques. Nous croyons, nous, qu'elles ont leur raison d'être non seulement dans leurs effets directs et matériels, mais surtout dans l'effet moral qu'elles exercent sur les éleveurs. Elles répandent le goût du cheval, de l'équitation, du dressage ; elles montrent qu'il n'est pas indifférent de choisir tel ou tel reproducteur en apprenant que tel vainqueur est fils de tel père, que dans telle ferme il y a une bonne souche, que les qualités et les défauts se transmettent comme la couleur de la robe. Elles font beaucoup parler des chevaux et montrent que les meilleurs échouent si on ne leur donne pas des soins et un dressage approprié. Par la nécessité de l'entraînement, elles enseignent pratiquement toute une science indispensable à l'éleveur, celle de l'alimentation. En un mot, les courses sont une bonne école pour les éleveurs, et Dieu sait si nous en avons besoin dans ce pays où bon nombre d'entre eux manque des premières notions nécessaires à leur art. Ajoutons qu'elles sont un divertissement salubre pour le corps et l'esprit et ne doutons pas de leur opportunité quoi qu'on puisse en dire »³⁹⁷⁴.

Le compte-rendu de 1875 note : « Nous voyons augmenter le nombre des produits du pays qui viennent disputer les prix, dont nous avons accru l'importance dans le programme de 1875 »³⁹⁷⁵. Celui de l'année suivante relève que « les courses réservées aux chevaux du pays

³⁹⁷² *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1866, séance du 29 août 1866.

³⁹⁷³ *Idem*, 1874/10, séance du 26 octobre 1874.

³⁹⁷⁴ *Le Courrier de l'Ain*, 12 août 1875.

³⁹⁷⁵ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1875, séance du 21 août 1875.

ont permis de constater que nos produits présentaient, avec une bonne conformation, des précieuses qualités au point de vue du fond et des allures »³⁹⁷⁶.

Les épreuves ouvertes aux chevaux de trois ans issus du département installent les courses au trot dans le monde de l'élevage local. Cette relation privilégiée est confortée par le niveau relativement homogène de la production auquel sont arrivés les éleveurs du canton de Châtillon-sur-Chalaronne. Il fait du concours des pouliches et des poulinières de la ville un centre de production d'un cheval de demi-sang qui donne lieu à des transactions régulières avec les marchands de Lyon. Les commissions de remonte trouvent toujours à en acheter quelques dizaines. Les courses sont devenues une vitrine supplémentaire qui permet d'exposer la production locale.

En 1878, la qualité confirmée de la production locale suscite une réflexion sur la place spécifique qui pourrait lui être réservée. C'est l'enjeu d'un rapport présenté le 10 août 1878 au Conseil supérieur de la Société hippique de l'Ain dont la proposition centrale est d'instituer des courses au trot exclusivement réservées aux pouliches primées dans les concours organisés par la société et aux poulains entiers de trois ans. Cette disposition vise à lier l'élevage et les manifestations hippiques en faisant de celles-ci le dernier maillon de la production. Elles auraient de surcroît l'avantage d'une présentation centralisée de la production départementale, puisque si les concours de pouliches ont lieu dans les différentes zones de production, les courses quant à elles auraient lieu à Châtillon-sur-Chalaronne :

« Les courses au trot sont destinées à prendre un plus grand développement si vous adoptez les propositions qui vous seront soumises. Ces courses permettraient d'établir une seconde journée de courses et de faire profiter plus largement la ville de Châtillon des avantages qu'elle doit retirer de son hippodrome, tout en introduisant un élément sérieux et actif pour développer la qualité des chevaux améliorés »³⁹⁷⁷.

O'Brien note l'orientation générale qui émane de cette réunion du Conseil supérieur :

« Le président fait savoir qu'il a présenté ses intentions à l'administration supérieure et qu'elle se montre disposée à donner une somme importante pour les prix des épreuves de pouliches primées. De son côté, la ville de Châtillon s'engagerait à donner dès l'année prochaine, une somme de 500 fr., qui serait progressivement portée à 700 et à 1000 fr. si de son côté, la société fournissait une certaine somme ; on aurait ainsi réuni les ressources nécessaires pour avoir des prix assez importants et en nombre suffisant pour bien remplir une journée de course »³⁹⁷⁸.

Après des discussions dont le procès-verbal ne livre malheureusement pas la teneur, l'assemblée entérine le rapport du Conseil supérieur et décide « que les fonds seront prélevés sur les ressources de la société à l'effet de fournir des prix pour ces épreuves ou toutes autres courses devant faire partie du programme adressé pour établir une seconde journée de course à Châtillon ».

Les courses programmées pour 1879 n'ont pas lieu parce qu'au niveau national, l'administration des haras décide de prendre en charge les épreuves pour les pouliches de 3 ans primées dans les concours départementaux. L'arrêté ministériel du 20 septembre 1882 en précise la mise en œuvre³⁹⁷⁹.

B – La mise en œuvre des courses locales

Elles occupent une place prépondérante dans les premières années, puis leur importance se dilue progressivement dans une programmation qui s'ouvre chaque année davantage sur l'extérieur. L'analyse des programmes permet d'observer plusieurs périodes. De 1865 à 1879,

³⁹⁷⁶ *Idem*, 1876, séance du 25 août 1876.

³⁹⁷⁷ Procès-verbal du Conseil supérieur de la Société hippique de l'Ain et de l'Assemblée générale de la Société, le 10 août 1878.

³⁹⁷⁸ L.-E.-P. O'Brien, *ouv. Cité*, tome II, pp. 319-320.

³⁹⁷⁹ Voir ci-dessus les modalités concrètes de sa mise en œuvre,

les courses au trot attelé et monté, réservées au cheptel de l'Ain ou de la circonscription des Haras, représente environ la moitié des épreuves courues. De 1880 à 1897, une seconde journée est ajoutée à la réunion annuelle. Elle permet d'intégrer les épreuves de pouliches de 3 ans rendues obligatoires pour tous les animaux primés au concours hippique. Au cours de ces dix-huit ans, les épreuves locales consacrées aux chevaux de l'Ain comptent 5 épreuves : les courses de pouliches des concours de Bourg, Chalamont et Châtillon, le Prix de la Culture au trot monté et le Prix de la Société au trot attelé. La première journée qui a lieu le samedi est consacrée à la production locale. C'est une grande réunion professionnelle qui rassemble tous les éleveurs dombistes. Chaque année, la presse locale met l'accent sur cette caractéristique comme le *Journal de l'Ain* lors de la réunion d'août 1885 : « À l'hippodrome beaucoup de cultivateurs du pays. Ce sont en effet pour la plupart des chevaux nés dans la région qui courent montés par leurs propriétaires »³⁹⁸⁰. Enfin, à partir de 1898, la suppression des épreuves obligatoires de pouliches et la disparition de la Société hippique du Rhône transforment profondément la programmation de la nouvelle Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne. Les intérêts de l'élevage local sont pris en charge par des épreuves que finance le Conseil général de l'Ain dans un contexte qui évolue à grands pas avec l'apparition de l'automobile.

a - Les premières courses locales

Les premières épreuves courues sur l'hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne sont presque toutes des courses locales. La réunion du 29 août 1865 ne réserve qu'une seule des cinq épreuves à des chevaux venus de l'extérieur. Les années suivantes, les courses destinées au cheptel local s'insèrent dans une programmation qui fait une place plus large à la région. Les courses locales sont toutes des épreuves de trot monté ou de trot attelé. Les premières années, ces prix locaux n'ont pas de nom propre. À la fin du Second Empire, en s'installant dans la programmation et dans les habitudes, elles sont nommées : la course au trot monté devient le Prix de la Culture et celle au trot attelé, le Prix de la Société. Ils restent inchangés, véritables piliers de la programmation, pendant plus d'un tiers de siècle.

Le Prix de la Culture - ainsi nommé en 1869 - tire son nom de l'activité qu'il s'agissait de valoriser : l'élevage des chevaux de demi-sang, issus du département de l'Ain et d'éleveurs locaux. Le programme précise chaque année que ce prix est « exclusivement réservé aux propriétaires, fermiers et grangers qui cultivent eux-mêmes, par leurs mains, leur propriété, ferme et grange (et non point à ceux qui cultivent leur propriété, ferme ou grange, à l'aide de domestiques à gages cultivant sous leur direction), qui engageront des chevaux (...) élevés chez eux et leur appartenant depuis deux ans, montés par les propriétaires, leurs fils ou leurs domestiques ». La précision dessine directement la figure du grand propriétaire résident et des différents types d'exploitants. D'un point de vue spatial, la rédaction des conditions de la course définit une épreuve qui s'adresse pour l'essentiel à la Dombes, et plus spécifiquement encore aux cantons de Châtillon-sur-Chalaronne, Chalamont et Bourg. Les chevaux admis « sur garantie » sont des demi-sangs, ceux-là même que la Société hippique de l'Ain est chargée de promouvoir, c'est-à-dire des chevaux hongres et juments âgés de 3 à 7 ans. Le poids varie en fonction de l'âge : 60 kg à 3 ans, 65 à 4 ans et 70 à 5 ans. La distance courue est de 2600 mètres. Cette course dotée de 500 francs est entièrement financée par la Société hippique de l'Ain. Aucune entrée n'est perçue³⁹⁸¹. Tout dans ces conditions suggère l'exhibition de vente avec essai en direct pour l'acheteur. Ces courses sont faites pour mettre en valeur ce que la région réussit le mieux : des chevaux de ligne ou de réserve, qui se montent ou s'attellent. La chalandise qui s'inscrit dans ce cadre est diverse : ces chevaux

³⁹⁸⁰ *Le Journal de l'Ain*, 17 août 1885.

³⁹⁸¹ Table des tableaux, chapitre XVIII, Tableau N°1 Le programme des courses de Châtillon-sur-Chalaronne de 1880 à 1905.

testés en course sous les yeux des futurs acheteurs sont destinés au renouvellement des forces de traction du demi-luxe, l'attelage de maître en service dans les campagnes ou voiture de livraison en ville. Ils sont également destinés aux amateurs de chevaux de selle qui trouvent là, à des prix assurément plus modestes que ceux que facturent les marchands de chevaux, des montures de qualité. Enfin, aux marchands de chevaux de Lyon et des environs qui viennent prélever les produits les plus réussis. En l'absence de toute liste de chevaux participants, il est difficile d'affiner l'analyse, mais l'éventail des âges est assez étendu pour envisager toutes les transactions possibles, sachant qu'à 7 ans, un cheval de demi-sang devient réellement opérationnel et a acquis sa morphologie définitive³⁹⁸². Le Prix de la Culture est programmé une dernière fois en août 1899. Il est financé par Victor Dugas.

La deuxième épreuve locale est constituée par une course au trot attelé, le Prix de la Société. Cette épreuve qui existe depuis les origines des courses à Châtillon-sur-Chalaronne ne prend ce nom qu'en 1874. Jusqu'à cette date, l'épreuve, dotée de 800 francs, est financée par l'administration des haras qui fournit 500 francs et par la Société hippique de l'Ain qui apporte le reste. Cette course au trot attelé, longue selon les années de 3750 à 4000 mètres est destinée aux chevaux hongres et juments de demi-sang âgés de 4 à 7 ans nés et élevés dans le département de l'Ain. Le Prix de la Culture est programmé jusqu'en 1897. Contrairement à la course précédente, l'entrée est de 10 francs. L'absence de tout rendement souligne si nécessaire le caractère très local et éminemment utilitaire d'une compétition qui oppose entre eux des éleveurs qui vivent tous dans un rayon de 20 km autour de Châtillon-sur-Chalaronne.

À partir de 1884 est créée une troisième épreuve destinée aux concurrents malchanceux des deux épreuves précédentes. Les conditions de la course stipulent que « ne sont pas admis les chevaux qui ont gagné les 1^{er} et 2^e prix des épreuves du Prix de la Culture et du Prix de la Société ». Ce Prix de Consolation, couru au trot monté sur une distance de 3000 mètres, est créé par Victor Dugas membre du Conseil général de l'Ain. Doté de 500 francs, il permet de distribuer 5 prix de 180, 120, 100, 50 et 40 francs. L'absence d'entrée permet de constituer un champ fourni qui vient clore la première journée des courses et offre en général une chance supplémentaire de gain aux chevaux arrivés 3^e et 4^e dans les épreuves de la journée. Les bouleversements institutionnels de la fin des années 1890 affectent cette épreuve comme les deux autres. Le financement qu'offre Victor Dugas sert à prolonger le Prix de la Culture jusqu'en 1899, puis il est affecté dès 1900 à une tout autre épreuve, le Prix des Tribunes, un steeple-chase pour gentlemen et jockeys.

Il existe d'autres courses aux critères d'appartenance un peu moins stricts qu'il est possible d'inclure dans la catégorie des courses locales. En 1867, apparaît un Prix du Rhône doté de 1200 francs, cofinancé par une subvention de 500 francs de la Société des Courses de Lyon et de 700 francs prélevés sur les fonds de la Société hippique du Rhône. Cette course est ouverte aux chevaux hongres et aux juments de 3 à 7 ans nés et élevés dans les départements de l'Ain et du Rhône. Il s'agit très clairement d'une course supplémentaire pour les chevaux de l'Ain puisque, sauf exception, il n'existe pas à quelques exceptions près, et pour longtemps, d'élevage de demi-sang dans le département du Rhône. Le Prix du Rhône est programmé chaque année entre 1867 et 1876. Elle disparaît lorsque la Société des courses de Lyon confrontée à de nouvelles charges ne renouvelle pas son allocation³⁹⁸³.

Un dernier type d'épreuve s'intercale dans la programmation à mi-chemin entre les conditions les plus libérales de participation et celles exclusivement réservées au département de l'Ain. Il s'agit du Prix des Haras ou Prix de circonscription. Programmé pour la première fois en 1867, il est réservé aux chevaux hongres et juments de demi-sang âgés de 3, 4 et 5 ans,

³⁹⁸² L.-E.-P. O'Brien, Les chevaux du département de l'Ain, tome II, Notes et documents sur la Société hippique départementale, Bourg, 1888, 663 pages, p. 156. En 1869, O'Brien signale deux chevaux de 7 ans et 2 chevaux de 3 ans parmi ceux arrivés en tête dans le Prix de la Culture.

³⁹⁸³ Voir plus haut la Société des courses de Lyon, chapitre XV.

nés et élevés dans la circonscription de Cluny. L'année suivante le Prix des Haras est étendu aux circonscriptions d'Annecy, Besançon, Moutier-en-Der (Haute-Saône). Dans les années 1870, sous des dénominations différentes, il englobe une aire géographique moins large comprenant 9 départements³⁹⁸⁴. L'épreuve est dotée de 1100 francs dont 100 francs donnés par la Société hippique de l'Ain. Cette course, relativement bien dotée et vivifiée par l'air du grand large régional, n'est pas à la portée des chevaux de la Dombes. En août 1881, sur un parcours de 4000 mètres, 26 secondes séparent *Cendrillon* à M. de la Ferté de *Zéphirine* montée par Antoine Richard, châtelain du Montellier son propriétaire³⁹⁸⁵. La maigreur du champ qui ne compte que 4 engagés et 3 partants dit assez que les éleveurs ne se font aucune illusion sur leurs chances de succès. Le dernier Prix de circonscription est couru en août 1886. Il est remplacé dès l'année suivante par une autre épreuve de trot monté, le Prix du Gouvernement, mais il ne rentre plus dans la catégorie des courses de circonscription, puisqu'il est ouvert à tous les chevaux de demi-sang nés et élevés en France.

Au début du XX^e siècle, les épreuves locales réservées aux chevaux nés dans le département sont représentées par les Prix du Conseil général de l'Ain. Le département offre deux prix de trot attelé ou monté, destinés aux chevaux entiers, hongres et juments de trois ans et au-dessus nés et élevés dans le département de l'Ain, issus d'un étalon de l'État ou d'un étalon approuvé ou autorisé par les haras.

b– Les épreuves de pouliches de 3 ans

Ces épreuves sont assurément, avec les concours hippiques – auxquels ils sont organiquement liés –, l'une des interfaces entre la production locale et le marché. Les courses de pouliches de 3 ans constituent le prolongement obligatoire des concours hippiques. Les primes ne sont versées que si les pouliches participent à ces courses de 2000 mètres. Instaurées en 1880, elles forment la partie sommitale de la politique d'encouragement de l'État. Elles sont destinées à façonner le creuset de la production locale, mais cette politique de promotion expose la production aux acheteurs, qui peuvent prélever les plus beaux spécimens. Cette contradiction, déjà abordée à propos des concours hippiques, est surmontée lorsque les éleveurs inscrivent leurs productions dans la durée en les appuyant sur des lignées de poulinières issues des pouliches conservées en dépit des prix proposés. La dynamique commerciale enclenchée par la notoriété des pouliches primées permet, dans le sillage de celles-ci, de proposer les mâles issus des mêmes mères. Ils peuvent être vendus à la remonte ou aux marchands de la région avec la certitude d'un retour sur investissement. Les sources disponibles saisissent mal l'instant commercial que représentent les courses de pouliches, mais les comptes-rendus lèvent parfois fugitivement le voile sur cette première journée. Ainsi le *Journal de l'Ain* souligne que « tous les sportsmen et les éleveurs du département s'étaient donné rendez-vous » à la réunion du samedi 18 août 1883³⁹⁸⁶. Ce n'est pas l'intérêt mondain de l'événement qui suscite cette affluence mais les transactions qui en découlent. Aux propriétaires et éleveurs de la région qui jaugent le marché s'ajoutent des acheteurs potentiels et des marchands venus de Lyon.

Les épreuves des pouliches de trois ans qui constituent l'élément central de la première journée sont établies par un arrêté du Ministère de l'Agriculture en date du 9 février 1880. Il instaure l'obligation pour toutes les pouliches primées de participer à une course au trot de 2000 mètres. Cette mesure donne d'emblée une importance supplémentaire à l'hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne, le seul du département, et qui présente en outre l'avantage d'être idéalement situé au cœur des zones d'élevage. Les conditions de la course en font des

³⁹⁸⁴ O'Brien, ouv. Cité, tome II, p.250 : « Prix de l'administration des Haras. Au trot monté chevaux et juments de 3 à 7 ans nés et élevés dans les départements de l'Ain, Rhône, Isère, Savoie, Haute-Savoie, Jura, Saône-et-Loire, Nièvre et Loire ».

³⁹⁸⁵ *Ibidem*, page 394.

³⁹⁸⁶ *Idem*, 20 août 1883.

épreuves cantonales puisque les pouliches ne peuvent être confrontées qu'aux lauréates du même canton. Ainsi jusqu'en 1884, l'hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne organise les courses de pouliches des concours de Bourg, de Chalamont et de Châtillon-sur-Chalaronne. Entre 1880 et 1884, c'est potentiellement plus de 46 pouliches qui sont tenues de concourir. La comptabilité exacte que livre O'Brien est moins élevée, mais elle oscille autour d'une quarantaine d'animaux présents :

Année	Primes	Valeur globale	Bourg Engagés	Bourg Prés.	Chal Engagés	Chal Prés.	Chât Engagés	Chât Prés.	Tot. Engagés	Tot. Prés.	% Prés.
1880	12	3000	12	9	16	14	15	15	43	38	88,3
1881	12	2800	17	13	17	13	19	16	53	42	79,2
1882	9	2250	6	6	12	10	20	14	38	30	78,9
1883	11	2250	10	9	13	12	18	17	41	38	92,6
1884	11	2250	10	10	17	15	15	15	42	40	95,2

Les fluctuations perceptibles dans le tableau reflètent l'état du marché et la situation spécifique des éleveurs de la région qui peuvent être obligés de se défaire contre leur gré, de pouliches qu'ils destinaient à la reproduction. Le pourcentage de présentation est élevé : il oscille entre 78,9 et 95,2% parce que toute absence entraîne l'annulation de la prime gagnée au concours hippique. Les sommes allouées aux courses de pouliches ont décliné dans la première moitié des années 1880 pour se stabiliser dans la seconde moitié avant de récupérer leur dotation initiale au cours de la décennie suivante. En 1897, l'épreuve des pouliches de Châtillon-sur-Chalaronne est dotée de 1000 francs. Elle est supprimée l'année suivante³⁹⁸⁷.

Pendant 18 ans, entre 1880 et 1897, ces épreuves obligatoires constituent un prolongement efficace de la dynamique commerciale engagée par les concours puisque les allures et la vitesse sont testées en compétition et peuvent ainsi offrir aux éleveurs une opportunité supplémentaire de se défaire des pouliches primées qu'ils ne veulent pas garder comme poulinières. Tout est mis en œuvre pour que les propriétaires amènent leurs chevaux sur l'hippodrome de Châtillon³⁹⁸⁸. En août 1883, le comte de Romans-Ferrari, Président de la Société hippique, se réjouit dans son rapport annuel du succès qu'enregistrent ces courses. Il note que « les cultivateurs et les éleveurs pour lesquels ces courses ont été particulièrement créées, afin de développer chez eux par tous les moyens possibles le goût du cheval, s'y étaient rendus en nombre beaucoup plus considérable encore que les années précédentes »³⁹⁸⁹.

Pourtant, malgré ces avantages, les courses ne sont pas forcément acceptées par les éleveurs : il existe des résistances. Ces épreuves sont accusées de provoquer des avortements parmi les pouliches, de se répercuter mécaniquement sur les concours de poulinières l'année suivante et de léser les intérêts des éleveurs. Ces affirmations sont vigoureusement combattues par la Société hippique. Il est intéressant à noter que dans le même rapport d'août 1883, le Président de la Société hippique est obligé d'en rendre compte à propos du concours de Châtillon-sur-Chalaronne :

« Il est cependant vivement à regretter que les pouliches qui ont obtenu les premières primes au concours du printemps 1882 n'aient pu concourir pour cause d'avortement, car elles sont remarquables. Il ne faut pas attribuer d'ailleurs ce mécompte aux épreuves que subissent ces jeunes animaux sur l'hippodrome de Châtillon, car une pouliche pleine peut sans

³⁹⁸⁷ Arrêté du Ministère de l'Agriculture, 18 janvier 1898 : « Art. 6 : Les épreuves obligatoires, instituées précédemment, sont supprimées, mais les pouliches devront être présentées montées dans les concours ».

³⁹⁸⁸ L.-E.-P. O'Brien, les chevaux du département de l'Ain, ouv. cité, tome II, page 383. Lors de la réunion du Conseil supérieur de la Société hippique de l'Ain à Bourg le 10 août 1881, le Conseil « décide qu'une indemnité de 15 francs sera allouée à chacun des éleveurs, dont les pouliches de trois ans subiront, à Châtillon, leurs épreuves sans gagner de prix ».

³⁹⁸⁹ *Idem*, page 495.

inconvenient fournir une course de deux mille mètres à un trot plus ou moins allongé, suivant le degré d'avancement de sa gestion, mais bien à la manière défectueuse dont ces jeunes animaux sont préparés à subir leur épreuve, mal ou pas sellés, mal bridés, montés par un cavalier trop lourd, sans expérience, mal assis, qui par des à-coups répétés sur la bouche, renvoie brusquement sur le rein un poids vacillant et trop lourd, il en résulte malheureusement trop souvent un accident fatal et inévitable ; sous ce rapport, les éleveurs ont encore beaucoup à apprendre et la Société hippique se propose de créer, lorsque ses moyens le lui permettront, des prix spéciaux pour encourager l'équitation et la bonne et rationnelle préparation des animaux aux épreuves »³⁹⁹⁰.

Ces observations ne désarment pas les résistances qui avancent dans l'ombre et qui voudraient la suppression des épreuves. En août 1885, lors de la session du Conseil général, une demande formulée par la commission chargée de suivre les questions relatives aux subventions chevalines « émet le vœu que les pouliches primées de ces concours ne soient pas obligées de fournir une course dans un hippodrome à l'automne »³⁹⁹¹. Demande qui n'a aucune chance d'aboutir puisque cette condition est imposée par le ministère comme le relève aussitôt le conseiller Brillat-Savarin.

Les tensions que génèrent les courses en dépit de leur utilité mettent une fois de plus en évidence l'absence de culture équestre qui marque de façon durable l'élevage dombiste. Comparé aux régions d'élevage de la rive droite de la Saône, les départements de la Saône-et-Loire, de l'Allier, de la Loire ou de la Nièvre, toutes abondamment pourvues de belles écoles de dressage, l'Ain en est réduit à quelques écoles tardivement créées à Villars et à Bourg. En ce qui concerne le dressage des jeunes chevaux, il existe les compétences techniques nécessaires autour des petites écuries régionales et d'une trame de dresseurs locaux payés à la tâche ou par des connaisseurs ayant les capacités nécessaires pour prendre en charge un premier dressage. En revanche, le faible niveau d'équitation est trop souvent souligné pour qu'il s'agisse d'une question secondaire. Cette réalité semble constituer dès le départ la pierre d'achoppement de la filière chevaline qui se constitue dans le département. Les documents disponibles montrent à l'évidence que ce n'est pas le dressage des chevaux qui est en cause, mais la médiocrité des cavaliers. Cette incompétence en matière d'équitation est l'un des traits qui revient avec le plus de fréquence dans les rapports, comme dans celui qui est rédigé pour le Préfet de l'Ain en août 1884 :

« Nous regrettons cependant que d'excellentes pouliches n'aient pu briller comme elles le devaient, car, gênées par le poids et la mauvaise tenue de leurs cavaliers, elles n'ont pu développer leurs allures et montrer des qualités que l'on recherche dans les trotteurs. Nous recommandons donc aux jeunes gens qui montent dans les épreuves qu'à l'avenir ils sellent leurs bêtes d'une façon plus normale, puis qu'ils se fassent donner quelques principes d'équitation par leurs camarades sortant de la cavalerie ; alors ces bonnes pouliche dont nous parlons plus haut ne seront plus battues par leurs concurrentes de mérite inférieur, mais bien montées »³⁹⁹².

Le palmarès des courses au cours de la même période semble confirmer – toutes épreuves locales confondues – la supériorité des propriétaires attentifs à la qualité de la monte. Ainsi Antoine Richard, châtelain du Montellier, homme de cheval et cavalier accompli, membre fondateur de la Société des courses de Chalamont, en fournit une belle illustration. Entre 1880 et 1884, il remporte 13 prix dans la catégorie des courses locales. Il fait courir 4 pouliches ou juments au cours de cette période. Bien qu'O'Brien renseigne peu sur l'identité des cavaliers, il mentionne parfois le domestique qui monte deux pouliches différentes tandis qu'Antoine

³⁹⁹⁰ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1883/8, pp. 280-281.

³⁹⁹¹ *Idem*, 1885/8, séance du 20 août 1885, p. 511.

³⁹⁹² *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, 1884/08, séance du 21 août 1884, rapport du comte de Romans-Ferrari, Président de la Société hippique de l'Ain au Préfet de l'Ain, page 618.

Richard semble se réserver Belle-Humeur qui est classée 1^{ère} ou 2^e dans 7 des 13 prix auxquels participent ses chevaux. En 1882 dans le Prix de la Culture, Richard monte victorieusement Belle-Humeur tandis que son domestique remporte dans la même course la 3^e place avec Junon³⁹⁹³. Cette simultanéité montre à l'évidence qu'Antoine Richard a formé un domestique comme jockey et qu'il a compris tout l'intérêt qu'il pouvait en retirer.

2 – Le spectacle hippique

En 1897, la double césure que constituent la suppression des épreuves obligatoires de pouliches et la disparition de la Société hippique de l'Ain débouche, comme pour les courses locales, sur une réorganisation des courses ouvertes. La programmation des courses plus largement ouvertes à la concurrence des chevaux de l'extérieur a deux vertus. La première est d'établir une compétition entre des chevaux de qualité comparable puisque la modestie des prix agit comme un filtre ; la seconde est de constituer un véritable spectacle hippique grâce à l'arrivée de concurrents extérieurs au département. C'est cet aspect spécifique, auquel il faut ajouter la montée en puissance des prix proposés qui permet d'impulser les courses de Châtillon-sur-Chalaronne au rang d'incontournable rendez-vous hippique régional. L'accroissement de la valeur des allocations de courses agit progressivement sur la qualité des chevaux qui sont engagés à Châtillon.

En 1865, les courses organisées avec les ressources disponibles sont exclusivement locales, mais dès l'année suivante, trois des six courses programmées sont ouvertes aux chevaux de tous âges et de tous pays. L'ouverture précoce signe la volonté de la Société hippique de l'Ain de faire de Châtillon une véritable vitrine de l'activité hippique départementale. Le tableau présenté ci-dessous permet de suivre la multiplication des prix ouverts à tous les chevaux, ou à des catégories de chevaux nés et élevés en France, et de mesurer la diversité des types d'épreuves proposées au public entre 1866 et 1897 :

Course plate : →

Course trot attelé ou monté : ➔➔

Course au trot monté : ➔➔ M

Course au trot attelé : ➔➔ A

Course de haie : ➔

Course d'obstacle : ∩

Military : M

Gentlemen rider : GR

Année	Prix Extra-ordinaire	Prix Ville de Châtillon	C. de haies	P. de la Dombes	P. du Gvt. Rép.	Prix des Dames	Prix Conseil général	Cross Country	SSE	SS-C	SE
1866		→ ³⁹⁹⁴	➔		➔➔M ³⁹⁹⁵						
1867			➔	→							➔➔ M ³⁹⁹⁶
1868			➔	→							➔➔ M
1869			➔	→							➔➔ M
1870											
1871	➔➔ A	→	➔	→							

³⁹⁹³ L.-E.-P. O'Brien, les chevaux du département de l'Ain, ouv. cité, tome II, page 434.

³⁹⁹⁴ Prix du Conseil Supérieur. Course plate pour chevaux et juments de tous âges et de tous pays. Donnée une seule fois en août 1866.

³⁹⁹⁵ Prix de la Société hippique. Au trot monté pour chevaux hongres, juments et pouliches de tous âges et tous pays. Donnée une seule fois en août 1866.

³⁹⁹⁶ Prix de Normandie. Financement conjoint : 500 fr. de la Société d'encouragement et 200 fr. de la Société hippique de l'Ain. Au trot monté pour chevaux hongres et juments de 3, 4 et 5 ans de demi-sang nés et élevés en France.

1872	➔➔ A	➔	➔	➔							
1873	➔➔ A	➔	➔	➔							
1874	➔➔ A	➔	➔	➔							
1875	➔➔ A	➔	➔	➔							
1876	➔➔ A	➔	➔	➔							
1877	➔➔ A	➔	➔	➔							
1878	➔➔ A	➔	➔	➔							
1879	➔➔ A	➔	➔	➔			➔				
1880	➔➔ A	➔	➔	➔			JO GR➔				
1881	➔➔ A	➔		➔		∩M2	JO GR➔	GR ∩			
1882	➔➔ A	➔		➔		∩M2	JO GR➔	GR ∩			
1883	➔➔ A	➔		➔		∩M2	JO GR➔	GR ∩			
1884	➔➔ A	➔		➔		∩M2	JO GR➔	GR ∩			
1885	➔➔ A	➔		➔		∩M2	JO GR➔	GR ∩			
1886	➔➔ A	➔		➔		∩M2	➔➔ A	GR ∩			
1887	➔➔ A	➔		➔	➔➔ M	∩M2	JO GR➔	GR ∩			
1888	➔➔ A	➔		➔	➔➔ M	∩M2	➔➔ M	GR ∩			
1889	➔➔ A	➔			➔➔ M	∩M2	∩	GR ∩			
1890	➔➔ A	➔			➔➔ M	∩M2	∩	GR ∩			
1891	➔➔ A	➔			➔➔ M	∩M2	∩	GR ∩			
1892	➔➔ A	∩			➔➔ M	∩M2	GR➔	GR ∩			
1893		➔➔ A			➔➔ M	∩M2	GR➔	GR ∩	➔	∩5°	
1894		➔➔ A			➔➔ M	∩M2	GR➔	GR ∩	➔	∩5°	
1895		➔➔ A			➔➔ M	∩M2	➔➔ M	GR ∩	➔	∩5°	
1896		➔➔			➔➔ M	∩M2	➔➔ A	GR ∩	➔	∩5°	➔➔ A
1897		➔➔			➔➔ M	∩M2	➔➔ A	GR ∩	➔	∩5°	➔➔ A

La première phase d'ouverture qui s'achève sur la guerre de 1870 compte trois épreuves destinées à des chevaux de tous pays dont le Prix de Normandie. Il s'agit d'une épreuve au trot monté pour chevaux et juments de demi-sang, âgés de 3, 4 et 5 ans. Elle est cofinancée par la Société d'encouragement pour l'élevage du cheval de demi-sang. Le prix des Dessèchements est la deuxième épreuve. Cette course plate est offerte conjointement par le Chemin de fer de la Dombes et par le Conseil supérieur de la Société hippique de l'Ain pour tous chevaux de demi-sang âgés de plus de 3ans. Le *Journal de l'Ain* la présente en 1868 comme la course la plus intéressante de la réunion³⁹⁹⁷. Enfin la dernière épreuve, une course de haies pour gentlemen-riders, est la plus ouverte de toutes puisqu'elle ne comporte aucune condition restrictive. Elle est financée par la Société hippique et par une dame restée anonyme qui offre un objet d'art. Cette course destinée aux habits rouges contribue à drainer vers l'hippodrome une assistance huppée qui se reconnaît dans une épreuve qui semble lui être réservée.

La décennie suivante est marquée par la volonté de bâtir un programme accessible au plus grand nombre : deux des quatre courses sont des courses plates. Il y a même trois courses plates en 1879 et 1880. Le trot attelé remplace le trot monté qui se replie jusqu'en 1887 vers les courses locales.

Les trente ans qui suivent la guerre de 1870-1871 sont marqués par une triple évolution. En premier lieu la multiplication des courses ouvertes : 4 dans les années 1870, 6 au cours de la décennie suivante et 8 dans les années 1890. En second lieu, les contributeurs sont de plus en plus nombreux. Au cours des années 1870, 3 des 4 prix sont offerts par la Société hippique de l'Ain. Le quatrième prix émane de la Compagnie de la Dombes puis de la Compagnie PLM de 1883 à 1888. À partir de 1887, l'État finance une course de trot monté dotée de 800 francs pour chevaux de 3 à 5 ans nés en France. Enfin, au cours des années 1890, le département de

³⁹⁹⁷ *Journal de l'Ain*, 26 août 1868.

l'Ain et les sociétés parisiennes complètent cette liste : le département fournit 1000 des 1200 francs d'un steeple-chase ouvert aux chevaux entiers, hongres, juments âgés de quatre ans et plus. Dès 1893, la Société Sportive d'Encouragement et la Société des Steeple-chases de France offrent une course plate et un steeple-chase de 5^e série respectivement dotés de 1500 et de 2600 francs. Enfin en 1896, La Société d'Encouragement pour le cheval de demi-sang apporte 500 des 1200 francs d'une course au trot attelé pour chevaux entiers et juments de demi-sang de quatre ans et plus nés en France.

La troisième évolution notable est l'effort mis sur la qualité de l'offre. À Châtillon-sur-Chalaronne, toutes les spécialités hippiques sont représentées lors des épreuves de la seconde journée. Le tableau montre bien la volonté de présenter un programme complet. Dans les années 1870, les courses ouvertes comportent le trot attelé programmé sans interruption de 1871 à 1897. Les courses plates qui dominent dans les années 1870 et au début des années 1890 s'adressent aux écuries régionales, comme le Prix de la ville de Châtillon ou le Prix de la Dombes. Une course plate est aussi proposée aux gentlemen dans une épreuve qu'ils disputent avec des jockeys. C'est une très belle vitrine pour les bons amateurs régionaux. Le jeu des poids handicape raisonnablement les chevaux trop titrés et les jockeys. Les gentlemen disposent également dès 1880 d'un Cross-country, un steeple-chase pour chevaux de chasse, arme et de promenade, destinés aussi bien aux habits rouges qu'aux officiers. Cette épreuve succède à la course de haies réservée aux gentlemen-riders montant des chevaux « de tout âge et toute provenance ». La programmation met ainsi en évidence la volonté d'attirer une clientèle aisée d'amateurs originaires de Lyon, de la Dombes ou du Charolais. Cette offre est complétée par le Prix des Dames, un military de 2^e classe. En 1897, le programme que propose la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne comporte toutes les spécialités, du trot monté aux haies, en passant par les steeple-chases qui constituent avec trois épreuves la spécialité de Châtillon.

Cette offre est maintenue en adaptant les prix financés par la commune à la présence de plus en plus forte des contributeurs parisiens et de l'État. Cette évolution est perceptible aux inflexions que les programmeurs imposent aux prix financés à partir des ressources locales. Ainsi, en 1892, l'épreuve de trot attelé qui relève depuis 1871 du Prix extraordinaire est transférée quelques années vers le Prix de la Ville de Châtillon. En 1896, l'épreuve est enfin rattachée au Prix du Conseil général, évolution parfaitement logique puisque le trot attelé se prête bien à la valorisation des produits locaux.

Section II – Les créations endogènes

Les créations endogènes supposent un lien étroit entre la production locale et la société des courses chargée d'en assurer la promotion. L'hippodrome apparaît alors comme une vitrine permettant d'assurer la commercialisation des produits. Ces créations endogènes sont liées à deux groupes sociaux spécifiques : l'aristocratie et les éleveurs. L'aristocratie qui forme le premier groupe a su capter la promotion des productions chevalines comme une compétence organiquement liée à son identité profonde. Seul intercesseur qualifié, la société de courses endogène de type aristocratique prend en charge le cheval de demi-sang dans un périmètre qui peut s'étendre à l'échelle de l'arrondissement comme la Société des courses de l'Isère à La Tour-du-Pin. Le second groupe, celui des éleveurs, reconnaît dans la circonscription d'un

concours de pouliches ou de poulinières les qualités d'une production à valoriser. La société des courses de Chalamont fournit une bonne illustration de ce type de société.

Pour déterminer la part du local qui fonde la typologie, l'analyse a privilégié trois approches méthodologiques : la première valorise les listes de souscripteurs. Lorsqu'elles existent, elles constituent une source très féconde qui peut être abordée de différentes manières. La seconde approche concerne les programmes des réunions qui représentent le code génétique de toute société de courses. Lorsque ces programmes sont disponibles sur une longue période, ils disent mieux que tout autre document l'évolution des conditions locales et les adaptations mises en œuvre. Enfin, la correspondance administrative parfois assez suivie constitue une troisième source qui éclaire l'élaboration des réunions annuelles.

I – Les sociétés de courses de type aristocratique : la Société des courses de l'Isère à La Tour-du-Pin

Outre son caractère endogène qui établit une relation particulière avec l'industrie chevaline, la société de courses de type aristocratique incorpore trois caractéristiques majeures :

1° Elle est fondée à l'initiative d'une ou plusieurs familles de l'excellence équestre qui en assurent durablement la direction ; 2° elle constitue un moyen symbolique de domination d'un territoire ; 3° elle assure la mise en scène et la visibilité d'un monde narcissique qui valorise ce qu'il estime être sa supériorité.

Deux des neuf sociétés de la ceinture chevaline répondent à ces critères, la Société des courses de l'Isère, à La Tour-du-Pin, fondée en 1877 par le marquis de Virieu et la Société des courses de Thoissey fondée en 1901 par le comte de Carnazet sur les terres du château de Challes³⁹⁹⁸. L'analyse développée porte sur la première d'entre elles parce que d'un point de vue chronologique elle permet de la replacer en totalité dans la période de majeure création des sociétés de courses.

1 – Un projet au long cours

Dans un rapport lu au Conseil général de l'Isère en avril 1877, le marquis de Virieu présente la création de la Société des courses de l'Isère comme purement circonstancielle :

« L'idée d'établir des courses à La Tour-du-Pin est née sur le champ même du concours [hippique] de 1876. Les juments et les pouliches qui ont figuré dans ce concours ont paru au jury avoir une énergie et des qualités suffisantes pour prendre part à des luttes de vitesse et de fond et on a parlé des avantages qu'il y aurait à donner à ces produits l'occasion de gagner de nouvelles récompenses ou de se faire connaître des acheteurs »³⁹⁹⁹.

