

Le cheval de trait : une longue histoire... qui n'est pas encore terminée ! L'exemple d'une utilisation moderne par une entreprise spécialisée dans l'environnement

Jean-Michel BESANCENOT

Académie d'Agriculture de France et Conseil du Cheval d'Île de France
6 rue des Camélias, 91130 Ris-Orangis
jean-michel.besancenot@orange.fr

Résumé : Après des siècles de bons et loyaux services, le cheval de trait s'est vu progressivement délaissé, dans nos sociétés modernes, au profit du moteur, au risque de voir disparaître cette fonction de « compagnon de l'homme au travail ». Dans ces mêmes sociétés modernes, la fin du XXe siècle a vu naître des besoins nouveaux liés à une prise de conscience environnementale et à la recherche d'énergies « douces, non polluantes et renouvelables » pouvant dans certains cas remplacer le moteur. C'est comme cela que l'homme et le cheval se sont retrouvés ponctuellement dans certains secteurs de l'agriculture, des transports, de l'entretien de l'environnement, pour des tâches nouvelles. En 2018, pour répondre à la demande pressante d'une clientèle de voir le cheval utilisé partout où c'est possible, la société SMDA a ajouté à son offre de services sept chevaux de trait qui seront bientôt 11. Ces chevaux sont encadrés par des meneurs professionnels utilisant un matériel hippomobile moderne... une nouvelle vie pour nos « Traits » !

Mots-clés : chevaux de trait ; énergie animale ; environnement ; société.

The draft horse: a long history... that is not over yet! An example of modern use by a company specializing in the environment. Abstract: After centuries of good services, the draft horse has gradually been abandoned in our modern societies in favor of the engine, with the risk of seeing the function of “companion of man at work” disappear. In these same modern societies, the end of the 20th century saw the emergence of new needs linked to environmental awareness and the search for “soft, non-polluting and renewable” energies that could in some cases replace the engine. This is how man and horse have occasionally found themselves in certain sectors of agriculture, transport, environmental maintenance, for new tasks. In 2018, to meet the pressing demand of customers to see the horse used wherever possible, the SMDA company added seven draft horses to its service offering, which will soon be 11. These horses are supervised by professional drivers using modern horse-drawn equipment... a new life for our “Drafts”!

Keywords: draft horses; animal energy; environment; society.

Un peu d'histoire

Jusqu'à l'arrivée de la machine à vapeur, l'énergie animale était indispensable pour compléter l'énergie de l'homme, celles du vent, de l'eau et du feu. Au milieu du XIXe siècle, la vapeur va révolutionner les transports avec le rail qui progressivement détrônera la route : la locomotive sonnera le glas des relais de poste et de la diligence.

Cela n'affectera que très peu la traction animale tant les besoins en énergie sont grands en cette seconde moitié du XIXe siècle. Révolution industrielle, révolution de l'urbanisme, développement de l'agriculture, tous appellent des moyens toujours croissants. Sur le plan agricole on assiste à une modernisation et à une mécanisation du matériel de culture et de récolte qui imposent de forts moyens de traction. En 1825, Fondeur, artisan-maréchal dans le département de l'Aisne,

invente la charrue-brabant réversible, qui va se développer avec des constructeurs connus comme John Deere ou Huard. La moissonneuse, javeuse d'abord puis lieuse, vont remplacer les « bataillons » de faucheurs. La batteuse mue par le pas du cheval (trépigneuse) ou par un manège remplacera le fléau. Ces engins mécaniques nécessitent des attelées à deux, trois ou quatre chevaux : il faut du « gros trait », pas du « postier » ! La vapeur ou l'électricité naissante apporteront des compléments mais la « charrue-balance » tractée par une locomobile n'intéressera que quelques grandes exploitations du Bassin Parisien. Au sud de la Loire, ce seront davantage les bovins de trait qui seront mobilisés.

De la seconde moitié du XIXe siècle au tout début du XXe, c'est « l'apogée » des grandes races chevalines, c'est « l'épopée percheronne ». Les trains n'ont jamais transporté autant de chevaux de race de trait des régions d'élevage vers les grandes zones de culture... sans compter les transports maritimes ! On a « terriblement » besoin de chevaux : le Perche (Figure 1), la Bretagne, les Ardennes (Figure 1), le Boulonnais, le Nord sont mis à contribution !

