

L'exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014) aux Archives nationales du monde du travail : à la découverte d'un animal « nécessaire [...], utile [...] et agréable [...] »

Fanny Matz et Elsa Vignier Decossin

---



**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/12366>  
DOI : 10.4000/insitu.12366  
ISSN : 1630-7305

**Éditeur**

Ministère de la culture

**Référence électronique**

Fanny Matz et Elsa Vignier Decossin, « L'exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014) aux Archives nationales du monde du travail : à la découverte d'un animal « nécessaire [...], utile [...] et agréable [...] » », *In Situ* [En ligne], 27 | 2015, mis en ligne le 23 novembre 2015, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/12366> ; DOI : 10.4000/insitu.12366

---

Ce document a été généré automatiquement le 3 mai 2019.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

*L'exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres »  
(25 août-25 octobre 2014) aux Archives  
nationales du monde du travail : à la  
découverte d'un animal « nécessaire  
[...], utile [...] et agréable [...] »*

Fanny Matz et Elsa Vignier Decossin

---

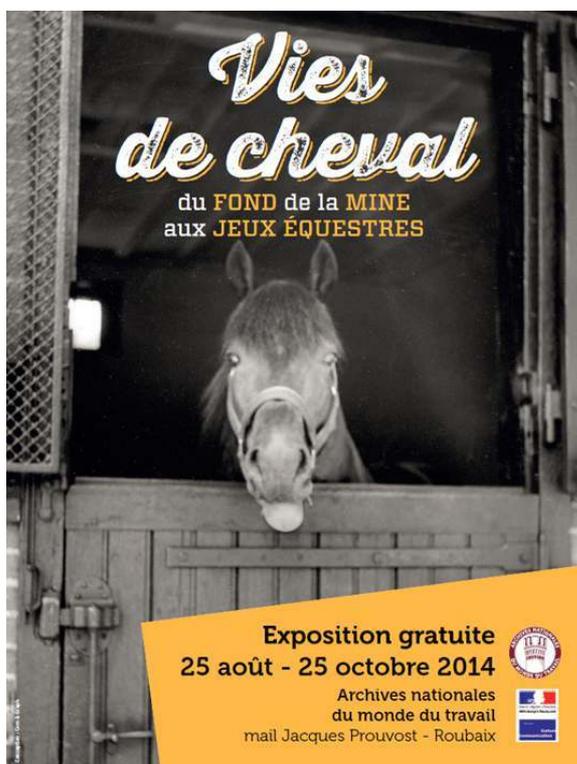
*Remerciements*

*Nous remercions M. et Mme Le Roch Morgère, respectivement directeur et directrice adjointe des ANMT, de nous avoir fait confiance et de nous avoir confié le commissariat de cette exposition.*

*Nous sommes également reconnaissantes à M. Christian Hottin, adjoint au département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique à la direction générale des Patrimoines, ministère de la Culture, de nous donner l'opportunité de faire part de notre expérience dans ce numéro de la revue *In Situ* consacré au cheval.*

- 1 Du 23 août au 7 septembre 2014, la France a accueilli les Jeux équestres mondiaux, temps fort du sport international<sup>1</sup>. À cette occasion, les Archives nationales du monde du travail (ANMT) ont décidé de mettre à l'honneur le cheval, incontournable compagnon de l'homme. Poursuivant et approfondissant le travail initié en 2011 par Gersende Piernas<sup>2</sup>, chargée d'études documentaires aux ANMT, une exposition a été organisée en 2014. Celle-ci proposait au public, aussi bien novice que spécialiste, de découvrir ou redécouvrir le cheval et ses différentes vies d'une manière originale et renouvelée (**fig. 1**).

Figure 1



Affiche de l'exposition Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres (25 août-25 octobre 2014).

© ANMT, COM&GRAPH, FRÉDÉRIK TURGIS, 2014.

- 2 Ces vies seront développées dans la première partie de l'article qui, conçue comme une visite guidée de l'exposition, en reprend le discours scientifique. Après une présentation de la diversité des documents, seront explicités les choix scénographiques qui visaient entre autres à créer une interaction avec les visiteurs.