Entre l'énonciation rapide de la création de la Société des courses de l'Isère et l'engagement qui le sous-tend, il y a toute l'épaisseur de longs combats en faveur du demi-sang. Ils ont été portés dans trois domaines différents. Le premier relève de l'engagement devant le conseil général. Il a déjà largement été rapporté. Le second domaine s'inscrit dans une série d'initiatives privées visant à mettre sur pied une société en faveur du cheval de demi-sang dans le département de l'Isère. Dès 1864, soit une douzaine d'années avant la création de la Société des courses de l'Isère, le marquis de Virieu milite en compagnie d'autres notables, pour la création d'une *Société d'encouragement pour l'amélioration de la race chevaline de l'Isère*. Restée à l'état de projet, la société envisageait dans le préambule de son règlement le recours aux courses comme un des moyens naturels de l'amélioration du cheptel équin :

³⁹⁹⁸ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N°2 Le château de Challes, l'écrin aristocratique de la Société des courses de Thoissey.

³⁹⁹⁹ Arch. dép. Isère, 1 N 6 / 2, 5^e séance, 13 avril 1877.

« Dans tous les pays d'élevage, les courses ont été d'un grand secours pour l'amélioration. Ces spectacles, en effet, font apprécier le bon cheval et forment peu à peu de bons palefreniers. Les plus arriérés ne tardent pas à reconnaître que le cheval qui gagne sur l'hippodrome est issu d'un bon étalon et que son éducation a été l'objet de soins intelligents.

Nos courses auront, dans le principe, peu d'intérêt ; mais elles progresseront promptement, ainsi qu'il est arrivé dans d'autres départements. Dans tous les cas, elles seront une occasion de distribuer des primes, sous une forme nouvelle, aux chevaux qui ne peuvent être présentés dans les concours officiels. À ce titre, elles auront leur utilité immédiate »⁴⁰⁰⁰.

Aussi l'article 18 prévoit-il en toute logique l'instauration des courses :

« La Société établira des courses dans un ou plusieurs des principaux centres d'élevage. La grande majorité des prix devra être réservée aux chevaux nés ou élevés dans le département. Ces courses, ayant pour but de développer les qualités des chevaux de service, auront lieu principalement au trot. Les chevaux seront montés ou attelés, mais les jockeys ou les conducteurs devront être attachés à l'exploitation à laquelle le cheval appartiendra. Toute dérogation à cette disposition devra être autorisée par le Président ».

Enfin, le troisième domaine d'intervention envisagé par le marquis de Virieu porte sur la diffusion de l'étalement de demi-sang. C'est un domaine d'intervention traditionnel où s'exerce l'action des élites locales. Le marquis de Virieu et avec lui toute une série de grands propriétaires fonciers maintiennent dans leurs écuries des reproducteurs de demi-sang⁴⁰⁰¹. Or, quoique subventionnés, ces étalons ont une valeur qui freine leur diffusion là où elle serait vraiment utile au profit des seules régions assez aisées pour se lancer dans cette spéculation agricole. Pour contourner cet obstacle, le marquis de Virieu propose en 1865 le modèle d'une société, calquée sur la Société hippique de l'Ain, qui prendrait en charge les subventions accordées par l'État et le département pour pouvoir ensuite rétrocéder dans de bonnes conditions les étalons de demi-sang aux agriculteurs⁴⁰⁰². L'initiative du marquis est personnellement appuyée par le général Fleury⁴⁰⁰³. Pourtant, là encore, le projet n'a pas abouti, mais il constitue un témoignage sur le credo zootechnique du marquis de Virieu : c'est l'étalon qui concentre dans sa capacité génésique l'amélioration potentielle de la race.

Le choix du marquis de Virieu pour la fondation d'une société de courses résulte de l'expérience des engagements précédents. Au début des années 1870, le vétérinaire Charles Bévière dans une étude sur l'amélioration de l'espèce chevaline, cite les marquis de Virieu et

⁴⁰⁰⁰ Arch. dép. Isère, 150 M 4.

⁴⁰⁰¹ Arch. dép. Isère, 150 M 8, étalons approuvés, monte de 1874. Si la majeure partie des étalonniers possèdent un reproducteur, à l'instar du marquis de Virieu, d'autres en ont davantage comme Henry d'Agout dans son château de Thuellins où 4 étalons carrossiers font la monte.

⁴⁰⁰² Arch. dép. Isère, 150 M 6, Lettre du marquis de Virieu au Préfet de l'Isère relative aux modalités d'acquisition des étalons du haras départemental par la Société hippique de l'Isère, 1868 ; voir table des textes, chapitre XVIII, document N° 3 Lettre du marquis de Virieu au Préfet de l'Isère relative aux modalités d'acquisitions des étalons du haras départemental par la Société hippique de l'Isère, 1868.

⁴⁰⁰³ Idem, Lettre du général Fleury, Directeur des Haras, au Préfet de l'Isère, 22 mars 1865 : « Monsieur de Virieu, membre du Conseil général de l'Isère, m'a remis les statuts d'une Société étalonnière en voie de formation dans votre département. Je me suis entretenu de cette question avec l'honorable Conseiller général, vice-Président de la Société, et je suis demeuré convaincu que l'institution que l'on se propose de fonder peut rendre les meilleurs services. Vous savez sans nul doute, quel est le but qu'il s'agit d'atteindre : l'étalement, peu développé d'ailleurs, étant entre les mains de cultivateurs peu aisés et peu disposés, par conséquent, à faire les démarches nécessaires pour se procurer de bons étalons en-dehors de leur pays, ont recours aux ressources de l'association pour acheter des chevaux dans les contrées de production, les importer dans le département et les conserver à la monte entre les mains de détenteurs, qui en deviendront propriétaires sous certaines conditions et après un délai déterminé. Ce système me paraît très bien approprié à la situation de l'industrie chevaline dans le Dauphiné : il a, du reste, été déjà expérimenté ailleurs et a produits d'excellents résultats » ; voir table des textes, chapitre XVIII, document N° 2 Statuts de la Société d'encouragement pour l'amélioration de la race chevaline de l'Isère, 1864

de Marcieu, les protagonistes du projet de 1864 sur l'intérêt des courses comme moyen d'amélioration :

« D'après les renseignements éclairés que nous devons à la bienveillance de M. le marquis de Marcieu et de M. le marquis de Virieu, les courses à toutes les allures donnent de bons résultats dans le nord de la France où elles sont établies. Espérons qu'elles ne se feront pas attendre dans le département de l'Isère.

Les courses font connaître l'énergie, la vigueur et l'aptitude d'un animal. Les courses avec des prix convenables, offrent aux propriétaires des chances de salaires rémunérateurs, et outre cela fournissent à ceux qui l'emportent sur leurs concurrents les moyens de vendre leur CV à des prix très élevés. Elles sont donc que de très grands moyens d'émulation et d'encouragement qu'il est bon d'introduire partout »⁴⁰⁰⁴.

2 – La promotion du « trotteur campagnard »⁴⁰⁰⁵

En janvier 1877, dans une lettre adressée au préfet de l'Isère, le marquis de Virieu retrace en quelques lignes les objectifs qu'il assigne à la Société des courses de l'Isère créée quelques semaines plus tôt :

« Depuis plusieurs années l'élevage des chevaux a pris dans le département de l'Isère une grande extension et les derniers concours hippiques notamment ceux à Beaurepaire et de La Tour-du-Pin en 1876, ont montré d'une manière évidente les progrès réels accomplis jusqu'à ce jour.

Une société de courses sous la dénomination Société des courses de l'Isère vient d'être formée et autorisée par arrêté préfectoral du 9 décembre 1876. Son siège a été établi à La Tour-du-Pin.

Placé au centre d'un pays d'élevage et de production l'hippodrome de La Tour-du-Pin, installé dans d'excellentes conditions à un km à peine du chef-lieu d'arrondissement et de la gare du chemin de fer, sera l'occasion d'une émulation et d'un mouvement commercial dont la race locale et la spéculation agricole profiteront. La société nouvelle instituera des courses au trot monté ou attelé et des courses au galop suivant les conditions du concours. Son but est de comprendre dans son rayon les départements de l'Isère, de la Drôme, des Hautes-Alpes, de la Savoie et de la Haute-Savoie »⁴⁰⁰⁶.

Le succès d'une initiative dans le domaine sensible de l'élevage du demi-sang doit porter sur un objectif précis et en apparence restreint, tout en offrant par son caractère novateur une réelle force d'adhésion. Les courses répondent à ces impératifs. Le volontarisme de la démarche n'est pas freiné par l'inclusion de la société dans un schéma administratif requérant l'adhésion des pouvoirs publics et de l'assemblée départementale. Il est par ailleurs en syntonie avec la politique d'encouragement mise en œuvre à travers les concours hippiques qui sélectionnent des animaux destinés à être distingués sur les champs de course. Enfin, l'initiative a pour elle un coût relativement modeste : les frais de première installation et les prix à distribuer peuvent être aisément couverts par quelques centaines de souscripteurs.

La création de la Société des courses de l'Isère marque les contemporains parce qu'il s'agit de la première société de courses du département. La notoriété de l'événement est renforcée par son caractère inédit. Si la station thermale d'Aix-les-Bains organise des courses au parc de Marlioz depuis 1872, il faut attendre 1884 pour qu'une véritable société de courses ne voie le

⁴⁰⁰⁴ Charles BÉVIÈRE, *L'amélioration de l'espèce chevaline dans le département de l'Isère*, Grenoble 1873, 35 pages, pp. 26-27.

⁴⁰⁰⁵ Arch. dép. Isère, 150 M 6, Société des courses de l'Isère pour l'amélioration de la race chevaline, compte-rendu de 1878, 2^{ème} année, rapport du Président ; table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N°3 Courses de La Tour-du-Pin, arrivée d'une course au trot attelé.

⁴⁰⁰⁶ Arch. dép. Isère, 150 M 2.

jour⁴⁰⁰⁷. Dans l'environnement proche, seules quelques rares sociétés existent dans le Rhône et dans l'Ain. La société de La Tour-du-Pin jouit de la sorte du prestige que confère l'antériorité. Le Préfet de l'Isère, qui a du mal à cerner cette nouveauté, écrit à ses collègues de Saône-et-Loire et de la Nièvre pour leur demander des renseignements. Il souhaite savoir « dans quelles circonstances peuvent se créer les courses, les conditions matérielles de leur organisation, leur règlement, les ressources qui y sont affectées et les résultats que l'on peut espérer obtenir au point de vue de l'amélioration des races de pays ».

Cette dernière demande interroge directement l'utilité pratique du projet et l'insère dans la réalité du terrain : de quelle façon la société peut-elle prêter main-forte à l'action de l'État et du département ? De Virieu inscrit la Société des courses de l'Isère dans une double dimension spatiale : une aire large d'intervention qui recouvre exactement la circonscription du dépôt d'étalons d'Annecy, et une aire locale, centrée sur les pays d'élevage proches de La Tour-du-Pin.

La première échelle qui fixe les limites d'intervention de la nouvelle société est mise en scène habilement dans le décor de la tribune officielle du champ de Sainte-Blandine :

« D'espace en espace - note *L'Impartial de Vienne* - se dressaient des écussons ornés de drapeaux et portant en lettres dorées les noms des villes suivantes : Rumilly, Bourgoin, Valence, Saint-Marcellin, Chambéry, Lyon, Grenoble, Vienne, Voiron, Annecy. Sur l'écusson central, surmonté d'un trophée de drapeaux disposés en éventail, se dessinaient les armes de la ville de La Tour-du-Pin »⁴⁰⁰⁸.

Cette centralité ne concerne pas les zones potentielles d'intervention de la société, mais l'horizon des sociétaires dont la dispersion s'étend aux départements de la circonscription du dépôt d'Annecy. Dans cette perspective, l'hippodrome de la Société des courses de l'Isère, le seul de la circonscription du dépôt d'Annecy, apparaît comme le lieu officiellement consacré à l'évaluation des performances des chevaux de demi-sang et le lieu de rendez-vous des sociétaires.

Aussi, malgré les apparences, la seule échelle véritablement utile au sens des objectifs que se donne la Société des courses de l'Isère est locale. Elle concerne les cantons chevalins de la section dauphinoise de la ceinture chevaline de Lyon. À cette échelle locale, l'action et les retombées attendues de la société visent les productions présentées aux concours hippiques de La Tour-du-Pin et de Beaurepaire. En 1877, en présentant lui-même la demande de subvention au Conseil général de l'Isère, le marquis de Virieu présente l'intérêt des courses pour l'élevage dauphinois :

« Les personnes qui, étrangères aux pratiques de l'élevage, ne connaissent que les courses à grand spectacle où les illustrations chevalines ont acquis leurs titres de gloire, critiqueront peut-être la prétention que nous avons d'imiter les pays de productions plus avancées. Assurément nos courses n'auront rien de commun avec celles d'Epsom ou de Longchamp et les prix que nous donnerons ne seront que des primes sous une autre forme. Mais ces primes auront le double effet d'encourager l'élevage du cheval propre au service de l'armée et d'attirer le commerce.

Partout où cela a été possible, même en Bretagne dans la région de gros chevaux, on a créé des courses et l'influence de cette institution s'est promptement fait sentir ».

Les courses viennent épauler le courant commercial que génèrent les concours hippiques. Elles ont l'avantage de proposer des chevaux hongres et des chevaux de demi-sang aptes au service et dont les performances sont exposées aux yeux des acheteurs. Les épreuves de trot sont les plus utiles au regard des objectifs fixés aux réunions de courses. Dans une approche

⁴⁰⁰⁷ Arch. mun. Aix-les-Bains, 3 F 9, Courses hippiques, demande d'établissement des courses hippiques à Aix-les-Bains, 8 avril 1883.

⁴⁰⁰⁸ *L'Impartial de Vienne*, 1^{er} octobre 1878.

très didactique, le *Moniteur viennois* reproduit un article de la *Feuille d'annonces de Bourgoin* dans lequel il expose à ses lecteurs l'intérêt des courses et le rôle qu'elle vont jouer :

« Les courses sont des concours dont le but est de faire ressortir le degré de vitesse et de résistance des chevaux. Il y a plusieurs sortes de courses : la course plate, la course d'obstacles et la course au trot. (...) Les courses au trot (...) sont instituées pour cette catégorie de chevaux qu'on appelle chevaux de service : les chevaux d'attelage, les chevaux de selle, les bidets de diligence, en un mot tous ceux qui sont à l'usage de la vie pratique. Ces chevaux courent montés ou attelés, au gré de leur propriétaire. C'est ce dernier genre de courses que la Société des courses de l'Isère veut inaugurer à La Tour-du-Pin en 1877. Le cheval trotteur est le cheval de tout le monde. À notre époque de chemins de fer et de télégraphes, le temps est de l'argent. Il n'est personne qui ne désire abrégé les distances par la rapidité du trajet. Il y a donc un grand intérêt à encourager l'élevage de ce cheval. Or, aucun encouragement ne peut être plus efficace que celui qui, en le faisant connaître, attirera sur lui l'attention des acheteurs.

C'est ce qui aura lieu par le fait des courses. Et assurément les chevaux bien conformés qui auront figuré avec honneur sur l'hippodrome seront enlevés, souvent le jour même de la course, par des amateurs ou marchands de chevaux de Lyon, à des prix très rémunérateurs. Les courses auront encore d'autres avantages. Elles feront apprécier par les éleveurs l'influence de la bonne alimentation pendant l'éducation sur la valeur des produits. Enfin elles formeront des hommes sachant manier le cheval. Placé au centre d'un pays d'élevage et de production, l'hippodrome de la Tour-du-Pin sera l'occasion d'une émulation et d'un mouvement commercial dont la race locale et la spéculation agricole profiteront.

À ces courses au trot seront réservés les prix offerts par la Société; les chevaux qui y seront engagés devront être nés ou avoir été élevés dans le département de l'Isère, ou dans la région, si la Société prend de l'extension, et les cavaliers qui les monteront devront avoir la même origine. D'autres prix pourront cependant être créés avec d'autres ressources afin de faire reconnaître aux éleveurs dauphinois les chevaux d'un ordre supérieur et pour animer le spectacle de la réunion hippique »⁴⁰⁰⁹.

La première réunion de courses le 30 septembre 1877 est en tous points conforme à la lettre et à l'esprit de la nouvelle société. Construite de manière très sérieuse, elle réserve 3 des 5 épreuves au trot, mettant à l'honneur des chevaux issus de l'Isère ou de la circonscription du dépôt d'Annecy⁴⁰¹⁰. L'année suivante, le programme reproduit celui de 1877 en augmentant les allocations et en rajoutant une épreuve supplémentaire de trot⁴⁰¹¹. Ce sixième prix, créé par le Comité, est ainsi présenté dans le rapport du Président de la Société :

« Le but de cette course, on le comprendra, est d'amener les éleveurs du pays qui redoutent trop, peut-être, les concurrents venus de loin, à disputer entre eux les encouragements mis à leur portée. La Société s'est donné pour mission de favoriser et de développer l'industrie chevaline de notre région ; elle ne négligera aucune occasion de le faire »⁴⁰¹².

La réunion prend alors une physionomie qui constitue sa marque de fabrique : les épreuves de trot représentent en moyenne la moitié des épreuves de chaque réunion.

Course plate au galop : →

Course trot attelé ou monté : ➔➔

Course au trot monté : ➔➔ M

Course au trot attelé : ➔➔ A

Course de haie : ➡

⁴⁰⁰⁹ *Le Moniteur viennois*, 9 février 1877.

⁴⁰¹⁰ *L'Impartial dauphinois*, 2 octobre 1877.

⁴⁰¹¹ *L'Impartial dauphinois*, 1^{er} octobre 1878.

⁴⁰¹² Arch. dép. Isère, 150 M 6, *Société des courses de l'Isère pour l'amélioration de la race chevaline*, Comptendu de 1878, deuxième année, Grenoble, Imprimerie F. Allier, père et fils, 31 pages, p.4.

Réunion du 30 septembre 1878 :

N°	Type	Conditions des épreuves	Prix	Distance
1	➔M	Prix du chemin de fer pour chevaux et juments de tous âges et de tous pays.	1000 800 300 EX2 ⁴⁰¹³	3500
2	➔M	Prix du Conseil général pour juments et chevaux de tous âge nés dans la circonscription d'Annecy	1000 800 150 50	3500
3	➔	Prix de la Coupe offert par le Maréchal de Mac-Mahon Président de la République. Pour chevaux et juments de tout âge et de tout pays	1200 + objet d'art 1000 + OA 200	2500
4	➔A	Prix de la Ville de La Tour-du-Pin Pour chevaux et juments de tout âge appartenant depuis le 1 ^{er} janvier 1878 à des propriétaires de l'Isère.	1000 700 200 100	3500
5	➔M	Prix de l'Isère, 500 francs offerts par le Conseil général de l'Isère Pour chevaux et juments de tout âge nés dans le département de l'Isère.	800 500 200 100	2500
6	➔	Prix des Dames. Pour chevaux et juments de tout âge et de tout pays	800 + objet d'art 600 + OA 200	2500

La création de la société des courses plonge ses racines dans des campagnes inquiètes. La politique systématique menée par l'administration des Haras pose de réels problèmes au département où la production - et non pas l'élevage des chevaux - constitue l'essentiel de l'économie chevaline. L'enquête chevaline de 1873 montre l'ampleur des problèmes. Des esprits peu suspects d'opposition au demi-sang comme le marquis Louis de Leusse ne sont pas favorables – dans les circonstances spécifiques de l'Isère - à son utilisation comme améliorateur de la race locale. Il souligne que « l'élevage subit une crise sérieuse à cause du croisement de plusieurs races qui, trop souvent, est défectueux et mal appliqué ». Le vote de la loi du 24 mai 1874 qui donne raison aux partisans du demi-sang anglo-normand relance les hostilités. En octobre 1877, alors que le champ de courses de Sainte-Blandine s'apprête à recevoir les premières courses de la Société, *l'Impartial de Vienne* rappelle son scepticisme sur le rôle des courses :

« À ce sujet, - et soit dit en attendant une étude aussi sérieuse et aussi impartiale que possible, - disons que nous ne sommes malheureusement pas encore du nombre de ceux qui croient que n'importe quelle Société des courses de l'Isère donnera un grand et fécond essor à l'élevage chevalin dans notre département. Nous craignons même que les résultats de ces courses, - quelles qu'elles soient, répétons-le, - n'augmentent le décousu actuel »⁴⁰¹⁴.

3 – Les aléas de la souscription

En choisissant les courses comme nouvelle forme d'engagement, les promoteurs de la Société n'ont pas changé de cap, mais ils ont dû accepter – au moins provisoirement - une approche plus large, faite sur l'intervention du nombre. Pour entraîner l'adhésion, la fusion des réseaux a semblé la plus efficace. Elle passe par la création d'une société par souscription qui limite la démarche classique par cooptation, celle qui permet la perpétuation de l'entre-soi à l'instar de la sociabilité des cercles. Les adhésions étant libres et recherchées pour la constitution d'un capital, elles échappent à tout contrôle préalable et laissent un espace de manœuvre à des opposants potentiels. L'analyse de la liste des sociétaires permet à la fois d'approcher ces problèmes et éclaire sur les solutions mises en œuvre pour les surmonter.

⁴⁰¹³ EX2, le troisième double son entrée.

⁴⁰¹⁴ *L'Impartial de Vienne*, 19 octobre 1877.

A – Une société, des souscripteurs

En 1878, alors que la Société des courses achève sa deuxième année d'existence, elle peut compter sur 326 souscripteurs fondateurs. Le compte-rendu de l'exercice de 1878 en fournit la liste dont le classement alphabétique est accompagné d'un numéro qui fixe l'ordre chronologique des souscriptions. Si le classement chronologique figure sur la liste des sociétaires, c'est qu'il avait un sens pour ceux qui l'ont imaginé et imposé. Le choix de l'analyse chronologique de la constitution physique de la Société des courses de l'Isère par l'ancienneté des souscripteurs permet, en l'absence d'autres documents immédiatement disponibles, de formuler quelques hypothèses sur son évolution ultérieure.

La distribution territoriale des membres souscripteurs met en évidence une double dynamique de constitution de la Société des courses, qui correspond à la composition du noyau fondateur : d'un côté la municipalité de La Tour-du-Pin représentée par Antonin Dubost son maire qui vient de succéder à Lhoste, le véritable artisan de la mobilisation municipale, et de l'autre, le réseau social que mobilise le marquis de Virieu⁴⁰¹⁵.

La municipalité de La Tour-du-Pin qui adhère avec enthousiasme au projet de société formulé par le marquis de Virieu et joue cette carte sans réticence, impulse une première dynamique. Les quelques pièces de correspondance administrative qui datent de 1876 et 1877, apportent de précieux renseignements sur les débuts de la société. Elles montrent bien que si la municipalité ne veut pas assumer la responsabilité de la création ni s'engager financièrement au-delà de sa volonté, elle apporte son soutien à la constitution des prix⁴⁰¹⁶. Son poids prépondérant dans la constitution de la liste mêle toutes les strates de la société turripinoise. Les sociétaires domiciliés à La Tour-du-Pin représentent un tiers des souscripteurs. En observant de quelle manière ce gros effectif municipal s'organise, apparaît la puissance de l'impulsion initiale. Le flux originaire de La Tour-du-Pin représente plus de la moitié des 163 premiers souscripteurs (52,7% soit 86 souscriptions). Les notables de la sous-préfecture et les manufacturiers forment le gros des effectifs : fonction publique, professions libérales, ils entraînent dans leur sillage de nombreuses professions artisanales qui ont tout à gagner de cette journée de courses comme les cafetiers, restaurateurs et maîtres d'hôtel. Cette puissante mobilisation municipale est inspirée par le sentiment d'être à la pointe d'une modernité apte à propulser la sous-préfecture au rang d'une ville comme Lyon. La nouveauté est d'autant plus grisante que Grenoble, la préfecture, est surclassée. La seconde moitié de la liste représente une mobilisation résiduelle de 19 souscripteurs aux professions très variées et au rang desquels on compte néanmoins trois cafetiers et restaurateurs.

Le marquis de Virieu mobilise un réseau qu'il est plus difficile de cerner et qui se compose de plusieurs strates. Sur la même base des 163 premières souscriptions, il est possible de considérer que celles qui émanent des souscripteurs portant des titres de noblesse ou propriétaires de châteaux peuvent lui être imputées. 12 des 25 châtelains et 15 des 42 souscripteurs titrés sont présents dans cette première partie de liste. Les 3/4 des châtelains présents sont des voisins et ont très rapidement accepté un premier engagement dans la Société des courses de l'Isère. Près du tiers de ces souscripteurs titrés correspond à des domiciliations hors de l'Isère, essentiellement en Savoie et Haute-Savoie. Leur présence précoce, malgré l'éloignement relatif, s'explique par la dimension régionale qui figure dans le projet. Ce premier cercle d'aristocrates et de châtelains, constitue vraisemblablement le cœur de la sociabilité de voisinage du marquis de Virieu. Ils ressemblent en effet au châtelain de Pupetières, vivant au cœur de leurs domaines, ils sont comme le comte de Vallier ou le marquis de Vaulserre de toutes les commissions qui réfléchissent et enquêtent sur le cheptel équin du département. Une dizaine de Lyonnais, parmi lesquels Steiner-Pons, président de la

⁴⁰¹⁵ Table des cartes et des schémas, chapitre XVIII, carte N° 2 Membres fondateurs de la Société des courses de l'Isère en 1878.

⁴⁰¹⁶ Arch. dép. Isère, 151 M 2.

Société des courses de Lyon, et deux Parisiens complètent les apports certains du marquis de Virieu aux effectifs de la société. Il existe encore quelques autres souscripteurs qui relèvent de cette catégorie comme Émile Magnin-Dufayet maire de Virieu voisins du marquis, ou de vieilles connaissances comme Chaste de Galerand à Bellegarde-Poussieu ou les de Montal à Saint-Geoire.

Dans la seconde partie de la liste, celle qui correspond à des inscriptions plus tardives, les souscripteurs mobilisés par le marquis de Virieu dépassent largement les inscriptions turripinoises. Près d'une quarantaine de souscripteurs aux patronymes à particule parmi lesquels près des deux tiers dotés d'un titre nobiliaire : 4 marquis, 16 comtes, 3 vicomtes et 4 barons renforcent la composante nobiliaire de la société. En-dehors de ce groupe aux caractéristiques affirmées, il n'est pas difficile d'adjoindre une vingtaine de souscripteurs grenoblois et lyonnais. Parmi ces derniers, quelques belles situations : Baboin, Payen, Saint-Olive, Aynard, représentants de la finance et de la soierie, se sont laissés séduire par le projet, mais l'excellence équestre auxquels certains appartiennent n'est pas vraiment présente, ni les Monroe ou les de Leusse qui auraient pu, comme voisins, s'intéresser au projet.

L'analyse chronologique et sociale de la nomenclature permet de mettre en lumière deux faits peu contestables : en premier lieu, la chronologie sépare distinctement deux catégories générales de sociétaires : une majorité habite en milieu urbain, dans des agglomérations de petite taille, chefs-lieux de cantons pour la plupart, et une très forte minorité vit dans des communes rurales. Cette structure générale se maintient, mais avec moins de vigueur, dans la deuxième partie de la liste. Le poids de La Tour-du-Pin est prépondérant lors du démarrage de la souscription publique.

En second lieu, les sociétaires sont issus de deux volontés distinctes : celle de la municipalité qui adhère avec enthousiasme au projet de société formulé par le marquis de Virieu et qui joue cette carte sans réticence. Son poids prépondérant dans la constitution de la liste mêle toutes les strates de la société turripinoise. Cet apport initial est ensuite contrebalancé par les apports d'une deuxième volonté, celle du fondateur, qui récolte les souscriptions auprès d'une catégorie sociale beaucoup plus relevée appelée en renfort. Cet effort qui intervient après la poussée urbaine initiale fait coexister dans la même société et adhérer aux mêmes objectifs Joseph Charra, maréchal-ferrant de son état, 52^e de la liste, et Henri de Wendel d'Hayange, époux de Berthe Henriette de Vaulserre, maître de forges, domicilié à Paris, 328^e souscripteur.

Comment, avec de tels traits distinctifs, la société des courses de l'Isère a-t-elle pu effacer ses origines urbaines et plébéiennes et apparaître, au fil du temps, comme une réunion aristocratique pratiquant à l'ombre de sa sociabilité provinciale, un entre-soi immuable et persévérant ?

B – Les années incertaines

Les documents, très épars et fragmentaires, permettent néanmoins de formuler une première réponse. La métamorphose a été engagée de 1883 à 1887. Elle s'effectue à travers le double traumatisme que représente la disparition prématurée du marquis de Virieu, le 26 décembre 1882 à l'âge de 56 ans, et la création quelques mois plus tard d'une société concurrente à Bourgoin. La naissance de la Société des courses de Bourgoin peut servir de fil conducteur pour démêler l'écheveau des rivalités entre communes, les ambitions individuelles, sous-produit de la souscription et des adaptations qu'a dû consentir la société des courses de l'Isère.

La rivalité des villes de l'Isère est inscrite dès la formation du département⁴⁰¹⁷. Le Bas-Dauphiné n'échappe pas à cette logique. La désignation de La Tour-du-Pin comme sous-préfecture en 1800 engage une confrontation qui se poursuit à fleurets mouchetés tout au long du XIX^e siècle, notamment autour du tribunal de première instance de Bourgoin que revendique la sous-préfecture. Dans l'immédiat, la création de la société suscite des tensions parce que pour une fois, La Tour-du-Pin, moins dynamique et ouverte sur le monde que Bourgoin, semble en avance. D'évidentes raisons justifient le choix de la sous-préfecture, mais il n'est pas impossible que la puissance de la bourgeoisie berjalienne et des institutions de la ville aient suscité des craintes chez le marquis de Virieu plus loin de ses terres et dans un environnement social moins lisible. Quoi qu'il en soit, avant même la disparition du marquis de Virieu, la Société agricole de Bourgoin tente une première incursion dans un domaine de compétence que La Tour-du-Pin se réserve. Dans une lettre du 7 juin 1882, Auguste Genin, le Président de la Société pratique d'agriculture de Bourgoin, et souscripteur de la Société des courses de l'Isère, demande au Préfet de l'Isère une subvention de 1000 francs « à l'effet de créer des prix de courses aux pouliches sur le champ du concours en 1882 ». Début août 1882, avant même d'obtenir une réponse, il formule une nouvelle demande au préfet : il sollicite cette fois un objet d'art pour le concours de dressage des pouliches primées au concours hippique du département⁴⁰¹⁸. Le ministère de l'Agriculture auxquelles ces demandes ont été adressées répond par la négative, estimant que la subvention demandée fait double emploi avec les primes que l'État distribue déjà dans les concours hippiques du département⁴⁰¹⁹.

La disparition du marquis de Virieu ouvre à l'évidence une perspective aux initiatives prises par le Président de la Société d'agriculture pratique de Bourgoin. Le 27 janvier 1883, par voie de presse, une « commission des courses » appelle à la réunion pour le lendemain d'une assemblée générale constitutive d'une société de courses dans une des salles de l'Hôtel de ville de Bourgoin. L'annonce précise que « toutes les personnes qui dans la région s'intéressent à l'avenir de l'espèce chevaline sont priées de se joindre à la commission pour fonder une Société des courses utile »⁴⁰²⁰. La correspondance administrative permet ensuite de suivre les étapes suivantes. Un mois plus tard, le 28 janvier 1883, un premier projet de statuts est présenté au ministre de l'Agriculture. Le 23 février 1883, le Préfet de l'Isère dans une instruction au sous-préfet de La Tour-du-Pin désigne nommément Genin comme Président de la Société des courses de Bourgoin. Les statuts sont approuvés par le Préfet de l'Isère le 30 avril 1883. Une partie des souscripteurs de la Société des courses de l'Isère se retrouve, à des titres divers, dans la société concurrente : Auguste Genin, président ; Martin secrétaire, le comte Calvet-Rogna, Henri Michoud, Hubert Couturier, commissaires, le banquier Charles Guérin, les Lupin de Bourgoin et de Lyon. Le comte de Leusse entre dans la Société à cette époque.

Bourgoin est située à 15 Km de La Tour-du-Pin. La distance souligne la concurrence qui s'engage entre les deux sociétés et l'acharnement que met Bourgoin à supplanter sa rivale. Cette rivalité s'exprime à travers le programme des réunions de courses et par la bataille des subventions.

Le programme de sa première réunion le 24 juin 1883 comporte 7 courses dotées de 6285 francs. Il est possible de comparer les programmes des deux sociétés et d'en tirer quelques enseignements:

Course plate au galop : →

Course trot attelé ou monté : ➔

⁴⁰¹⁷ Marcel BLANCHARD, « Contribution à l'étude de la formation du département de l'Isère » *Annales de l'Université de Grenoble*, T.XXVI, 1914 pp. 411-426.

⁴⁰¹⁸ Arch. dép. Isère, 151 M 7, 4 août 1882, lettre du président de la Société pratique d'agriculture de Bourgoin au Préfet de l'Isère.

⁴⁰¹⁹ *Idem*, Lettre du Ministre de l'Agriculture au Préfet de l'Isère, 21 août 1882.

⁴⁰²⁰ *L'Impartial dauphinois*, 27 janvier 1883.

Course au trot monté : ➤➤ M
 Course au trot attelé : ➤➤ A
 Course de haie : ➤
 Steeple-chases militaire : ∩M

Bourgoin, 24 juin 1883	LA Tour-du-Pin 12 août 1883
➤➤ A Prix de la Société d'agriculture Pouliches	➤➤ M Épreuve de pouliches primées
➤➤ A Prix des Prairies	➤➤ M prix du chemin de fer PLM
➤➤ A Prix de la Société des courses de Bourgoin	➤➤ M Prix de la Ville de la Tour du Pin
➤➤ M Prix du Château	➤➤ M Prix du gouvernement
➔ Prix de la Société des courses de Lyon	➔ Prix de la coupe
➤ Prix de la ville de Bourgoin	➤ Prix des Dames
∩M 2 ^e série Military Prix des Dames	

En premier lieu, la société met sur pied en quelques mois à peine un programme à la fois plaisant et diversifié, où subsiste néanmoins la nécessité de valoriser le « trotteur campagnard ». Ce sont les épreuves de trot attelé qui dominent alors qu'à La Tour-du-Pin c'est surtout le trot monté qui est à l'honneur. Elle présente comme La Tour-du-Pin une course plate, une de haies, et inaugure tout de suite un steeple-chases militaire de 2^e série, ce qui est une belle performance. Le programme est à la fois plus fourni et plus varié que celui de sa devancière.

En second lieu, les financements obtenus pour une première réunion montrent une certaine capacité de manœuvre puisqu'elle reçoit d'emblée une allocation de la Société des courses de Lyon et aligne plus de 6000 francs de prix sans aucune subvention du département et de l'État, ce qui lui confère encore une sérieuse marge de progrès. La concurrence de la nouvelle venue oblige la Société de l'Isère à réagir et à s'aligner.

Le lancement de la Société est réussi si l'on en juge par la relation qu'en fait *l'Impartial du Dauphiné* le lendemain :

« Les courses de Bourgoin ont été favorisées hier par un soleil splendide. Aussi l'assistance était-elle des plus brillantes ; tout ce que Bourgoin et ses environs comptent d'élégances s'y était donné rendez-vous ; sur la pelouse et dans les tribunes nous avons remarqué une foule de fort jolies toilettes. De nombreux officiers appartenant aux régiments de cuirassiers et de hussards en garnison à Lyon sont venus prendre part ou assister au military qui a été couru à la fin de la journée.

Beaucoup de mouvement au pesage ; les bookmakers sont assiégés par les parieurs : tout le sport lyonnais est là »⁴⁰²¹.

Surprise par la belle performance de Bourgoin, la Société des courses de l'Isère réagit l'année suivante en sollicitant davantage de financements et en faisant preuve d'inventivité :

Course plate au galop : ➔
 Course trot attelé ou monté : ➤➤
 Course au trot monté : ➤➤ M
 Course au trot attelé : ➤➤ A
 Course de haie : ➤
 Steeple-chase : ∩ + série.
 Steeple-chase military : : ∩M + série.
 E = entrée ; F = forfait.

⁴⁰²¹ *L'Impartial dauphinois*, 26 juin 1883.

N°	Type	Condition des épreuves	Prix	Distance	Bourgoin 1884
1	➔ M	Épreuves de pouliches primées ou mentionnées honorablement en 1884, au concours de La Tour-du-Pin et montées au trot. La tenue de course n'est pas de rigueur. Brassards.	E = - 300, 200, 150 50	2000 m.	➔ M
2	➔ M	Prix du Gouvernement 1200 fr. dont 500fr. offerts par le Gvt. et 700 fr. par le Conseil général de l'Isère. chevaux hongres, entiers et juments de 1/2 sang ; de 3, 4 et 5 ans nés et élevés dans la circonscription du dépôt d'Annecy. Tout chevaux ayant gagné dans un ou plusieurs prix de courses ou d'épreuve de quelque ordre qu'il soit, une somme de 1200 fr. portera 3 kg de surcharge ; de 3 000 fr. 6 kg ; de 6 000 fr. 10 kg.	E = 5 600 200 150 100 75 50 et 25	3500 m	➔ A
3	➔	Prix du chemin de fer 1500 dont 500 offert par PLM et 500 par la Société des courses de Lyon. Pour chevaux entiers, hongres et juments et au-dessus, de toute espèce et de tous pays. 6 kg de <u>décharge pour les 1/2 sang.</u>	E = 50 = 20 1500	2500 m	➔
4	➔ A	Prix du Conseil général 1600 fr du Cons. Gén. Pour chevaux et juments de tous âges nés en France. Les chevaux ayant gagné, dans une ou plusieurs courses publiques une somme de 2000 fr. rendent 100 m ; 5000 fr rendent 200 m et 10 000 fr rendront 300.	E = 40 = 20 1600 1200 300 100	4000 m	➔ A
5	➔	Prix de la ville de La Tour-du-Pin. Pour tous chevaux de 3 ans et au-dessus. Gentlemen français et jockeys. 5 kg de <u>décharge pour les 1/2 sang.</u>	E = 40 800 600 200	2500 m	➔
6	Ω4 ^e série	Société des steeple-chases de France 2600 chevaux de 4 ans et au-dessus nés et élevés en France, n'ayant jamais gagné jusqu'au moment de la course un steeple-chase de 6000 fr. ni deux prix de 4 ^e série ni un prix d'une série supérieure.	E = 150 ; F = 25 2600 2000, 600, EX2 ⁴⁰²²	3000 m	Ω4 ^e série
7	Cross Country	Gentlemen français Société des courses de l'Isère pour chevaux d'armes, de chasse ou de promenade de tout âge et de toute provenance, n'ayant pas couru d'autres courses que celles exclusivement réservées aux hacks. 5 kg de <u>décharge pour les demi-sang</u>	E = - 300 100 ou 2 objets d'art.	3000 m	ΩM2 ^e série

Source : *L'Impartial dauphinois* : 13 et 14 juin 1884 ; *Lyon s'amuse*, 4 juillet 1886.

Le visage qu'offre la réunion est métamorphosé. Le programme est particulièrement plaisant car il associe avec élégance les attentes de tous les publics sans renier les missions que la société s'est assignées. Quelques observations s'imposent d'évidence :

1° Par rapport à la réunion de l'année précédente, le trot perd une épreuve et se diversifie avec une course de trot attelé. À ces trois courses réservées au demi-sang s'ajoutent dans trois autres courses des décharges en leur faveur. 6 des 7 courses de la réunion leur offrent soit une exclusivité soit des conditions préférentielles. Le demi-sang est au cœur de la fête hippique de La Tour-du-Pin.

2° La réunion de 1884 gagne une épreuve et les types de courses se diversifient : toutes les spécialités sont représentées. Un effort particulier est fait en direction des éleveurs : outre l'exhibition des pouliches primées qui prolonge le concours hippique, le prix du gouvernement en fait une épreuve particulièrement intéressante pour les chevaux et pouliches de la région et une belle occasion de séduire d'éventuels acheteurs. Les amateurs de chevaux de la région – que la modestie des primes protège d'une concurrence trop sévère – peuvent s'exprimer sur un parcours vallonné qu'ils pratiquent toute l'année. Enfin, le public est convié à découvrir une large palette d'épreuves puisque toutes les spécialités sont présentes : sept courses et six types d'épreuves différentes.