Au début du XXe siècle, la France n'a jamais recensé autant de chevaux, plus de 3 millions ! Pour être précis, on en compte 3,2 millions en 1913, dans les villes, à la campagne, sans oublier l'armée. À cette époque, les automobiles et les camions ne sont plus seulement des curiosités. Après la Grande Guerre, le moteur thermique va progressivement gagner du terrain, dans les grandes villes d'abord, où il est le bienvenu pour réduire les nuisances (on parlerait aujourd'hui de pollution) occasionnées par les très nombreux chevaux : plus de 80 000 en 1900 dans les rues de Paris !



Figure 1. Exemples de deux races de trait qui ont été fortement mobilisées dans les régions de grande culture durant la seconde moitié du XIXe siècle. En haut, démonstration de débardage avec des Percherons, Mondial du Percheron, Haras du Pin (Orne) ; photo Jean-Michel Besancenot (septembre 2011). En bas, présentation en bande d'Ardennais, Festival de la Terre, Voinsles (Seine-et-Marne) ; photo Jean-Michel Besancenot (septembre 2013).

Malgré les débuts de la motorisation, après « l'hécatombe » de 1914-1918, la France manque de chevaux, plus d'un million étant restés sur les champs de bataille. Dans son énorme majorité, le monde agricole utilise encore le cheval de trait (ou le boeuf de trait). À la veille du second conflit mondial, il y a encore 2 700 000 chevaux, en majorité dans les campagnes. En 1939, l'armée réquisitionne de nouveau les chevaux, comme en 1914 !... La modernisation et la mécanisation de l'agriculture ont peu traversé l'Atlantique entre les deux guerres.

En 1945, après des années de restrictions alimentaires, la France doit produire plus. Les chevaux, moins nombreux, ne répondent pas aux besoins nouveaux de traction et les jeunes générations d'agriculteurs « aspirent au moteur » : « il nous faut un tracteur, sinon on s'en va ! » Le plan « Marshall » va y répondre... et la vente d'une bonne attelée de deux chevaux permet d'acheter un « Farmall ». Certes, il faut le matériel qui va derrière mais on s'adaptera. De 1950 à 1970, la motorisation à grands pas de l'agriculture va faire fondre les effectifs de chevaux de trait : un peu moins de 400 000 en 1970. C'est la même chose pour la traction bovine où les races de trait et de viande deviendront uniquement des races à viande.

Dans les années 1960, les poulains qui ne sont plus destinés au travail trouvent un débouché dans la boucherie hippophagique, on consomme un peu plus de 3 kg de viande de cheval par Français et par an (0,3 aujourd'hui) Cette orientation viande est un facteur de ralentissement de la fonte des effectifs.

Dans les années 1980 à 2000, on s'alarme : nos races de chevaux de trait ne peuvent pas disparaître, c'est un patrimoine qu'il faut sauver, il y a toute une population qui a connu la traction animale, qui aime ce travail avec le cheval de trait et qui veut le

faire « redécouvrir ». Les Haras Nationaux sont là pour « donner un coup de main ». C'est le temps des « grands événements médiatiques » : congrès mondial du cheval Percheron ; les 24 h du cheval de trait ; la route du poisson ; les routes du vin, des écluses, du Comté ; le trophée national et international du cheval de trait ; naissance de « Traits de Génie » ; des revues spécialisées comme « Sabots ». Il y a encore beaucoup de chevaux dans chaque race, beaucoup de meneurs, une mémoire, un bon soutien populaire et médiatique.

Au début des années 2000, on met en avant « le cheval utilitaire », un emploi pour des fonctions nouvelles qui, en se substituant au moteur, apportent un plus à la défense de l'environnement : ramassages divers en ville, entretien d'espaces verts, ramassage scolaire... et, en agriculture ou sylviculture, des tâches dans le maraîchage, en forêt, dans les vignes... on conçoit du matériel nouveau adapté à la traction hippomobile, on ouvre des centres de formation pour les jeunes. En 2005, création de France-Trait qui regroupe et fait la promotion des neuf races de trait françaises, auparavant en 2003, avait été lancée la Fédération européenne du cheval de trait.

