Compte rendu de : Clay McShane et Joël A. Tarr, The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2007

François Jarrige

▶ **To cite this version:**

François Jarrige. Compte rendu de : Clay McShane et Joël A. Tarr, The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2007. Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine, 2010, 57 (3), pp.176. hal-01763400

HAL Id: hal-01763400

https://u-bourgogne.hal.science/hal-01763400

Submitted on 11 Apr 2018

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.

Clay McShane et Joël A. Tarr, *The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2007, xi +242 p. $50.00, ISBN 978-0-8018-8600-3.

Les historiens ont longtemps négligé l'influence persistante du cheval dans les domaines économiques et culturels, dans l'agriculture, le transport, le sport et la guerre, à la fois comme compagnon, cause d'accident, moteur, et aliment. On a longtemps eu tendance à voir le cheval du XIXe siècle comme une relique des temps passés pré-industriels. L'industrialisation et la modernisation de la société les auraient marginalisés, mais c'est oublier que le XIXe siècle fut le moment d'apogée du cheval, il s'agissait d'une technologie flexible, capable d'évolutions, qui joua un rôle central dans le façonnement de la ville contemporaine. Le très riche ouvrage de Clay McShane et Joël Tarr vient nous rappeler avec force ce constat[1]. Fruit de la collaboration de deux historiens américains reconnus – l'un est spécialiste de l'histoire de la mobilité et de l'automobile l'autre est l'une des grandes figures de l'histoire environnementale nord-américaine – ce livre met à mal certains lieux communs et certaines représentations spontanément associées aux grandes villes du passé.

Pour caractériser la fonction socio-économique du cheval dans l'espace urbain, les auteurs avancent le concept de « Machines vivantes ». Cet oxymore issu du XIXe siècle, repris dans le titre du livre, vise à souligner le paradoxe d'une société de plus en plus industrialisée et artificialisée qui recourt pourtant plus que jamais à la force animale. Au XIXe siècle, le cheval occupe en effet une place centrale et joue un rôle décisif dans les activités urbaines, qu'il s'agisse du transport, de la production, des loisirs. Mais dans les représentations du XIXe siècle, le cheval est d'abord une machine productive dont il convient d'améliorer le rendement. Dans le monde industriel, qui se veut de plus en plus rationalisé, du XIXe siècle, le cheval n'est pas d'abord un être sensible et d'instinct mais une propriété et une machine vivante soumise à des perfectionnements techniques. Trois enseignements principaux de cette étude peuvent être mis en exergues.

Le premier concerne le rôle des chevaux dans l'activité économique des villes du XIXe siècle: comme on le sait, loin de marginaliser les sources d'énergie anciennes, l'industrialisation leur a plutôt donné un second souffle. Le nombre de chevaux présent dans les villes atteint d'ailleurs son apogée au XIXe siècle, même si les situations demeurent très hétérogènes. Alors qu'il y avait 40 habitants pour un cheval à Boston en 1741, la proportion est passée à 25 pour 1 en 1841. En 1900, dans les grandes métropoles qu'étaient déjà Chicago et New-York, le nombre de chevaux est à son apogée avec respectivement 1 cheval pour 23 et 26 humains. Comme produit commercialisé sur le marché, le cheval était au cœur d'un secteur en pleine expansion : depuis sa naissance jusqu'à sa mort et son recyclage, il nécessitait des réseaux de distribution et une main-d'œuvre abondante. En 1900, le nombre total de chevaux présents en ville s'élève à 3 millions environ, ils étaient d'abord utilisés pour les transports qu'ils ont contribué à révolutionner en profondeur, bien avant l'arrivée de l'automobile. Ils consommaient plus de 15 millions de tonnes d'avoine et de foins par an, et représentaient donc un débouché majeur pour l'agriculture. Par ailleurs, le cheval demeure plus que jamais un moteur pour actionner les petites industries. À Philadelphie, entre 1850 et 1880, le nombre de machines à vapeur reste ainsi limité car les chevaux offraient bien souvent aux petits fabricants une énergie souple et bon marché. Le cheval nécessite peu

[1] En France, il revient à Daniel Roche d'avoir montré la place prépondérante du cheval dans la vie économique, sociale et culturelle de l'Occident, voir le premier volume publié de sa trilogie : *La culture équestre de l'Occident XVIe-XIXe siècle. L'ombre du cheval, Tome premier : Le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008.

d'investissements de départ et stimule la croissance. En 1895, près d'un millier de chevaux actionnaient encore des procédés mécaniques dans la région du Massachussetts[2].

Le second thème majeur qui se dégage touche davantage à l'histoire de l'environnement urbain, de ses déchets, des régulations instituées pour permettre la coexistence d'êtres si divers dans l'espace confiné de la ville. La présence massive des chevaux dans l'espace urbain soulève en effet des questions redoutables : comment assurer la présence d'un nombre si important d'animaux, comment les nourrir, que faire de leurs excréments et déchets, comment faire face aux problèmes d'hygiène et de santé public qui ne manquent pas de se poser ? Ces différentes questions sont traitées avec précision et nuance en lien avec les nombreux travaux d'histoire environnementale qui ont fleuri ces dernières décennies.

La troisième idée-force du livre qu'on souhaite mettre en avant concerne le champ en pleine expansion aux Etats-Unis des études animales : hommes et chevaux ne sont pas opposés mais partagent des intérêts communs. Si le cheval a survécu, c'est qu'il a trouvé dans les villes une véritable niche écologique particulièrement favorable. En un sens les relations de l'Homme et du cheval relèvent – du moins jusqu'à la fin du XIXe siècle – d'un processus de co-évolution et de co-construction plutôt que de simples rapports de domination unilatérales. Si le cheval façonne la ville sur le plan spatial et économique, il joue également un rôle important dans les loisirs et les distractions. On connaît bien sûr la place majeure du cheval dans la culture aristocratique, mais le cheval est également présent dans les loisirs des classes populaires, comme le montre par exemple la pratique du traineau à des fins de distraction lorsque les rues enneigées des villes de la côte Est n'étaient pas encore dégagées de façon systématique.

Le XIXe siècle, longtemps vu comme le siècle de la vapeur et du chemin de fer, fut donc avant tout le siècle du cheval, dont la population augmente fortement et les usages se diversifient. De même que la ville du XXe siècle fut façonnée et modelée dans ses paysages et ses rythmes par l'automobile, la ville du XIXe siècle le fut par la population nombreuse des chevaux qui la parcouraient. Sans cette mobilisation massive de la population équine, jamais le développement urbain n'aurait pu atteindre une telle ampleur. À la fin, les auteurs rappellent que la ville remplie de chevaux était aussi une ville plus « durable », comparée aux villes monstres d'aujourd'hui, embouteillées, polluées, et fondées sur des énergies non renouvelables. Sans en conclure à une idéalisation illusoire de la place et du rôle des chevaux dans la ville, cette belle étude nous rappelle du moins que le triomphe de l'automobile n'était ni inéluctable ni une fatalité.

François Jarrige

[2] Cette question de la contribution des chevaux à l'industrialisation du pays a fait l'objet d'un autre travail récent: Ann Norton Greene, *Horses at work. Harnessing Power in Industrial America*, Cambridge, MA, Harvard University Press. 2008.