⁴⁰²² Le troisième retire son entrée.

3° Le financement a également évolué. 8 620 francs de prix. Aux soutiens traditionnels provenant du gouvernement, du Conseil général de l'Isère, de la mairie de La Tour-du-Pin et du PLM s'ajoutent pour la première fois un prix de la Société des Steeple-chases de France et une subvention de la Société des courses de Lyon, soit plus de 3000 francs de prix supplémentaires.

4° La pression qu'exerce la Société des courses de Bourgoin sur celle de l'Isère n'est pas contestable. La dernière colonne du tableau montre à l'évidence qu'elles se regardent en chiens de faïence. Les uns et les autres, avec la plus exquise civilité, s'évaluent sur le terrain même des courses. Lors de la réunion de juin 1886 à Bourgoin, l'hebdomadaire *Lyon s'amuse* fixe une partie de la délégation adverse venue jauger la qualité du programme⁴⁰²³.

Au cours de cette même période, l'affrontement entre les deux sociétés se manifeste également à travers la bataille des subventions. La Société des courses de Bourgoin sollicite au Conseil général, une subvention égale à celle de La Tour-du-Pin, tandis que le rapporteur de la Commission du budget, le conseiller Pascal, élu du canton de Bourgoin, réclame la suppression de la subvention de 2300 francs accordée à la Société des courses de l'Isère. La demande mise aux voix est repoussée grâce à l'engagement d'Antonin Dubost, député-maire de La Tour-du-Pin, qui parvient à défendre les subventions accordées à la Société des courses de l'Isère. Il est soutenu par la majorité des élus des cantons chevalins des arrondissements de Vienne et de La Tour-du-Pin, comme Marion, Saulnier, Buyat ou le baron de Verna. Ce groupe reçoit l'appui du Préfet⁴⁰²⁴. En 1884, l'offensive repart avec les mêmes protagonistes, mais Dubost n'étant pas là, la question est reportée à l'année suivante⁴⁰²⁵. En réalité, c'est à partir de 1886 que la question des subventions reprend de l'importance : en 1886 et en 1888, la création de deux nouvelles sociétés de courses, celles de Grenoble et de Vienne alourdissent considérablement le budget, et le Conseil général décide alors de supprimer ces subventions. Elles sont allouées une dernière fois pour l'année 1888.

La Société des courses de Bourgoin, malgré son succès initial, est victime de la disparition des subventions départementales et de la constitution de deux nouvelles sociétés. Bourgoin est pour ainsi dire cernée par Lyon et par Chalamont dans l'Ain, Vienne, La Tour-du-Pin et Grenoble en Isère. Dans cette lutte, La Tour-du-Pin et Vienne sont à la fois mieux situées et jouissent d'avantages supérieurs : Vienne dispose à demeure d'un régiment de dragons susceptibles de fournir de nombreuses épreuves tandis que La Tour-du-Pin centrée sur un pays de production reste fidèle au trot et peut compter sur le soutien de souscripteurs fidèles quoique peu nombreux. Bourgoin donne sa dernière réunion le 15 juillet 1888. Quinze jours plus tard, la Société de La Tour-du-Pin propose une très belle réunion que le chroniqueur hippique de l'Express de Lyon présente de la manière suivante : « La réunion d'hier comptera certainement au nombre de celles que le sportsman, habitué fidèle des courses suburbaines, pourra marquer d'une pierre blanche »⁴⁰²⁶. Ainsi s'achève heureusement un épisode difficile dans la vie de la Société des courses de l'Isère.

⁴⁰²³ *Lyon s'amuse, journal littéraire, mondain, satirique, théâtrale et financier*, 4 juillet 1886. La présence du marquis de Virieux est soulignée comme celle d'autres membres de la Société des courses de l'Isère.

⁴⁰²⁴ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Isère*, 1883/08, séance du 24 août 1883, p. 957 : « M. Dubost combat la suppression de la subvention de 2300 fr. accordée les années précédentes à la Société des courses de l'Isère, à La Tour-du-Pin. Il rappelle les sacrifices faits par le département pour l'amélioration de la race chevaline, les bons résultats obtenus ; il dit que, pour mener à bien l'élevage du cheval, on a été amené à créer une société de courses dans le département. La Tour-du-Pin a été choisi en raison de sa situation au centre du pays d'élevage. L'État et le département ont accordé des subventions à cette société. Les courses ont donc été considérées nécessaires à l'élevage du cheval. M. Dubost termine en proposant au Conseil, par voie d'amendement, de rétablir la subvention de 2300 fr. allouée chaque année à la Société de courses de l'Isère, à La Tour-du-Pin ».

⁴⁰²⁵ Voir table des textes, chapitre XVIII, document N° 4 Les financements départementaux relatifs à l'amélioration de la race chevaline en Isère pour l'année 1885.

⁴⁰²⁶ *L'Express de Lyon*, 30 juillet 1888.

Si la Société des courses de Bourgoin a pu s'affirmer dans ses premières années avec tant d'assurance, c'est parce que la brutale disparition du marquis de Virieu a laissé un vide considérable. Son expertise en matière hippique était sans doute contestée, il n'en demeurait pas moins une autorité reconnue. Aussi la tâche la plus urgente était de lui trouver un successeur en attendant que le nouveau marquis soit en situation de succéder à son père. La situation est d'autant plus délicate qu'une partie des souscripteurs ont déjà fait le choix de la société rivale.

La Commission convoquée à La Tour-du-Pin le 8 avril 1883 porte son choix sur le marquis de Marcieu, proche du défunt et l'un des trois commissaires des courses de l'année précédente⁴⁰²⁷. La réunion de 1883 est préparée par le nouveau président et les commissaires de courses : Fernand Saint-Olive et Henri Michou qui reçoivent l'appui du comte Gaston de Leusse. Il s'agit d'instruire au plus vite le nouveau marquis Antoine Wilfrid de Virieu-Pupetières alors âgé de 22 ans. Dès 1884, il est nommé commissaire des courses en compagnie de Saint-Olive et Michoud et en 1888, à l'âge de 27 ans, il apparaît enfin comme président de la Société des courses de l'Isère. Il occupe cette fonction avec application et se fonde dans l'héritage paternel en suivant un chemin tout tracé. Le portrait qu'en dresse une douzaine d'années plus tard la revue *Les Alpes pittoresques*, à l'occasion de la réunion de 1901, est celui d'un héritier. L'auteur de l'article, qui écrit en connaissance de cause, associe habilement le président et les hommes sans qui la société aurait sans doute sombré au début des années 1880 :

« M. le Marquis de Virieu, maire de Virieu et conseiller général de l'Isère, en est le très estimé président. M. le Marquis de Virieu, père du marquis actuel, s'occupait beaucoup lui-même de cette question de l'amélioration de la race chevaline et des Courses de La Tour-du-Pin. Il présida ces courses dès leur institution, et le fils n'a pas failli à la tâche accomplie avec tant de dévouement et de générosité par son cher prédécesseur. Cette année encore, il fut l'heureux instigateur de la construction des nouvelles tribunes. (...) »

Dans l'organisation des courses de La Tour-du-pin, d'éminents collaborateurs entourent, au surplus, le jeune président, et nous savons combien les vice-présidents du Comité, MM. Teyssier de Savy, et Dr Fontanel, conseiller municipal de La Tour-du-Pin, montrent de zèle et d'expérience aux côtés des trois distingués commissaires que sont : M. le Marquis de Leusse, - le vainqueur de nombreux steeple-chases réservés aux gentlemen, le plus ancien des commissaires, starter des épreuves depuis 1888, et qui prend ou prit également une part très active dans le jury des courses du Grand-Camp à Lyon, de Bonneterre et de Bourgoin ; M. le Marquis de Quinsonas, un fervent du sport hippique, dont le savoir technique et le dévouement dans l'organisation des courses sont particulièrement précieux ; M. Ferrand de Montal, auquel un large esprit d'initiative et une courtoise serviabilité assurent toutes les déférences et les sympathies »⁴⁰²⁸.

C- Le havre de l'entre-soi

À partir de 1889, la Société des courses de l'Isère reprend le cours normal de son existence. Les années de rude concurrence avec Bourgoin ont rendu les réunions plus intéressantes et diversifiées. La société acquiert alors sa physionomie définitive, celle d'une société hippique aristocratique qui gère sa réunion annuelle sans aucune volonté d'ajouter des dates de courses supplémentaires. En s'installant dans la durée, la réunion aoûtienne devient progressivement la réunion quasi patrimoniale des châtelains et des familles aristocratiques de la région. Cette volonté affichée de l'entre-soi et l'exclusivisme sociale qui en émane se

⁴⁰²⁷ *Le Patriote savoisien*, 18 avril 1883.

⁴⁰²⁸ *Les Alpes pittoresques, historiques, artistiques et littéraires : la vie mondaine, balnéaire et sportive ; revue illustrée paraissant le 15 et le 30 de chaque mois*, 1^{er}-15 septembre 1901, N°7.

manifestent à travers la réduction drastique des sociétaires et par le recours à des pratiques de l'hippodrome en total décalage avec les dynamiques du temps.

La réduction du nombre des sociétaires est une réaction à la large ouverture des origines. La liste de 1878 s'est allégée à partir du renouvellement quinquennal de 1882. La Société des courses de l'Isère a assurément perdu plusieurs dizaines de sociétaires avec la création de sa rivale de Bourgoin en 1883. Les données manquent pour pouvoir situer de manière exacte le mouvement qui enclenche cette réduction sélective des adhérents. Les données relatives au budget renseignent sur la situation qui existe dans la première moitié des années 1890⁴⁰²⁹ :

1892 : 146

1893 : 140

1894 : 151

1895 : 150

En 15 ans, la société a perdu plus de la moitié de ses souscripteurs. Cette situation aurait pu être présentée comme consécutive à la sortie de crise mais ce n'est pas le cas. Dans une étude détaillée et documentée sur les différentes sociétés affiliées à l'Association des Sociétés de courses du Centre et du Sud-Est, *Lyon sport* attribue en février 1900, 150 membres sociétaires à la Société des courses de l'Isère⁴⁰³⁰. Il va de soi que la stabilité des effectifs moyens sur une aussi longue période ne peut être attribuée au hasard. Elle correspond à un point d'équilibre dicté par une réunion de 6 ou 7 courses.

Ainsi en 1892, les cotisations des 146 membres et toutes les autres ressources (entrées du public, montant des engagements, pari mutuel et la vente des programmes) représentent 4520 fr. et les charges fixes (loyer du champ de courses, garde et entretien des bâtiments, administration et abonnements) s'élèvent à 3878 fr. Les revenus de la Société couvrent en moyenne les dépenses ordinaires et un fond social permet de faire face à la météorologie qui peut affecter les entrées. La société dégage peu d'excédents sur ces revenus propres, et en conséquence elle n'aide pas directement l'industrie chevaline. Elle permet de fixer des subventions de diverses origines. En 1892, elles s'élèvent à 6425 fr. dont 300 proviennent de la Société des courses de l'Isère soit moins de 5 % des sommes distribuées. En somme, les 150 sociétaires qui fournissent 2920 fr. de cotisation par an couvrent plus des 3/4 des charges fixes⁴⁰³¹. Cette proportion jugée suffisante permet de conserver une forte homogénéité sociale et un équilibre interne gages de l'entre-soi. Par ailleurs, en cas de nécessité, la Société peut, sans difficulté majeure, entrer quelques dizaines de cotisations supplémentaires. En 1905, la société inaugure sur le modèle de Villeurbanne des tribunes pérennes qu'elle finance sans problème majeur⁴⁰³².

II – Les sociétés de type professionnel : la Société des courses de Chalamont

La Société des courses de Chalamont incarne l'initiative d'un groupe d'éleveurs locaux qui s'organise pour valoriser au mieux de ses intérêts le processus de commercialisation des chevaux. C'est la dernière pièce d'un ensemble de structures dont la clé de voûte est représentée par le concours hippique de Chalamont⁴⁰³³. Ce concours est ouvert selon les périodes aux produits des cantons de Chalamont, Trévoux, Montluel, Meximieux et Villars-les-Dombes. Il est adossé à une station de monte du haras de Cluny puis d'Annecy et aux foires chevalines de Chalamont. Le champ de courses du Grand Étang attire les amateurs de

⁴⁰²⁹ Arch. dép. Isère, 151 M 2, budget de la Société des courses de l'Isère.

⁴⁰³⁰ *Lyon sport*, 24 février 1900.

⁴⁰³¹ Table des tableaux, chapitre XVIII, tableau N°2 Budgets de la Société des courses de La Tour-du-Pin en 1892, 1893 et 1894.

⁴⁰³² Table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N°4 Les tribunes de la Société des courses de l'Isère, hippodrome de Sainte-Blandine.

⁴⁰³³ Voir table des cartes et schémas, chapitre XVIII, schéma N° 1 La Société des courses de Chalamont.

chevaux lyonnais et sert de vitrine à la production locale issue du concours de Chalamont. Cette portion de la Dombes chevaline qui s'étire de Trévoux à Chalamont veut tirer un plus grand profit de la proximité de Lyon. Il s'agit d'élargir la notoriété du cheval dombiste au-delà des marchands lyonnais qui s'y approvisionnent de longue date et qui connaissent mieux que quiconque les qualités intrinsèques de cette petite région d'élevage. C'est dans une approche globale qu'il faut aborder l'analyse de la Société des courses de Chalamont créée en 1884.

1 – L'émergence d'une vieille région d'élevage

Le canton de Chalamont est au cœur de cette région de production et la commune éponyme en est l'épicentre. Les cartes qui montrent la répartition des membres fondateurs de la Société des courses de Chalamont en 1884 et la distribution des primes accordées par le concours hippique du même nom entre 1882 et 1888, soulignent toutes les deux le poids spécifique de Chalamont⁴⁰³⁴. C'est ce chef-lieu de canton qui porte pour l'essentiel le projet endogène de valorisation du cheptel de demi-sang. Cette extrême concentration souligne l'influence limitée du concours hippique sur le reste de la circonscription : les participants primés sont presque tous domiciliés dans les cantons de Chalamont, de Villars-les-Dombes et dans deux communes de celui de Meximieux. Les cantons de Trévoux et de Montluel comptent peu de lauréats aux différents concours. Le premier est sans doute trop éloigné et le second compte un grand nombre de poulinières de gros trait, peu adaptées aux étalons de demi-sang que propose l'administration des Haras⁴⁰³⁵.

A – Le potentiel du pays chalamontais

L'importance des primes distribuées aux éleveurs des cantons de Chalamont et de Villars-les-Dombes s'explique par l'ancienneté de la station de monte que l'administration des Haras a établie à Chalamont. Depuis 1851, des étalons de demi-sang assurent chaque année la monte. Au début des années 1880, la station de Chalamont compte six étalons dont un pur-sang anglo-arabe, soit trois fois plus que les effectifs envoyés à Saint-Trivier-sur-Moignans, l'autre station qu'entretient les Haras dans le département. Dans son rapport de 1886, le directeur du dépôt de Cluny note que les six étalons de la station ont sailli 346 juments l'année précédente soit plus de 56 par étalon⁴⁰³⁶. Ces effectifs suffisent largement aux besoins puisqu'en 1897, le canton de Chalamont ne compte pas plus de 341 juments de demi-sang et de trait léger susceptibles d'être affectées à la reproduction⁴⁰³⁷. Ils sont épaulés par les étalons de la Société hippique de l'Ain. Les stations de Leyment, de Saint-Paul-de-Varax et d'Ambérieux-en-Dombes comptent une dizaine d'étalons qui peuvent desservir les communes du canton de Chalamont. Il est évident que la jumenterie locale a été progressivement modifiée par cet apport de sang. À Chalamont même et dans les communes voisines, la carte permet de bien cerner l'impact de la station sur les poulinières. Les cheptels communaux sont majoritairement composés de juments poulinières de demi-sang ou de trait léger. La fréquentation assidue du concours, la connaissance des modèles valorisés par les jurys, le nombre des poulinières déjà perfectionnées et la présence de la station expliquent sans peine la surreprésentation du chef-lieu de canton.

⁴⁰³⁴ Table des cartes et des schémas, chapitre XVIII, carte N°3 Membres fondateurs et souscripteurs de la Société des courses de Chalamont (Ain) ; Carte N°4 Localisation des éleveurs primés au concours hippique de Chalamont de 1882 à 1888.

⁴⁰³⁵ Table des cartes et des schémas, chapitre III, Carte N°17 Localisation des juments de gros trait susceptibles d'être affectées à la reproduction dans les cantons de l'Ain dépendant de la ceinture chevaline de Lyon.

⁴⁰³⁶ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, Rapport du Directeur du dépôt national d'étalons de Cluny au Préfet de l'Ain, 13 juillet 1886, 1886/08, page 244,

⁴⁰³⁷ Table des tableaux, chapitre III, tableau N° 1 État statistique des juments affectées ou susceptibles d'être affectées à la reproduction dans les cantons de l'Ain inclus dans la ceinture chevaline de Lyon en 1897.

D'autres indices soulignent la montée en puissance de l'industrie chevaline dans le canton de Chalamont depuis le Second Empire. Ainsi le chef-lieu de canton réclame dès les années 1860 la création de nouvelles foires chevalines. À l'appui des requêtes adressées à l'autorité préfectorale, le conseil municipal souligne la vitalité de l'élevage des chevaux :

« Considérant que l'élève des chevaux a pris dans notre canton une extension et un perfectionnement remarquables depuis que Chalamont possède un dépôt d'étalons impériaux et surtout depuis que les officiers de remonte viennent chaque année dans notre localité acheter des chevaux pour le service de l'État, et que d'ailleurs les concours établis depuis quelque temps, tout en piquant l'honneur des propriétaires ou fermiers, ont apporté un progrès et une grande amélioration dans le traitement de la race chevaline.

Considérant que c'est entrer dans les vues du gouvernement que de favoriser par tous les moyens possibles ce genre d'industrie pour lequel il a créé des primes d'encouragement.

Considérant qu'il y aurait un grand avantage pour les nombreux cultivateurs du canton qui se livrent à l'élève des chevaux de pouvoir vendre leurs produits pour ainsi dire sans déplacement »⁴⁰³⁸.

D'autres pièces administratives complètent la demande adressée à la préfecture à l'appui de sa demande en création de 3 foires :

« Jadis le seigle y était la principale récolte, aujourd'hui on ne sème presque plus que du froment, sans négliger les autres cultures qui indiquent le progrès : les prairies notamment se sont accrues dans de vastes proportions. Des étangs entiers ont été convertis en prés et en ce moment encore un étang de plus de quarante hectares aux portes de Chalamont est en voie de subir la même transformation.

L'augmentation des fourrages a eu pour résultats de multiplier dans le pays toutes les espèces de bétail qui se vendent couramment, mais c'est l'élève des chevaux qui a pris le plus d'extension et qui, depuis quelques années seulement que cette industrie a pris naissance, semble avoir le plus contribué à relever le canton de Chalamont où la remonte en achète toujours plus que partout ailleurs, mais néanmoins pas assez pour qu'il n'en reste encore beaucoup à vendre »⁴⁰³⁹.

Les pratiques d'élevage évoluent plus lentement, mais la pédagogie menée par les jurys, contre l'emploi des entraves, même si elle bute sur des contraintes matérielles, permet un saut qualitatif de la production locale. Le poulain à l'entrave marque presque le paysage⁴⁰⁴⁰. Les effets dévastateurs de cette pratique ancestrale ont déjà fait l'objet d'une analyse, il convient simplement de souligner qu'elle régresse – quoique avec lenteur – dans les années 1880⁴⁰⁴¹. En 1883, la Société hippique lance une campagne d'information contre l'utilisation des entraves et fait savoir qu'elle est disposée à distribuer des encouragements. Il est intéressant de noter que deux des trois visites que la société effectue sur le terrain concernent des exploitations du canton de Chalamont :

« (...) Nous avons été également le 4 octobre visiter la ferme de Fayolle, à Chalamont exploitée par M. Orsay, Claude, un de nos bons éleveurs. La clôture qu'il a faite se compose de 3 gros fils de fer galvanisés, superposés et formant une clôture de 1,50 m. de hauteur. Ces fils sont supportés par des pieux de chêne espacés d'environ 4 m. ; en somme la clôture est

⁴⁰³⁸ Arch. dép. Ain, 31 M 7, Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal de Chalamont, 4 novembre 1861.

⁴⁰³⁹ *Idem*, Renseignements statistiques sur Chalamont à l'appui de sa demande en création de 3 foires.

⁴⁰⁴⁰ L. GALLOIS, « La Dombes », *Annales de géographie*, année 1892 N°2, pp. 121-131 : « De ce pays solitaire, aux horizons toujours noyés de brume, se dégage un grand charme. Ses claires nappes d'eau, et, çà et là, les masses sombres de ses petits bois de chênes et de bouleaux rompent la monotonie des prairies et des champs étroits aux sillons profonds. Détachées du troupeau voisin, quelques bêtes, dans l'eau jusqu'à mi-jambe, paissent la brouille des étangs ; tandis que de jeunes chevaux d'élevage, l'entrave au pied, parqués dans de vastes enclos, animent ce paysage un peu triste ».

⁴⁰⁴¹ Voir, chapitre IV, section I, II, 2 - les concours de l'Ain.

bonne, offre toute la résistance désirable et lui donne pour ses nombreux chevaux un parcours de 5 ha de bonne prairie un peu en pente, exposée au soleil levant ; nous avons pu nous rendre compte que les animaux ne cherchent nullement à franchir cette clôture qu'ils distinguent parfaitement ; nous avons adressé nos félicitations à M. Orsay sur le choix intelligent de l'emplacement pour son élevage et sur la bonne pensée qu'il a eue de renoncer à l'entrave ; nous lui avons accordé à titre d'encouragement la somme de 50 fr.

Le jour même, nous sommes allés à la ferme des Rozières ou des Roussières, située à Saint-Nizier-le-Désert, exploitée par M. Collet, Isaac. Là, tout était à faire, pas de clôture naturelle ; aussi cet éleveur intelligent n'a-t-il pas hésité à faire usage de la ronce artificielle, disposée sur deux rangs, superposée et soutenue par de forts madriers de chêne dont la pointe avait été durcie au feu. Nous étions un peu inquiets sur l'emploi de la ronce artificielle, craignant les accidents, et surtout pour les poulains dont la vue est tout à fait rudimentaire, mais cet éleveur a dissipé nos craintes en nous affirmant que ses élèves distinguaient suffisamment cette clôture et qu'ils ne s'étaient jamais jetés dessus. Nous avons regretté plus que jamais de ne pouvoir indemniser plus largement M. Collet dans ses dépenses élevées ; nous n'avons pu lui attribuer qu'une prime de 200 fr. (...)

J'aime à penser, Monsieur le Préfet, que ces encouragements que nous distribuons obtiendront un très bon résultat, surtout bien plus prompt que nous n'osions espérer, car nous connaissons nombre d'éleveurs qui vont se mettre à l'œuvre en renonçant à l'usage des entraves, et l'exemple est un grand poids dans nos pays »⁴⁰⁴².

B – Une matrice dense d'éleveurs

L'élevage des chevaux qui prospère dans le canton de Chalamont et dans son voisinage s'appuie sur l'expertise d'un groupe restreint de fermiers-éleveurs et de propriétaires qui élèvent des chevaux depuis fort longtemps⁴⁰⁴³. Dotés des moyens qui leur permettent de garder des poulinières de qualité, ils influencent par leurs pratiques l'élevage du cheval dombiste. La liste des souscripteurs de la Société des courses de Chalamont reflète parfaitement la mainmise de cette élite sur l'élevage du demi-sang et sur les concours qui en sont l'expression institutionnelle. Émanation endogène d'un groupe qui sait prendre en charge ses intérêts, la création en 1883 de cette société de courses locale ne peut se comprendre qu'analysée dans le prolongement du concours hippique dont elle est pour ainsi dire la pièce terminale. Deux sources permettent d'approcher ce milieu : la liste des membres fondateurs et les lauréats du concours hippique de Chalamont.

La liste des membres fondateurs et cotisants compte 65 noms qui peuvent être classés en trois groupes distincts : les propriétaires, les fermiers-éleveurs et un groupe hétérogène de sociétaires qui, par leurs fonctions sociales ou professionnelles, ont pu avoir un intérêt à prendre une cotisation⁴⁰⁴⁴. La nature des termes utilisés est sans ambiguïté. Le propriétaire désigne la personne possédant des biens immobiliers qui lui permettent d'en vivre, soit directement à la tête d'un domaine, soit en les faisant travailler par autrui. Cet ensemble se compose de 29 sociétaires répartis en deux groupes d'importance inégale : le premier groupe

⁴⁰⁴² L.E.P. O'BRIEN, *Les Chevaux du département de l'Ain*, tome 2, pp.496-497. Ce processus de création de prairie est poursuivi et semble mobiliser des éleveurs moins engagés que les deux précédents. La presse donne à l'occasion des informations sur ce mouvement qui transforme la production chevaline. Le *Bulletin du Comice agricole de l'arrondissement de Bourg*, 1891/04, p. 40, signale la médaille d'or obtenue par M. Maréchal à la Caronnière, commune de Chalamont, pour la création d'une prairie artificielle au Concours agricole régional de 1891. Maréchal est un éleveur de chevaux reconnu pour la qualité de sa production, mais il n'appartient pas au groupe des grands éleveurs et, s'il entretient quelques poulinières, il ne figure pas parmi les membres fondateurs de la Société des courses de Chalamont.

⁴⁰⁴³ Voir table des tableaux, chapitre XVIII, tableau N°3 Liste des membres fondateurs et souscripteurs de la Société des courses de Chalamont.

⁴⁰⁴⁴ Table des cartes et des schémas, chapitre XVIII, carte N° 6 La qualité professionnelle des membres fondateurs et souscripteurs de la Société des courses de Chalamont (Ain).

est celui d'une vingtaine de propriétaires-résidents qui habitent en majorité à Chalamont ou dans les communes avoisinantes. Ce groupe est intéressé à des titres divers par la promotion de la race locale et de l'essor des courses. Il est à l'origine de la fondation de la société. Salomon et Rambaud, respectivement propriétaires à Chatenay et Saint-Nizier-le-Désert, occupent les postes de responsabilité, le premier surtout puisqu'il met à la disposition de la Société un vaste terrain sur lequel est installé l'hippodrome du Grand Étang⁴⁰⁴⁵. En revanche, ces propriétaires sont peu engagés dans l'élevage proprement dit. Ni Alexis Salomon ni Rambaud ne présentent de chevaux au concours hippique. Même observation pour le comte de Prémonte qui se contente de faire courir quelques chevaux, et c'est vraisemblablement à ce titre que sa présence est sollicitée par les instigateurs du projet. Seuls trois propriétaires élèvent des chevaux sur leurs terres. Antoine Richard, châtelain du Montellier, vit sur un domaine de plusieurs centaines d'hectares et consacre une partie de ses loisirs à l'élevage du demi-sang. Il entretient quelques poulinières. Le seul propriétaire éleveur actif est Joseph Sève, maire de Saint-Germain-sur-Renon, commune du canton de Villars-les-Dombes. Primé à 16 reprises entre 1882 et 1888, il entretient plusieurs poulinières sur son exploitation. Il a à son palmarès quelques très belles récompenses. En 1877, la Société hippique du Rhône lui accorde une médaille d'or et une prime de 250 francs pour un poulain hongre de deux ans⁴⁰⁴⁶. Il est régulièrement présent parmi les lauréats des concours hippiques régionaux.

Les propriétaires du groupe des non-résidents sont tous domiciliés à Lyon à l'exception de Gaston de Labrunerie qui habite Paris. Ils interviennent vraisemblablement dans la Société des courses de Chalamont parce qu'ils ont des demeures comme Caquet-Vauselle à Châtenay ou en appui à leurs fermiers qui sont très engagés dans le projet. Certains cotisants lyonnais sont qualifiés non par leur qualité de propriétaire mais par une activité professionnelle, il est plus difficile de les cerner. Deux membres lyonnais de la Société viennent du monde de la finance : Chomonot, un agent de change et Jean Côte, un banquier. Ce dernier est tout particulièrement engagé dans le monde du trot. Il est en 1885, l'un des rares lyonnais à présenter un produit de demi-sang de l'Ain au concours que la Société hippique française organise à Lyon. Il s'agit d'une pouliche de 2 ans, 1^{er} prix au concours hippique de Châtillon-sur-Chalaronne⁴⁰⁴⁷. Au cœur de l'excellence équestre, membre de toutes les sociétés locales qui valorisent le trot, il devient en 1891 secrétaire de la Société des concours hippiques du Rhône et du Sud-Est.

Enfin, d'autres notables constituent un groupe dont la présence s'explique sans difficulté : Victor Dugas, conseiller général de l'Ain, est aussi un membre actif de la Société hippique de l'Ain et sa présence, en éclaircur, peut renseigner sur une création qui n'est pas sans effet sur les courses de Châtillon que patronne la Société hippique ; Henri Germain, député de Trévoux, est sollicité par les fondateurs. Il paie une cotisation de 100 francs ce qui en fait de loin le fondateur le plus généreux et un parrain de choix pour les subventions à venir.

Les fermiers-éleveurs forment le deuxième groupe de la liste des souscripteurs. Ils constituent la cheville ouvrière du projet. Au nombre de 24, ils sont originaires de 5 communes qui forment le cœur de la zone de production qui alimente le concours hippique de Chalamont. Le tableau constitué à partir de la liste des membres cotisants de la Société des courses de Chalamont permet de cerner la place qu'occupe le groupe des fermiers-éleveurs dans la production du demi-sang dombiste : ils constituent l'élite de la profession. 18 des 24 membres présents sur la liste ont été primés dans les concours. Ces éleveurs composent une part non négligeable d'un premier cercle qui capte la quasi-totalité des aides dispensées par l'État. Cette suprématie répétée d'année en année est au fond très semblable à celle qui a été

⁴⁰⁴⁵ Arch. dép. Ain, 7 M 43. La propriété compte 44 hectares et l'hippodrome occupe 19 hectares. Voir table des gravures et des illustrations chapitre XVII, document N°10.

⁴⁰⁴⁶ *Journal de l'Ain*, 15 juin 1877.

⁴⁰⁴⁷ Arch. dép. Rhône, 7MP 44, 1885, *Concours hippique du Sud-Est, chevaux de selle français, cours du Midi à Lyon, Catalogue*, 75 pages, N° 34, page 35.

observée dans les concours du Dauphiné. La césure entre le groupe des producteurs primés et des laissés-pour-compte passe par l'usage des entraves. Dans l'Ain, l'emploi des entraves joue le même rôle destructeur que l'élevage à l'écurie en Dauphiné. Les producteurs primés sont ceux qui ont assez de terrains clos pour que leurs poulains et pouliches puissent se mouvoir en toute liberté. Les autres sont condamnés par l'absence de terrains disponibles à utiliser les entraves. Ses effets catastrophiques obligent les petits éleveurs à se défaire le plus tôt possible de leurs poulains et pouliches, alors même que ces animaux sont bien moins précoces que les chevaux de trait qu'élèvent les agriculteurs du canton voisin de Montluel. L'effet des entraves est tellement radical sur la physiologie des animaux qui le subissent, qu'il incarne à lui seul l'impossible accès des petits éleveurs aux primes. Cette limitation de nature sociale aux subventions de l'État et du département est répétée avec une telle constance par les jurys qu'il n'a d'autre objectif que de cacher une évidence : l'élevage du demi-sang n'est accessible qu'aux exploitants ayant des terrains enclos. Tous peuvent s'y livrer, mais peu en recueillent les fruits de manière régulière⁴⁰⁴⁸.

Ces fermiers-éleveurs sont engagés de longue date dans la valorisation de leur production. Un certain nombre d'entre eux sont ainsi membres de la Société hippique de l'Ain, comme Claude Orcet et Jean-Marie Chanel à Chalamont, Isaac Collet à Saint-Nizier-le-Désert ou Antoine Gagneux, au Plantay. Cette relation avec la Société hippique souligne une prise de conscience qui est encore renforcée par la participation aux concours hippiques régionaux. Ces producteurs assurent la promotion des produits de leur région depuis longtemps. En 1866 Antoine Gagneux, du Plantay, obtient à l'exposition agricole de Lyon, un troisième prix, une médaille de Bronze et 150 fr. pour une pouliche de 3 ans⁴⁰⁴⁹. C'est sur ces bonnes pouliches conservées dans l'exploitation que se bâtissent les succès futurs. Là encore, contrairement aux petits producteurs qui ont du mal à résister aux sollicitations, les fermiers-éleveurs tirent parti de leur travail de sélection sans que tout soit à refaire à chaque génération. Pour ces éleveurs, chaque concours est l'occasion d'améliorer l'image de leur élevage, mais aussi par contrecoup, celle de la production dombiste. Il n'y a pas de réunion départementale ou régionale sans leur présence. Toutes les occasions sont bonnes pour exhiber poulains et pouliches. Jean-Marie Chanel, l'un des très bons éleveurs du canton de Chalamont, est un de ces infatigables commis-voyageurs du demi-sang de la Dombes. En mai 1874, il obtient un 1^{er} prix au concours régional hippique de Mâcon⁴⁰⁵⁰ ; quelques mois plus tard, au concours annuel du Comice de Trévoux qui a lieu en septembre 1874 à Meximieux, Jean-Marie Chanel obtient une 2^e prime pour la présentation d'une jument poulinière suitée⁴⁰⁵¹. En juin 1877, outre les prix qu'il récolte au concours hippique de Chalamont, la Société hippique du Rhône lui offre une belle tribune comme le rappelle le *Journal de l'Ain* :

« Jean-Marie Chanel, de Chalamont, a remporté trois prix : un quatrième et 200 fr. pour une pouliche de trois ans, un deuxième et 200 fr. pour une autre de deux ans, et un septième prix avec 50 fr. comme prime extraordinaire pour poulains et pouliches »⁴⁰⁵².

La participation des fermiers-éleveurs à la création de la Société des courses de Chalamont apparaît ainsi sous son véritable jour. En s'engageant dans cette nouvelle branche de l'activité hippique, il s'agit de valoriser de nouveaux débouchés en créant à domicile, sur les lieux de

⁴⁰⁴⁸ Les lauréats des concours hippiques comptent quelques dizaines d'éleveurs bénéficiaires des primes de manière régulière et guère plus de 200 individus gagnant de manière épisodique. La base des participants aux concours est plus nombreuse mais difficile à évaluer. Voir table des tableaux, chapitre XVIII, Tableau N°4 Éleveurs primés aux concours de pouliches de 2 ans de Chalamont de 1882 à 1888 ; tableau N°5 Éleveurs primés aux concours de pouliches de 3 ans de Chalamont de 1882 à 1888 ; tableau N° 6 Éleveurs primés au concours de poulinières de Chalamont de 1882 à 1888.

⁴⁰⁴⁹ *Journal de l'Ain*, 19 novembre 1866.

⁴⁰⁵⁰ *Journal de l'Ain*, 25 mai 1874.

⁴⁰⁵¹ *Journal de l'Ain*, 7 septembre 1874.

⁴⁰⁵² *Journal de l'Ain*, 15 juin 1877.

production, un véritable terrain d'exposition permettant de rapprocher l'offre et la demande grâce aux épreuves réservées à la production locale. C'est en mesurant *de visu* les performances sur le champ de courses, que les acheteurs de chevaux de service peuvent se faire une idée exacte de l'animal qu'ils s'approprient à acquérir plutôt qu'à s'en remettre à la seule expertise du marchand de chevaux traditionnel. Un hippodrome à Chalamont, c'est à coup sûr le couronnement d'une longue œuvre de valorisation de la race locale.

2 – Les spécificités de la Société des courses de Chalamont

O'Brien signale laconiquement dans sa recension de l'année 1884, la première réunion de la Société hippique de Chalamont :

« Le dimanche 10 août 1884, une Société particulière, formée *ad hoc*, donne pour la première fois des courses à Chalamont, dans lesquelles sont courus cinq prix, sous les noms : *Prix de la ville de Chalamont, Prix du Comité, Prix des Dames, Prix d'Encouragement et Prix Extraordinaire* »⁴⁰⁵³.

A – La plus lyonnaise des sociétés campagnardes

La Société des courses de Chalamont est constituée à la fin de l'année 1883 ou au début de l'année suivante ; cette première fondation est destinée à mettre sur pied une réunion en août 1884. Elle est suivie d'une refondation par arrêté préfectoral le 19 février 1885 avec reconnaissance d'utilité publique. Ce statut rend la société éligible aux différentes subventions publiques. Les documents disponibles ne permettent pas de retracer la vie institutionnelle exacte de la Société des courses de Chalamont, mais ils mettent en lumière quelques épisodes révélateurs et soulignent quelques constantes.

Les extraits du registre des délibérations de la société soulignent la grande régularité de l'institution. Elle est tenue en mains jusqu'à la Grande Guerre par un Président et un Vice-Président inamovibles. Le premier, Antoine Rambaud, est maire de Saint-Nizier-le-Désert, au cœur du pays de production. Il vit dans une grande bâtisse un peu triste entouré de ses fils et de quelques domestiques. Le second, Alexis Salomon, propriétaire à Chatenay, est conseiller général du canton et futur maire de Chalamont. Son rôle central a déjà été évoqué puisqu'il loue pour un prix dérisoire les 19 hectares sur lesquels est installé l'hippodrome du Grand-Étang. C'est son engagement financier qui permet à la Société de vivre avec un point d'équilibre bas⁴⁰⁵⁴. Il est sans conteste le véritable détenteur du pouvoir et son engagement dans la société n'est pas étranger à de ses mandats électifs. Conseiller général du canton de Chalamont depuis juillet 1892, il est élu à la quasi-unanimité des électeurs⁴⁰⁵⁵. Il siège activement à l'assemblée départementale jusqu'à sa démission en 1908. Membre de la Commission de la Société hippique de l'Ain comme délégué du Conseil général, c'est à ce titre qu'il participe à la sélection des chevaux que le département présente au concours

⁴⁰⁵³ L.-E. P. O'BRIEN, *Les chevaux de l'Ain*, Tome II, Notes et documents, Bourg-en-Bresse, Martin BOTTIER, 1888, 663 pages, page 526.

⁴⁰⁵⁴ Dans un article du 18 août 1896, le *Courrier de l'Ain* souligne ce point : « Dans l'organisation préparatoire comme dans la direction des épreuves, M. Salomon s'est multiplié, veillant à tout, recevant les invités avec une bonne grâce parfaite. C'est d'ailleurs sur la propriété même du président, mise gracieusement à la disposition de la société, que les épreuves sont courues ; et il serait difficile de trouver aux portes mêmes de la ville, un emplacement plus favorable et mieux disposé pour une fête de ce genre. C'est donc une bonne fortune pour la Société des courses de Chalamont, de pouvoir compter sur le concours aussi dévoué que désintéressé de son aimable président ».

⁴⁰⁵⁵ *Journal de l'Ain*, 22 juillet 1892 : « Nous apprenons que devant le désistement de M. Bayard, un grand nombre d'électeurs du canton ont offert la candidature à M. A. Salomon, propriétaire à Châtenay. C'est un excellent choix. M. Salomon représente les mêmes idées modérées et libérales que M. Bayard, il connaît les intérêts et les aspirations de ce canton et possède déjà la sympathie de tous. Nous ne doutons pas de son succès ».

hippique de Lyon en 1894⁴⁰⁵⁶. Il sait faire le bon choix dans le bras de fer qui oppose la Société hippique de l'Ain au conseiller général Bollet. Après la suppression de la Société en 1895, il est nommé membre de la Commission hippique de l'Ain qui tient sa première séance le 15 avril de l'année suivante⁴⁰⁵⁷. Il est fait chevalier du mérite agricole en 1896. Il aurait pu rester l'exemple du notable local, mais il est happé par la dynamique que crée la nomination d'Alexandre Bérard, député de la circonscription de Trévoux, au sous-secrétariat d'État des Postes et Télégraphes en juin 1902. Directeur du cabinet et du personnel au sous-secrétariat d'État des Postes et des Télégraphes l'année suivante, cette situation nouvelle lui permet de gagner la mairie de Chalamont en 1904. Il est ensuite, tout en conservant ses mandats locaux, délégué du gouvernement français dans plusieurs conférences. Il est reçu chevalier de la Légion d'honneur le 15 mai 1908 par Donat Bollet, député de l'Ain⁴⁰⁵⁸. La création de la Société de courses de Chalamont a sans doute joué un rôle important dans sa trajectoire politique. Quelques années auparavant une autre trajectoire très similaire avait concerné le créateur de la Société des courses de Vienne.