Au début des années 2010, on estime à 15 000 le nombre de chevaux qui seraient disponibles pour le travail, chiffre qui tomberait à moins de 10 000 en 2020. Mais le cheptel total des races de trait resterait entre 50 et 80 milliers sur le million de chevaux en France. L'IFCE (Institut Français du Cheval et de l'Équitation) enregistre une certaine stabilité dans les naissances, de l'ordre de 9 000 dans les années 2010, mais une nouvelle baisse dans les années 2020. Sur le plan démographique, deux races dominant en France, le Trait Comtois et le Cheval Breton.

Le cheval de trait : quelles utilisations aujourd'hui ?

Une des dernières enquêtes réalisées par la SFET (Société Française des Équidés de Travail) et publiée en 2020 donne des chiffres intéressants sur les principales utilisations du cheval. Près de 500 opérateurs de « l'énergie cheval » ont été recensés dont 92 % de professionnels. L'ensemble de ces activités génère en 2020 un peu plus de 5 millions d'Euros de chiffre d'affaires avec en tête le travail des vignes (74 %), le transport (12 %), le

débardage (7 %), l'entretien de l'espace (5 %) et le maraîchage (2 %).

En nombre d'opérateurs, la traction maraîchère arrive en tête avec 171 opérateurs, puis le transport de personnes (134) et le travail dans les vignes (133), et ensuite le débardage (69) et l'entretien de l'espace (44). L'enquête ne donne pas de précision sur la taille des opérateurs enquêtés.

Un exemple d'opérateur dans l'entretien de l'espace : la Société Moderne Des Arbres

Présentation générale

Basée à Trappes (Yvelines), la Société Moderne Des Arbres (SMDA) a été créée en 1984 par Alain Capillon. Cette société est alors spécialisée dans la gestion du patrimoine arboré avec comme activité principale l'élagage et l'abattage. Un peu plus tard, la SMDA va diversifier ses activités dans le domaine de l'entretien des espaces verts, des traitements phytosanitaires et récemment de l'ingénierie arboricole (conception du premier radar racinaire), répondant à une demande croissante des collectivités et des particuliers. En 2007, la société se dotera des toutes premières machines de taille architecturée mécanique qui révolutionneront le métier en remplaçant un travail qui se faisait uniquement à la main.

D'abord collaborateur d'Alain Capillon, Christophe Vézine prend en 2012 la direction générale de l'entreprise. La SMDA atteint alors une dimension nationale par l'acquisition d'entreprises orientées vers le même métier. SMDA fait partie du groupe CAPVERT, elle est partenaire de l'association « A.R.B.R.E.S. remarquables », qualifiée « Quali-Paysages » et adhérente à « France Energie Animale ». Aujourd'hui, la société emploie un total de 265 salariés.

En 2018 pour répondre à des demandes de plus en plus pressantes et exigeantes, la SMDA va investir dans les énergies renouvelables ou l'énergie animale va trouver toute sa place. Pour plusieurs chantiers, Christophe Vézine fait appel à des débardeurs indépendants d'Île-de-France, Gilles Marty et Johnny Harlay, le directeur « sentait monter la demande d'une énergie propre de la part de nouveaux clients, il fallait proposer l'offre cheval pour des chantiers où les exigences écologiques et la nature du sol ne convenaient pas aux énergies thermiques ». Et Christophe Vézine d'ajouter « L'efficacité du travail avec le cheval a été une véritable révélation ! ».

Le directeur de la SMDA va alors proposer aux deux débardeurs franciliens de rejoindre la société avec leurs sept chevaux, ce qui se fera en 2021. Gilles Marty et Johnny Harlay deviennent alors « Maîtres-charretiers », cadres dans l'entreprise. Valentin Rodrigues, aujourd'hui directeur général adjoint de la société, prend en main le secteur environnement qui offre désormais « un service complet adapté aux différentes contraintes d'espaces verts et paysagers et dans lequel le client trouve l'offre traction animale ».

L'écurie de la SMDA

Au printemps 2025, la société détient 11 chevaux de trait, dont quatre encore en cours de dressage et sept au travail, menés par les « Maîtres-charretiers » ou « Meneurs-équins » que sont Johnny Harlay, cadre responsable du service « Hippo-activité », Léo Ricard, fils d'un père débardeur, Éric Blanc, ancien menuisier en reconversion, titulaire d'un « CS Chevaux attelés » obtenu au Haras du Pin. Un quatrième meneur est actuellement en formation.