Une deuxième régularité marque la vie institutionnelle de la Société. Elle est relative à l'étroitesse des relations qui sont maintenues avec Lyon et l'importance des cotisants domiciliés dans cette ville. Ils représentent 20% des membres de la Société et leur participation à la constitution du capital est encore plus lourde. Cette participation est sans doute entretenue par des liens qui unissent individuellement certains éleveurs de l'Ain aux membres de l'excellence équestre. Toutefois, c'est plutôt la conjonction des projets autour du trot comme vecteur de valorisation du cheval de service, qui constitue le ciment le plus évident des relations étroites qui se tissent entre Lyon et Chalamont.

Située à une vingtaine de kilomètres de Lyon, Chalamont est doté d'une infrastructure hippique assez avancée pour constituer une bonne vitrine du trot régional à un moment où il est question de relancer dans la métropole rhodanienne, et sous le même nom, la Société hippique du Rhône, dissoute fin octobre 1878. La création en 1884 de la Société des courses de Chalamont dont le but est l'amélioration du cheval français de demi-sang par l'organisation de courses au trot ne peut qu'attirer la sympathie des amateurs lyonnais qui recherchent exactement le même résultat. Elle explique largement la présence de Jean Côte ou de Caquet-Wauzelle, deux membres fondateurs de la première Société hippique du Rhône en 1873⁴⁰⁵⁹. Pour sa réunion du 2 août 1885, plusieurs représentants de l'excellence équestre font courir des chevaux comme le baron de Rochetaillée ou le propriétaire lyonnais Balleidier⁴⁰⁶⁰.

Après la reconstitution de la Société hippique du Rhône sous la houlette d'Auguste Giraud, un des piliers du monde équestre lyonnais, les liens entre les deux sociétés prennent une nouvelle tournure. En avril 1887, le Comité de la Société des courses de Chalamont accepte la démission d'Isaac Collet de ses fonctions de commissaire de courses et la nomination, à sa demande, de Gabriel Giraud, le fils du président de la Société hippique du Rhône⁴⁰⁶¹. Le 15 mai suivant, l'assemblée générale accepte de porter à 25 membres son comité, ce qui permet d'accueillir quatre Lyonnais dont Gabriel Giraud, Glaize, Lucien Darnat et Jean Côte, tous

⁴⁰⁵⁶ *Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain*, rapport du Président de la Société hippique de l'Ain au Préfet de l'Ain, 1895/08, p. 433.

⁴⁰⁵⁷ Arch. dép. Ain, 7 M 161, registre des séances de la Commission hippique de l'Ain.

⁴⁰⁵⁸ Base Léonore, Alexis Hippolyte Salomon, cote 19800035/999/15538.

⁴⁰⁵⁹ Arch. dép. Rhône, 4 M 606, 1^{ère} liste constitutive de la Société hippique du Rhône.

⁴⁰⁶⁰ Journal de l'Ain, 3 août 1885.

⁴⁰⁶¹ Arch. dép. Ain, 7 M 43, Société des courses de Chalamont, extrait du registre de délibérations, séance ordinaire, lundi 18 avril 1887 : « Le comité des courses de Chalamont, réuni en séance ordinaire le lundi 18 avril 1887, accepte la démission de Monsieur Isaac Collet, commissaire. Sur la proposition de M. Collet le Comité désigne pour le remplacer dans ses fonctions, M. Gabriel Giraud, négociant, demeurant à Lyon quai de Retz N°3 ».

membres de la Société hippique du Rhône⁴⁰⁶². Ils semblent encadrer les premiers pas de Gabriel Giraud comme commissaire de courses. Ce dernier est commissaire des courses à Chalamont au moins jusqu'en 1890, puis, suivant les traces familiales qui jalonnent un itinéraire tout fait, il devient Président de la Société des courses de Lyon en 1904⁴⁰⁶³.

Quel avantage la société chalamontaise a-t-elle pu tirer de son extrême obligeance ? Un accès plus facile des trotteurs de Chalamont aux épreuves de Bonneterre ? Les programmes disponibles ne semblent pas le démontrer. C'est plus vraisemblablement une reconnaissance institutionnelle du trot lyonnais. En 1890, les trois commissaires de courses sont, outre Gabriel Giraud, Jean Côte, vice-Président de la Société hippique du Rhône, et Joseph Poidebard, une autre personnalité du monde hippique⁴⁰⁶⁴. Pour la société des courses de Chalamont c'est une fort belle reconnaissance.

La force vive de la société s'organise autour des éleveurs, propriétaires et fermiers qui produisent le cheval de demi-sang de la Dombes. Au moins 8 des 20 membres du Comité de la société sont des éleveurs en 1885. Les comptes-rendus des assemblées générales du 15 octobre 1888 et du 23 décembre 1889 soulignent leur importance puisqu'ils représentent la moitié des votants. Dix ans plus tard, dans le compte-rendu de l'Assemblée générale du 26 février 1900, 12 des 24 membres du Comité sont des éleveurs actifs. Tous constituent des piliers du concours hippique. Aux éleveurs présents depuis 1885, comme les Orcet, Alamerçery, Chanel ou Jacquemet, s'ajoutent d'autres comme les Moine, Raccurt ou Maréchal. Même les de Monicault, vieille famille d'éleveurs de Versailleux, en retrait lors de la fondation s'engagent dans la Société. Pierre de Monicault, maire de Versailleux depuis 1896 et futur député de l'Ain, pouvait difficilement rester en dehors d'une société devenue emblématique du canton.

Cette présence si forte et si spécifique des éleveurs qui imprègne les documents administratifs s'affirme encore mieux lorsqu'ils se réunissent. Ils dominent le pays et les plus puissants d'entre eux tiennent mairies et grands électeurs. Le *Courrier de l'Ain* offre un remarquable exemple de cette domination territoriale. Dans un article d'août 1906, consacré au concours hippique de Chalamont, elle est fixée un instant en observant les acteurs et les enjeux de l'élevage du cheval dans le canton. La veille, le 17 août 1906, un vaste banquet républicain fête le député de l'arrondissement, le sous-secrétaire d'État Bérard, qui honore de sa présence la manifestation équestre, organisée dans l'enceinte de l'hippodrome. Puis à midi, à l'issue des opérations de classement du concours, la salle des fêtes de Chalamont réunit « plus de 200 convives comprenant la plupart des éleveurs de la région ». L'alchimie républicaine des discours scande la geste des éleveurs mise en scène par le maire de Chalamont, éleveur comme eux et qui s'exprime en leur nom. Après avoir témoigné de sa gratitude au secrétaire d'État Bérard, qui ne perd « jamais de vue les intérêts de sa petite patrie dombiste »⁴⁰⁶⁵, le maire de Chalamont retrace la résurrection du demi-sang de la Dombes et les ressorts humains et institutionnels de la réussite :

« Je remercie également et surtout au nom des éleveurs, MM. Salomon, conseiller général, Bollet, président de la société d'agriculture, de Chavigné, Directeur des haras, tous les membres du Conseil général de l'Ain dont le dévouement à la cause hippique ne se compte plus, dévouement qui a fait réaliser en quelques années - on peut le dire - des merveilles dans l'arrondissement de Trévoux.

⁴⁰⁶² *Idem*, Société des courses de Chalamont, extrait du registre de délibérations, assemblée générale du 15 mai 1887.

⁴⁰⁶³ *Lyon sport*, 27 février 1904.

⁴⁰⁶⁴ Arch. dép. Ain, 41 M 15-16, Société des courses de Chalamont, Programme de la réunion du 24 août 1890.

⁴⁰⁶⁵ Jean JOLY, *Dictionnaire des parlementaires français de 1889 à 1940*, Alexandre Bérard (1859-1923) n'est pas natif de la Dombes, il est né à Lyon en 1859, fils d'un soyeux qui fut député du Rhône, aussi « la petite patrie dombiste » que lui attribue le maire de Chalamont, est sans doute davantage qu'une formule de style.

Enfin je remercie de tout cœur Monsieur le représentant du préfet de l'Ain, M. le sous-préfet de Trévoux, M. le capitaine de remonte de Mâcon.

Messieurs les éleveurs venus si nombreux à ce banquet de l'agriculture, Messieurs les fonctionnaires et conseillers municipaux, Messieurs les membres de la société des courses de leur bienveillant concours, de leur empressement à servir la cause qui nous est si chère, pour laquelle nous luttons chaque jour : la cause de l'agriculture.

C'est une joie pour nous tous, Messieurs, d'apprécier, comme il convient, le mérite de nos laborieuses populations, le savoir de nos éleveurs intelligents, dirigés avec méthode par les hommes au sens le plus pratique et le plus clairvoyant.

Depuis vingt ans, des progrès incessants ont été accomplis dans toutes les branches de l'agriculture : mais, on ne saurait le nier, l'amélioration de la race chevaline brille au premier rang ; les produits qu'il vous a été donné d'admirer il y a quelques instants attestent la haute valeur des enseignements reçus et la constance des efforts de tous »⁴⁰⁶⁶.

Puis viennent les discours du Président de la Société d'agriculture de l'Ain, le Dr Bollet et du secrétaire d'État Bérard, dont seule la teneur est rapportée par le *Courrier de l'Ain* :

« M. Bollet, président de la société d'agriculture, rappelle les origines des transformations qui se sont opérées dans l'élevage du cheval dans les régions de la Dombes. Il fait ressortir, en un langage très élevé et au milieu des applaudissements unanimes, tous les efforts qui ont été poursuivis et les résultats remarquables déjà obtenus. Il en fait remonter tout le mérite aux éleveurs qui, avec patience et ténacité, ont surmonté de réelles difficultés pour obtenir une race de chevaux de demi-sang pouvant rivaliser avec les produits de l'élevage dans des régions plus favorisées.

Dans une image charmante, il montre que si son concours a pu être utile dans la commission hippique parce qu'il était la voix qui sollicite, l'éminent représentant de la Dombes a été l'oreille qui entend les doléances et la main largement ouverte qui a pu répandre les importantes subventions obtenues par son influence personnelle dans les conseils du gouvernement de la République.

Il ajoute enfin que les sacrifices des éleveurs méritent toute la sollicitude des pouvoirs publics, et il émet le vœu que les commissions de remonte puisent largement dans les produits de l'élevage dombiste.

Il lève son verre à l'armée française et aux éleveurs du département de l'Ain.

M. Bérard le secrétaire d'État aux Postes et Télégraphes, clôture la série des discours.

Il remercie son ami, M. Bollet, qui est trop modeste dans la part qu'il s'est réservée au point de vue des résultats de la race chevaline de nos contrées. Il lui appartient de dire bien haut que s'il a été l'avocat heureux de la cause des éleveurs auprès du ministre de l'agriculture, c'est Bolet qui a été son conseil et l'avoué qui a rédigé les conclusions qu'il s'est borné à développer auprès des pouvoirs publics.

Il tient aussi à associer à cet hommage de reconnaissance le très distingué directeur des Haras, M. de Chavigné, dont le souvenir sera conservé dans toutes les maisons d'agriculteurs, parce qu'il a été l'artisan de la rénovation de l'élevage en Dombes ».

L'article s'achève par les seuls mots qui confèrent du sens à la recension de l'événement :

« Le banquet se termine au milieu de la gaieté générale et la foule se porte à l'entrée de Chalamont où la commission de remonte procède à ses achats de chevaux ».

La République des comices que rappelle magistralement cet article du *Courrier de l'Ain* révèle l'inextricable écheveau que façonnent les trajectoires de députés et de sénateurs entre communes et cantons. Donat Bollet, Bérard, de Monicault plus tard, connaissent les chemins de traverse qui assurent les succès électoraux : en Dombes ils croisent le cheval de demi-sang, celui-là même qu'élèvent ces propriétaires maires et conseillers municipaux. L'article laisse apparaître la trame interstitielle entre les élus de la République et le corps électoral. Ici, les

⁴⁰⁶⁶ *Le Courrier de l'Ain*, 18 août 1906.

éleveurs forment à différents degrés ces vecteurs d'opinion et ces électeurs du suffrage indirect qui se trouvent dans les conseils municipaux et à l'assemblée départementale. L'ordre des remerciements dans le discours du maire de Chalamont dit assez comment le canton se projette vers l'extérieur :

1° Après l'usage protocolaire qui impose la première place à Alexandre Bérard - place qui lui est donnée de bon cœur - le maire de Chalamont recrée la hiérarchie du local : les remerciements vont d'abord à Salomon, au Dr Bollet puis à de Chavigné, le rôle de chacun ayant déjà été analysé par ailleurs, l'ordre choisi permet de dire qu'il a une valeur éminemment pratique. Les remerciements qu'il formule au nom des éleveurs sont destinés d'abord au fondateur de la Société des courses de Chalamont, avant de s'adresser au haut fonctionnaire qui glisse dans le sillage du secrétariat d'État aux Postes et Télécommunications.

2° La Société des courses de Chalamont qui fête sa 22^e année, occupe une place importante dans la commercialisation du cheval de selle. L'hippodrome du Grand Étang, devenu le lieu du concours hippique, souligne le lien organique qui s'est noué entre les deux institutions. Ce sont les espaces spécifiques à partir desquels se tissent les fidélités électorales.

3° Alexandre Bérard et Donat Bollet, le député ministre et son futur successeur, célèbrent tous deux, dans leurs discours respectifs, les hommes et les chevaux de Dombes, les premiers forgeant la qualité des seconds grâce à la modeste intercession des orateurs. Bérard qui n'est pas un homme de cheval ne manque pas une occasion d'assister aux temps forts de l'économie chevaline du département⁴⁰⁶⁷. Bollet, quant à lui, maîtrise admirablement le sujet : il sait faire glisser le curseur de ses engagements pour le cheval de labour sans oublier les spécificités de ce pays d'étangs où les chevaux ont d'abord goûté la brouille avant l'avoine⁴⁰⁶⁸.

En somme, en échange d'une fidélité politique et électorale forgée à l'aune des intérêts mutuels, les élus sont priés de déverser des subventions et la remonte d'acheter les produits qui en sont le fruit. Derrière la trilogie armée - cheval – patrie, se cache la promotion discrète d'un pays et d'une corporation autour du demi-sang de la Dombes.

B – La promotion du cheval de selle de la Dombes

La région de Chalamont est celle qui a su le mieux servir ses intérêts. La chose n'allait pas de soi : il lui a fallu d'une part, s'émanciper de la tutelle de Châtillon-sur-Chalaronne et, d'autre part, développer une exacte vision de ses intérêts. Ces intérêts s'identifient à travers les programmes mis en œuvre et les retombées que se réservent ses promoteurs.

Au début des années 1880, lorsque les éleveurs de Chalamont prennent conscience que la production hippique de leur pays est potentiellement aussi prometteuse que celle du canton voisin de Châtillon-sur-Chalaronne, ils s'engagent dans un processus d'autonomisation qui fonde l'approche endogène. Cette émancipation n'a rien d'évident : en 1884, le département de l'Ain ne possède qu'un seul hippodrome à Châtillon-sur-Chalaronne et toute autre localisation ne peut qu'apparaître extravagante. Aussi, les premiers pas de la Société des courses de Chalamont sont passés sous silence. Malgré la réussite de sa première réunion, le

⁴⁰⁶⁷ *Lyon Sport*, 15 août 1903 : « Concours de chevaux de selle à Saint-Trivier-sur-Moignans, le 2 août 1903(...) Ce concours a eu lieu sous la présidence de M. Bérard, sous-secrétaire d'État des Postes et des Télégraphes. Assistaient également à ce concours : M. le préfet de l'Ain, M. le secrétaire général, M. le sous-préfet de Trévoux.

Le Jury était composé de MM. de Chavigné, directeur du dépôt d'étalons d'Annecy, président ; Chaindé, commandant le dépôt de remonte militaire de Mâcon ; Bollet conseiller général de l'Ain, et Rombau, président de la Société des courses de Chalamont ».

⁴⁰⁶⁸ Maurice BENMÉRGUI, *Dombes, d'hommes, d'oiseaux*, Charrette (38390) Édith et Moi, 2011, 192 pages. « La brouille que broutaient les chevaux, ventre à l'eau, (...) est en fait deux Graminacées, la Glycérie flottante *Glyceria fluitans* et le Vulpin fauve *Alopecurus aequalis*, dont les longues feuilles linéaires qui s'étalent en cheveux à la surface de l'eau sont aussi parmi les premiers signes de la reprise végétative en avril ».

président de la Société hippique de l'Ain, le comte de Romans-Ferrari n'en souffle mot dans son rapport sur la situation hippique du département. Seules existent les courses de Châtillon :

« La deuxième journée des courses, favorisée comme la précédente par un temps magnifique, avait réuni une grande quantité de spectateurs, le milieu de l'hippodrome était rempli de cultivateurs-éleveurs qui étaient venus là, au nombre de près de 4000, voir et apprécier nos progrès dans la production chevaline.

La municipalité de la ville de Châtillon, dont l'éloge n'est plus à faire, s'était, comme dans nos réunions des années précédentes, distinguée en apportant le plus grand soin à l'installation du matériel, et à tout le confort désirable pour attirer les personnes qui s'occupent du cheval »⁴⁰⁶⁹.

Même Bourg, le chef-lieu de canton, en est resté à une sage soumission malgré d'indiscutables atouts. C'est ce contraste que met en valeur le *Courrier de l'Ain* dans un article de juillet 1885 :

« Les personnes qui s'intéressent quelque peu à la question chevaline s'étonnent qu'il n'y ait pas de courses à Bourg.

Elles ont raison de demander pourquoi cette inexplicable abstention.

Il n'y a presque pas de grande ou petite ville en France, même dans les pays étrangers à l'élève du cheval, qui n'ait ses courses annuelles.

Châtillon-sur-Chalaronne a les siennes depuis longtemps. Chalamont, simple chef-lieu de canton, s'est avisé, depuis 2 ans, de créer un hippodrome et voilà que ses courses prennent déjà une importance qu'on n'aurait jamais prévue ; le chiffre des prix qui seront décernés le mois prochain s'élève à la somme de 4000 fr., bien suffisante pour attirer les coureurs émérites et une affluence de spectateurs qui ne permettra pas à cette petite localité de leur donner une hospitalité exempte de gêne »⁴⁰⁷⁰.

Il va de soi que l'initiative qui émerge du canton de Chalamont est considérée comme une concurrence déloyale, qui risque de remettre en cause la prospérité des courses de Châtillon organisées par la Société hippique de l'Ain. Cette irruption de la Société des courses de Chalamont est redoutée pour deux raisons. La première est une diminution du nombre des chevaux engagés sur l'hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne puisque les pouliches primées de Chalamont courent désormais à l'hippodrome du Grand Étang.

La deuxième raison découle mécaniquement de la première : la Société de Chalamont étant fondée à demander des subventions pour ses courses, se profile le partage d'une enveloppe de même valeur. C'est exactement la solution qu'entrevoit Jules Méline, le ministre de l'Agriculture, dans une lettre adressée le 11 mars 1885 au Préfet de l'Ain, qui sollicite une subvention pour la société nouvellement créée à Chalamont :

« Monsieur le Préfet,

Vous m'avez annoncé récemment la formation d'une Société de courses à Chalamont dans votre département, et vous m'avez demandé de lui accorder une subvention pour sa réunion de 1885.

Je serais disposé, dans le cas où cette Société serait définitivement constituée, à organiser sur son hippodrome un prix d'épreuves pour les pouliches de 3 ans primées au concours tenu dans la localité au mois de mai. La subvention qui leur est réservée sur l'hippodrome de Châtillon-sur-Chalaronne passerait alors à celui de Chalamont.

Je vous serais obligé de me faire connaître d'urgence si cette combinaison, qui aurait d'ailleurs pour conséquence de mettre les encouragements de l'État plus à la portée des éleveurs, est préférable »⁴⁰⁷¹.

⁴⁰⁶⁹ Rapports et délibérations du Conseil général de l'Ain, Rapport annuel du Président de la Société hippique de l'Ain au préfet de l'Ain, 1885/8, p.619.

⁴⁰⁷⁰ *Courrier de l'Ain*, 18 juillet 1885.

⁴⁰⁷¹ Arch. dép. Ain, 7 M 43, Lettre du Ministre de l'Agriculture au Préfet de l'Ain, 11 mars 1885.

La lettre, arrivée le lendemain, est immédiatement transmise par le préfet au sous-Préfet de Trévoux, avec l'annotation marginale suivante :

« Veuillez, je vous prie, me donner d'urgence votre avis sur la réponse à faire à la proposition du Ministre ».

Le sous-Préfet de Trévoux, qui doit gérer l'humeur des uns et des autres, préconise dans un courrier du 13 mars, le *statu quo* qui correspond à une attitude moyenne, déjà mise en œuvre en d'autres circonstances et pour des motifs similaires :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne suis pas d'avis de retirer à la société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne le prix d'épreuve des pouliches pour en faire bénéficier celle de Chalamont.

Assurément cette dernière est digne d'intérêt et il serait très désirable qu'elle pût obtenir la subvention qu'elle sollicite, mais ce ne peut être au détriment de la société de Châtillon.

D'abord, celle-ci en a un aussi grand besoin et la prime a dans cette localité autant de raison d'être qu'ailleurs. Ensuite il ne faut pas oublier que Châtillon a fait des sacrifices énormes pour établir les courses dans notre région ; elle n'a pas craint d'engager 60 à 80 000 fr. sans savoir ce qui en adviendrait ; le succès en a couronné son initiative, mais elle aurait pu échouer et ce n'est point maintenant qu'elle a couru tous les risques qu'il faudrait par des tentatives d'éparpillement des courses, détruire ce qu'elle a si péniblement édifié.

En résumé, M. le Ministre appréciera dans quelle mesure il convient d'encourager les courses de Chalamont, mais je réclame instamment qu'il ne soit rien diminué des subventions accordées à Châtillon ».

Le 16 mars, le Préfet de l'Ain, tout en faisant part du point de vue de son subordonné de Trévoux reprend l'argument du ministre de l'Agriculture qu'il conforte :

« Il est hors de doute que les éleveurs préféreraient se rendre à Chalamont. Cette ville qui se trouve à proximité de leur résidence leur occasionnerait des frais de peu d'importance et les fatigues qu'éprouvent les pouliches pour se rendre au champ de courses seraient considérablement diminués.

En outre les épreuves de pouliches pour les concours de Belley, Ambérieu et Bâgé-le-Châtel ont lieu dans les centres des concours et non à Châtillon ; les droits de cette ville ne paraîtront nullement lésés par cette combinaison qui aura d'ailleurs pour conséquence de mettre les encouragements de l'État à la portée des éleveurs »⁴⁰⁷².

Les réticences du sous-Préfet se comprennent dans la mesure où la solution retenue ne peut être que reprise au niveau des subventions départementales et susciter d'autres vocations comme celle de Bourg. Par ailleurs, la sous-Préfecture de Trévoux a dû faire face aux pressions de la Société hippique de l'Ain qui est directement affectée par la mesure comme organisatrice des réunions de courses de Châtillon-sur-Chalaronne.

Il est intéressant à noter que la réponse du Ministre de l'Agriculture qui inclut la Société des courses de Chalamont dans la répartition des encouragements de l'État n'est pas directement communiquée au sous-Préfet. Quatre mots ont été soustraits de la première phrase : « conformément à votre avis ». Une phrase entière y a été rajoutée pour ménager les susceptibilités : « Vous voudrez bien en donner avis également à M. le Président de la Société hippique de l'Ain »⁴⁰⁷³.

L'autonomie conquise par la Société des courses de Chalamont est d'abord celle des éleveurs. En 1886, lorsque la Société remercie le Conseil général pour les subventions allouées, la formulation employée est très révélatrice puisqu'elle le fait « au nom des éleveurs du canton »⁴⁰⁷⁴. Ce n'est pas une formule de style. Le périmètre d'action est bien le canton et sa proche périphérie et les intérêts défendus sont bien ceux des éleveurs capables de produire

⁴⁰⁷² *Idem*, Lettre du Préfet de l'Ain au Ministre de l'Agriculture, 16 mars 1885.

⁴⁰⁷³ *Idem*, Lettre du Ministre de l'Agriculture au Préfet de l'Ain, 21 mars 1885.

⁴⁰⁷⁴ *Idem*, Lettre de la Société des Courses de Chalamont au Conseil général de l'Ain, 16 août 1886.

des chevaux de qualité. C'est à travers les premiers programmes des réunions organisées par la Société des courses de Chalamont qu'apparaît le rattachement organique de la Société aux éleveurs locaux. Les programmes sont destinés à valoriser un type de cheval de service en train d'émerger et les conditions des courses rappellent celles de son homologue de La Tour-du-Pin.

Course plate au galop : →

Course trot attelé ou monté : ➡➡

Course au trot monté : ➡➡ M

Course au trot attelé : ➡➡ A

Course de haies : ➡

Steeple-chases : ∩ + série.

Steeple-chases military : ∩M + série.

E = entrée ; F = forfait.

RM : chevaux issus des remontes de l'État

H : handicap

C : Conditions : E : espèce ; A : âge ; D : distance ; T : temps.

CD : Conditions de distance à rendre

1000 : conditions spécifiques pour chevaux ayant gagné 1000 francs en une ou plusieurs courses ; 1000 course interdites aux chevaux ayant gagné plus de 1000 francs en une ou plusieurs courses.

a suite ou absence de critères limitatifs



Condition restrictive.

Course	Financeurs						Circonscriptions concernées						Chevaux caractéristiques					Âge						Prix cumul. Limite
	Prix	État	Conseil général	Commune	Société	Autre	Département	Autre critère local	AnneCy	Cluny	France entière	Autre	Poulains pouliches	Entier+ PS	Hongres	Juments / HH	Demi-sang	3 ans	4ans	5 ans	6 ans	7 ans	+ de 7 ans	
1886																								
Épreuve pouliches primées	970 ➡➡ M	●									●	●						●						
Prix du Grand Étang	500 ➡➡ M				●	●			●									a	a	a	a	a	a	CAP
Prix du Comité	950 ➡➡ A				●	●												●	a	a	a	a	a	1000 H CAD
Prix de la ville de Chalamont	1000 →			●	●					●			●				●	a	a	a	a	a	a	CEAP
Prix des éleveurs	650 ➡➡ M		●																					1000 CAD
Prix des Dames	350 ➡➡ M																							RM

qui peut fort bien tracer une boucle autour de l'hippodrome et s'achever dans un des châteaux de la région : il est difficile de l'inclure vraiment dans la réunion.

En 1890, la réunion a acquis son caractère propre : c'est une fête promotionnelle pour le cheval de selle de la Dombes. La réunion est à la fois plus ramassée et plus efficace. Les épreuves de trot ont été laissées à d'autres sociétés locales.

Six épreuves se concentrent autour de deux points forts : une réunion sélecte capable de maintenir un lien avec la meilleure société lyonnaise, et une programmation mettant en valeur la production locale. Sans le dire, on voit bien qu'un point faible de Chalamont, l'absence de moyens de transport, est mis à profit par les organisateurs pour conserver l'entre-soi et mettre une certaine distance avec les foules bruyantes que déverse ailleurs le chemin de fer. Ici, la réunion met en présence une clientèle urbaine de qualité et un public local où les connaisseurs sont, par la force des choses, nombreux. S'il ne sait pas tout de l'art équestre, il sait mieux que quiconque ce qu'est un beau cheval. Il y a de la sorte, dans cette alchimie des publics, une identité qui se forge. Deux épreuves destinées aux gentlemen et officiers sont réservées aux hacks et hunters. La première est une course de galop, le Prix du Conseil général et la seconde, le Prix de la ville de Chalamont, une course de haies de 2 500 mètres. Ces deux épreuves, socialement très typées, fournissent une clientèle sportive et puisent dans un milieu sélect. La limite des participations est suffisamment haute (jusqu'à 30 000 francs de gains) pour permettre la venue des meilleurs cavaliers et montures du circuit régional. Un military vient renforcer ce pôle par une course de haies. Les engagements montrent que les trois courses mobilisent immédiatement les milieux visés ; les jeunes officiers de cavalerie issus de l'excellence équestre comme Joannard ou Balaÿ côtoient d'autres habitués comme les lieutenants Aupècle et Dutertre. Les trois commissaires des courses, Côte, Poidebard et Giraud donnent la sensation de naviguer entre la Société des courses de Lyon et le Concours hippique qui vient de rouvrir ses portes.

Le second point fort du programme de 1890 est la valorisation du cheptel local qui est conforté par trois épreuves. La première course, sur fonds du gouvernement, concerne les pouliches de trois ans primées au concours de Chalamont. Elles représentent un échantillon du savoir-faire des meilleurs éleveurs du pays. Même si la monte très rustique laisse à désirer et ne permet pas de mettre complètement en valeur les pouliches, elle reste une vitrine très intéressante compte tenu de l'assistance. Les deux courses suivantes sont liées puisque les vaincus de la première course – le Prix de la culture - sont les seuls à pouvoir accéder à la seconde, le Prix de consolation. Il s'agit de deux courses, au trot monté, exclusivement réservées aux chevaux de 3 à 7 ans, nés dans l'Ain et élevés directement par des fermiers ou des propriétaires du département⁴⁰⁷⁵. Le prix de 1000 fr. offerts par la société hippique de l'Ain permet de récompenser les six premiers.

Les seize chevaux engagés représentent le stock des chevaux proposés à la vente par les éleveurs du pays. Le programme prévoit que la course est ouverte aux chevaux hongres et entiers, mais il n'y a que des pouliches de trois ans et des juments : 7 pouliches qui ont toutes été primées dans le concours de printemps ; 4 juments de 4 ans, 2 de 5 ans et une de six ans. Ce mode d'acquisition permet aux éleveurs de se séparer de juments poulinières en surnombre ou qui ne correspondent pas au type qu'ils valorisent, tandis que les acheteurs ont accès à des chevaux de qualité à des prix intéressants.

Au début des années 1890, la Société des courses de Chalamont est installée de manière solide au cœur de la Dombes. Un peu moins de dix ans après sa fondation, elle a assuré la

⁴⁰⁷⁵ Arch. dép. Ain, 41 M 15-16, Programme des courses de Chalamont, 24 août 1890, une note précise cette condition : « Ce prix est exclusivement réservé aux propriétaires, fermiers et métayers du département de l'Ain, qui cultivent eux-mêmes par leurs mains, leur propriété ou ferme (et non point à ceux des propriétaires et fermiers qui cultivent leur propriété ou ferme à l'aide de domestiques à gages cultivant sous leur direction), qui engageront des chevaux, dans les conditions énoncées ci-dessus, élevés chez eux et leur appartenant depuis deux ans, qui seront montés par eux-mêmes, leurs fils ou leurs domestiques ».

promotion de son principal instigateur et mécène, celle d'une communauté d'éleveurs et d'une race de chevaux qui s'affirme. D'un point de vue comptable, l'opération est tout aussi profitable : la société est dotée d'un niveau d'équilibre très bas. Elle est opérationnelle avec un budget qui n'excède pas le prix d'un bon trotteur de niveau régional :

Recettes	1893	Dépenses	1893
En caisse au 31.12.92	79	Montant des prix	3250
Intérêts fonds de réserve		Contributions, assurances	
Cotisations	1390	Location de l'hippodrome	350
Entrées aux courses	1510	Secrétariat	220,42
Pari mutuel	109	Secrétaire	200
		Frais de bureau	147
Fonds de course		Réparation de la piste	390
Subventions de :		Réparation tribunes	
Chalamont	650	Curage des biefs	
Gouvernement	900	Installation tribunes, piquets	497
Conseil général	400		
Société hippique de l'Ain	1000	Employés le jour des courses	356
Communes	70	Frais d'imprimerie	423
Buvettes	90	Pari mutuel intérêt	2,50
Vente des programmes		Dépenses diverses	
Recettes diverses			
Total	6198	Total	6086,42

Source : Arch. dép. Ain, 41 M 20.

Le programme de 1890 instaure une relation durable entre la Société des courses de Chalamont et les milieux de l'excellence équestre. Si son inspiration est restée inchangée jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, des inflexions ont eu lieu dans le programme parce que la législation ou le contexte change : en 1898, les courses obligatoires pour les pouliches de trois ans sont supprimées⁴⁰⁷⁶ ; la société perd les subventions de la Société hippique de l'Ain, mais gagne celles de la Société sportive d'encouragement. Par ailleurs, des investissements importants ont été faits en 1908 pour réaliser l'une des pistes les plus « sautantes de la région ». Ces caractéristiques techniques nouvelles de l'hippodrome du Grand Étang renforcent la dimension militaire des épreuves. Enfin, les procédés de vente évoluent également au fur et à mesure que les débouchés du cheval de service se restreignent. La Société cherche à renouveler l'offre en faisant évoluer son programme, comme le signale un quotidien sportif régional en 1912 :

« La Société des courses a ajouté, cette année, à son programme, un prix à réclamer au trot particulièrement intéressant pour les éleveurs et les acheteurs de chevaux pour la saison d'été. Ce genre de course est une innovation, dans la région, pour les chevaux de service trotteurs ; il est destiné à faciliter la vente des chevaux : pour le vendeur en lui procurant l'occasion de les monter, pour l'acheteur en les soumettant devant lui à une épreuve sérieuse et en limitant leur valeur au minimum, grâce à l'encouragement des prix »⁴⁰⁷⁷.

⁴⁰⁷⁶ Ministère de l'Agriculture, arrêté du 18 janvier 1898 relatif aux concours de pouliches et de juments poulinières, Titre premier – Concours de pouliches, article 6 : « Les épreuves obligatoires, instituées précédemment, sont supprimées ; mais les pouliches devront être présentées montées dans les concours ».

⁴⁰⁷⁷ *Les Sports du Centre et du Sud-Est*, 13 juillet 1912.

Section III – Les créations exogènes

Si les créations endogènes sont centrées sur la production du demi-sang ou sur sa promotion, les créations exogènes sont le reflet des circonstances et des occasions. Extérieures à l'économie chevaline, elles se créent dans le sillage des représentations ou de l'activité qu'elle engendre. Les créations exogènes surgissent comme les créations endogènes de la mobilisation des élites sans que rien ne se fait, mais elles s'ouvrent à des intérêts plus larges parmi lesquels figure le commerce. De ce point de vue, le cheval n'est que le support d'une activité permettant de créer, par la clientèle qu'elle capte, une valeur ajoutée dans des domaines extrêmement divers mais principalement dans les services. L'hôtellerie, la restauration, les débits de boissons en sont les représentants les plus emblématiques. Les différentes sociétés de courses qui ressortissent à cette catégorie ne valorisent pas la même clientèle ou chalandise. Les unes ont été créées pour servir de promotion commerciale à des villes manquant de dynamisme ou d'animation. C'est le cas de Vienne ou de Bourg. Ces initiatives sont rendues possibles par la densité du réseau ferroviaire qui permet de drainer des périmètres assez importants pour réunir plusieurs dizaines de milliers de spectateurs consommateurs. Cette finalité très prosaïque prend appui sur d'autres justifications qui donnent davantage de relief aux sociétés, comme la présence de zones de production à proximité, ou l'existence d'un régiment de cavalerie en garnison dans la ville. D'autres créations, comme les sociétés de courses périurbaines, qui ont déjà été analysées ci-dessus, exploitent dans les réunions qu'elles mettent sur pied le potentiel du turf lyonnais en se glissant de manière opportuniste dans le prolongement des programmations de l'été ou de l'automne mises sur pied au Grand-Camp et à Villeurbanne.

I – La Société anonyme des courses de Bourg

En 1886 lorsque la municipalité de Bourg s'engage dans la voie de l'hippisme, la ville est l'un des rares chefs-lieux de département encore dépourvu d'hippodrome et de société locale de courses. Au milieu des années 1860, la ville, sollicitée en vain de devenir le siège de la Société hippique de l'Ain, reste en retrait. Tandis que les élites locales s'apprêtent à porter la société sur les fonts baptismaux, Bourg, tétanisé par l'ampleur des efforts financiers à consentir, refuse prudemment de suivre ce qui apparaît alors comme une mode parisienne. C'est cette hésitation initiale qui propulse au premier rang Châtillon-sur-Chalaronne, au cœur de la Dombes chevaline.

Vingt ans plus tard, la situation a considérablement changé et la gestion de la cité en bon père de famille se révèle, après coup, comme une occasion manquée de donner un peu de lustre à une préfecture engoncée dans son environnement rural. La nouvelle lecture de la situation apparaît très détachée de la question chevaline et ce sont des préoccupations concrètes, très largement exogènes, qui poussent le chef-lieu de l'Ain vers la mise en scène du cheval-spectacle et de son exploitation commerciale. Il s'agit en premier lieu d'observer comment naît dans cette ville de 18 000 habitants le projet de créer la Société anonyme des Courses de Bourg, qui en sont les artisans et dans quelle mesure l'identité des actionnaires peut permettre de cerner les forces qui sous-tendent cette création. Il faut en second lieu analyser de quelle manière la création de la nouvelle société valorise les atouts de son environnement. Il convient enfin de dégager les caractères de la programmation hippique et de déterminer comment ils se synchronisent avec la nature exogène de la société.

1 – Les contours d'une création tardive

La Société des courses de Bourg est d'abord apparue comme une rumeur échouant à intervalles réguliers dans un article du *Courrier de l'Ain* ou du *Journal de l'Ain*. Elle se nourrit d'une situation d'exception puisque l'Ain a confié les intérêts chevalins du département à une société polyfonctionnelle, chargée d'en assurer la promotion : la Société

hippique départementale de l'Ain⁴⁰⁷⁸. Ne pouvant compter sur le soutien des milieux hippiques, plutôt situés dans la mouvance de Châtillon-sur-Chalaronne, les courses de Bourg sont nées de l'exaspération du monde commercial s'estimant lésé dans ses intérêts. La société qui voit le jour s'intéresse peu à la promotion de la race chevaline et regarde avec beaucoup plus d'intérêt les profits qu'elle peut en tirer.

A - Le rôle central de la municipalité

La Société des courses de Bourg est née de la volonté conjuguée de la municipalité et des actionnaires. Les deux acteurs apparaissent étroitement liés en 1886 –1887 avant qu'ils ne s'autonomisent progressivement l'un par rapport à l'autre.

Les premiers signes attestant de la création prochaine d'une société des courses sont visibles dans les séances du conseil municipal. C'est à l'occasion de l'une d'elles, le 18 février 1886, qu'est instaurée une commission de trois membres, MM. Pèthe, Milliat et Pelletier chargée d'étudier le projet de courses de chevaux sur le communal de Vennes. Il est donc tout à fait vraisemblable que le projet se trouve déjà sur la place publique avant cette date. Deux délibérations du Conseil municipal de Bourg montrent d'emblée l'engagement de la municipalité dans le projet d'établir une société des courses dans la ville. La première en date du 9 mai 1886 par laquelle la municipalité promet un concours « certain et actif » à une future société de courses, et la seconde, du 13 mai 1886, dans laquelle la ville souhaite que « l'autorité militaire tolère l'établissement de tribunes et d'une piste » sur un terrain municipal qui lui a été loué⁴⁰⁷⁹. Cette démarche préalable dont dépend la création d'une société de courses est vitale puisqu'il s'agit de l'emplacement du futur hippodrome. L'affectation des terrains militaires à cet effet est une solution courante. Les terrains de manœuvre constituent en effet les seules belles réserves foncières encore disponibles à proximité des centres-villes. Cette utilisation est parfaitement admise par le Ministère de la Guerre qui ne s'y oppose pas à condition que les terrains militaires soient remis en état après les courses et qu'aucune installation permanente ne soit maintenue⁴⁰⁸⁰. Après l'autorisation obtenue du Ministère de la Guerre en juillet 1886, succède une année de tractations qui se déroulent au sein du Conseil municipal.

Entre une société qui est sur le point de naître et la municipalité, le rôle de la seconde est déterminant et s'impose à la première. Cette forte présence est visible à trois moments clefs.

En premier lieu, elle l'est lors de la détermination du futur champ de courses. Le 18 novembre 1886, le rapporteur de la Commission instituée sur le champ de courses de Vennes présente au Conseil municipal le rapport de la Commission des travaux publics qui travaille sur les plans de la future piste de courses. Cette commission estime nécessaire l'acquisition d'une propriété riveraine, la propriété Martin, dont la valeur est estimée à environ 35 000 fr. Cette acquisition est rendue nécessaire par le fait que seuls 16 des 60 hectares du communal sont disponibles. De surcroît les parcelles sont longues et étroites, ce qui pose la question « des contours de la piste qui seraient trop brusques si celle-ci était établie sans nouvelle acquisition ». Devant l'importance de la dépense, la question de son acquisition est renvoyée à la fondation de la société des courses. Dix mois plus tard, en novembre 1887, la société ayant été constituée, le Préfet de l'Ain est hostile à l'acquisition de la propriété compte tenu

⁴⁰⁷⁸ Voir ci-dessus Partie I, chapitre III, section 3, II – La Société hippique de l'Ain.

⁴⁰⁷⁹ Arch. dép. Ain, 7 M 42, 20 mai 1886, lettre du Maire de Bourg au Préfet de l'Ain

⁴⁰⁸⁰ *Idem*, Lettre du général Wolf commandant le 7^e corps d'armée à Besançon au Préfet de l'Ain, 20 juillet 1886. Dans sa lettre, le général Wolf précise la position officielle du Ministère de la Guerre : « J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à la suite de nombreuses demandes formulées dans un but semblable j'ai pris à la date du 25 juillet 1884 la décision de principe suivante : Les sociétés qui pourraient être éventuellement autorisées à organiser des courses sur les terrains militaires (champ de manœuvres, etc.) ne pourront s'y livrer qu'à des aménagements du moment, s'abstiendront de toutes constructions permanentes (tribunes, obstacles ou autres) et devront remettre les lieux en état, dès que les courses seront terminées ».

de l'état des finances municipales. Le terrain nécessaire est finalement prélevé sur deux parcelles adjacentes d'environ un hectare que la commune louait à des particuliers et dont les baux ont été résiliés⁴⁰⁸¹. Ces parcelles N°32 et 33 sont progressivement aménagées et reçoivent les tribunes, mais elles présentent l'inconvénient d'être séparées de l'hippodrome par le chemin de grande communication N°23 de Bourg à Lent, c'est pourquoi une des clauses du bail signé entre la commune et la Société prévoit sa fermeture lors des courses. Le chemin est ultérieurement détourné sur la bordure Est des parcelles⁴⁰⁸².

En second lieu, la municipalité joue un rôle central lors de la constitution de la Société. Le rôle des édiles municipaux est en effet déterminant dans la fondation de la Société anonyme des courses de Bourg puisqu'ils en prennent momentanément les commandes. Leur implication souligne si nécessaire le caractère endogène de la Société anonyme des courses de Bourg constituée le 30 juin 1887 et enregistrée près d'un mois plus tard, le 28 juillet. Fondée pour une durée de 30 ans, la société est dotée d'un capital social de 26 000 francs divisé en 260 actions de cent francs chacune⁴⁰⁸³. L'acte, dressé par Me Debenet notaire à Bourg, inscrit sur une même ligne le nom des trois premiers fondateurs :

« Ont comparu

M. Louis Pêthe, M. Victor Milliat tous deux négociants, M. Louis Pelletier, représentant de commerce, tous trois membres du Conseil municipal de la ville de Bourg, où ils demeurent »⁴⁰⁸⁴.

La nouvelle société apparaît ainsi comme une création assistée de la municipalité. En avril 1888, le *Journal de l'Ain* qui rend compte des derniers travaux souligne le rôle de la commune :

« On attend le retour du beau temps pour travailler activement à l'établissement de l'hippodrome de Bourg (...). Un certain nombre d'arbres plantés sur le chemin de grande communication de Bourg à Lent, ont été arrachés et transplantés sur la droite de la route, autour du terrain réservé aux tribunes et à l'enceinte du pesage »⁴⁰⁸⁵.

Il faut ajouter à cette sollicitude les autorisations nécessaires, les arrêtés réglementant la circulation et les mesures visant à assurer l'ordre public. C'est en effet la commune qui prend à sa charge tous les frais de police. Le rapport présenté le 25 juillet 1888 à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires rend hommage à l'efficacité des fonctionnaires : l'architecte départemental qui a dressé les plans des tribunes ou l'agent-voyer d'arrondissement, M. Darmedru « dont le concours dévoué ne s'est pas ralenti un seul instant. Son zèle intelligent nous a été du plus précieux secours »⁴⁰⁸⁶.

Enfin, la Société des courses ayant été constituée et les questions relatives à l'hippodrome surmontées, la municipalité s'engage sur le financement d'un Prix de la ville d'un montant annuel de 2 000 francs. Les Conseillers municipaux qui sont en même temps membres du Conseil d'administration de la Société exercent un véritable lobbying en faveur de celle-ci. Début janvier 1888, le *Journal de l'Ain* rend compte d'un débat au conseil municipal à propos du financement d'un prix de course par la Ville :

« M. Paul Convers hésite à prendre la parole ; il se décide cependant et demande à surseoir à ce vote. Il ne sait pas encore ce que fera la société des courses. Puis, s'enhardissant, il

⁴⁰⁸¹ Arch. dép. Ain, 7 M 42, plan de l'hippodrome projeté aux Vennes, mai 1886. Voir table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N°5 La première esquisse de l'hippodrome de la Société des courses de Bourg à Vennes, document N° 6 L'hippodrome de Vennes au début des années 1920.

⁴⁰⁸² Table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N°7 Plan de l'hippodrome de la Société des courses de Bourg.

⁴⁰⁸³ *Idem*, 4 U 345, 11 août 1887.

⁴⁰⁸⁴ Arch. dép. Lyon, 3^E 19891, 30 juin 1887, Cyrille Jean-Baptiste Debenet, notaire à Bourg.

⁴⁰⁸⁵ *Journal de l'Ain*, 4 avril 1888.

⁴⁰⁸⁶ Arch. dép. Ain, 7 M 42, Rapport annuel aux actionnaires, 25 juillet 1888.

déclare sentencieusement que le Conseil municipal a fait déjà beaucoup, (...) que, s'il allait plus loin, ce serait de sa part trop d'indulgence (sic).

M. Jules Convert, dans quelques paroles très sensées, répond que le vote d'un prix de 2000 fr. n'est, au contraire, que la conséquence logique et prévue, du reste, par tous les membres du Conseil municipal - il le croit du moins - des votes antérieurs sur l'établissement de la société des courses.

Il pense, en outre, que la Ville devra un peu plus tard voter deux autres mille francs pour l'organisation de la fête qui aura lieu en même temps que les courses.

La somme de 2000 fr. est votée à l'unanimité moins 2 ou 3 voix »⁴⁰⁸⁷.

B – Les actionnaires de la Société anonyme des courses de Bourg

La Société se constitue à l'ombre de la municipalité, par étapes, en suivant les procédures imposées par la loi du 16 juillet 1861 relative aux sociétés anonymes.

a - La genèse de la Société anonyme des courses de Bourg

À la mi-avril 1887, un comité provisoire est à pied d'œuvre. Il s'efforce de réunir des souscriptions. Quelques noms apparaissent qui organisent cette étape essentielle : Baudin, Corsaint, Richard. Des prospectus sont disponibles dans tous les établissements de la ville. Réuni dans les premiers jours de mai 1887, dans la salle du Bastion, le comité provisoire où le vicomte Grant de Vaux, maire de Viriat, semble jouer un rôle important prend la décision d'organiser la souscription par actions de cent francs. Les conseillers municipaux en charge du dossier interviennent dans les débats. Louis Pèthe, négociant à Bourg et conseiller municipal, est possesseur de deux actions. Il fait adopter le principe selon lequel « un quart de l'action sera exigible en souscrivant, l'autre quart un mois après la constitution de la Société ». Le *Journal de l'Ain* qui rend compte de la réunion du 3 mai 1887 avance le chiffre de 102 actions souscrites⁴⁰⁸⁸. Ces premières réunions fixent aussi les premiers pas vers la constitution effective de la société, car les premiers souscripteurs demandent des garanties à la municipalité. C'est ainsi qu'apparaît la nécessité de rédiger un bail entre la société et la municipalité qui se propose de fournir le terrain nécessaire. Dans sa séance du 9 mai 1887, le Comité provisoire aborde la question du bail, le conseil n'y est pas opposé, mais toute décision est subordonnée à la constitution effective de la Société⁴⁰⁸⁹.

Les progrès dans la réunion du capital social permettent à la Société d'organiser une 1^{ère} assemblée générale le 14 juin 1887. C'est ce Comité qui signe l'acte constitutif de la Société deux semaines plus tard le 30 juin. Outre les trois conseillers municipaux actionnaires, Pèthe, Milliat et Pelletier, tous négociants à Bourg, sept autres noms apparaissent, des propriétaires rentiers et quelques négociants de la place. Tous à une exception près habitent à Bourg ou dans les limites du canton. Une seconde réunion le 7 juillet 1887, la moitié du capital social étant représenté, élit le Conseil d'administration de la nouvelle société :

Nom	Profession et/ou fonction électorale	Domicile	Nombre de voix
Albanel fils	Propriétaire	Saint-Just	96
Vicomte de Ballore	Conseiller général de Bâgé-le-Châtel	Bâgé-le-Châtel	97
Bianchi, père	Vétérinaire	Bourg	90
Caillot fils	Avocat	Bourg	81
Louis Convert	Négociant, conseiller municipal	Bourg	71
Léon Corsaint	Négociant	Bourg	93

⁴⁰⁸⁷ *Journal de l'Ain*, 13 janvier 1888.

⁴⁰⁸⁸ *Journal de l'Ain*, 5 mai 1887.

⁴⁰⁸⁹ *Idem*, 11 mai 1887.

Gabriel Debeney	Clerc de Notaire	Bourg	93
Vte Grant de Vaux	Conseiller d'arrondissement, maire	Viriat	100
Étienne Goujon	Sénateur	Paris	83
Camille Guillin	Rentier	Bourg	73
Joseph Hudellet	Officier de cavalerie en retraite	Certines	94
Humbert	Marchand de chevaux	Bourg	88
Jumel	Brasseur	Bourg	75
Victor Milliat	Négociant, conseiller municipal	Bourg	79
Albert Moreau	Propriétaire	Saint-Rémy	100
Louis Pèthe	Négociant, conseiller municipal	Bourg	64
Antoine Thiévon	Avocat	Bourg	61
Saunier	Rentier	Bourg	56 ⁴⁰⁹⁰

Sans interférer avec l'analyse de l'ensemble des actionnaires, le Conseil d'administration permet 3 observations générales : il comporte en premier lieu l'enveloppe nobiliaire sans laquelle aucun Conseil ne paraît crédible ni socialement assis selon les représentations en vigueur ; il souligne en second lieu le poids déterminant de l'échelle locale. Le Conseil d'administration plonge la plupart de ses racines dans le sol burgien. Enfin, il est dominé par les notables de la ville, principalement issus de la rente et du négoce.

Le 13 juillet, le conseil d'administration élit son bureau :

Nom	Fonction
Vicomte Charles de Ballore	Président
Vicomte Grant de Vaux	Vice-président
Moreau	Vice-président
Guillin	Vice-président
Antoine Caillot	Trésorier
Gabriel Debeney	Secrétaire ⁴⁰⁹¹

Dès cet instant, la Société, tout en étant épaulée par la municipalité, prend en main ses affaires et tente de les gérer aux mieux de ses intérêts. La Société s'organise pour créer de toutes pièces un hippodrome :

« Le Conseil d'administration de la Société des Courses de Bourg, s'est réuni plusieurs fois le moi dernier et ce moi-ci. Il s'occupe activement de mener à bien cette entreprise dont tout le monde désire vivement le succès.

Des commissions spéciales chargées de l'aménagement de la piste et de l'organisation matérielle des courses ont été nommées. Elles se mettront à l'œuvre sans retard, dès que l'accomplissement des formalités actuellement en cours permettra de signer les traités à passer avec l'administration municipale et le génie militaire, au sujet du droit d'usage de l'hippodrome de Vennes ».⁴⁰⁹²

Le chantier le plus important concerne les tribunes, ce sont elles qui inscrivent l'hippodrome dans l'espace social. Les trois tribunes ont été dessinées par M. Perret, l'architecte départemental, et la construction a débuté au début de l'année 1887. C'est le cœur du chantier pris en charge par la Commission. Elles s'étirent sur près de 150 mètres suivant un axe nord / sud : la Tribune Nord, la Grande Tribune qui encadre l'enceinte du pesage et la Tribune Sud. Elles sont très classiquement adossées au paddock. Le pesage est situé derrière

⁴⁰⁹⁰ *Idem*, 11 juillet 1887

⁴⁰⁹¹ *Journal de l'Ain*, 15 juillet 1887.

⁴⁰⁹² *Idem*, 17 août 1887.

la tribune Nord et le local du pari mutuel derrière la tribune Sud⁴⁰⁹³. Les travaux ont eu lieu au cours de l'hiver et du printemps 1887-1888. La piste qui mesure plus de 1300 m. de circonférence est avec les tribunes l'élément déterminant du succès. La commission de l'organisation matérielle a suivi de près le travail des terrassiers qui ont été freinés par un hiver particulièrement long et rigoureux. Le *Journal de l'Ain*, deux jours avant la réunion inaugurale, rappelle « les merveilles d'organisation accomplies par la commission des courses. En quelques mois la piste a été tracée, nivelée, rendue élastique »⁴⁰⁹⁴.

Le travail de création de l'hippodrome et d'organisation des réunions hippiques suscite des tensions entre la Société des courses et la municipalité. Certaines d'entre elles sont récurrentes comme les questions purement hippiques ou les questions relatives à la gestion de l'hippodrome dans le cadre de la loi de 1891, dont les dispositions sont beaucoup plus contraignantes.

Les choix hippiques de la Société et la rédaction des programmes sont laissés à l'entière appréciation des commissaires de courses, mais il existe des domaines où les questions hippiques et la gestion purement matérielle des réunions peuvent entrer en conflit : la qualité de la piste en est un. Pour les commissaires de courses, elle constitue un impératif parce qu'elle reste tributaire des conditions atmosphériques qui peuvent très rapidement la dégrader. En 1889, la piste supporte mal les pluies diluviennes qui s'abattent sur l'hippodrome la rendant dangereuse par endroits. Difficile à maintenir en état, la piste engazonnée est un sujet de préoccupation, même si les épreuves n'ont pas lieu au cœur de l'été. Elle est l'enjeu de tensions entre la Société et la Mairie. En décembre 1895, un extrait du registre des délibérations du Conseil d'administration de la Société des courses de la ville de Bourg signale un incident à propos de la piste, lorsque le maire décide d'y autoriser le pacage libre pendant toute l'année. La société fait immédiatement valoir deux arguments auxquels se rallie la Commission des courses : elle soutient d'une part que le droit de pacage n'est pas du ressort de la commune, mais de la seule autorité militaire. Elle affirme d'autre part que la décision contestée est de nature à compromettre l'existence même de la société :

« L'interdiction de pâturer sur le communal de Vennes est une condition essentielle de l'existence de la Société, attendu que la piste exige des soins et un entretien permanents, ce qui oblige chaque année la Société à des dépenses élevées pour pouvoir donner ses réunions »⁴⁰⁹⁵.

Quelques mois plus tard, le différend débouche sur un véritable bras de fer : le Président de la Société, le vicomte Grant de Vaux donne sa démission considérant qu'« avec le pâturage exigé par le Maire de Bourg sur la piste, il est absolument impossible de continuer à faire courir dans de bonnes conditions »⁴⁰⁹⁶. Moins de 10 jours plus tard l'incident est clos ce qui prouve une capacité de réaction et des liaisons permanentes entre la Mairie et la Société⁴⁰⁹⁷.

La proximité que la commune entretient avec la Société des courses, y compris dans sa gestion financière, n'est pas sans susciter des tensions. La mairie en se chargeant de la création de la Société sert les intérêts du commerce et celui-ci souscrivant au capital de la société apporte sa quote-part à l'aventure hippique. Cette contribution versée une fois pour toute est sans commune mesure avec les charges annuelles auxquelles s'est astreinte la

⁴⁰⁹³ *Idem*, plan de l'hippodrome en 1922.

⁴⁰⁹⁴ *Idem*, 15 juin 1888.

⁴⁰⁹⁵ Arch. dép. Ain, 7 M 42, Extrait du registre des délibérations du Conseil d'administration de la Société des courses de Bourg, séance du 23 décembre 1895.

⁴⁰⁹⁶ Arch. dép. Ain, 7 M 42, Lettre du Président Grand de Vaux au Préfet de l'Isère, 2 avril 1896.

⁴⁰⁹⁷ *Idem*, lettre du Président Grant de Vaux au Préfet de l'Isère, 11 avril 1896 :

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous prier de considérer ma démission de Président des courses de Bourg comme retirée, mon Conseil d'administration m'ayant prié de m'engager à la retirer, si le conseil municipal nous accordait ce que nous lui demandions ; ce que je viens d'apprendre par une lettre officielle qu'on apporte à l'instant ».

commune : en additionnant le Prix de la Ville de Bourg aux dépenses relatives à la fête et au service d'ordre, le budget des courses représente vraisemblablement un coût net supérieur à 4000 francs. Après l'euphorie des premières années et l'épuisement du mécénat des élites, le poids réel des courses se fait sentir⁴⁰⁹⁸. Le maire aiguillonné par la Commission des finances du Conseil municipal essaie en vain de limiter les engagements de la Ville. Il constate qu'en la matière, il est difficile de faire marche arrière. Sa première déconvenue concerne la suppression du prélèvement de 5% de la recette des entrées sur l'hippodrome au profit du bureau de bienfaisance. La loi de 1891 en rend la perception illégale⁴⁰⁹⁹.

La seconde déconvenue est l'impossibilité de diminuer l'allocation versée par la commune à la société des courses sans compromettre par ricochet l'ensemble des subventions reçues des sociétés-mères : le Prix de la Ville de Bourg étant un steeple-chase handicap pour gentlemen-riders doté de 2000 francs, la Société des steeple-chases de France fait savoir que la diminution envisagée de 500 francs entraînerait automatiquement la suppression de toutes les subventions accordées à Bourg :

« Les subventions accordées par le Comité aux sociétés de province ne sont acquises à ces sociétés qu'à la condition expresse qu'elles ne diminueront en rien le montant des sommes qu'elles affectaient à leurs courses d'obstacles, au moment où le Prix de la Société des Steeple-chases de France (2600 fr.) leur a été accordé ».

Le Conseil d'administration de la Société des courses de Bourg, considérant la gravité de la situation qui lui est faite, s'adresse à tout le conseil municipal lui enjoignant de revenir sur la décision de diminuer la subvention accordée à la Société :

« Messieurs les membres de la municipalité et du Conseil municipal ne voudront assurément pas maintenir des mesures qui mettent en jeu l'existence de la société et auraient pour résultats de causer une perte matérielle importante aux très nombreux actionnaires de la société qui n'ont ménagé et ne ménagent ni leur argent ni leur complaisance pour établir et maintenir une fête locale ».

b – Les actionnaires de la Société des courses de Bourg

Les 192 membres de la Société Anonyme des Courses de Bourg constituent un condensé représentatif des forces économiques et sociales qui se mobilisent dans le cadre d'une création exogène. Les sociétaires appartiennent à des mondes différents qui organisent leur présence dans une structure commune. Les sociétaires se partagent en deux groupes d'importance comparable : les notabilités de la ville et de la région, 84 membres et les commerçants burgiens, 88 membres⁴¹⁰⁰. Ce sont des considérations de statut et de représentation qui meuvent en partie les premiers tandis que les seconds s'intéressent pour l'essentiel aux retombées commerciale des manifestations hippiques organisées par la société.

Ces deux groupes ne sont pas taillés d'un seul tenant. Les notabilités relèvent de deux ensembles : le premier se compose de l'élite équestre, le second des classes dirigeantes du

⁴⁰⁹⁸ *Journal de l'Ain*, 18 juin 1888 : « Nous ne pouvons pas terminer ce compte-rendu sommaire sans remercier M. Blanc de Kirwan et le Président de la Société des courses qui ont donné chacun un prix de 500 fr., M. de Balorre a même ajouté à ce don celui de 500 fr. pour les pauvres de Bourg et de 300 pour le feu d'artifice et la retraite aux flambeaux qui ont eu lieu le soir. Sous toutes les formes et pour tous les besoins, la générosité de l'honorable conseiller général est inépuisable ».

⁴⁰⁹⁹ Idem : « Une dépêche ministérielle transmise à la Société par l'intermédiaire de M. le Préfet de l'Ain le 19 avril dernier porte en effet littéralement ce qui suit :

L'examen des dépenses permis de constater (...) qu'une somme de 116,65 fr. figure au compte de 1894 sous la rubrique Bureau de bienfaisance de Bourg. Or la loi du 2 juin 1891 n'autorise en faveur des œuvres sociales de bienfaisance qu'un prélèvement de 2% sur le montant des sommes engagées au pari mutuel. La Société n'est donc autorisée ni en principe ni en fait à effectuer en-dehors des sommes dues au Trésor aucun versement dans la caisse du bureau de bienfaisance et il ne sera admis désormais aucune dépense de cette nature ».

⁴¹⁰⁰ Arch. dép. Rhône, 6 UP 44 ; table des tableaux, chapitre XVIII, tableau N° 7 Actionnaires de la Société anonyme des courses de Bourg.

chef-lieu de préfecture. Les élites équestres sont engagées dans la société en raison de leur expertise hippique. Ils occupent une place de choix dans le conseil d'administration dont la constitution est répercuté par la presse locale⁴¹⁰¹. Les vicomtes de Balorre et Grant de Veau, tous deux conseillers d'arrondissement, sont respectivement président et vice-président du bureau, ils apportent la caution aristocratique sans laquelle une société hippique ne semble pas convenablement constituée. Cet élite équestre, avec ou sans particule, est effectivement engagée dans la promotion du cheval de l'Ain. De Balorre, Vaux de Grant sont membres de la Société hippique de l'Ain. C'est également le cas pour des membres du Conseil d'administration comme Henri Albanel propriétaire à Saint-Just, Joseph Hudellet, propriétaire à Certines et ancien officier de cavalerie ou le vétérinaire Bianchi dont les connaissances sur le cheval dombiste sont unanimement reconnues. D'autres actionnaires comme Blanc de Kirvan à Montagnat complètent ce groupe d'amateurs éclairés de questions hippiques. Ils représentent plus du quart des membres du conseil d'administration.

Le second groupe de notables correspond au personnel politique local comme les conseillers municipaux à l'instar des négociants Victor Milliat et Louis Pèthe. Le personnel politique national est représenté par le sénateur de l'Ain Étienne Goujon, élu en janvier 1885⁴¹⁰². La correspondance administrative des sociétés de courses dit assez le travail efficace d'appui que peuvent mener les élus auprès du ministre de l'Agriculture. La forte présence du monde juridique et financier apparaît assez remarquable : une vingtaine de membres déclinent toutes les professions du secteur : avocats, notaires, clerks de notaire, avoués, banquiers, commissaires-priseurs, agents d'assurances et le trésorier général payeur. Enfin une quinzaine de marchands en gros, généralement qualifiés de négociants, pour la plupart domiciliés à Bourg complète ce groupe de notables. Si l'on excepte quelques professionnels bien typés comme les brasseurs et marchands de vin qui ont tout intérêt à la venue d'un public nombreux dans la ville, on voit moins bien l'intérêt des autres membres de ce groupe à soutenir et à s'engager dans la création d'une société de courses. Un tiers du conseil d'administration est occupés par des membres de cette catégorie.

Le caractère endogène de la Société des courses de Bourg est incarné par la présence d'un second groupe fourni de commerçants ou d'artisans pour qui l'arrivée nombreuse du public des courses constitue une véritable aubaine :

Professions	Nombre de sociétaires	Nombres d'actions
Aubergistes restaurateurs et maîtres d'hôtel	6	9
Cafetiers, débitants, limonadiers, liquoristes	21	35
Commerce alimentaire : épiciers, boulangers, confiseurs, charcutiers, bouchers	19	23
Commerce et artisanat non alimentaire : maréchaux, carrossiers, selliers, loueurs de voitures, charrons	32	38
Total	78	105 sur 260

Représentant plus de 40% du capital réuni et des membres de la société, cette catégorie de sociétaires est absolument exclue du bureau et ne compte qu'un membre dans le conseil d'administration. Ses intérêts sont défendus par les négociants c'est-à-dire par la frange supérieure de ce secteur économique. Ce décalage souligne les lignes de force de

⁴¹⁰¹ *Journal de l'Ain*, 29 juillet 1887.

⁴¹⁰² Adolphe ROBERT et Gaston COUGNY, *Dictionnaire des Parlementaires, Paris, Bourloton, 1891, 5 tomes, t. III, p. 216.*

l'organisation sociale : admis au financement de l'entreprise, les sociétaires issus de la boutique et du comptoir sont exclus des instances dirigeantes que les élites réservent à un entre-soi, qui sans être aussi exclusif que dans les sociétés aristocratiques, reste extrêmement prégnant.

2 – Les courses support de l'activité touristique

Les courses replacées dans le contexte de l'économie générale de Bourg constituent un outil de promotion pour le commerce local. Si les plans individuels de certains notables de la ville ne sont pas absents, la promotion de la ville par les courses semble d'abord et avant tout portée par un projet collectif. Les commerçants et artisans burguiens y ont vu, comme cela a déjà été souligné, le moyen de servir leurs propres intérêts. La presse locale est leur porte-voix, mais ils ne s'expriment guère par eux-mêmes. En achetant des actions d'une entreprise dont les premiers dividendes ne sont pas près de voir le jour et en participant au financement de certains prix, ils montrent l'intérêt qu'ils portent à cette création. Le rendez-vous annuel qu'inaugurent les courses est le moyen de promouvoir la capitale bressane, son caractère pittoresque et de susciter des villégiatures en exploitant sa position au centre d'une véritable étoile ferroviaire. Pour le commerce local, l'enjeu est double : jouer d'une part sur la masse des visiteurs et fixer d'autre part la clientèle aisée en l'incitant à allonger un peu son séjour avant et après les courses. Ces enjeux se matérialisent dans l'accessibilité et l'attractivité de Bourg.

A – L'accessibilité de la capitale bressane

Bourg s'impose d'évidence. En 1875, le comte Le Hon écrivait dans le *Journal de l'Ain* que « s'il s'agissait de choisir une ville pour établir des courses de chevaux dans le département, il est certain que le chef-lieu, par les ressources qu'il offre et les facilités d'accès que lui donnent plusieurs lignes de chemin de fer, présenterait des avantages de nature à lui faire accorder la préférence sur toute autre localité »⁴¹⁰³.

L'accessibilité est en effet l'une des conditions essentielles de toute stratégie exogène d'implantation d'une société des courses puisqu'il s'agit d'attirer des visiteurs du dehors. Les petites villes de la ceinture chevaline de Lyon qui fondent leur démarche sur la mise en valeur d'un spectacle hippique dépendent directement de la configuration des réseaux de communication. Bourg peut se valoir d'une belle accessibilité qui résulte de la convergence des réseaux routier et ferré qui tous deux affectent la forme d'une étoile.

a - La desserte routière

Par la route, Bourg est au centre d'une étoile à 8 branches qu'un relief sans obstacles particuliers fait converger presque en ligne droite vers le centre ville⁴¹⁰⁴. Dans un plateau mollement vallonné dont les altitudes oscillent entre 220 et 250 mètres d'altitude, rien ne s'oppose au déplacement des voitures hippomobiles. Vers l'Est, les premières pentes du Revermont sont distantes d'une dizaine de kilomètres, ailleurs, les monotones ondulations du paysage s'étendent au loin. Trois routes nationales convergent vers Bourg : la nationale N° 83 de Lyon à Strasbourg, la nationale N° 75 de Chalon-sur-Saône à Sisteron et une branche de la

⁴¹⁰³ *Journal de l'Ain*, 4 août 1875.

⁴¹⁰⁴ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N° 7 L'accessibilité d'un champ de course, le réseau routier. Source : Carte routière du département de l'Ain publiée d'après le vœu du Conseil général sous l'administration de M. Debax, Préfet et la direction de M. Cheissel, agent voyer en chef. Extrait de la carte de France au 1/100000° dressé par le service vicinal par ordre du ministre de l'Intérieur, 1894.

nationale N° 79 de Nevers à Genève. Ces cinq voies d'accès sont complétées par le chemin de grande communication N°23 de Louhans à Lent que prolonge le chemin de grande communication N°22 en direction de Meximieux. C'est cette voie qui dessert l'hippodrome. Enfin, la route de Bourg à Trévoux, le chemin de grande communication N°29, déploie son long ruban à travers la Dombes. L'aire de chalandise locale des courses de Bourg prend appui sur les communes du canton. Elle correspond à l'espace que polarisent ses foires et marchés. Aux 13 communes du canton de Bourg, il est possible d'adjoindre les communes les plus proches d'une demi-douzaine de cantons riverains : Châtillon-sur-Chalaronne, Villars-les-Dombes, Chalamont, Coligny, Treffort et Montrevel. Les trajets au trot sur une distance d'environ 15 kilomètres sans rampes particulières durent un peu plus d'une heure. Les descriptions de la presse montrent à l'occasion l'arrivée de ces populations locales. Pour les uns, c'est le chemin ordinaire de la routine quotidienne, pour d'autres c'est la sortie dominicale la plus importante de l'année. En ajoutant cette vaste ceinture suburbaine, la population susceptible de fréquenter les courses de la Société hippique de Bourg double la population de la ville soit près de 40 000 spectateurs potentiels. Ces spectateurs venus des environs ne sont pas seulement des abstractions. Chaque année plus nombreux, ils envahissent l'hippodrome des Vennes. Le *Journal de l'Ain* note avec étonnement la concentration des voitures en tout genre qui stationnent sur la pelouse le dimanche 22 juin 1890, « le nombre de voitures, surchargées de monde, était surprenant »⁴¹⁰⁵.

b – La desserte ferroviaire.

Le réseau PLM et les lignes de tramways s'ordonnent eux aussi en une trame stellaire dont Bourg est le point central. Cette seconde étoile qui fait de la capitale bressane un important nœud de communication est d'une importance vitale pour la réussite du projet exogène imaginé par la Société anonyme des courses de Bourg. L'observation de la carte du réseau ferré régional constitue une première approche⁴¹⁰⁶. En comptant le nombre de gares desservies par les voies de chemin de fer et les tramways qui convergent vers Bourg, l'accessibilité de la capitale bressane apparaît comme tout à fait remarquable :

Lignes ou sections de lignes	Stations ou arrêts	Chefs-lieux de cantons et population en 1886
Bourg-Chalon	17 VU	Cuisery (1767), Montrevel (1517)
Bourg-Mâcon	3 VD	Pont-de-Veyle (1240)
Bourg-Lons-le-Saunier	10 VD	Coligny, St.-Amour (2385), Cuiseaux (1499), Beaufort (1298)
Bourg-Louhans via St.-Amour	5 VU	Louhans (4329)
Bourg-Trévoux	11 VU	Châtillon-sur-Chalaronne (2840), Trévoux (2661),
Trévoux-St.-Trivier-de-Courtes	28 VE	Thoissey (1538), Pont-de-Vaux (2754)
Bourg-Lyon	9 VD	Villars (1607)
Bourg-Ambérieu	5 VD	Pont-d'Ain (1547), Ambérieu (3618).
Bourg-St.-Claude via La Cluse	20 VU	Ceyzériat (984), Châtillon-de-Michaille (1237), Oyonnax (4231).
Bourg Genève via Bellegarde	8 VU	Nantua (3157), Bellegarde-sur-Valserine (1725),

⁴¹⁰⁵ *Journal de l'Ain*, 23 juin 1890.

⁴¹⁰⁶ Table des cartes et des schémas, chapitre XVII, document N° 8 Bourg, l'accessibilité d'un champ de course, le réseau ferroviaire. Source : France kilométrique. Carte indiquant les distances kilométriques sur tous les réseaux de chemins de fer publiée par l'annuaire du commerce Didot-Bottin. Dressée d'après les documents officiels les plus récents par A. Dencède, graveur et dessinateur géographe, 1898.

		Collonges (733).
Totaux	116	21 chefs-lieux de cantons, 42 667 habitants

VD : voie double ; VE : voie étroite.

Le tableau met en valeur l'importance des populations susceptibles de se déplacer à Bourg et la multiplicité des gares. La carte kilométrique qui en est le support ne se contente pas de figurer le seul tracé des lignes, elle souligne également leurs capacités opérationnelles. Ainsi le nombre des spectateurs potentiels transportables par voie ferroviaire est conditionné par les caractéristiques du réseau, dont un certain nombre de lignes sont à voie étroite ou, plus contraignant encore, à voie unique. Ces limitations techniques expliquent pourquoi les compagnies proposent des convois *ad hoc* spécialement affrétés pour les réunions hippiques dominicales, les trains de loisir, qui permettent de mieux gérer la circulation sur le réseau en leur donnant une priorité de circulation à l'aller comme au retour, en fin de journée.

Les guides indicateurs du réseau de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) permettent quant à eux de déterminer l'accessibilité effective à l'hippodrome en s'affranchissant de la distance pour ne garder que la durée du déplacement entre les têtes de lignes. En 1880, les horaires de l'indicateur PLM dont relève la majeure partie du réseau régional, donnent un aperçu de l'aire de chalandise⁴¹⁰⁷. Le tableau ci-dessous présente de façon éclairante la durée de déplacement le long des lignes régionales qui convergent vers Bourg :

Lignes	Gares desservies	Cl.	Durée
Bourg- Macon	Pont-de-Veyle, Vonnas, Mézériat, Polliat	1-2-3	1 H 14
Bourg -Chalon	Viriat, Attignat, Montrevel, Jayat, St-Julien.-s-Reyssouze, Rommenay, Ratenelle, Cuisery, Simandre-les-Ormes, Baudrières, St.-Germ.-du-Plain, Ouroux-St.-Christophe, Épervans, St.-Marcel, Chalon-sur-Saône.	1-2-3	2 H 59
Bourg-Nantua	Ceyzeriat, Ramasse, Ville-Reversure, Simandre-s-Suran, Cize-Bolozon, Nurieux, La Cluse-Nantua	1-2-3	1 H 30
Bourg-Ambérieux	La Vavrette-Tossiat, Pont-d'Ain, Ambronay Correspondances vers : Meximieux : 23 minutes St.-Rambert : 30 minutes Lagnieu : 16 minutes	1-2-3	1 H 22
Bourg-Lons-le-Saunier	St.-Étienne-du-Bois, Moulin-des-Ponts, Coligny, Saint-Amour, Cuiseaux, Cousance, Beaufort, Sainte-Agnès, Gevingey	1-2-3	2 H 14
Bourg-Lyon	Servas, St-Paul-de-Varax, Marlieux, Villars-les-Dombes, St.-André-de-Corcy, Mionnay, Les Échets, Sathonay, Lyon C.-R.	1-2-3	1H 48
Bourg-Genève		Expres 1 ^{ère} Cl.	3 H 16

Les données présentées permettent deux observations complémentaires : la première concerne les correspondances. Si le tableau reste centré sur les lignes directes, Ambérieu mis à part, il est parfaitement possible d'ajouter les correspondances qui étendent l'aire de chalandise lorsque la durée globale du déplacement reste raisonnable. Ainsi par la gare de

⁴¹⁰⁷ *Guide indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, année service 1880, publié par N. Chaix.

Macon les lignes vers Paray-le-Monial ou vers Charlieu ouvrent les courses de Bourg au Charolais et à ses amateurs de sports hippiques. Depuis Lyon, le couloir rhodanien apparaît comme zone un peu plus lointaine, mais parfaitement accessible pour la clientèle aisée : ainsi pour les voyageurs de 1^{ère} classe qui sont les seuls à pouvoir circuler sur les rapides, Valence est à 1h40 de la gare de Lyon Perrache. Une seconde observation découle de l'étendue des aires de chalands et des tensions qui peuvent en résulter. Plus le train augmente le périmètre des aires d'influence des différentes sociétés de courses et plus les risques de conflit augmentent. La Société des courses de Bourg a été plusieurs fois confrontée à la concurrence d'autres sociétés de courses.

B – Les courses et l'attractivité de la capitale bressane

L'accessibilité est une condition essentielle, mais elle n'est pas suffisante. En 1905, dans un article du *Touring club de France*, intitulé La France inconnue, les auteurs se penchent sur Bourg-en-Bresse :

« Bourg se trouve sur la route du Dauphiné, sur celle de la Suisse, sur celle du Jura méridional. Aussi tout le monde y passe parce que Bourg est sur une route qui mène quelque part ; mais on n'y séjourne guère parce que Brou est trop vite visité »⁴¹⁰⁸.

La capacité d'une ville à fixer momentanément les flux de passage est conditionnée à ses qualités intrinsèques comme son patrimoine monumental évoqué ci-dessus, mais elle peut aussi résulter d'une politique qui la stimule. La création d'un événement sportif comme une réunion hippique est de celle-là.

Les courses génèrent un surplus d'activité commerciale pour les professionnels liés aux secteurs qui vivent de la villégiature. C'est ce constat qui justifie aux yeux du conseiller municipal Pêthe la subvention de 2000 francs que la ville accorde aux courses : « ce sera du reste de l'argent donné d'un côté et qui reviendra par un autre »⁴¹⁰⁹.

Une ou deux réunions hippiques dans l'année drainent quelques milliers de visiteurs, entre 6000 et 10000 visiteurs⁴¹¹⁰. Ces chiffres imposent au moins deux observations. Ils doivent en premier lieu être rapportés à la population totale pour qu'ils prennent leur sens véritable. 9000 visiteurs représentent la moitié de la population totale de la ville, c'est dire qu'une forte journée d'affluence peut représenter une part non négligeable du chiffre d'affaires mensuel. Faut-il s'étonner que Philippe Protat, buffetier de la gare de Bourg, soit détenteur de 5 actions de la Société des courses ? Il occupe en l'espèce un point stratégique. Son empressement à souscrire dit assez l'importance qu'il accorde à cette clientèle de turfistes venus de l'extérieur. Ces journées de juin se prêtent à une forte consommation de boissons, et si le temps est ensoleillé cette dynamique débute bien avant les courses et se maintient après, dopée par les gains du pari mutuel. Brasseurs et marchands de vin en gros soutiennent la création des courses pour les mêmes raisons que les cafetiers. Cafetiers, limonadiers, débitants de boissons prennent en charge une première clientèle populaire, celle qui vient des communes voisines et celle que déversent les trains de loisirs. Il est vraisemblable que la présence des boulangers, des épiciers et même de quelques confiseurs parmi les actionnaires de la Société des courses soit le prolongement logique de cette composante sociale : le pique-nique sur la pelouse ou en forêt de Seillon, le cadre s'y prêtant, est le rituel de la journée au plein air. Cette clientèle ordinaire s'impose par sa masse, c'est sa principale caractéristique. Individuellement, tous ne sont pas des clients intéressants. Pour bon nombre de turfistes, ceux qui sont à la fois excursionnistes dominicaux et habitués des courses, le prix du voyage, l'entrée sur

⁴¹⁰⁸ *Touring club de France*, octobre 1905.

⁴¹⁰⁹ *Journal de l'Ain*, 13 janvier 1888.

⁴¹¹⁰ *Le Journal de l'Ain* signale dans son édition du 18 juin 1888, que 6000 entrées à 50 centimes ont été acquittées à la pelouse.

l'hippodrome, une mise à 5 francs constituent un horizon de dépenses impossible à dépasser. Ils quittent la ville avec les derniers trains parce que le dimanche est leur seul jour disponible.