Ces 11 chevaux sont tous des hongres. Le Tableau 1 montre leur répartition selon la race et l'âge. Les âges vont de trois à 17 ans, l'âge moyen est de sept ans et l'âge médian est de cinq ans. On trouve cinq races différentes, le Breton étant majoritaire, ses représentants provenant tous de l'ancienne écurie de Johnny Harlay. Les Percherons ont été achetés à un éleveur de la commune de La Loupe (Eure-et-Loir). Le cheval du Vercors a un poids (650 kg) moins élevé que les autres (entre 800 et 850 kg).

Tableau 1. Répartition des 11 chevaux de la SMDA selon leur race et leur âge.

Race	Nombre de chevaux	Âge (ans)
Breton	5	7, 8, 11, 16 et 17
Percheron	3	4, 4 et 4
Ardennais	1	5
Comtois	1	3
Vercors de Barraquand	1	4

Valentin Rodrigues souligne que la SMDA tient à mettre en avant les différentes races de trait françaises (Figure 2). Ainsi, pour des achats futurs (deux très prochainement), songe-t-il avec Johnny Harlay à se tourner vers des Traits du Nord et Boulonnais. Certaines régions qui soutiennent leurs

races locales peuvent aider financièrement des achats, « c'est bien ! ». Mais ce qui compte d'abord « c'est de trouver de bons chevaux pour le travail, ce qui n'est pas facile ! ». Les chevaux sont achetés en moyenne 4 500 euros HT non dressés, sans aides particulières.



Figure 2. Une partie de l'écurie de la SMDA au pâturage, à Maule (Yvelines). Photo Jean-Michel Besancenot (juin 2025).

Le travail des chevaux

Les chevaux ont leur écurie à Maule, dans le département des Yvelines, chez Johnny Harlay. Pour des chantiers très éloignés de la Région parisienne, il existe des possibilités de logement sur place, écurie ou pâture. C'est en camion spécialement aménagé que les chevaux sont transportés sur les différents chantiers où ils travaillent, de même que sont transportés alimentation (céréales) et eau de boisson.

Les chevaux sont présents sur les chantiers de sept à huit heures par jour avec, une durée approximative de travail de cinq heures. Si le travail nécessite un cheval, un autre est prévu pour un éventuel remplacement. Les chevaux travaillent seuls ou attelés à deux, trois ou quatre, en fonction du matériel utilisé. Le débardage, ou « débusage », en bois ou forêt nécessite un ou deux chevaux. Un seul cheval suffit pour le ramassage des ordures ou l'andainage du fourrage.

A titre d'exemple la Figure 3 montre un attelage de trois chevaux de front tractant une faucheuse à trois lames, sans moteur auxiliaire, pour un fauchage tardif (nécessité de protéger la faune et la flore). Au total, 2,5 ha sont fauchés par jour, à la vitesse de 4 km/h. Après séchage, le foin est mis en bottes de 15-20 kg, la presse tractée par quatre chevaux étant équipée d'un moteur auxiliaire fonctionnant à l'huile végétale.

D'autres travaux sont demandés auxquels la société répond comme l'entretien de terres humides (Val de Loire), le nettoyage de plages (Aquitaine), l'arrachage de plantes invasives (toutes régions), « un arrachage supérieur par la qualité du travail à une pelle mécanique ! ». Avant chaque chantier, une expertise est réalisée par un « Maître-charretier » pour s'assurer que « l'énergie cheval peut être retenue et utilisée en toute sécurité ».



Figure 3. Fauchage tardif d'une prairie avec trois chevaux, Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine). Photo Jean-Michel Besancenot (janvier 2022).

Le matériel

Le matériel hippomobile (Figure 4) est acheté en France chez des constructeurs spécialisés ou aux USA *via* une entreprise allemande. Le matériel américain est conçu par la communauté Amish qui travaille de façon moderne avec les chevaux. Certains outils peuvent être polyvalents, type tondeuse, attelés à un tracteur ou à un porte-outils pour un attelage hippomobile.