Les courses drainent une autre clientèle, plus aisée, celle qui pratique le déplacement d'agrément. Il s'agit des habitués de la villégiature. C'est plutôt vers cette clientèle plus aisée que convergent les regards : hôteliers et restaurateurs au nombre d'une cinquantaine dans les premières années du XX^e siècle, mettent tout en œuvre pour retenir les visiteurs qui prennent gîte et couvert dans leurs établissements⁴¹¹¹. Cette clientèle, au plus quelques centaines de personnes, est recherchée. Si les festivités nocturnes qui succèdent à la réunion hippique sont d'abord destinées à la population locale, elles le sont aussi pour cette clientèle aisée qui est la seule à pouvoir rester sur place. Le *Journal de l'Ain* détaille en 1889 la fêerie qui succède aux émotions de l'hippodrome : « Une retraite aux flambeaux aura lieu le soir avec le concours de la musique municipale et de la société de gymnastique ; un feu d'artifice sera tiré sur le Champ de foire »⁴¹¹². Tandis que la pyrotechnie rallonge les longues soirées de juin, l'animation est prise en charge par des bénévoles qui mettent en scène leur ville enveloppée dans une ambiance particulière. L'année suivante, malgré la pluie qui gâche une partie de la réunion, l'animation nocturne joue à nouveau son rôle :

« Le soir, l'animation dans les rues de notre ville s'est prolongée fort tard. L'Union bressane a donné une retraite aux flambeaux fort applaudie et fort suivie, le quartier des Brotteaux attirait foule par sa fête foraine et par un feu d'artifice offert par le Président des courses »⁴¹¹³.

Cette fête des lumières évolue au fil des années : retraite chinoise avec son cortège de lanternes en papier en 1892⁴¹¹⁴ ; lumière électrique en 1900. Le *Courrier de l'Ain* s'extasie devant les devantures illuminées du "Paris-Bourg" et du "Café des Arts"⁴¹¹⁵.

Les quelques maîtres d'hôtel et aubergistes actionnaires de la Société imaginent sans doute les courses d'une manière moins éphémère que les épiciers ou les cafetiers. C'est par ses attraits pérennes que la capitale bressane peut retenir les visiteurs trop pressés de repartir. La ville ne manque pas d'atouts. L'hippodrome lui-même en lisière de la forêt de Seillon constitue un cadre splendide qui vient rehausser les environs visibles du champ de courses : « Face aux tribunes dans le lointain, les splendides collines du Revermont forment (...) un horizon à souhait pour le plaisir des yeux ».⁴¹¹⁶ Mais c'est à table, mieux encore qu'aux tribunes de l'hippodrome, que Bourg peut élargir son aire de chalandise. Les spécialités culinaires et les productions de la région sont vantées par tous les guides de l'époque. Des campagnes environnantes sourdent les spécialités de la Bresse qui ne se résument pas à ses seules poulardes⁴¹¹⁷. Enfin, cette clientèle de passage, qu'il s'agit de conserver quelques jours, peut fort bien se satisfaire des monuments qu'offre la ville et que célèbrent de nombreux ouvrages et topographies historiques relayées de surcroît par l'activité des sociétés

⁴¹¹¹ Jacques POMMEROL, *Dictionnaire du département de l'Ain*, Marseille, Laffitte, 1980, réimpression en fac-similé de l'édition de Bourg, 1907, imprimerie du Courrier de l'Ain, 630 pages.

⁴¹¹² *Journal de l'Ain*, 24 juin 1889.

⁴¹¹³ *Journal de l'Ain*, 23 juin 1890.

⁴¹¹⁴ *Courrier de l'Ain*, 14 août 1892.

⁴¹¹⁵ *Idem*, 27 juin 1900.

⁴¹¹⁶ *Journal de l'Ain*, 18 juin 1888.

⁴¹¹⁷ P. CLER-GARÇON, « Bourg-en-Bresse, étude urbaine », *Les Études rhodaniennes*, 1933, N°9, pp. 161-224, page 221 : « Bourg reçoit les visites assidues des admirateurs et émules de Brillat-Savarin qui viennent y déguster les spécialités gastronomiques de la région. Nous ne citerons que quelques-uns des éléments avec lesquels chefs de ses grands hôtels et restaurateurs connus élaborent des plats savoureux : les poulardes dont la Bresse peut tirer un légitime orgueil, la crème, le lait, le beurre qui les accompagnent et la suite non moins délectable et habituelle des poissons, écrevisses, gibier, morilles, arrosés des vins légers et fruités du Revermont et du Seyssel, mousseux du Bugey ».

littéraires⁴¹¹⁸. La ville avec le charme de ses vieilles maisons à colombages, ses rues pittoresques et ses allées paisibles, comme celle de Challe en bordure de la Reyssouze, se prête fort bien à quelques jours de repos⁴¹¹⁹. « Peu de villes sont aussi riches que celle-ci en promenades » écrit en 1852 Joseph Bard, un érudit local⁴¹²⁰. Les monographies abondent sur les édifices civils et religieux de la ville⁴¹²¹. La pièce de choix est le monastère royal de Brou qui a suscité une littérature fournie⁴¹²². Cette pièce majeure de l'architecture gothique impose à elle seule une visite à Bourg, elle « est sans contredit le plus remarquable des édifices religieux de toute cette partie de la France »⁴¹²³.

Si le zèle des notables est partout nécessaire pour édifier une société de courses comme se plaisait à le caricaturer Crafty dans *La Province à cheval*, il faut aussi l'intérêt du commerce⁴¹²⁴. Dans le cas de Bourg, la conjonction des deux clientèles, leur exploitation rationnelle, fonde la création endogène. Elle se nourrit d'une situation de carrefour, de la puissance de l'étoile ferroviaire et de l'attrait ou des aménités du lieu.

3 – La programmation des journées de courses

L'approche retenue ici complète celles qui ont déjà été mises en œuvre en insistant plus particulièrement sur les informations que livre tout programme de courses. Les programmes ont en effet la particularité de conserver les préoccupations de leurs concepteurs. Ils apparaissent ainsi dans leur millésime comme la photographie des attentes et des espoirs d'un moment précis. Leur assemblage et leur mise en perspective font ressortir non seulement la volonté propre de la société des courses qui les conçoit, mais plus sûrement encore son environnement. Chaque programme est de la sorte un équilibre entre les aspirations de ses concepteurs, les allocations disponibles qui reflètent d'autres choix, et l'évolution globale de la société.

Il a semblé intéressant, compte tenu de l'importance des programmes comme source d'histoire hippique, de les aborder sous cet angle d'analyse. Le choix de la Société des courses de Bourg s'impose puisqu'il s'agit d'une société hippique conçue dans un contexte exogène. Née d'impulsions extérieures au monde du cheval, la société burgienne n'est pas contrainte par des choix spécifiques relevant de l'élevage local. Cette absence attendue de contraintes initiales s'explique par la subordination des considérations hippiques aux exigences économiques. La société de courses n'a d'autres fonctions que de servir de support au développement de l'économie des loisirs. Elle doit déboucher tout de suite sur ce que ses promoteurs considèrent comme un spectacle et comme une manifestation rentable, conçue pour attirer des spectateurs en nombre, sans décourager la venue d'une clientèle moins

⁴¹¹⁸ Étienne MILLET, *Indicateur de Bourg-en-Bresse*, Imprimerie Milliet-Bottier, Bourg 1859, 108 pages ; Edmond CHEVRIER, *Bourg et la Bresse*, Impr. Dufour, Bourg, 1859, 86 pages ; Marie Claude GUIGUE, *Topographie historique du département de l'Ain*, Paris, Dumoulin, 1973, 518 pages ;

⁴¹¹⁹ Fond des paysages de l'Ain, Médiathèque E. et R. Vaillant, Bourg-en-Bresse.

⁴¹²⁰ *Revue du lyonnais*, « Excursion autour du lyonnais : Bourg-en-Bresse », série 2 N°5, 1852, pages 153-156, p. 158.

⁴¹²¹ Joseph BART, *Notice sur Notre-Dame de Bourg*, Impr. Boitel, Lyon, 1847, 16 pages ;

⁴¹²² T. RIBOU, *Considérations et recherches sur les monuments anciens et modernes du territoire de Bourg, commune de Bourg, département de l'Ain*, Bourg, édit. Bottier, 1823, 60 pages ; Marc Antoine PUVIS, *Dissertation sur l'église de Bourg*, Impr. de Bottier, Bourg, 1840, 46 pages ; J. BAUX, *Recherches historiques et archéologiques sur l'église de Bourg*, Bourg, Dufour 1844, 176 pages ; R.P. Pacifique ROUSSELET, *Histoire et description de l'église royale de Bourg élevée sous les ordres de Marguerite d'Autriche entre les années 1511 et 1536*, Édit. Martin Bottier, Bourg 1850, VI – 182 pages ; Charles-Jules DUFAY, *L'église de Bourg*, Lyon, Scheuring édit., 1879, 180 pages ; Abbé Hector-Auguste PASSERAT, *Église de Bourg, guide express contenant une description de l'Église et du cadran solaire*, Bourg, Dubreuil édit. 1899, 180 pages.

⁴¹²³ Amédée TISSOT, *De Paris à Magenta : simples notes de voyage*, Dentu, Paris 1865, 359 pages, p.62.

⁴¹²⁴ CRAFTY, *La province à cheval*, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1885, X-404 pages.

nombreuse, mais plus sélecte. Pourtant, le recours aux allocations extérieures prescrit des choix qui ne sont pas les siens, imposant des catégories de chevaux et des épreuves spécifiques. Par ailleurs, la société de courses comme tous les autres agents économiques est sensible à la conjoncture économique, pour ne rien dire des bouleversements majeurs comme la Grande Guerre, qui suspend la vie hippique jusqu'en 1919 et jusqu'en 1921 s'agissant de Bourg. Les programmes conservent la trace d'une tension née de la volonté, des contraintes et des circonstances. C'est l'analyse de cette tension qui est abordée entre 1888 et la fin des années 1930 en partant des trois piliers qui déterminent toute course : le cheval, l'allocation et la discipline.

Tableau Programmation des réunions de la Société des courses de Bourg entre 1888 et 1937.

I – Type de courses					
	Courses de galop				
	Courses de trot				
II - Les Disciplines					
	Courses de gentlemen	↗	Course de haies	↻	Steeple-chase
→	Course plate	↘	Trot attelé ou monté	↘A	Trot attelé
↘M	Trot monté	↻M	Military		
III – Les financeurs					
◆	L'État ou le département	◆	Conseil municipal	◆	Personnalités locales
◇	Société des courses	◇	Commerce local	◇	Sté sport. d'Encouragement
◆	Sté Steeple-chases de France	◇	Société du demi-sang	◇	Société d'Encouragement
◇	Société de sport de France	◆+◆	1 course, financement conjoint.		
IV – Les subventions ou conditions réservées					
	Pour les chevaux de l'Ain				
	Pour les chevaux de 1/2 sang				

Sources : arch. dép. Ain, *Lyon sport*, *Journal de l'Ain*, *Le Carillon* et *les Petites Affiches bressanes*.

Types Date	→	↗	↻	↻M	↘	↘A	↘M	Gentlemen			Total
	→	↗	↻	↻M	↘	↘A	↘M	→	↗	↻	
17 06 88		1	1◆			1◇	2◆◆	1◇	1		7
22 06 90	1◇	1	1◆			1◆	2◆◆	1◇		1	8
21 06 91			1◆	1		1◆	2◆◆	1◇		1◆	7
19 06 92	1◇		1◆	1		1◆	2◆◆			1◇	7
23 06 95	1◇		1◆	1		1◆	1◆			1◆	6
27 06 97	1◇		1◆			1◆	2◆			1◆	6
25 06 99	◇		◆	◆	◇		◆		◆		6
26 06 99	◇		1◆		2◆◆	1◇					5
29 06 01	1		1	1	3					1	7
29 06 02	1◇		1◆	1	3◆◆					1◆	7
25 06 05	1◇		1◆	1	2◆◆		◆+◆			1◆	6
11 07 09	1◇		1◆	1	3◆◆					1◆	7
10 07 10	1◇		2◆◆	1	2◆◆		1				7
30 06 12	1◇		2◆◆	1	3◆◆						7
PREMIERE GUERRE MONDIALE											
08 07 22	◆◆	◆		◆	◆		◆				6
09 07 22	◆		◆◆	◆	◆				◆		6

12 07 25	◇	◆	◇	◇	◇		◇			6
13 07 25	◇		◇	◇		◇				6
14 07 25	◇	◇	◇	◇	◇		◇			6
08 06 30	◇	◇	◇	◇	◇		◇			6
09 06 30	◇		◆	◇		◇		◇		6
13 07 30	◇	◇		◇	◇					6
14 07 30	◇	◇	◇	◇	◇			◇		6
14 07 35	◇	◇	◇	◇	◇			◇		7
15 07 35	◇		◆	◇	◇	◇		◇		7
11 07 37	◇	◇	◇		◇	◇				7
14 07 37	◇	◇	◆	◆ + 4 P ⁴¹²⁵	◇	◇		◇		7

A – La nature des chevaux retenus dans la programmation de Bourg

Le caractère exogène de la Société des courses de Bourg aurait dû déboucher d'emblée sur des épreuves peu restrictives quant à l'origine géographique des chevaux engagés. Dans l'esprit de ses créateurs, nulle envie d'assurer la promotion du demi-sang de la Dombes dans ses différentes aptitudes, et notamment le trot qui désigne le bon cheval de service. Le cheval n'étant que le support de la fête hippique, il convient né et élevé en France, âgé de trois ans et plus. C'est pour l'essentiel, si l'on exclut la Société du Demi-sang, le cheval que retiennent les sociétés parisiennes. Or, conséquence des subventions qui désignent les types de chevaux qui en bénéficient, la Société des courses est amenée à leur faire une place et à programmer des épreuves qui orientent l'offre hippique. La faiblesse des moyens financiers initiaux ne laisse qu'une faible marge de manœuvre aux commissaires des courses qui rassemblent les épreuves de la journée de courses. Il a semblé intéressant de suivre entre 1888 et 1937, les épreuves liées au cheval indigène en suivant l'évolution des conditions relatives aux courses.

Les concours hippiques qui structurent dans l'Ain l'élevage du cheval de demi-sang imposent aux pouliches lauréates de participer à une course au trot monté. Cette course, initialement courue à Châtillon-sur-Chalaronne, est rapatriée à Bourg lors de la création de la Société, devenant ainsi sa première course subventionnée par l'État. Cette épreuve imposée aux pouliches de trois ans est complétée par une seconde course au trot attelé dotée de 1000 fr. offerts par la Société hippique de l'Ain aux conditions assez restrictives : « Pour chevaux entiers, hongres et juments de 3 à 7 ans, issus d'un étalon de l'État, approuvé ou autorisé, nés et élevés dans le département de l'Ain et appartenant à des propriétaires habitant ce département »⁴¹²⁶.

Dans les dernières années du XIX^e siècle, la suppression de la Société hippique de l'Ain et des courses de pouliches fait surgir un nouveau dispositif de subventions que la Société intègre comme la précédente à sa programmation. Il s'agit d'une course au trot attelé prise en charge par le Conseil général, dotée de la même allocation aux mêmes conditions. Elle est complétée par une épreuve de trot financée conjointement par la Société d'Encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang et par la Société des courses de Bourg. Elle est d'abord ouverte aux seuls chevaux de la circonscription d'Annecy puis ultérieurement à celle de Cluny et aux chevaux « nés et élevés en France et importés dans la circonscription du dépôt d'étalons d'Annecy avant l'âge de 3 ans »⁴¹²⁷. Ce dispositif d'ensemble est maintenu jusqu'à la Première Guerre mondiale. Centré sur la production indigène, conforté par l'action

⁴¹²⁵ Prix du Sweepstake national 1937 du Grand prix de Paris offert par les 5 sociétés parisiennes.

⁴¹²⁶ Arch. dép. Ain, 41 M 20, Programme des courses de Bourg, 1897.

⁴¹²⁷ *Le Carillon et les Petites affiches bressanes*, 30 juin 1912, programme des courses de Bourg.

conjointe du dépôt d'Annecy et du Conseil général, il valorise la production du demi-sang de la Dombes. Le tableau met en évidence la production du cheval local et les courses de trot qui lui sont associées.

Les programmes de courses enregistrent cette situation nouvelle. En 1922, le jeu des subventions conserve une place spécifique au cheval de l'Ain, mais il apparaît déjà comme le vestige d'un monde qui n'est plus⁴¹²⁸. En 1922, le Prix du Conseil général, subventionne pour la dernière fois une course au trot attelé ou monté, dotée de 900 fr., ouverte aux seuls chevaux nés dans le département de l'Ain. La situation issue de la guerre impose des conditions moins strictes : l'épreuve est ouverte à des chevaux entiers et à des juments de 10 ans. L'extension de trois ans des limites d'âge par rapport à la situation d'avant-guerre renseigne sur l'état moyen du cheptel du département plus de trois ans après la guerre et sur le repli de l'élevage équin.

Deux autres prix soulignent les évolutions que met en évidence le tableau : un glissement s'effectue du demi-sang de la Dombes vers le demi-sang sans appellation géographique. L'espèce reste avec des spécifications morphologiques le critère dominant de distinction en vue de stimuler la production de chevaux correspondant aux nouveaux besoins. Cette volonté se manifeste par l'association maintenue du trot et du cheval de demi-sang. Ainsi, la première épreuve, au trot monté, dotée de 1700 fr. pour chevaux entiers et juments de demi-sang âgés de 3, 4 et 5 ans est conjointement financée par la Société du demi-sang et par l'État. La seconde épreuve, offerte par la Société sportive d'encouragement, est une épreuve régionale. Il s'agit d'une course au galop pour demi-sang. Le prix est partagé entre le propriétaire et l'éleveur. La course est ouverte aux « poulains, entiers, hongres ou pouliches de demi-sang des catégories de poids lourd et moyen, de 3 et 4 ans, de la région comprenant la circonscription des dépôts d'étalons de Cluny, Blois, Annecy, Montier-en-Der, Rosières, Besançon, Strasbourg »⁴¹²⁹. Les spécifications relatives aux chevaux donnent sans ambiguïté le profil des productions recherchées : un cheval de selle ayant du sang, mais restant suffisamment étoffé pour servir à des productions plus lourdes comme le cheval d'artillerie qui peut être monté et attelé. Cette épreuve introduit enfin les chevaux de demi-sang dans le monde du galop où une place spécifique leur est réservée⁴¹³⁰. Cette évolution montre autant le changement des attitudes que les orientations nouvelles proposées à la production chevaline de l'Ain. Le trot attelé qui avait par extension son débouché dans la voiture de service n'a plus à produire des étalons susceptibles de faire autre chose que des trotteurs d'hippodromes. La nouvelle orientation est tout entière dans le cheval de selle et pour cela il faut que le trotteur soit conformé comme tel. Cette question de modèle s'ajoute dans le cas du cheval de selle sous gros poids à la nécessité de produire des animaux ayant de l'importance et suffisamment d'influx nerveux. C'est une question récurrente : à la veille de la Grande Guerre, le vicomte de Vanssay résumait les difficultés déjà anciennes de cet élevage en constatant « que les animaux près du sang étaient trop légers et que ceux issus directement du demi-sang, ayant une masse suffisante, manquaient généralement de qualité »⁴¹³¹.

⁴¹²⁸ Arch. dép. Ain, M 188, demande de subvention de la Société nouvelle des courses de Bourg transmise au Conseil général par le Préfet, 28 avril 1921.

⁴¹²⁹ Arch. dép. Ain, M 188.

⁴¹³⁰ Nouveauté dans l'Ain, ces épreuves créées aux débuts de la III^e République sans grand succès et relancées à la fin du XIX^e siècle à l'instigation de la Société d'encouragement du cheval de Guerre, ont de longue date leurs partisans et leurs adversaires. Voir, LOTTERY, *Les courses au galop pour chevaux de demi-sang : de la théorie à la pratique*, A. Legoupy éditeur, Paris, 16 pages ; De GASTÉ, *Question du cheval d'arme et le demi-sang galopeur* : suivie de *La Déformation du modèle par les étalons trotteurs de grande vitesse*, Paris, Imp. Ménard, 18..., 30 pages ; Louis BEAUME, *Influence des courses au trot sur la production chevaline en France*, Paris, éditeur La France chevaline, 1913, 90 pages.

⁴¹³¹ Cité par le comte Marie-Aiymery de COMMINGES, *Revue du cheval de selle*, 1914/01, « À propos des achats de Caen », pp. 16-19 ; du même auteur, sur le même sujet voir *Les races de chevaux de selle en France. Comment et où on achète un cheval de selle*, Paris Plon, Nourrit & Cie, 1904, XVI-483 pages.

L'introduction de cette épreuve suggère qu'il y a parmi les pouliches de demi-sang de l'Ain, suffisamment de produits encore proches du trait léger susceptibles d'être livrés à des étalons de pur sang vigoureusement bâtis.

En 1930, il ne subsiste plus qu'une épreuve pour les demi-sangs, mais cette éclipse est de courte durée puisque dès 1935, le programme affiche à nouveau son lot d'épreuves de trot réservé aux chevaux de demi-sang. Au même moment, le Conseil général et la Société sportive d'encouragement proposent une épreuve interrégionale pour chevaux de selle de demi-sang qui redonne une place aux chevaux de l'Ain : « en outre les chevaux nés et élevés dans l'Ain toucheront dans leur ordre d'arrivée : 250 fr. au premier ; 150 fr. au deuxième ; 50 fr. au troisième, offerts par le conseil général de l'Ain ». Cette disposition est maintenue les années suivantes. Entre 1922 et 1935, les spécifications concernant les chevaux ont évolué : l'âge moyen est passé de 10 à 8 ans et les décharges de poids accordées aux chevaux ayant des auteurs de demi-sang ou arabe pur dans leur ascendants immédiats passent de deux à trois ce qui suggère un retour aux standards traditionnels.

Les subventions que l'État et le département accordent au cheval indigène ne doivent pas occulter l'intervention d'autres sources de financement auxquelles recourt la Société de courses de Bourg.

B – Les allocations de courses

Le terme Prix, avec une majuscule, singularise une épreuve par rapport aux autres, et incorpore la contrepartie monétaire qui lui est associée. Sans cette contrepartie, il ne peut pas y avoir d'épreuve, même le military n'échappe pas à cette exigence, puisque le trophée ou objet d'art a une valeur monétaire clairement précisée.

Il est évident que toutes les sources de financement répondent à des considérations qui sont implicitement et explicitement fort différentes les unes des autres. Chaque financeur doit être abordé à travers cette double perspective car, autour d'une œuvre commune, la Société des courses de Bourg, en apparence clairement délimitée, s'activent des intérêts particuliers.

Jusqu'en 1892, les courses de Bourg sont restées sans subventions parisiennes. La jeune société hippique a été contrainte d'organiser ses réunions en recourant à d'autres sources de financement. Deux d'entre elles offrent un intérêt particulier : la prise en charge d'une épreuve du programme par une personnalité locale et le recours aux entreprises de la ville invitées à parrainer une entreprise qu'elles ont tout intérêt à voir prospérer.

La première source de financement déjà rencontrée à plusieurs reprises revêt différents aspects qui peuvent être soit la location à prix modique de l'espace nécessaire à l'hippodrome comme à Chalamont, soit la prise en charge directe d'une ou plusieurs épreuves comme à Châtillon-sur-Chalaronne. Or, ces financements externes ne sont pas sans danger sur la société, les financeurs n'étant pas dénués d'arrière-pensées. Le cas du président de la Société des courses de Bourg, le vicomte de Balorre, est emblématique à cet égard, la société étant mise au service de ses ambitions politiques.

Pour un investissement modeste, l'achat de quelques actions de la société des courses, le financement partiel d'une course au trot attelé et en jouant sur son statut d'aristocrate fortuné, le vicomte de Balorre se fait élire président de la Société des courses de Bourg. Conseiller général conservateur de Bâgé-le-Châtel, la présidence de la société des courses lui confère une envergure départementale, position intéressante à l'approche des élections cantonales qui s'annoncent serrées. Ce monarchiste bon teint utilise les courses comme levier de ses ambitions politiques⁴¹³². Il assure sa promotion politique avec un sens de l'à-propos qui

⁴¹³² Jean-Louis BRIQUET, Notables et processus de notabilisation en France aux XIX^e et XX^e siècles. Traduction française de Jean-Louis Briquet, « Notabili e processi di notabilizzazione nella Francia del diciannovesimo e ventesimo secolo », *Ricerche di storia politica*, vol. XV, n° 3, 2012, p. 279-294. Article en ligne consulté le 28 août 2014 : <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal -OO918922>. J.-M. Mayeur, *Les débuts de la III^e République 1871-1898*, Paris, Seuil, 1973, p. 51.

étonne. Même le choix de l'épreuve qu'il parraine ne doit rien au hasard : élu d'un canton où l'élevage du cheval de demi-sang est actif, il sait que cet élevage est considéré, dans un contexte de crise agricole, comme une alternative et comme une nécessité patriotique. Engagé dans une trajectoire évergétique qui cèle mal les calculs politiques, le vicomte de Ballore multiplie les gestes. Non content de financer une partie des courses, il contribue toutes les années aux frais de la fête populaire qui clôt la réunion hippique de la capitale bressane. En juin 1888, le *Journal de l'Ain* se répand avec complaisance sur la générosité de l' élu :

« Pour compléter la journée, grâce à la générosité du président de la Société des courses, une retraite aux flambeaux aura lieu le soir avec le concours de la musique municipale et de la société de gymnastique ; un feu d'artifice sera tiré sur le Champ de foire.

M. de Ballore, par une touchante pensée dont tous lui sauront gré, a voulu encore que cette fête fût une fête pour tous et il a adressé aux diverses sociétés de bienfaisance de notre ville cinq cents francs qui seront distribués aux pauvres de Bourg »⁴¹³³.

Rendu visible à Bourg, il peut orchestrer un coup d'éclat local à partir de son fief de Bâgé-le-Châtel en y organisant une véritable fronde contre l'autorité préfectorale. Président du syndicat agricole de la Bresse, le vicomte de Balorre organise début juin 1889, à Bâgé-le-Châtel, dont la municipalité lui est acquise, un concours agricole avec distribution de prix, ce qui est illégal puisque les syndicats n'ont pas cette prérogative. Malgré l'interdiction préfectorale, la réunion est maintenue. Le préfet envoie sur place plusieurs brigades de gendarmes à cheval. Des procès-verbaux sont dressés au milieu d'une foule considérable. La tension monte si l'on en croit le *Journal de l'Ain*, organe conservateur du département :

« La gendarmerie s'adresse alors à M. de Balorre et lui demande en sa qualité de président du Syndicat, de disperser la réunion et de suspendre le comice. M. de Ballore refuse. On lui dresse procès-verbal »⁴¹³⁴.

Le soir venu, après la distribution des prix, dans une atmosphère de résistance, le banquet permet encore au vicomte de Balorre, de préciser devant des centaines de convives la morale de cet affrontement dont les raisons secrètes sont tues : réunion préélectorale, rassemblement des syndiqués métamorphosés en partisans et défiance ouverte à la *gueuse*. En totale syntonie avec l'auditoire, la plume du *Journal de l'Ain*, que cette épopée cantonale surexcite au plus haut point, tire un enseignement fondamental pour le canton :

« Depuis hier le succès de la candidature de M. de Balorre y est probable ».

La presse régionale répercute l'affaire, le *Courrier des Alpes* note quelques jours plus tard « que le préfet, M. Gaston Joliet, a imaginé contre le conseiller général conservateur du canton de Bâgé-le-Châtel une petite persécution qui pourra lui coûter, au moment des élections prochaines »⁴¹³⁵.

Partisan de la stratégie indirecte, de Balorre enrôle dans ses rangs tous ceux qui peuvent favoriser ses desseins. Les représailles ne tardent pas : par arrêté préfectoral du 12 juin 1889, le maire de Bâgé-le-Châtel est suspendu de ses fonctions, puis destitué pour ne pas avoir tenu compte des instructions qui lui avaient été données⁴¹³⁶. De Balorre est élu à la mairie. Le préfet dans cette fine partie d'échecs est encore en retard, son amour-propre en pâtit : en effet, quelques semaines plus tard, ont lieu les courses de Bourg. Le vicomte de Ballore parade au milieu des notabilités de Bourg tandis que le préfet est absent, chassé d'un espace public que tient son adversaire. Symboliquement la capitale bressane lui appartient, conquise sans coup férir. « Aucun député ou sénateur » note le *Journal de l'Ain* dans son édition du 24 juin 1889 et l'absence du préfet et des notabilités républicaines donne davantage de relief à la présence

⁴¹³³ *Journal de l'Ain*, 15 juin 1888.

⁴¹³⁴ *Journal de l'Ain*, 3 juin 1889.

⁴¹³⁵ *Courrier des Alpes*, 6 juin 1889.

⁴¹³⁶ *Journal de l'Ain*, 14 juin 1889.

du président de la société des courses. Comme l'année précédente, M. de Balorre finance des courses et prend en charge les réjouissances populaires.

Le préfet de l'Ain n'hésite pas en pleine campagne électorale à exiger la dissolution du syndicat agricole de Bresse et à traduire le conseiller général en police correctionnelle. La mesure contreproductive lui confère le brevet de champion du conservatisme dans le département. Arrivé en tête au premier tour des élections cantonales du 28 juillet, le vicomte de Balorre est élu au second tour, le soir du 4 août, tout un symbole, malgré l'hostilité du préfet. De Balorre s'impose dans une compétition très serrée par soixante voix d'avance. Voici comment le *Journal de l'Ain* présente la situation :

« Jamais de mémoire d'électeur, du moins dans notre paisible et timide département de l'Ain, jamais semblable acharnement n'avait été déployé contre un candidat. La préfecture attachait un grand prix à la non-réélection de M. Brillat-Savarin; mais celle de M. le vicomte de Balorre lui était dix fois plus à cœur. Et elle affecte, dans ses journaux, de le mépriser, de le traiter d'ignorant, d'insignifiant, de quantité négligeable ! C'est se moquer d'elle-même et de nous.

« Si Monsieur de Balorre est réélu, notre situation est entamée », disait le Préfet dans une réunion du Conseil général où il croyait n'avoir que des amis autour de lui.

Et il se mit à terroriser les masses avec les gendarmes et les procès-verbaux du Comice de Bâgé, avec la révocation de M. Collet, la suspension de M. Bévy, maires des deux plus importantes agglomérations du canton. Puis, huit jours avant l'élection, il faisait assigner M. de Balorre en police correctionnelle pour refus de dissolution du Syndicat de Bresse et habilement laissait répandre le bruit que tous les membres du Syndicat allaient être englobés dans les mêmes poursuites »⁴¹³⁷.

La République, bafouée dans l'Ain, poursuit son action contre le vicomte de Balorre accusé d'avoir acheté des voix. De nouvelles élections ont lieu en mai 1890, Buiron, le maire républicain de Bâgé-la-Ville, s'impose par 12 voix d'avance. Le dernier mot reste à la République et fort de cette victoire, le préfet peut à nouveau fréquenter les courses de Bourg en choisissant un moment où le président n'y est pas, stratagème de courte durée puisqu'il est nommé dans un autre département⁴¹³⁸. Le vicomte de Balorre conserve la présidence de la Société des courses jusqu'à sa démission en mars 1894. Le vicomte Grant de Vaux lui succède.

Une autre caractéristique de ces mécénats de course est de satisfaire en priorité les goûts hippiques de ceux qui les financent. Entre 1888 et 1892, Blanc de Kirvan, une notabilité de Montagnat, aussi à l'aise sur les terrains de courses de l'Ain qu'à Lyon dans les allées de l'excellence équestre, finance comme le vicomte de Balorre un certain nombre de courses. Ce passionné de chevaux et d'hippisme évolue dans le milieu des riches amateurs qui participent comme gentlemen, avec une licence spéciale, aux courses publiques. Trois ans de suite, son nom apparaît associé à une course plate pour gentlemen :

« prix de la Forêt – Course plate.

1200 fr., dont 500 offerts par M. Blanc de Kirvan, pour hacks et hunters, chevaux entiers, hongres et juments de 3 ans et au-dessus de toute espèce et de tous pays, n'ayant pas couru depuis le 1^{er} janvier 1888 dans d'autres courses plates ou à obstacles que celles réservées aux hacks et hunters et montés par des gentlemen.

1000 fr. au premier ; 200 fr. et la moitié des entrées au second. – Distance : 2200 mètres environ. – Tenue de course »⁴¹³⁹.

Troisième course de la réunion inaugurale après celles que finance l'administration des haras et celle du vicomte de Balorre, cette épreuve est destinée à l'élite des connaisseurs qui

⁴¹³⁷ *Journal de l'Ain*, 5 août 1889.

⁴¹³⁸ Base Léonore, Gaston Joliet est nommé préfet de Haute-Marne en 1890.

⁴¹³⁹ *Journal de l'Ain*, 15 juin 1888.

trouvent dans le meeting une épreuve réservée exclusivement aux amateurs : les propriétaires d'écuries de course, montant en gentlemen n'y sont pas admis.

Le financement des courses explique l'entrée en lice d'une autre catégorie d'acteurs : les entreprises de Bourg. Les intérêts commerciaux sont intimement mêlés à la fondation d'une société exogène : ils expliquent – comme cela a été remarqué plus haut – la constitution du capital social de la Société des courses de Bourg. Lors de la réunion inaugurale de juin 1888, si l'on excepte l'épreuve des pouliches primées au concours de Bourg, toutes les courses sont financées en totalité ou en partie par la Société. Le rôle initial, masqué par la masse du capital social, s'individualise dès qu'il faut multiplier le nombre des courses. Toutefois, cette participation active des entreprises met du temps à émerger. La première mention date de 1898, lorsque la Société des courses décide la création d'une seconde journée. Trois courses sont alors financées en partie ou en totalité par le commerce : une course d'amateurs au trot attelé, le 2^e Prix de la Ville de Bourg, un steeple-chase handicap et le Prix du commerce, une épreuve de trot attelé ou monté à réclamer. La participation des commerçants de la ville s'élève pour les trois épreuves à 1000 fr. L'année suivante, la reconduction d'une seconde journée se fait avec une participation de 700 fr. La formule trop ambitieuse est alors abandonnée, mais l'idée que le commerce doit prendre sa part dans le financement des courses subsiste. En 1913, les menaces que font peser les courses de Rillieux sur l'existence même de la société burgienne relance la réflexion. Les réunions d'actionnaires se succèdent au printemps 1913 et la contribution du commerce revient au premier plan :

« L'assemblée, sur la proposition de plusieurs membres, nomme MM Loiseau, maire; Goujon, député, et Martehn, président de la Chambre de commerce, présidents d'honneur de la Société.

Elle décide également la formation d'une commission de publicité qui, au moyen d'une faible contribution demandée aux syndicats de l'alimentation, s'efforcera d'attirer à Bourg le plus grand nombre d'étrangers possible. M Martehn est chargé de constituer cette commission »⁴¹⁴⁰.

Cette dynamique interrompue par la Grande Guerre, ressurgit avec force lors la refondation des courses de Bourg en 1922. Le tableau N° montre que cette participation devient une composante régulière dans la programmation hippique de la capitale bressane. En 1922, les entreprises financent deux courses : le Prix du Commerce et le Prix de l'Industrie. Pour chacun des deux prix, la place du plus gros contributeur apparaît inscrit dans le programme :

Prix du Commerce : **2500 francs** offerts par les **Commerçants** de la ville de Bourg, dont **300 fr** par **Mme Naintré, "Nouvelles Galeries"** ».

« Prix de l'Industrie : **3000 francs** offerts par les **Industriels et Commerçants** de la Ville de Bourg, dont **300 francs** par la **Société de Tréfilerie et Câblerie** »⁴¹⁴¹.

La composition typographique qui fait ressortir l'origine des contributeurs et leurs efforts dit assez l'importance nouvelle qui est accordée à la réclame.

La participation s'affine ensuite : en 1925, les commerçants de Bourg restent collectivement engagés. Ils offrent un prix de 4100 francs pour lequel les débitants de boissons, restaurateurs, aubergistes et professionnels de l'alimentation jouent les premiers rôles. Un secteur s'individualise, il s'agit des hôteliers qui attachent un intérêt particulier au prolongement des courses, synonyme de nuitées supplémentaires. Les plus grands établissements prennent en charge le Prix des Grands Hôtels, steeple-chase militaire de 3^e série :

« 850 francs offerts par l'*Hôtel de l'Europe*, par l'*Hôtel Terminus*, et par l'*Hôtel de France* ».

Ce prix est maintenu jusqu'à la fin des années 1930.

⁴¹⁴⁰ *Le Carillon et les Petites Affiches bressanes*, 12 avril 1913.

⁴¹⁴¹ Arch. dép. Ain, M 188.

Le programme de 1930, qui compte quatre journées de courses, enregistre l'arrivée d'une nouvelle catégorie de contributeurs située à mi-chemin entre la municipalité et le monde du commerce, il s'agit du Comité des fêtes et de la Foire de Bourg. Le Prix apparaît par intermittences puis se cale dans la programmation à partir de 1935. Ce dernier venu, fort éloigné du monde hippique, apporte sa contribution parce que les courses accroissent la visibilité de la ville. Elles renforcent sa notoriété et sa capacité à polariser un espace régional dans le droit fil du rôle que lui assignaient ses fondateurs.

C – Les disciplines : du trot à l'expansion du galop

L'approche par les disciplines montre très clairement une césure de part et d'autre de la Grande Guerre.

De 1888 à la guerre de 1914, les types de courses courues sur l'hippodrome de Vennes reflètent sans surprise la nature des chevaux encouragés : le trot est la discipline qui paraît la plus conforme aux produits issus de l'élevage dombiste. Attelées ou montées les courses de trot représentent d'une année sur l'autre 3 courses sur 7 ou 8. Le Conseil général de l'Ain et l'administration soutiennent de conserve l'élevage du demi-sang, cheval de service et cheval militaire. Ils sont appuyés en début de période par des personnalités locales et notamment le président de la Société des courses de Bourg, le vicomte de Balorre. En 1899, 5 des 11 courses programmées par la Société sont réservées à cette discipline. Il est intéressant d'observer la diversité des financeurs : le Conseil général, la Société du demi-sang, les commerçants de la ville et la Société des courses.

Dès le début du siècle, les épreuves de steeple-chases prennent de l'importance et constituent avec le trot les deux disciplines majeures pratiquées sur l'hippodrome de Vennes. Leur montée en puissance s'explique par la diversité des manifestations qu'ils recouvrent : en premier lieu, le prix de la Société des Steeple-chases de France doté de 2600 fr. séduit toutes les bonnes écuries locales, comme celles de la marquise de Vivens ou des frères de Romanet ; en second lieu, chaque année l'organisation d'un military en général pour officiers attire des spécialistes sans peser sur les finances de la société. Enfin, les steeple-chases réservés aux gentlemen-riders, pris en charge par la municipalité ou par le Conseil général lorsque les financements privés se tarissent, sont le lieu de ralliement des vrais amateurs de chevaux qui disposent là d'un beau rendez-vous suivi, depuis les tribunes, par un monde sélect.

Les courses plates qui forment en général l'ossature des réunions hippiques sont quasiment absentes de la programmation de Bourg, réduites jusqu'en 1913 à une seule épreuve sur les 7 ou 8 que comptent les réunions de la société. La seule course plate sérieuse, d'un montant de 1500 francs, est offerte par la Société sportive d'encouragement. Lorsque la Société organise deux journées comme en 1899, une seconde course plate apparaît, mais les conditions sont rédigées de telle manière qu'elle est plutôt une manifestation ouverte à tous les cavaliers d'occasion que comptent les environs :

« Prix de la Forêt (au galop, course plate)

300 francs dont 200 fr. au premier, 100 fr. au second ; au troisième les entrées jusqu'à concurrence de 50 francs. – Pour chevaux de toute espèce et de tous pays n'ayant jamais pris part à une course dont le programme aura été publié au *bulletin officiel* ».

Poids 3 ans, 67 kil ; 4 ans, 71 kil ; 5 ans et au-dessus, 73 kil. Les chevaux de demi-sang recevront 5 kil de décharge. Entrée 15 fr. moitié forfait. Tenue de course ou habit rouge.

Les engagements sont reçus au Secrétariat des Courses, 11, place Carriat, à Bourg, jusqu'au lundi, 19 juin, avant 6 heures du soir »⁴¹⁴².

Cette dernière épreuve de la seconde journée est aussi la plus populaire si l'on regarde la recette du pari mutuel tant au pesage qu'à la pelouse.

Après la Première Guerre mondiale la reprise des courses est vigoureuse. Toutes les disciplines profitent de ce dynamisme retrouvé. Toutefois, au niveau national une seule, le trot, progresse de façon constante jusqu'à occuper le premier rang en 1937 dépassant sensiblement les courses d'obstacles et les courses plates dont le nombre commence à diminuer dans la seconde moitié des années 1930 :

	Nombre d'hippodromes	Nombre de courses	Plates	Obstacles	Trot
1912	497	6787	2573	2131	2083
1921	423	6480	2493	2038	1949
1925	476	7446	2763	2672	2014
1930	523	8980	3119	3115	2746
1935	506	10317	3999	3071	3247
1937	488	8717	2832	2432	3453

Source : Rapport de l'inspection générale des haras à Monsieur le Ministre de l'Agriculture.

L'hippodrome de Vennes suit une trajectoire à rebours de l'évolution nationale : la société des courses de Bourg effectue dès les années de l'après-guerre un net changement de cap en programmant un nombre sans cesse croissant de courses plates. Bourg devient ainsi un hippodrome de galop. Cette orientation est directement en relation avec la montée en puissance des courses de Sathonay-Rilleux. Face à la multiplication des courses de l'hippodrome du Loup pendu, la société burgienne centre ses réunions sur les courses au galop et en particulier sur les courses plates qui forment la catégorie la plus importante. Tous les types de courses plates subventionnées par les sociétés parisiennes sont proposées. La société d'encouragement offre des courses pour chevaux entiers et juments de pur-sang âgés de 3 ans. Une place est faite aux hongres de 4 ans. Les courses plates de demi-sang sont prises en charge par la société sportive d'encouragement. L'annuaire général du hippisme note dans la présentation qu'il fait de cette société qu'elle « apporte à l'élevage du demi-sang galopeur une aide puissante en distribuant de larges allocations à cette catégorie de serviteurs »⁴¹⁴³.

Les courses plates pour hacks et hunters, les courses de gentlemen, relèvent des subventions de la Société de Sport de France. Elles sont chaque année depuis 1925 dans la programmation des réunions de Bourg. Ces courses mixtes sont intéressantes puisqu'elles permettent des transactions assez libres de tous types de chevaux. Les courses plates de gentlemen-riders admettant tous chevaux âgés de plus de 4 ans sont, quant à elles, les plus nombreuses. Souvent ouvertes aux chevaux de selle, elles drainent tous les amateurs d'équitation. Financées sur fonds de la société des courses, à raison d'une ou deux épreuves par an, parfois davantage comme en 1935, ces courses qui fournissent toujours des champs nombreux sont réservées à la bonne société locale. Les engagements se font à Bourg et les commissaires ont toute latitude pour filtrer les admissions. La présence systématique de ce type de courses dans la programmation s'explique par leur relative facilité. Elles sont aussi bien accessibles aux cavaliers débutants en courses publiques qu'aux cavaliers confirmés,

⁴¹⁴² Arch dép. Ain, 41 M 20.

⁴¹⁴³ *Sports hippiques : annuaire général de l'hippisme*, Paris Johanet éditeur, 1932, p. 107.

mais plus âgés⁴¹⁴⁴. Ces courses, qui n'ont ni la technicité des steeple-chases, ni une distance susceptible de montrer les limites des chevaux et des cavaliers, ont encore l'avantage d'attirer une clientèle aisée qui descend dans les bons hôtels de la préfecture.

Les courses plates des 2 ans sont quant à elles des courses particulièrement suivies. Leur intérêt naît du fait qu'elles ne sont ouvertes qu'aux chevaux de même âge et que la distance, au plus 900 mètres pour les courses de l'été, rend les pronostics très incertains. Jouent aussi les conditions de préparation variables d'une écurie à l'autre et la sensibilité des poulains qui n'ont pas ou peu de courses à leur actif⁴¹⁴⁵. Un mauvais départ sur de courtes distances est presque sans appel. Dans ces courses, les joueurs misent sans grande lisibilité et c'est vraisemblablement ce qui fait leur attrait.

Enfin, la variété et les dispositions spécifiques de la rédaction des épreuves plates montre qu'il s'agit d'encourager les cavaliers et les chevaux de la région plutôt que d'attirer par de grosses allocations des écuries de l'extérieur qui viendraient cueillir un prix sans qu'il y ait de retombées locales. Les prix font une place plus large aux seconds et aux troisièmes. En ce sens, l'orientation des épreuves de Bourg souligne à la fois un repositionnement sur une aire de chalandises viable et la volonté d'animer la vie hippique locale.

II – Le cas particulier de la Société des courses de Vienne

La diversité des fondateurs de sociétés de courses, celle des intermédiaires qui aident à leur création en activant leurs réseaux ou les personnalités qui acceptent de figurer dans les comités de ces sociétés, soulève la question de la représentation sociale et du prestige qui se rattache à ce type de création. Si les contours des cercles qui forment la matrice des sociétés hippiques lyonnaises sont connus, à l'instar du Jockey-club, il n'en est rien pour la périphérie. Chaque société de courses de la ceinture chevaline de Lyon se constitue en puisant dans le terreau de son corps social, de son environnement économique ou institutionnel. Il va de soi que cette diversité est également déterminée par la taille de l'entreprise et par son aire d'influence. Si les créateurs de sociétés sont plutôt attendus dans les allées de l'aristocratie locale ou parmi les éleveurs de chevaux de demi-sang, certains d'entre eux, totalement étrangers à ces milieux, réussissent sans coup férir. Leur faible connaissance initiale du monde hippique n'empêche ni le succès ni la mise en scène de leur promotion. La création de la Société des courses de Vienne relève de ce cas de figure et souligne la diversité des voies existantes.

À Vienne, la Société des courses est créée dans les allées de la chambre de commerce par Ennemond-Joseph Savigné, loin des salons discrets des notables emparticulés. Elle doit incarner le dynamisme de Vienne et servir les intérêts de son promoteur⁴¹⁴⁶. La création qui est formalisée après quelques réunions au cercle du Jeu-de-Paume met en scène un imprimeur-éditeur, qui a certes pignon sur rue, mais qui n'incarne pas les classes dirigeantes de la deuxième ville du département. Le promoteur du projet est clairement identifié comme un partisan de la République. Il ne s'appuie ni sur le Dauphiné des châtelains, quoi qu'il ait des amitiés dans ce milieu, ni sur le monde de l'élevage. La Société des courses de Vienne est une création atypique issue du monde urbain, elle est assez proche de celle qui a présidé à la création des courses de Bourg ou de Bourgoin quelques années auparavant. Cette absence d'amarres traditionnelles apparaît dans les statuts successifs que se donne la Société. En avril 1888, la Société des courses s'inscrit dans son environnement institutionnel plutôt

⁴¹⁴⁴ *Choses de sport : courses militaires, courses de gentlemen, rallie-papiers, concours hippiques* / par un gentleman, S. Milton éditeur, Saumur, 1887, 141 pages.

⁴¹⁴⁵ J. PORTEFIN, *Cheval de courses, par un entraîneur*, Paris, A Legoupy éditeur, 1917, 119 pages, 59-66.

⁴¹⁴⁶ Table des gravures et des illustrations, chapitre XVIII, document N°9 Ennemond Joseph Savigné.

qu'économique et c'est une caractéristique durable. Les statuts de la Société, tels qu'ils sont arrêtés à Vienne le 14 avril 1888⁴¹⁴⁷, prévoient dans leur article 3 un président honoraire qui, désigné le jour même, est le commandant du 8^e régiment de hussards, le colonel Clicquot de Mentque⁴¹⁴⁸. Cette nomination institutionnelle est essentielle à la réussite de l'entreprise, puisque le régiment de cavalerie établi à demeure, au quartier Saint-Germain, procure en permanence de très bons chevaux, des officiers et sous-officiers capables de fournir les cadres d'une réunion. Par la suite, des modifications aux statuts ajoutent trois autres présidents d'honneur : le Préfet, le sous-préfet et le maire de Vienne⁴¹⁴⁹. Cette nomenclature insère la société dans un horizon fonctionnel. Elle assure la promotion de la ville comme ne peut s'empêcher de le rappeler le *Journal de Vienne* :

« La seconde ville du département de l'Isère ne pouvait tarder davantage à suivre le mouvement marqué qui pousse de plus en plus les populations du sud-est vers les questions chevalines et les choses du sport »⁴¹⁵⁰.

Lorsque Ennemond-Joseph Savigné s'engage dans la création de la Société des Courses de Vienne, il est âgé de 54 ans. Il est né à Annonay le 11 janvier 1834 dans un milieu sans relief d'un père mégissier et d'une mère sans profession. Il est apprenti typographe et employé dans une imprimerie de Vienne. Le chemin qui mène d'Annonay à Vienne n'est pas connu mais dans l'important article nécrologique que lui consacre son journal, le *Journal de Vienne*, Biziot, l'un des orateurs de la cérémonie funéraire, souligne ses capacités professionnelles et les appuis dont il a pu bénéficier :

« Si je ne peux invoquer le souvenir de ces années qui font le cortège de la jeunesse, il m'est du moins permis de reporter l'époque de la vie où les choses se précisent ; alors, pour lui, qui venait d'entrer plein de courage dans la carrière qu'il s'était choisie et dans laquelle il débutait heureusement, grâce au patronage d'un homme supérieur qui l'appréciait, grâce encore à ses sérieuses aptitudes, il arrivait à la tête d'une importante imprimerie »⁴¹⁵¹.

Cette réussite professionnelle à laquelle fait allusion Biziot est précoce. Il est difficile de suivre son ascension dans l'imprimerie qui l'emploie, mais il en gravit tous les échelons puisqu'en septembre 1862, à 28 ans, il est nommé imprimeur par décision du Ministère de l'intérieur et succède à Roure démissionnaire au *Journal de Vienne*⁴¹⁵². Sous l'Empire libéral, Ennemond-Joseph Savigné peut être catalogué comme sympathisant républicain. Lors de ses obsèques civiles, le sénateur Millaud redit l'engagement politique du défunt :

« Ses travaux, ses tâches spéciales ne le détachaient jamais de ses convictions politiques. Lorsque sous l'Empire notre ami Costa-Labaume n'avait pas trouvé d'imprimeur pour éditer *Mascarade* et *Renaissance*, les deux journaux dans lesquels il semait ses trésors d'ironie et décochait ses sarcasmes sanglants au Régime abhorré, M. Savigné n'hésita pas ; il accepta, malgré les dangers... Nous pûmes continuer, nous, les Républicains, à lire, grâce à M. Savigné, les attaques contre un régime sapé de toute part »⁴¹⁵³.

Franc-maçon depuis le début des années 1860, républicain, imprimeur engagé, modèle de réussite sociale, parfaitement intégré dans sa ville d'adoption, quoiqu'il habite sur la rive droite du Rhône, à Sainte-Colombe, juge au tribunal de commerce de Vienne, Savigné est de

⁴¹⁴⁷ Arch. nat. 9 HA 63, Règlement de la Société des courses de Vienne pour l'amélioration de la race chevaline, arrêté à Vienne le 14 avril 1888, autorisé le 11 avril 1889. Voir table des documents, chapitre XVIII, document N° 5 Société des courses de Vienne pour l'amélioration de la Race chevaline, règlement.

⁴¹⁴⁸ *Le Moniteur Viennois*, 21 avril 1888.

⁴¹⁴⁹ Arch. nat. 9 HA 63, Règlement de la Société des courses de Vienne pour l'amélioration de la race chevaline, arrêté à Vienne 25 août 1896, statuts approuvés à Paris, le 4 novembre 1896. Le Président du Conseil, Ministre de l'Agriculture. Signé J. Méline.

⁴¹⁵⁰ *Journal de Vienne*, 24 juillet 1887.

⁴¹⁵¹ *Journal de Vienne*, 11 août 1906.

⁴¹⁵² Bibliographie générale de la France, Journal général de l'Imprimerie, 2^e série T.6 année 1862, Paris, cercle de l'imprimerie, de la librairie et de la papeterie, 758 pages, p. 460 ; *Journal de Vienne* 19 octobre 1862.

⁴¹⁵³ *Journal de Vienne*, 11 août 1906.

surcroît un fin lettré. rédacteur en chef du *Journal de Vienne*, il imprime la *Revue du Dauphiné et du Vivarais*. Lui-même est l'auteur d'une trentaine d'ouvrages ou d'opuscules historiques et biographiques relatifs à la ville de Vienne et à la région⁴¹⁵⁴. Il édite par ailleurs des guides et des ouvrages d'histoire d'érudits locaux comme ceux d'Alfred de Terrebasse, grand propriétaire foncier qui est aussi à ses heures éleveur de chevaux et intéressé par l'érudition équestre surtout si elle émane du terroir⁴¹⁵⁵.

Dans la seconde moitié des années 1880, alors qu'il vient de franchir le cap de la cinquantaine, Savigné prépare son entrée dans la vie politique locale. Il peut exciper d'un beau parcours d'entrepreneur et des convictions qui en font un candidat républicain très honorable, mais il lui faut réussir un coup d'éclat qui puisse lui donner une véritable assise politique. C'est dans cette stratégie que prend place la fondation de la Société des courses de Vienne en 1887. Toutes les étapes du *cursus honorum* de notable local sont postérieures à la création de la Société des courses : conquête de la mairie de Sainte-Colombe-les-Vienne le 20 mai 1888 et la Légion d'honneur en 1895 et en 1898, il démissionne et ne conserve qu'une présidence d'honneur. Comme il ne peut s'agir d'une coïncidence, il reste à déterminer la manière dont Ennemond-Joseph Savigné a imaginé le projet d'une société de courses. Deux réponses semblent s'imposer : en premier lieu, la création de sociétés hippiques est dans l'air du temps et à cet égard Vienne est relativement bien placée puisque la ville compte un régiment de cavalerie, auxiliaire précieux de toute programmation hippique. Le prestige déjà évoqué qui entoure ces manifestations et la compétition municipale qui s'y rattache en font indiscutablement un bon tremplin politique que le rédacteur en chef du *Journal de Vienne* a su apprécier à sa juste valeur. En second lieu, depuis 1885, Savigné est président du Comice agricole de Sainte-Colombe-les-Vienne, sa commune de résidence depuis plus d'une dizaine d'années, et c'est vraisemblablement à travers cette fonction que le lettré a approfondi sa connaissance du dossier et trouvé la légitimité nécessaire à la promotion de la race chevaline⁴¹⁵⁶.

Que la fondation de la Société des courses de Vienne ait été une étape préalable à sa carrière politique ou que sa fonction comme président de comice agricole lui ait donné l'idée de s'engager dans cette direction ne change rien à la stratégie mise en œuvre. Dès 1886-1887, il recherche des financements, c'est-à-dire des sociétaires acceptant de souscrire un engagement auprès de la société de courses qu'il projette. La liste compte moins d'une cinquantaine de membres dont une dizaine sont issus du droit : avocats, avoués, notaires et juges dont Paul de Craponne du Villard, juge d'instruction à Vienne et fidèle collaborateur puisqu'il fait partie du premier comité qui organise le devenir de la société⁴¹⁵⁷. Les militaires sont bien représentés. Ils forment le quart des participants : outre le colonel Clicquot de Mentque, commandant du 8^e régiment de hussards, figurent des amateurs éclairés de l'art équestre comme le commandant de Witte et une brochette de jeunes officiers qui sont issus de familles lyonnaises à l'instar des lieutenants d'Aubarède ou Balaÿ étroitement liées au monde le plus sélecte du cheval⁴¹⁵⁸. Si les militaires, les fonctionnaires ou officiers ministériels sont

⁴¹⁵⁴ Voir le catalogue dans *Lectura*, le portail des bibliothèques des villes-centres de Rhône-Alpes : www.lectura.fr/fr/catalogues ; voir également une liste détaillée d'ouvrage sur le site de la Légion d'honneur.

⁴¹⁵⁵ Humbert de Terrebasse, Antoine de Pluvinel, Dauphinois : seigneur de Feucherolles, du Plaisi-Saint-Antoine, etc., écuyer des rois Henri III, Henri IV et Louis XIII, Lyon, L. Brun, 1911, 114 pages ; Jean-H. MARIÉJOL, « Éloge funèbre de M. de Terrebasse prononcé le 24 mai 1927 », *Mémoires de l'Académie des sciences, belles – lettres et art de Lyon*, 1927, pp. 211-218.

⁴¹⁵⁶ Il est évidemment au courant de la question chevaline qui secoue tout au long de la décennie des années 1880 les adversaires et les partisans de la politique des haras dans l'Isère et qui culmine en 1892 avec la fronde menée par le Dr. Revouy. Si *Le Journal de Vienne* n'a pas ouvert ses colonnes à la question chevaline, son confrère viennois, *Le Moniteur viennois* en a rendu compte dans une série d'articles entre décembre 1880 et janvier 1881.

⁴¹⁵⁷ Arch. dép. Isère, 150 M 6, Société des courses de Vienne.

⁴¹⁵⁸ Le commandant de Witte a été chargé d'organiser l'important carrousel donné en mai 1886 place Bellecour et au cours duquel ont été engagés tous les régiments de la 6^e division de cavalerie.

majoritaires, Savigné a néanmoins su intéresser quelques banquiers et industriels du textile et de la métallurgie. En revanche, le monde traditionnel du cheval est peu représenté parmi les membres fondateurs. Si l'on excepte de Terrebasse, gentilhomme campagnard érudit et éleveur de chevaux, il n'y a guère que Chaste de Gallerand, le maire de Bellegarde-Poussieux, à avoir une certaine notoriété en matière hippique. Comparé à la création de la Société des courses de La Tour-du-Pin ou de Bourg, l'initiative viennoise semble modeste, mais elle contrebalance la faiblesse initiale par les atouts de son régiment de cavalerie, ses accès ferroviaires et la proximité de Lyon. Le 19^e régiment de dragons logé au quartier Saint-Michel est l'un des plus dynamiques et des plus sportifs de la cavalerie. Il compte dans ses rangs entre la fin du XIX^e siècle et de début du XX^e une série d'officiers subalternes comme les lieutenants Bérille ou de Villèle qui poussent fort loin l'instruction équestre des soldats placés sous leurs ordres.

D'autres membres du premier comité sont intéressants par la longévité de leur engagement dans la société. Ainsi Paul de Craponne du Villars, juge au tribunal civil de Vienne, est nommé trésorier dans le premier bureau que se donne la Société. À la même époque, il semble actif dans d'autres structures. Le *Moniteur viennois* le signale comme vice-président du Concours international de musique de Vienne⁴¹⁵⁹. Bien que lié au républicain Savigné, son nom à particule est un gage de respectabilité et sa situation de magistrat en fait un trésorier de toute confiance. Âgé de 40 ans en 1887, fils d'un juge d'instruction de Grenoble, Paul de Craponne du Villard qui a servi comme lieutenant de la garde nationale mobile de l'Isère pendant la guerre de 1870-1871 est chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire. Il est avec Savigné une des chevilles ouvrières de la Société des courses de Vienne⁴¹⁶⁰. Parallèlement à sa fonction de magistrat au siège de Vienne, il devient vice-président de la Société des courses en mars 1898 alors que l'ancienne équipe est profondément renouvelée. Son nouveau président est Paul Doyon, lui aussi membre du comité d'origine, propriétaire foncier à Estrablin, vivant dans son château de la Craz, une grosse bâtisse bourgeoise à pigeonnier, située à proximité de l'hippodrome de Pont-Évêque. Il préside jusqu'à sa mort en 1910 aux destinées de la société. Paul de Craponne du Villard lui succède la même année. Quelques mois avant son décès survenu le 3 novembre 1911, il supervise en tant que président, pour la première et pour la dernière fois, une belle réunion de huit courses⁴¹⁶¹.

⁴¹⁵⁹ *Moniteur viennois*, 25 mars 1881.

⁴¹⁶⁰ Base Léonore, Légion d'honneur, le dossier comporte 23 pièces numérisées.

⁴¹⁶¹ *Le Journal de Vienne*, 9 août 1911.

Conclusion de la 4^e partie : vers de nouvelles représentations collectives du cheval en milieu urbain

Contrairement aux trois premières parties centrées sur le cheval de travail, saisi dans sa fonction de trait, celle de machine vivante, la dernière partie aborde le cheval des loisirs. À travers cet animal qui sert de support aux rêves, à l'ostentation et à la puissance, se dessinent déjà les prémises de ruptures futures entre le cheval des villes de plus en plus assimilé au jeu et le cheval des campagnes qui conserve pour longtemps encore ses fonctions de trait. Par les loisirs et les jeux, l'économie chevaline se mâtine glissant vers une économie plus spécialisée qui emploie davantage les adjectifs qualificatifs équestre et hippique : le premier devant être entendu comme relatif à l'équitation et le second aux courses de chevaux. Cette quatrième partie laisse le cheval qui tire pour s'intéresser à celui qui porte.

Le cheval qui porte est pour l'immense majorité des contemporains le cheval puissance, celui qu'incarne la cavalerie. Lyon, aux trois régiments de dragons et cuirassiers encasernés à la Part-Dieu, est familière de cette réalité. Le cheval qui porte est par excellence celui qui se déploie place Bellecour lors des manifestations civico-militaires ou celui que monte le général gouverneur militaire lors de son entrée en ville et personne n'imagine qu'un jour il puisse en être autrement. Il y a fort à parier que la majeure partie des cavaliers que recensent au début des années 1890 les comptages sur les ponts de la ville sont des militaires. Ce cheval monté qui protège les convois officiels reste ambivalent pour les faubourgs ouvriers car les cuirassiers ont aussi d'autres tâches moins nobles. Il serait pourtant inexact de représenter une ville dépourvue de cavaliers civils. Il existe dans certains quartiers de la ville comme le VI^e arrondissement à proximité duquel se déploient de beaux terrains de parcours, des cavaliers qui incarnent une vieille distinction faites d'institutions et de manèges qu'il faut néanmoins apprécier à sa juste valeur car l'ostentation n'exclut pas l'équitation, loisir en soi. Le Drag de Lyon réalise cette synthèse de la distinction et de l'équitation sportive d'extérieur de haut niveau dont les membres civils chevauchent par tous temps dans le sillage de jeunes officiers de cavalerie.

Les cinq chapitres de cette longue dernière partie se sont efforcés de présenter et d'expliquer une particularité de ce cheval spectacle des élites et des masses : ce cheval, à quelques rares exceptions près, n'isole pas les groupes sociaux mais les juxtapose. En ce sens, tous voient un même spectacle mais le regardent à l'aune de leur valeurs et préjugés : fêtes militaires, carrousels, concours hippiques et courses en toute genre sont marqués du sceau de cette réalité. La stratification sociale qui doit pourtant se manifester, au risque de pervertir les représentations de l'ordre social, ne se manifeste plus dans le spectacle, désormais partagé, mais par la place à partir de laquelle on en profite. Du coup, la pratique collective massive de ce cheval loisir qui voit des dizaines de milliers de spectateurs occuper les hippodromes, donne lieu à un recadrage spatial dont la signification n'échappe à personne : le zonage est déterminé par le prix de la place qui délimite tous les niveaux de l'excellente. Un même spectacle pour tous mais chacun, en apparence du moins, à sa place. Ainsi dans cette ségrégation socio-spatiale, le concours hippique pratique la hiérarchie des tribunes tandis que la géographie nouvelle des hippodromes invente la pelouse et le pesage et construit des tribunes qui perdent leur aspect de baraques pour devenir pérennes et monumentales.

L'irruption de cette nouvelle organisation spatiale induit évidemment des pratiques de jeu différenciées puisque la société ne saurait être contrainte de se divertir et à miser de la même manière. Dans l'enceinte du pesage les classes les plus aisées jouent des sommes qui semblent considérables au tout venant de la pelouse tandis que les modalités changent paris mutuels ici, paris au livre là. La domestication du monde des paris, par la loi Riotteau (2 juin 1891), reste longtemps une contrainte très acceptable. Elle permet à l'État de prélever sa dîme et n'interdit pas dans les faits, avant longtemps, des pratiques différenciées de jeu.

Le sillage de folie que l'engouement des courses semble semer au fil de réunions de plus en plus nombreuses et des hippodromes qui poussent partout comme les champignons après

la pluie doit être relativisé : le flot montant des mises jouées ramené à la réalité moyenne des gains livre une image bien différente que confirme l'analyse de centaines de courses courues à Lyon.

Au-delà de la mythologie des gains pharaoniques, des « tremblements de terres », les courses constituent une nouvelle forme de consommation de loisir et du coup, ces joies dominicales permettent de jeter des ponts inattendus dans la fièvre du jeu : les spectateurs du pesage s'encanailent aux guichets de la pelouse et les turfistes de la pelouse se renseignent sur les cotes qui circulent au pesage. Dans ces sortes de communions qui semblent abolir, entre deux sons de cloche les barrières sociales, la presse spécialisée, comme *Lyon Sport* joue son rôle en vulgarisant une culture hippique pour une masse de lecteurs hissés, sans coup férir, au rang de sport men. Il a semblé intéressant de montrer ces cheminements. Un de ces chemins de traverse est constitué par le défilé. Cette sorte d'immense charivari, voit une foule dense se presser le long de l'itinéraire qu'empruntent les très nombreux attelages au retour des courses du Grand-Camp. Lazzis admiratifs pour les voitures qui incarnent l'élégance où sont jugés, chevaux, voitures et toilettes, en somme la distinction ou l'image que la foule s'en fait, propos bon enfant rires et quolibets moqueurs pour les uns ; rires acides pour les autres et remarques désobligeantes au passage des voitures moins respectables du demi-monde. La police a beau interdire l'installation des chaises et des bancs sur le parcours de ce spectacle d'un genre particulier, ils sont pourtant là, ourlant les trottoirs d'une claqué inattendue et bien perchée au milieu du public nombreux qui s'étire des lisières du parc jusqu'au point de dissolution place Bellecour, destination des classes dominantes.

Il va de soi que l'excellence équestre ne peut se contenter de cette géographie partagée des loisirs hippiques, elle ne peut qu'en prendre la direction. À elle le lourd fardeau qui consiste à engendrer pour le bien de la cause chevaline la naissance des sociétés de courses. Elle a ses laboratoires où s'échafaudent institutions équestres et société hippiques. Le Jockey-Club de Lyon est incontestablement la matrice de presque toutes les sociétés liées au cheval de loisir. C'est en le suivant à la trace, en repérant ses fourriers et ses entremetteurs que se dévoilent les arcanes des manifestations équestres et de la fête hippique. Ce monde qui occupe des tribunes attitrées reste discret sauf dans ses courriers administratifs ou sortant de l'ombre il quémante subsides et reconnaissance sociale.

Conclusion générale

Au terme de cette thèse au long cours, le destin lié des hommes et des chevaux à Lyon et dans la région lyonnaise est-il plus intelligible, et plus généralement la place longtemps restée invisible de la cavalerie dans une grande aire métropolitaine de province, est-elle désormais plus lisible ? Nous pensons que sur les deux aspects de la question la réponse est positive, si l'on veut bien avoir l'indulgence de se souvenir que nous ne suivons pas les traces d'un modèle préexistant. Ces remarques liminaires faites, nous voudrions, dans une démarche synthétique proposer les apports de notre travail. Il faut d'abord, à notre sens, revenir sur l'importance et la nature des gisements documentaires mobilisés, puis exposer trois aspects qui illustrent la pertinence et les résultats obtenus.

I - Une certaine manière de voir ce qu'est une source : l'omniprésence du cheval

Le cheval étant un connecteur de toute première importance, nous avons systématiquement fait surgir toutes les données documentaires disponibles où le cheval pouvait avoir une place quelconque, même résiduelle. La méthode expérimentée par la constitution, le rassemblement, la combinaison de séries a été au cœur de notre démarche. Elle l'a été parce que les mouvements de fond saisis dans la durée ou dans l'effet que procure leur masse, fixent des régularités et les formes d'organisation qui peuvent être analysées et qui font sens lorsqu'elles sont combinées ou simplement juxtaposées.

Dans cette perspective, si le cheval comme objet d'étude est en tout, ce qui a été notre postulat s'agissant de l'analyse des sociétés dans le cadre chronologique de notre thèse, il faut convenir que toutes les fois où sa présence est attestée, elle fournit les matériaux de nouveaux paradigmes. Le cheval, qu'il s'agisse d'aspects de la civilisation matérielle, d'usages ou de manières de penser, fournit des éléments susceptibles d'expliquer les formes et au-delà les structures qui organisent l'espace et singulièrement la diversité des espaces urbains ou des territoires qu'ils polarisent.

L'exploitation des données documentaires collectées et organisées en séries impose quelques remarques explicatives.

Si la série M des archives départementales constitue le cœur de cible de toute recherche, d'autres viennent immédiatement lui faire concurrence : que ferait-on sans la série Q, la sous-série 3^E, la série R ou la série P ? La liste ébauchée n'est évidemment pas exhaustive. On devine en tout cas que ce n'est pas la rareté des sources qui menace la recherche mais l'abondance qui pourrait inciter à ne pas en chercher d'autres. La diversité des gisements documentaires mis en œuvre montre que pour la période contemporaine il n'existe pas de sources privilégiées pour accéder à l'histoire du cheval pris dans le sillage des sociétés qui l'emploient. C'est fondamentalement l'angle de vue, la manière de voir qui détermine la source. Un grand nombre de séries documentaires ont été employées, mais aucune ne s'impose de manière globale parce que le cheval et en tout et réciproquement : presque aucun champ ne lui est étranger. Il a donc fallu ordonner cette profusion et l'usage des séries, cette vieille connaissance de l'histoire quantitative. La série est selon la définition qu'en donne le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales « un ensemble composé d'éléments de même nature ou ayant entre eux une unité ». Nous avons fait usage de deux grandes catégories de séries, que nous ne distinguons que pour la commodité de l'exposé : les sources que nous appelons directes émanent de l'activité classique de l'État, qui compte, répertorie, classe et impose les chevaux et les sources indirectes au sens où les données relatives au cheval, ou qui peuvent s'y rattacher, ne sont pas décelables par elles-mêmes ou n'apparaissent qu'au second plan.

Dans le premier type de série le cheval est compté sans relâche. Il en est soit l'élément central soit un élément très significatif. La statistique agricole annuelle, décennale, le recensement annuel en vue de la mobilisation ou les rôles d'imposition offrent des exemples

qui ont été largement détaillés. Ces séries, pour connues qu'elles soient, n'ont pas donné lieu à une exploitation méthodique dans le cadre des grandes agglomérations françaises. Elles ont servi d'armature à la présente recherche. Il en va de même des dénombrements de population qui permettent de fixer l'autre composante de cette étude, les hommes, et parmi ceux-ci les hommes de la trilogie du cheval qui vivent dans le sillage des cavaleries. Hommes et chevaux sont souvent comptés et évalués de conserve. Dans les périphéries rurales, la présence des chevaux est corrélée au nombre des hommes et à la manière dont ils s'en servent puisque leur présence suppose toujours, contrairement aux bovins, une fonction de trait.

À la différence des approches économétriques ou démographiques, la précision de la source n'est pas en soi un impératif. Peu importe que la statistique agricole annuelle ou que la production chiffrée de telle ou telle administration soient sujettes à caution, on ne leur demande que de donner des ordres de grandeur et nous avons conscience que c'est déjà beaucoup pour restituer une lumière du passé que le chercheur déforme en permanence par ses propres questionnements. Il faut aussi savoir lire en creux les documents et questionner les absences, les manques qui permettent de formuler des hypothèses : chaque année quatre ou cinq mille poulains naissent dans les communes de la ceinture chevaline qui, vendus au sevrage, n'apparaissent jamais dans les statistiques communales à la seule exception – sans doute très relative – de ceux qui n'ont pas trouvé preneur. Les imprécisions les plus importantes ne sont pas toujours là où elles sont attendues.

Les données constitutives de la seconde catégorie de séries, les sources indirectes, pauvres en apparence, sont extraites de documents qui *a priori* ne contiennent pas ou peu d'informations, passant de ce fait inaperçues. Elles se localisent soit dans des sources administratives, déjà constituées ou non en séries, qui se réfèrent très marginalement au cheval ou dont la dénomination ne permet pas d'établir spontanément un lien avec lui, soit dans les publications périodiques. Dans le premier cas de figure, celui de la source administrative, le cheval apparaît au second plan : ainsi, les marchés urbains génèrent par exemple une comptabilité publique qui répertorie entre autres le rendement des droits d'attache relatifs au stationnement des voitures et des chevaux sur la voie publique. Un marché peut être dès lors évalué comme un flux reliant les périphéries maraîchères au centre-ville. La contribution sur les chemins vicinaux est l'exemple caractéristique de ces sources indirectes qui ne sont pas immédiatement perceptibles.

Hors du champ administratif, les séries indirectes se cachent essentiellement dans les périodiques : les quotidiens, les programmes, les horaires, les plans, brochures et les annuaires qui en constituent la colonne vertébrale, les cartes postales anciennes. Ces gisements d'informations s'organisent à travers des rubriques qui, comme des mots-clés, retiennent des informations relatives au cheval mais invisibles de prime abord car en solution de continuité, les hiatus plus ou moins longs qui les séparent ne permettant pas d'en saisir le caractère périodique. Les techniques numériques de recherche en plein texte, lorsqu'elles existent, facilitent grandement la tâche, elles accélèrent la constitution des méta-sources dont l'exploitation permet d'étayer les démonstrations. Il n'y a pour ainsi dire pas un chapitre qui n'ait été nourri par ces sources indirectes. La carte postale ancienne relève parmi d'autres, de ces sources indirectes difficiles à exploiter, mais qui livrent des informations qui n'existent nulle part ailleurs. Les sites de vente aux enchères ou d'échanges de cartes postales anciennes sur la toile numérique mobilisent la ressource grâce à des *tag* ou mots-clés qui permettent de se frayer un chemin parmi des millions de documents et obtenir des informations ponctuelles, presque jamais en rapport avec ce que l'objectif du photographe semble désigner comme le thème majeur. Source pauvre, elle est de surcroît éphémère puisqu'elle disparaît au fur et à mesure de son arrivée sur le marché. Elle n'est accessible qu'au moyen de veilles régulières alimentées par des mots-clés soigneusement déterminés. Les captures d'écran qui en résultent sont à l'origine d'une documentation qui n'a aucun autre équivalent.

En utilisant sans exclusive les séries de sources, mais en recherchant autant que possible à les combiner, cette thèse permet un certain nombre d'apports qu'il faut maintenant mettre en évidence.

II - Lyon et sa ceinture chevaline : les synergies d'un espace intégré

Un premier apport de nos recherches concerne la mise en évidence grâce au cheval, des liens complexes qui unissent l'espace urbain et l'espace rural dans une logique qui dépasse le modèle centre/périphérie. Trois aspects peuvent en rendre compte.

1 - Entre 1880 et la fin des années 1930, Lyon polarise directement une aire d'influence animée par des échanges peu mis en évidence en-dehors de considérations générales. De fait, les organismes complexes que sont les grandes métropoles fonctionnent grâce à l'imbrication et à la complémentarité des espaces périphériques qui font système en activant des flux entrants et des flux sortants commandés par les impulsions venant du centre et de la périphérie. Dans ce schéma de fonctionnement, les échanges se réalisent par aspirations et refoulements ininterrompus, diurnes et nocturnes, qui de manière symbiotique régèrent et nourrissent à la fois le centre et la périphérie. Cette dynamique d'ensemble est animée par la présence de fortes cavaleries périphériques qui s'achèvent, lorsque les densités bovines redeviennent prépondérantes. Cette enclave qui forme une auréole aux contours irréguliers, que nous avons nommée ceinture chevaline, correspond à la zone polarisée par l'agglomération. Les flux exprimés en colliers, les omnibus de campagne qui circulent sur le réseau réticulé qui converge vers la grande ville, imposent la présence du cheval. Les densités chevalines le long des axes sont toujours plus importantes qu'ailleurs. L'influence lyonnaise se fait sentir là où les communautés paysannes mettent en œuvre des attelages qui tirent profit des opportunités qu'offre un grand marché de consommation. Cette ceinture chevaline est confirmée et définie par les modes de production de la force de trait : dans l'ensemble métropolitain que révèle en particulier la contribution sur les chemins vicinaux, le cheval règne en maître. C'est lui qui imprime, malgré trains et tramways, le mouvement aux hommes et aux choses.

Les flux entrants qui drainent cet ensemble sont au demeurant bien connus : tous les jours, les quelques 400 000 habitants qui peuplent Lyon, au tournant des XIX^e et XX^e siècles consomment selon les saisons, la viande, le beurre, le lait, les fromages, les fruits et légumes, la volaille ou le poisson de la périphérie. Les producteurs ruraux fréquentent Lyon plusieurs fois par semaine et certains tous les jours lorsqu'ils ont su organiser des tournées de lait. Les flux sortants sont aussi nombreux mais moins bien saisis. Des dizaines de voitures de commissionnaires desservent chaque jour directement depuis Lyon ou en correspondance à partir du réseau ferroviaire la majeure partie des plus de cinq cents communes de cette ceinture chevaline. Pourtant les relations les plus étroitement symbiotiques n'apparaissent pas à travers les sources directes. C'est en observant les flux de la banlieue à travers les sources indirectes que nous avons subitement concrétisé le rôle essentiel de la cavalerie dans la gestion des excréments de la ville : derrière chaque m³ de matière fécale absorbée par les champs, il y a des chevaux dont on peut évaluer le nombre dans la série U, très loin des statistiques agricoles, parce que ces échanges s'organisent dans le cadre de véritables compagnies enregistrées. Comme les vidanges, les ordures ménagères, les équevilles, mobilisent un nombre considérable d'attelages. Sans chevaux, il n'est tout simplement pas possible d'expliquer le fonctionnement de l'espace lyonnais.

Cette impossibilité pose la question de l'origine des chevaux dans cette zone essentiellement bovine ou présentée comme telle. Il est en effet peu vraisemblable qu'un ensemble territorial de plus de 500 communes, polarisé par une vigoureuse métropole régionale, soit totalement dépendant de l'extérieur pour la fourniture de l'énergie de trait si de surcroît celle-ci en est une des conditions constitutives. Cette éventualité est d'autant moins

plausible qu'une partie des terres cultivées de la ceinture chevaline sont exclusivement cultivées à l'aide des chevaux. L'analyse du cheptel équin exploité dans la ceinture chevaline permet de fournir une explication globale.

En premier lieu, une part difficile à évaluer, mais qui a toutes les chances d'être assez significative dans quelques cantons de la ceinture chevaline, notamment ceux de Bas-Dauphiné, proviennent des réformes auxquelles procèdent les entreprises lyonnaises, surtout celles qui, à l'instar des maisons de factage, exploitent leur cavalerie au trot soutenu. Bouletés sur les pavés de la ville, ces animaux, les juments en particulier, peuvent encore rendre des services dans les travaux agricoles et comme poulinières. Il faut ajouter à ce fond les réformes des régiments de cavalerie lourde de Lyon et des régiments d'artillerie de la région de Grenoble. Les premiers fournissent les cantons de l'Est lyonnais comme Meyzieu, Saint-Symphorien-d'Ozon, les seconds le canton de Beaurepaire. Enfin, il faut y ajouter les chevaux réformés des tramways et des omnibus jusqu'à leur disparition définitive entre le milieu des années 1890 et le début du siècle suivant. Les marchands de chevaux de la ceinture chevaline importent eux aussi des chevaux de trait de races bien identifiées pour les artisans et les commerçants ayant besoin d'une cavalerie aux performances confirmées, qui relèvent de modèles clairement distingués. Toutes ces entrées qui, via le réseau ferré, relient Lyon et la ceinture chevaline aux grandes régions d'élevage, restent minoritaires rapportées aux effectifs de la ceinture chevaline.