La SMDA répond à des demandes sur toute la France, qui émanent en priorités de collectivités territoriales (communes, départements, régions) avec une majorité de travaux en Île de France. Le

travail avec les chevaux n'entraîne pas un coût supérieur pour le client par rapport à un travail motorisé : comme le précise Valentin Rodrigues, « on est en iso-coût, ça surprend ! On ne veut pas faire subir au client notre choix de l'énergie animale ! ». Pour le directeur adjoint, le travail avec les chevaux est très bien accueilli, « on attend même leur venue quand elle est annoncée ! ». Un travail dans le calme avec des meneurs qui connaissent parfaitement leurs animaux et qui n'ignorent en rien ce que recouvre la demande de « bien-être animal ».



Figure 4. Exemples de matériel hippomobile exposé par la SMDA à Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine). À gauche, avant-train à relevage hydraulique électrique pour trois à quatre chevaux. À droite, desherbeuse de fabrication française pour un cheval. Photos Jean-Michel Besancenot (janvier 2022).

Conclusion

Après des siècles de bons et loyaux services, l'énergie animale a été supplantée par le moteur et les cheptels de chevaux de trait, autrefois indispensables à la ville comme à la campagne, ont fondu comme neige au soleil dans les années 1950-1960. Espérait-on un redressement de la situation ?... En 1959, le ministre de l'agriculture Roger Houdet écrivait « Le cheval n'est pas mort, apprenons à mieux l'utiliser et il nous rendra encore de grands services ».

L'orientation viande a ralenti la chute des effectifs mais elle ne l'a pas enrayée faute d'un maintien de l'utilisation des chevaux pour le travail. Un million encore en 1960, guère plus de 10 000 au travail aujourd'hui. On a cru à un regain en donnant une autre image de l'utilisateur de la traction animale, le charretier devenant « meneur », la calèche prenant la place du car pour le ramassage scolaire, le cheval

redevenant un compagnon de travail dans les bois et dans les vignes. Des initiatives souvent isolées et pas toujours viables économiquement.

En intégrant la traction animale dans son offre de service, la société SMDA répond à une demande environnementale exprimée à l'échelon national. Pour satisfaire cette demande, il faut un « management » à grande échelle avec une écurie bien remplie et des meneurs professionnels : 11 chevaux aujourd'hui mais déjà on en prévoit 15 pour demain ! C'est par un déploiement organisé (et rentable) sur le terrain de l'énergie animale que l'ensemble de la société reconnaîtra la nécessité d'un développement de cette « énergie douce », non polluante et complémentaire des autres énergies. Pour reprendre les termes du ministre Houdet « Le cheval pourra encore nous rendre de grands services ».

Références

- Académie d'Agriculture de France (2020) <https://www.academie-agriculture.fr/publications/encyclopedia/questions-sur/0301q09-traction-animale-et-chevaux-de-trait>
- Association Cheval de trait en Ile de France (ACTIF) *Comptes-rendus annuels d'activité*.
- Dugast J.L. (2023) *L'épopée percheronne*. L'Erave.
- Durand F., Simon D. (2008) *Nos chevaux de trait et attelage - Toutes les races de France*. De Borée.
- Halm F. (2003) *Les chevaux de trait : neuf joyaux français*. Larivière.
- Institut Français du Cheval et de l'Équitation (2025) *Rapport annuel d'activité 2024*.
- Jarrige F. (2023) *La ronde des bêtes*, La Découverte.
- Joannet H. (2015) *Le cheval de la suprématie au déclin*. Sutton
- Lizet B. (2020) *Le cheval dans la vie quotidienne*. Jean-Michel Place.
- Lizet B. (2020) *Le cheval en robe de mariée*. CNRS.
- Mavré M., Petitclerc E. (2011) *Chevaux de trait d'hier et d'aujourd'hui*. Campagne et Compagnie
- Milhaud C. (2017) *1914-1918 l'autre hécatombe*. Belin.
- Société Française des Equidés de Travail (2021). *Enquête 2020*.
- Verrier É. *et al.* (2023) Les races locales menacées d'abandon en France : actualisation des listes et extension de la démarche à de nouvelles espèces. *Ethnozootechnie* 112, 93-110.