En second lieu, la périphérie sait produire des chevaux et en produit effectivement dans le cadre d'un véritable système qui fonctionne en symbiose avec la métropole régionale. C'est une réalité peu connue : il y a certes une notoriété du cheval de la Dombes, région d'élevage considérée en soi, mais jamais comme partie d'un ensemble intégré. Le beau modèle qui prend forme tardivement, celui du cheval de selle, occulte le substrat qui permet de le produire. Le cheval dauphinois, quant à lui, a eu aussi son heure de gloire. Les documents disponibles le montrent souvent relégué dans le passé ou enferré dans une dégénérescence qui semble parfois irrémédiable. Pourtant, les efforts consentis par les conseils généraux de l'Ain et de l'Isère pour mettre sur pied une véritable filière chevaline sont attestés tout au long du XIX^e siècle et jusqu'à la Grande Guerre. Comment croire un instant qu'un tel effort ait été consenti en vain, en pure perte ? Cette réalité est en partie occultée par les effets de la loi Bocher et les polémiques nées de l'utilisation de l'étalon anglo-normand. Quoi qu'il en soit, et malgré la dégénérescence supposée qui affecte ces cheptels, la production en est poursuivie. Nous avons montré que cet effort s'inscrit dans une réalité qui est celle d'une production significative et dans la volonté d'en améliorer le modèle.

En Dombes et dans le Bas-Dauphiné, pour ainsi dire aux portes de la ville, la ceinture chevaline fait naître et élève des chevaux dont les spécimens les plus réussis trouvent un débouché assuré à Lyon. Le système qui s'est constitué aux portes de la métropole fonctionne de la manière suivante : la ceinture chevaline, faute de ressources fourragères suffisantes, est essentiellement naisseuse. Cette observation doit être tempérée : si l'Ain a moins de ressources fourragères, ce n'est pas le cas de l'Isère qui en produit de grandes quantités. Le département en tire davantage profit en les vendant aux grandes agglomérations comme Lyon ou Grenoble qu'en les consacrant à la production de chevaux. Par ailleurs, dans les deux cas, les ressources fourragères ont été sensiblement améliorées au cours de la période analysée. De fait, c'est essentiellement la taille des exploitations qui explique le passage de la production à l'élevage des chevaux, au sens précis du terme. Les juments issues des races locales et appartenant à de petits propriétaires produisent des laitons qui sont vendus au sevrage et exporté grâce à un réseau commercial fait de quelques grandes foires. À l'opposé, une frange de producteurs, propriétaires ou gros fermiers sait produire en Dombes et dans la région de La Tour-du-Pin à partir de juments améliorées, des animaux d'un modèle plaisant ayant des allures et souvent de la distinction qui sont écoulés à Lyon. Les deux départements fonctionnent dans un cadre général proche : en Isère, et dans l'Ain, les conseils généraux ont

pris en charge la fourniture d'étalons en adéquation avec les besoins départementaux. Dans l'Ain, c'est une société privée, la Société hippique de l'Ain, qui a la haute main sur la politique chevaline du département, rôle qui est dévolu en Isère à un haras départemental. Le rôle de ces structures est de fournir des étalons aux jumenteries départementales. Si dans l'Ain ce système a surtout privilégié la Dombes et la production de chevaux de selle, en Isère la politique suivie a davantage tenu compte des impératifs formulés par les utilisateurs locaux.

C'est l'évolution globale du cadre de l'élevage chevalin au début de la Troisième République, conséquence directe de la loi organique du 29 mai 1874 sur les Haras, qui révèle par ses résistances l'existence d'un véritable système. L'administration des Haras ne fournit initialement que des étalons anglo-normands totalement en discordance avec les juments indigènes, et n'ouvre les concours de pouliches et de poulinières qu'aux seuls produits issus de l'anglo-normand. Le prix du saut pratiqué par l'administration et les primes auxquelles l'étalon officiel rend éligible déstabilisent la production du cheval de pays : les étalons indigènes travaillent moins et les produits défectueux issus de l'anglo-normand doivent être bradés. Dans l'Ain et dans l'Isère les éleveurs exigent des reproducteurs adaptés à la jumenterie capable de fournir un modèle rustique, adapté aux tâches agricoles, précoce et susceptible d'être vendu avec profit au sevrage. En Isère, la tension se décante progressivement grâce au tact du directeur du dépôt d'étalons d'Annecy qui fournit des Norfolk bretons et sait choisir des étalons de demi-sang doublés et près de terre. Dans l'Ain, la Société hippique de l'Ain, qui s'arc-boute sur le demi-sang perd, l'appui du Conseil général, la société est dissoute en 1895 et remplacée par le dépôt d'étalons d'Annecy qui prend en charge le destin de l'élevage chevalin dans le département.

Les deux zones de production de la ceinture chevaline ont chacune à sa manière profité de l'évolution induite par leur environnement institutionnel : la Dombes produit à la veille de la Grande Guerre un cheval de demi-sang fort acceptable qui commence à obtenir une certaine notoriété, tandis que les productions du Bas-Dauphiné entre chevaux génériques et subventionnés résistent fort bien à la crise qui affecte le cheval de service dans les grandes régions d'élevage. Si le cheval, déjà bien affiné des environs de La Tour-du-Pin, éprouve des difficultés face à la concurrence, les autres productions font mieux que se maintenir. L'une des explications de cette relative résilience doit être cherchée dans la production conjointe des mulets, qui permet d'atténuer et de résorber les effets cycliques des crises qui affectent la production équine.

Enfin, après les flux entrants et sortants de produits et d'animaux qui animent la ceinture chevaline, il faut encore observer les flux entrants des hommes de la trilogie du cheval. Les artisans du cheval qui travaillent comme patrons, compagnons ou apprentis dans les ateliers de Lyon sont dans leur grande majorité originaires de la ceinture chevaline de Lyon. Issus de la paysannerie en situation de surnombre, l'apprentissage dans lequel ils trouvent place permet de donner un horizon professionnel acceptable aux puînés dès lors qu'une installation n'est pas possible. La périphérie forme ainsi une main-d'œuvre professionnelle qui est destinée soit à remplacer les actifs sur place, soit à rechercher un emploi ou un fonds à Lyon. Les patrons et les ouvriers qui travaillent à Lyon ressortissent à une même histoire : arrivés à Lyon après des itinéraires plus ou moins longs, ouvriers charrons, maréchaux et bourreliers y prennent leurs marques. Cette acclimatation est d'autant plus aisée qu'ils sont employés par des patrons ayant connu un itinéraire semblable. La métropole qui importe ses chevaux parfois de fort loin recourt à une main-d'œuvre originaire de la périphérie pour les prendre en charge. La population lyonnaise n'alimente que très marginalement les filières de l'industrie chevaline. Cette rareté s'explique par l'absence d'un système de formation dans des domaines où la ville n'a aucune tradition propre et où le recrutement suppose une formation préalable qui n'est assurée que par la périphérie. La présence de ces artisans du Rhône, de la Dombes et du Dauphiné est trop massive pour que cela soit une coïncidence fortuite. La périphérie de la ceinture chevaline ne forme en surnombre des actifs de la triade du cheval que parce qu'il y a

des débouchés potentiels au centre. Il existe ainsi des flux qui s'organisent en système. En approchant d'un peu plus près les ouvriers qui parviennent à s'installer, les minutes notariales mettent en évidence de véritables stratégies financées partiellement depuis les profondeurs du monde rural. Ainsi par l'épargne, par le mariage et les avances d'hoiries, l'ouvrier et son épouse, ouvrière elle aussi et souvent originaire du même pays, parviennent à mobiliser une épargne suffisante pour racheter un fonds et y prospérer.

2 - Les rythmes d'une grande métropole de province.

Un second grand apport de notre thèse concerne les effets mêmes de la présence chevaline en milieu urbain. La question du trait est de ce point de vue l'une des plus significatives en ce qu'elle met en perspective la question énergétique en sortant des quelques généralités centrées sur la seule alternative du couple traction hippomobile et traction automobile. La réalité est infiniment plus complexe car l'offre énergétique suscite, surtout dans les cas de pénurie et de limites technologiques, la mise en place de stratégies alternatives. Les modes de transport établissent eux aussi des calculs, des attitudes et des pratiques de l'espace qui révèlent le fonctionnement de la société.

La question énergétique qui organise le système centre/périphérie est aussi un aspect déterminant des modes d'organisation de l'espace urbain proprement dit. La ville au sens précis du terme, celle qui relève des fortes densités de la *walking city*, réorganise ses flux de communication internes depuis le début des années 1880 et expérimente une multimodalité qui est autrement plus intéressante à aborder que le seul passage d'un mode énergétique à un autre. Entre 1880 et les années 1930, la ville fonctionne en ayant recours à une véritable diversité d'énergies de trait. Lyon, dans la limite de ses arrondissements urbains, est encore une ville dont la majeure partie est accessible en une heure à partir du centre-ville, sauf situation météorologique particulière qui survient lors d'un fort épisode neigeux. La marche est ainsi le mode de locomotion le plus usité. L'augmentation vertigineuse des usagers des tramways le dimanche suggère que ce jour-là, pour beaucoup, le paiement d'une place constitue une rupture, une pause dans le mode de déplacement quotidien.

À partir des années 1880, le système déficient des omnibus est révolutionné par la mise en œuvre du rail qui permet à moteur identique une force de traction accrue dans des proportions considérable. À pleine charge, les voitures à impérial de l'OTL transportent 52 passagers. Le réseau transporte plus de 22 000 000 passagers soit plus de 60 000 chaque jour. Ces puissants véhicules de l'OTL génèrent un temps de déplacement qui élargit les quatre kilomètres du marcheur urbain et multiplie par trois la distance qu'il parvient à franchir en une heure. Le desserrement de l'espace suit le développement des arrondissements de la rive gauche du Rhône. Au milieu des années 1890, l'énergie électrique permet de lever les blocages inhérents à la traction animale. L'énergie ne met pas fin à la traction hippomobile dans le domaine des transports en commun, il subsiste encore quelques cars Rippert qui circulent dans le centre-ville sur des trajets peu praticables pour les tramways électriques. Les funiculaires ou ficelles qui escaladent les pentes vers les plateaux de la Croix-Rousse et de Fourvière qui leur sont bien antérieurs complètent le réseau avec leurs voitures de passagers et leurs trucks qui permettent de monter et descendre des attelages. Au début du XX^e siècle, les transports pratiqués dans la ville atteignent une diversité qui résulte de modes de déplacement. Ils fonctionnent dans une logique de complémentarité qui est elle-même induite par des blocages technologiques, d'ou le morcellement des réponses.

L'énergie électrique dispensée par les trolleys est indiscutablement la solution au transport de masse sans que pour autant la question de son coût soit totalement tranchée. La vapeur permet une partie des liaisons entre Lyon et sa périphérie elle permet aussi indirectement la production d'électricité qui anime les tramways. Au tournant des deux siècles, le moteur à explosion semble enfin constituer une réponse pertinente au trait urbain. Les premières automobiles, quelques centaines avant la Première Guerre mondiale et une flotte de camions, commencent à sillonner les artères de la ville. Il faut toutefois convenir que la modernité ne se

conjugue pas avec rentabilité : son coût reste prohibitif et ne peut se justifier que pour les entreprises de transport sur les trajets les plus longs.

La ville continue ainsi jusqu'au seuil de la grande Guerre à recourir de façon massive à la force musculaire des chevaux et des hommes. L'augmentation de la cavalerie et des voitures dont rendent compte les données collectées au titre de la loi de 1877 suit les besoins énergétiques de la ville. C'est la solution la plus souple et la moins onéreuse s'agissant du transport urbain ou dans une première auréole suburbaine. Cette force de traction peut s'envisager à l'unité mais permet aussi toutes les additions en augmentant l'importance des attelages. L'observation de la force de traction à l'intérieur de la ville met en évidence l'existence d'une limite inférieure de la rentabilité de l'énergie musculaire du cheval : les hommes entre deux brancards tirant une carriole ou voiture à bras prennent le relais de l'animal. À deux ou quatre roues, les voitures de ce type sont omniprésentes en ville. C'est un phénomène majeur en terme de production énergétique auquel on accède à force de scruter le moment jusqu'où descend la rentabilité d'un attelage. Cette modalité du transport urbain concerne le transport d'un grand nombre de produits qui imposent des formes spécifiques de caisse : le poids peut être significatif et comme dans la traction animale, l'unité de traction homme peut être doublée lorsqu'il s'agit d'obtenir une énergie supplémentaire comme pour franchir le seuil des ponts.

Dans le prolongement immédiat de l'emploi simultané d'énergies différentes se pose la question de leur coexistence sur un même espace. La question est intéressante et si l'on est assez bien renseigné pour Paris, les études pour les villes de province manquent. Il y a là, sur les rythmes de la ville, des voies intéressantes à explorer sur lesquelles nous avons tenté quelques incursions pour en mesurer les potentialités. Quoi qu'il en soit, ces vitesses de déplacements différents et la faible protection à la fois des piétons et des passagers des véhicules hippomobiles font que la rue est relativement dangereuse. Elle possède son lot de drames et de conduites héroïques que les quotidiens ont élevé au niveau d'une véritable rubrique du fait divers. Jusqu'à la première Guerre mondiale la vie urbaine traduit cette tension permanente. Enfin, les comportements et les usages des transports en communs au temps de la traction animale traduisent des façons d'être, d'appréhender le temps vécu, de tenir son corps qui sont fortement différenciés selon les âges et les sexes. Là encore, des pistes intéressantes ont été explorées : la fréquentation des transports en commun, l'attitude exigée, la conflictualité qui naît des mille et une contrariétés de la vie quotidienne sont des matériaux qui ont été retenus entre les mailles relativement serrées des rubriques des fait divers.

La question énergétique ne s'arrête ni à un inventaire ni à des comportements et à des usages. Elle reflète dans une approche que l'on pourrait qualifier de structuraliste les codes du fonctionnement de la société au tournant des deux siècles : qui ne voit au premier regard la violence des rapports sociaux que traduit l'architecture de la voiture à impériale de l'OTL ? Cette arche roulante n'est au fond qu'un raccourci saisissant des manières qu'a la société d'organiser l'agencement des groupes sociaux. Tout est dit en quelques mètres carrés de plateforme à partir desquels l'OTL et la société en général ordonnent les usagers en deux catégories aux destins différents. Cet usage socialement différencié des transports trouve une expression achevée dans le face à face tendu qu'entretient la clientèle bourgeoise des fiacres et les cochers qui les conduisent. L'administration qui reflète les présupposés des utilisateurs s'efforce de contrôler et de fichier les cochers de fiacre en les canalisant par un permis de conduire, véritable autorisation professionnelle dont la délivrance et le maintien sont conditionnés aux respects des convenances et des usages de la clientèle qu'ils sont chargés de transporter. La source indirecte que constituent les permis de conduire qu'il faut exhumer par l'entrée chauffeurs de taxis, chemin de traverse qui les cache aux premiers regards, offre un point de vue révélateur des rapports sociaux.

3 - Usages anciens et nouveaux des chevaux de l'âge industriel.

Il s'est agit ici d'aborder les traits anciens de la distinction et de les mettre en parallèle avec les usages nouveaux. Il a paru intéressant de les juxtaposer

Les formes anciennes de la distinction qui poursuivent leur existence s'incarnent à travers des structures associatives qui fonctionnent par cooptation. L'intégration dans cette culture élitiste du cheval se fait par l'appartenance à un cercle étroit de passionnés et d'amateurs éclairés mus par la passion authentique du cheval, qui les emmène dans des sorties techniques exigeantes sans autre finalité que celle de pratiquer un art. C'est à travers l'association des Drags de Lyon que s'exprime avec un maximum d'intensité cette pratique du cheval. Elle est portée par quelques dizaines de civils qui se répartissent en membres civils et militaires. Cette activité de chasse, de rallyes papier sert de support à une sociabilité plus large faite de réunions ouvertes aux familles et aux réseaux qui gravitent autour de ce noyau sportif. C'est par le biais de réunions organisées autour de parcours accessibles à des équitants ayant moins de pratique et auxquels on organise des simulacres avec des points de rencontre intermédiaires, jusqu'au sacrifice d'un renard au milieu d'un public réuni d'avance pour le spectacle, à deux pas d'un buffet organisé dans la cour d'un château qui invite sur ses terres. La conjonction de quelques grandes propriétés mitoyennes permet d'organiser des parcours plus vrais que nature. Les groupes sociaux de l'excellence dans une grande débauche de jolies voitures de campagne piquetées de jeunes filles d'âge nubile s'épanouissent dans des tableaux campagnards et châtelains d'un goût exquis. Il y a là, d'une réunion à l'autre, toute l'excellence lyonnaise, quelques centaines de familles, les mêmes au fond que célèbre le *Tout Lyon*. Ce groupe ainsi défini organise par le truchement du Jockey Club toutes les allées de l'excellence équestre. Un premier cercle, le plus identifié à l'excellence équestre, fonde des structures, des associations auxquelles un second cercle plus large est intégré par la participation actionnaire.

Cette forme ancienne de l'excellence équestre est en synergie avec celle qui émerge des nouvelles pratiques de loisirs ouverts à tous et dont le cheval, est l'unique support. Ce support est d'autant plus intéressant qu'il met en situation de supériorité les groupes les plus anciennement en contact avec le monde du cheval sans imposer une pratique de ce dernier, qui n'est l'apanage que d'une étroite frange des classes dirigeantes. Il distingue en ne recourant qu'à la participation. C'est la proximité supposée des spectateurs aux questions liées au cheval qui sert de fondement distinctif. Le concours hippique, cours du midi, dans le fief des Ainay de Bellecour, peu spectaculaire à quelques exceptions près, est en principe le rendez-vous des amateurs éclairés des questions équestres. Il est n'objectivement accessible qu'avec un certain bagage technique. Il faut avoir pratiqué soi-même pour saisir les arcanes des classements et opiner sur telle ou telle décision des jurys valorisant ou non tel ou tel type de monte. Ces prétentions qui n'ont aucune réalité objective permettent la mise en œuvre à peu de frais d'une science dont la majeure partie des spectateurs est totalement démunie, mais qui trace les contours d'une manière d'être ou pour le moins de se situer dans le corps social.

Au-delà du concours hippique et de son rituel qui combine l'entre-soi des jours de semaine et la participation fournie de ses deux dimanches, s'affirment de plus en plus les courses hippiques. Elles sont les premières manifestations de masse, aiguillonnées de surcroît par le jeu. Au fil du temps, dans un cheminement qui s'étire sur près d'un quart de siècle, l'hippodrome perd son caractère d'installation temporaire dont l'excellence équestre s'est longtemps contentée. L'hippodrome devient alors une réalité pérenne. Les infrastructures *ad hoc* qui voient le jour sont marquées par les tribunes, raccourci des nouvelles fonctions sociales qui s'imposent : voir le spectacle et être vu au spectacle. Très vite, l'hippodrome devient ainsi un lieu de rencontre où se joue une authentique comédie sociale qui trouve parfaitement sa place d'une société démocratique de classes. Au pied de la piste une nouvelle gestion de l'espace voit le jour : le pesage et la pelouse. L'environnement démocratique des courses ne réside pas seulement dans les mises quelles qu'elles soient, mais dans l'émergence de nouvelles forces sociales qui parviennent à s'emparer d'une partie de

cette fantastique machine à fabriquer de l'inclusion de haut niveau : tandis que l'excellence équestre continue à percevoir les courses comme une réalité destinée à être contenue dans les limites d'une certaine décence, des groupes moins prestigieux issus du commerce et de l'industrie favorisent d'autres lectures. Les zones de clivages s'ordonnent autour des spécialités et du nombre des réunions de courses. À la société des courses de Lyon vient s'ajouter la SSR (Société Sportive du Rhône) ; elle feint d'abord de développer les courses au trot puis organise des réunions beaucoup plus diversifiées. Son hippodrome à Villeurbanne attire de plus en plus de monde, il naît armé de pied en cap, réalisé d'un seul coup. C'est pour financer les allocations qu'elle distribue que la jeune société les multiplie pour attirer des spectateurs payants. Sous peine d'être dépassée par sa cadette, la vénérable Société des courses de Lyon est obligée de suivre dans la même voie. Avec le siècle, cette concurrence lance définitivement Lyon dans la civilisation des sports hippiques. La fondation réussie de la SSR en 1901 impulse un mouvement qui donne naissance à deux nouvelles sociétés périphériques qui se nourrissent de la demande lyonnaise à Craponne et à Sathonay dans l'Ain dont l'hippodrome du Loup pendu rencontre très vite un vif succès.

Ce travail de fond sur les manifestations hippiques a tenté de s'interroger sur les modalités de la passion collective du jeu à travers l'exemple de Lyon en exploitant les sources disponibles : comment la passion du jeu se manifeste-t-elle, comment l'hippisme bouge-t-il les masses et comment progressivement s'installe-t-il dans les mœurs, donnant les très belles représentations d'une société où les uns se donnent à voir aux autres dans le rituel du défilé qui clôt les journées du Grand Camp, lorsque tout ce que Lyon compte comme notabilités sort de sa réserve ?

Ces créations périphériques qui répondent à des intérêts spécifiques ne doivent pas occulter l'autonomie des territoires par rapport au centre. Avant même que l'engouement du public lyonnais se manifeste, les créations de la ceinture chevaline de Lyon soulignent que les élites locales ont toutes cherché une légitimité en prenant la tête des créations de sociétés hippiques : la Société des courses de Châtillon-sur-Chalaronne qui est née en même temps que sa consœur lyonnaise dans les années de l'Empire libéral s'est développée dans le giron de la Société hippique de l'Ain et lui a survécu. Celle de Chalamont qui montre le dynamisme des zones d'élevage assure à travers les courses la promotion et la commercialisation des produits réussis de l'élevage dombiste. Dans toute la ceinture chevaline de Lyon, la volonté d'autonomie des élites et des projets fondés sur des préoccupations locales, explique les créations qui ne s'achèvent qu'avec la Grande Guerre.

Enfin, les spectacles du cheval de guerre se déclinent de différentes manières. Toute la société est conviée, sous les auspices de la République, aux manifestations civico-militaires qui ordonnent toutes les grandes commémorations. Certaines comme le 14 juillet qu'instaure la III^e République coexistent avec d'autres qui s'inscrivent dans les rituels parfois très anciens comme l'entrée du gouverneur militaire de Lyon prenant le commandement du XIV^e corps d'armée. Ces permanences soulignent que toutes les structures ne cèdent pas au passage d'un ordre social à l'autre. Le cheval puissance que conserve la III^e République est issu des régiments de cuirassiers qui assurent la protection des plus hautes autorités françaises et celle aussi des têtes couronnées lorsqu'elles séjournent et se déplacent dans le pays. Le déploiement de ce cheval de guerre n'est pas cantonné aux fastes et à la représentation : ce sont les mêmes régiments qui chargent les manifestants, réprimant violemment les troubles à l'ordre public comme lors de la révolte des vigneron du Midi.

III – de multiples perspectives de recherche

Il convient encore d'évoquer les perspectives de recherche pour clore cette longue étude. Les évoquer est se placer dans le prolongement des principaux thèmes développés et évaluer les pistes qui pourraient être utilement mises en œuvre pour les élargir. Ces perspectives sont

en premier lieu, des monographies sur les grandes métropoles régionales, ce qui permettrait de vérifier si l'étude lyonnaise s'insère ou non dans une réalité moyenne. Il y a là des études intéressantes à mener parce que la localisation périphérique des grandes agglomérations de province, excentrées par rapport à Paris, s'appuie sur des espaces spécifiques d'un point de vue économique et social. L'avantage de cette approche par grandes agglomérations est de permettre une démarche globale en abordant tout ou partie des aspects développés dans la présente thèse. On ne peut s'empêcher de penser en termes européens car tout le continent est sans doute pris dans une chronologie similaire et des problématiques semblables. L'histoire encore toute jeune des hommes et des chevaux y viendra sûrement.

En second lieu, les perspectives thématiques à toutes les échelles peuvent s'inscrire dans le droit fil de cette recherche, puisqu'il s'agit de questions locales abordées ponctuellement dans notre étude cadre, mais qui peuvent se décliner à des échelles plus petites. En procédant à un classement sommaire il est possible d'obtenir le canevas suivant :

1- Les interactions espace rural / espace urbain en exploitant les potentialités de l'approche chevaline. Le canevas général évoqué dans cette thèse donne un cadre assez précis, mais il est possible de mettre en évidence des aspects peu explorés :

- La fiscalité dérivée de la loi sur les chemins vicinaux, lorsque la source est conservée et/ou disponible devrait permettre de tracer une géographie des types d'énergie utilisée. Il serait intéressant de voir si, comme à Lyon, les zones les plus polarisées par l'espace urbain dominant sont aussi celles qui adoptent de préférence la traction chevaline.

La chronologie exacte des positions respectives de la traction hippomobile et de la traction automobile reste à élucider, notamment en milieu rural. Les historiens de la traction automobile, dans la fougue conquérante de leur objet d'étude, ont bousculé la chronologie plus que nécessaire. Un autobus de campagne, une camionnette de livraison ouvrent sans doute des horizons, mais ils ne sont pas synonymes d'un changement brutal des rythmes et des vitesses vécues. Il existe de la sorte une carte à dresser de la vitesse réelle des transports en milieu rural. En France, en Europe, le tourbillon de la motorisation fait peu de cas de la permanence des structures, du poids des habitudes et tout simplement des moyens disponibles. Dans un très beau texte, Laurie Lee inscrit ses souvenirs d'enfance dans le Gloucestershire au rythme que façonne toujours, jusque à la fin des années 1920, le trot du cheval, et nous serions tentés d'y ajouter une ou deux décennies ailleurs en Europe. Il pose en filigrane toute l'ambivalence de la traction hippomobile qui peut être vue, selon le lieu et la période auxquels on se réfère, comme le symbole de l'ouverture, position que nous avons défendue, ou de l'enclavement⁴¹⁶².

- Comment s'articule la connexion entre la voie ferrée et le relais effectué par le cheval ? C'est la logistique du dernier kilomètre et d'une manière générale la correspondance entre le train et la voiture hippomobile qui prend le relais.

⁴¹⁶² Laurie LEE, *Rosie ou le goût du cidre. Une enfance dans les Cotswolds*, Phébus Libretto, 2003, 270 pages : « Les derniers jours de mon enfance furent également les derniers jours du village. J'appartiens à cette génération qui a eu la chance de voir s'achever une vie qui durait depuis mille ans. Le changement est venu tard dans notre vallée des Cotswolds, pas avant la fin des années 1920. J'avais alors douze ans. Mais au cours de cette poignée d'années, je fus témoin du bouleversement.

Moi même, ma famille, ma génération étions nés dans un monde de silence. Un monde de patience et de durs travaux, de dos courbés sur le sol, de mains malaxant les moissons, d'attentes liées au temps et aux saisons, de villages comme des bateaux dans les paysages vides, séparés par de longues distances, un monde d'étroites routes blanches crevées par les sabots et les roues des charrettes, ignorantes de l'huile ou de l'essence, sur lesquelles les gens passaient rarement, presque jamais par plaisir, et où le cheval était ce qui allait le plus vite. L'homme et le cheval étaient nos seules forces – avec quelques leviers et quelques poulies en renfort. Mais le cheval était roi, et presque tout tournait autour de lui : le fourrage, les écuries, les paddocks, les distances et le rythme des jours. Les douze kilomètres à l'heure qu'il parcourait étaient la limite de nos déplacements, et cela depuis le temps des romains. Ces douze kilomètres à l'heure étaient la vie et la mort, les bornes de notre monde, notre prison ».

- Il serait sans doute très instructif de savoir par quels procédés les autres grandes métropoles, notamment européennes, sont parvenues à obtenir un rendement maximal de la force musculaire du cheval. Comment le système lyonnais des commissionnaires se situe-t-il par rapport à cela ?

2 - Dans l'espace urbain les perspectives de recherche tracées par notre thèse sont les suivantes :

- La coexistence des énergies utilisées sur la voie publique. Elle a fait l'objet de nombreuses observations tout au long de cette étude pour pouvoir simplement être mentionnée à titre de rappel.

- La dangerosité du cheval et de la traction hippomobile en milieu urbain : la question est complexe puisqu'elle concerne la législation, la réglementation, l'ensemble des arrêtés pris par le préfet et le maire ; les aspects juridiques, les types d'accidents, les types de lésions induites par le cheval et par le véhicule hippomobile. Ces aspects peuvent être étudiés de conserve avec les particularités de la circulation.

- Nous avons mis en évidence quelques aspects relatifs aux écuries en milieu urbain. Il existe de nombreux types d'écuries liés à la qualité sociale ou professionnelle des utilisateurs, des quartiers, de leur incidence sur l'architecture des bâtiments qu'il s'agisse de maisons individuelles ou d'un habitat collectif. Il reste de véritables enquêtes à entreprendre sur l'équipement, le stockage de l'alimentation et du fourrage en particulier, le stockage du fumier, les fontaines, les cours, les remises, le soin donné aux chevaux. On connaît relativement bien les écuries des grandes cavaleries remisées en ville, mais les écuries ordinaires restent fort mal connues. Dans ce domaine, les permis de construire offrent une réelle porte d'entrée.

- Comment l'externalisation de la force de trait hors des entreprises se manifeste-t-elle en dehors de Lyon ? Le phénomène mis en lumière à Lyon a pour effet d'augmenter considérablement la compétitivité de la traction hippomobile en pratiquant la mutualisation des coûts. Qu'en est-il ailleurs ?

- Les utilisateurs des moyens de transport collectif restent mal saisis. Qui sont-ils au juste ? Comment faut-il interpréter les rythmes particuliers entre les jours de semaine et le dimanche, le jour et la nuit, l'été ou l'hiver ? Quand le piéton cesse-t-il de l'être pour devenir un usager des tramways, des omnibus ou des fiacres ? Existe-t-il une clientèle spécifique pour ces moyens de transports ? Un de nos articles sur ce point montre qu'il y a indiscutablement matière à réflexion⁴¹⁶³.

- Il serait particulièrement intéressant de mener à bien une étude relative à la géographie chevaline en milieu urbain : quels sont les lieux spécifiques dédiés aux chevaux ? marché au chevaux, abattoir chevalin, réseau des boucheries chevalines, métiers de la trilogie du cheval, marchands de grains et de fourrages, équarrissage, quartier de cavalerie, zones de plus forte densité chevaline, pistes cavalières, hippodrome, lieux dédiés au concours hippiques ou aux autres manifestations dans lesquelles le cheval occupe une place importante, écuries des compagnies de tramways et d'omnibus.

Ces quelques pistes montrent que la vie commune des hommes et des chevaux peut être l'objet d'approches très nombreuses et qui devraient permettre de restituer une épaisseur de la vie quotidienne des citoyens prise de façon multidimensionnelle et relevant de l'espace vécu, des relations sociales ou de voisinage, des aspects économiques.

3 - Le cheval puissance pour lequel des pistes assez fructueuses ont été suggérées à défaut d'avoir été abordées à partir des archives militaires, peut déboucher sur des études multiples :

- La première concerne les villes dotées d'un quartier de cavalerie comptant un ou plusieurs régiments. Les aspects traités dans notre thèse permettent de saisir d'emblée la

⁴¹⁶³ Jean-Pierre AGUERRE, « À la course bourgeois ? » *Cochers et bourgeois lyonnais de la Belle Époque* », *Cahiers d'histoire*, 2001 N°1, pp. 83-123.

richesse des études à mener : retombées économiques, liens avec le développement des courses à l'instar de Vienne, liens entre les officiers de la garnison et la bonne société locale.

- L'approche par le thème précédent devrait permettre de cerner au travers d'études prosopographiques le profil spécifique des officiers de concours hippique et des maîtres d'écurie : tous les officiers de cavalerie ne sont pas logés à la même enseigne, tous n'ont pas les moyens de posséder un ou plusieurs chevaux d'armes ou de payer les frais que suppose la participation aux courses militaires.

- Sous la III^e République le maintien de l'ordre est confié, lorsque les circonstances l'imposent, à l'armée et à la cavalerie en particulier. La localisation des régiments de cavalerie est en partie liée à la concentration de populations ouvrières, populations potentiellement dangereuses pour l'ordre public. La localisation de 5 régiments de cavalerie entre Lyon, Vienne et Saint-Étienne n'est pas due au hasard. La capacité à articuler la translation rapide des troupes d'un centre à l'autre, notamment grâce au réseau ferroviaire, montre qu'il existe des schémas de mobilisation qui regardent davantage vers le front intérieur que vers le front extérieur.

- Les manifestations sportives équestres nationales et internationales forment un réseau dense de compétitions où semble s'engager la supériorité des cavaleries européennes, les unes par rapport aux autres. C'est avant l'heure de l'engagement réel une manière de jauger la préparation des troupes et de leur encadrement. Les quelques incursions dans la préparation sportive des régiments comme le 19^e dragons à Vienne ou l'engouement pour les raids de cavalerie, exercices militaires par excellence, semblent de plus en plus s'inscrire dans le giron des épreuves sportives. Ces observations montrent qu'il y a là matière à des études fructueuses.

- Dans quelle mesure la présence de la cavalerie se manifeste-t-elle dans l'agencement, l'éclat des manifestations civico-militaires ? Le cas de Lyon montre de manière très claire que les revues militaires ou la mise en scène des commémorations nationales, est particulièrement prisée de la population. Il est intéressant d'observer les différentes étapes de ces manifestations comme de véritables tableaux vivants qui peuvent donner lieu à des études, ou pour le moins servir d'appui à des études plus larges englobant d'autres aspects du cheval puissance comme les carrousels ou le déploiements des troupes lors des visites officielles. Dans ces spectacles édifiants la cavalerie, les cuirassiers (les « braves de Reichshoffen »), occupe généralement une place centrale.

4 – Le très vaste domaine du cheval de loisirs ouvre des perspectives de recherche qui peuvent être couplées à l'étude des transports ferroviaires, de la presse spécialisée, des groupes sociaux pour ne citer que quelques éléments.

- Il est largement temps de s'intéresser aux loisirs hippiques et de tenter des synthèses au niveau régional, en recherchant s'il existe des systèmes intégrés d'hippodromes permettant grâce au réseau ferroviaire un véritable tourisme de jeu. Il serait sûrement intéressant de voir comment la vogue contemporaine des villes thermales s'articule avec les champs de courses.

- Dans le détail, le cheval de loisir peut être abordé à travers la presse quotidienne généraliste qui omet rarement les comptes-rendus de courses, la presse hebdomadaire comme le Lyon Sport qui livre des informations qui ne sont pas disponibles par une autre voie. La presse nationale permet en permanence d'analyser les questions et les tensions qui traversent le monde hippique. Toutes les métropoles régionales développent dans les dernières années du XIX^e siècle une presse sportive qui fait une place importante aux questions hippiques.

- Les publications périodiques spécialisées comme les annuaires de courses sont une source d'information exceptionnelle qui n'a donné lieu à aucune étude précise : ces annuaires sont de véritables bibles du parieur : ils recensent toutes les performances des chevaux qui sont autorisés à courir. Il devient en théorie possible d'élaborer des cartes du déplacement de tous les chevaux, ou de découvrir de manière assez fine à partir de leurs engagements l'aire d'attraction et la hiérarchie des champs de courses au niveau national et régional.

L'exploitation de cette source ouvre des perspectives considérables dans la compréhension de la puissante dynamique hippique qui se développe en France au tournant des deux siècles.

- Il faudrait voir dans quelle mesure ce dynamisme des créations de sociétés est dû à l'adaptation de l'offre à la demande : les sociétés de courses ne peuvent se développer que sur la trame existante d'un réseau ferroviaire. Les réunions de courses se nourrissent forcément des engagements venus de l'extérieur. Comment les grandes compagnies de chemin de fer ont-elles répondu aux besoins des écuries de courses ? Rapidité des transports, aménagement de wagons spécialisés, assurances adaptées, pour n'évoquer que quelques points supposent une véritable logistique en amont et en aval des courses. Ce qui est absolument certain c'est que le développement du spectacle hippique n'a pu se faire qu'en utilisant le maillage de plus en plus étroit du réseau ferroviaire. Le spectacle impose des chevaux venus de l'extérieur et une aire de chalandise drainée de manière efficace. Faire l'inventaire des épreuves financées par les compagnies de chemin de fer apporterait d'utiles précisions sur la mobilisation des spectateurs par le rail.

- L'hippodrome devient un nouvel espace social. Il existe quelques études relatives à l'architecture de la partie construite des hippodromes, mais il y a matière à développer une typologie des constructions, des plans mis en œuvre, des architectes, des annexes fonctionnelles. Il s'agit et de très loin des infrastructures qui gèrent le plus de spectateurs. Cette analyse des infrastructures doit être accompagnée de sa géographie fonctionnelle : comment s'organisent les espaces socialement différenciés de la pelouse et du pesage ? Il y a là matière à des études très intéressantes touchant des domaines connexes de l'architecture, de la sociologie, de l'économie des transports ou du maintien de l'ordre lorsque surviennent des fraudes ou des incidents de courses qui poussent à la révolte des parieurs.

- La création des très nombreuses sociétés de courses sur un temps relativement court constitue un phénomène social extrêmement intéressant à étudier. Est-il possible de voir comme à Lyon différentes élites s'impliquer dans des créations en essayant d'occuper des « niches » hippiques laissées vacantes par les devancières ? La forme de société anonyme qu'elles prennent souvent permet en général accès aux statuts. Quels enjeux locaux cache la constitution d'une société de course, comment sont-elles financées, quel est le retour sur investissements attendu par les promoteurs de ces associations encadrées par la loi ?

- La conception des réunions de courses, l'agencement des courses constituent une création à part entière avec des invités qui ne doivent pas tuer le spectacle et une répartition judicieuse des épreuves. Le travail entrepris peut être poussé plus avant car la construction d'une réunion ou d'une série de réunions est à la confluence d'un grand nombre d'impératifs, qui doivent tous se subordonner au goût du public, puisque c'est lui qui fait par sa présence la réussite ou l'échec de la manifestation. Il serait intéressant à cet égard de comprendre les relations plus ou moins étroites qui s'établissent entre les titres de la presse sportive et les dirigeants des sociétés de courses. À Lyon ces liens sont particulièrement étroits entre *Lyon Sport* et la Société Sportive du Rhône.

- Quelle est l'influence des sociétés mères parisiennes qui financent cette dynamique hippique en drainant des fonds considérables vers les hippodromes de provinces ? Cette interrogation porte également sur les financements qui viennent du ministère de l'Agriculture, des conseils généraux et des conseils municipaux qui sont tous mis à contribution pour encourager l'industrie chevaline.

- Le monde des turfistes mériterait une étude approfondie. Le gain est sans doute un moteur du pari mais il est à peu près évident que cet aspect n'est pas le seul, et à tout prendre, il n'est pas impossible qu'il y ait des enjeux plus importants que le gain. La participation à la société des loisirs qui s'ébauche, l'inclusion qu'elle représente sont vraisemblablement de puissantes incitations qui poussent les foules vers les hippodromes. Quel est le rôle de l'inclusion dans ces manifestations ?

Ces quelques voies sont autant d'incitations au voyage à travers le vécu des hommes agglomérés en société. Elles forment les archipels intuitifs d'une géographie de la recherche où il reste encore beaucoup de terres inconnues à découvrir. Ces routes renvoient aux grands questionnements et aux régularités qui gouvernent nos sociétés : l'énergie, la durabilité, l'obsolescence, le recyclage, le troc ou les loisirs, qui semblent s'imposer dans de vastes mouvements unanimistes. Navigant dans le sillage du cheval, l'historien peut encore explorer la conquête du pouvoir, le maintien de l'ordre, la violence des rapports sociaux, les stéréotypes qu'elle génère, la stratification sociale et le paraître qui place, en apparence, chacun là où il doit être. L'évocation de ces routes n'est pas exhaustive, loin de là, puisque qu'elles surgissent toutes du désir mystérieux de savoir.