## Les vies de cheval en France du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours T1

- 3 De la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours, le cheval connaît de multiples destins. Son quotidien, les soins qui lui sont prodigués, son espérance et sa qualité de vie sont déterminés par sa place au sein de l'économie et de la société françaises. Présent sur les champs de bataille, il est un élément essentiel des victoires jusqu'à la Première Guerre mondiale. Réputé pour son aptitude à la traction, il est employé dans l'agriculture, les transports et les mines dont il arpente les galeries jusque dans les années 1970. Cheval de sang, il est également considéré comme un sportif de haut niveau, que ce soit sur les champs de courses ou lors de compétitions équestres. Animal de loisir enfin, le cheval attire aujourd'hui plusieurs milliers d'adeptes : depuis vingt ans, le nombre de licenciés de la Fédération française d'équitation – plus de 700 000 en 2011 – a augmenté de 476 %<sup>3</sup>.

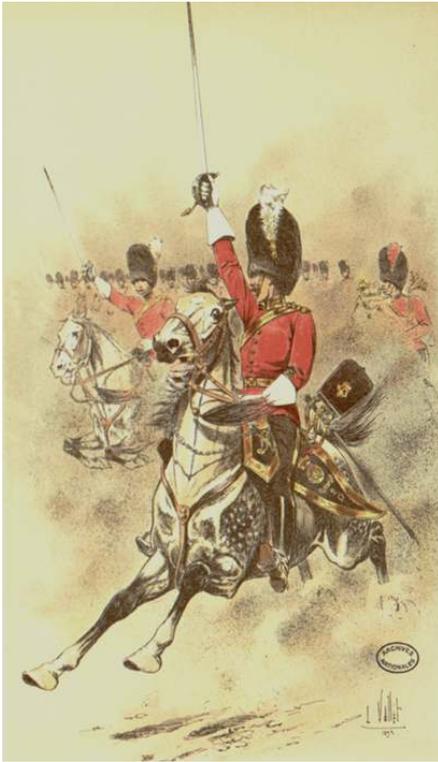
## Le cheval et les guerres T2

- 4 Depuis le 3<sup>e</sup> millénaire avant notre ère, le cheval est l'allié des hommes lors des batailles. Attelé dans un premier temps, puis monté – l'utilisation du char déclinant durant l'Antiquité –, son efficacité s'accroît grâce à l'invention de la selle, de l'étrier, du mors et du licol<sup>4</sup>, apparus en Europe au cours du haut Moyen Âge.

## Chevalerie et cavalerie T3

- 5 Durant l'époque médiévale, le cheval, animal de prestige, est associé aux chevaliers<sup>5</sup>. Ces derniers, convoqués par leurs suzerains au gré des batailles à mener, demeurent longtemps les éléments majeurs d'armées temporaires. Les nécessités de la guerre imposent aux chevaliers de posséder plusieurs chevaux qui ont alors un statut particulier : ils sont insaisissables, entrent dans les successions et font l'objet d'un droit de mutation. Une rupture s'opère en 1439 avec la création des « compagnies d'ordonnance du roi » : ces unités de cavalerie, au lieu d'être ponctuellement appelées, sont désormais permanentes.
- 6 Les guerres d'Italie – aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles – et la généralisation progressive des armes à feu marquent l'apparition de la cavalerie légère : abandonnant les armures lourdes, celle-ci n'assure plus les chocs contre les lignes ennemies, mais évolue loin devant et sur les flancs de l'armée en marche.
- 7 Au XIX<sup>e</sup> siècle, sous Napoléon I<sup>er</sup>, la cavalerie voit son champ d'action s'étendre : elle effectue des missions de reconnaissance et des raids afin de préparer les batailles. Lors des combats, elle garde les flancs et l'arrière, effectue des charges au galop, ainsi que des mêlées (**fig. 2**). Enfin, à l'issue des batailles, elle poursuit l'ennemi et surveille le front.

Figure 2



Officier du Royal Scot-Greys, 2<sup>e</sup> dragon, dans VALLET, Louis. *À travers l'Europe. Croquis de cavalerie*. Paris : Firmin-Didot et Cie, 1893.

Repro. Sabine, Maxime. © ANMT (2014 022), 2014.

- 8 Avec l'accroissement de la puissance de feu, puis le développement de la motorisation, les attributions de la cavalerie déclinent. Bien que moins présents sur le front, les chevaux assurent encore les liaisons et les opérations de reconnaissance. Ils sont mobilisés dans les unités d'infanterie et d'artillerie afin de tracter le matériel. La Première Guerre mondiale, qui mobilise 1,88 million d'équidés<sup>6</sup>, est le dernier grand conflit à faire intervenir des chevaux (**fig. 3**)<sup>7</sup>. En 1962, le dernier régiment à cheval de l'armée française, le 4<sup>e</sup> spahis<sup>8</sup>, est dissout. Ne subsistent alors que les unités de cavalerie de la Garde républicaine, qui assurent principalement des missions d'honneur et de sécurité publique.

Figure 3



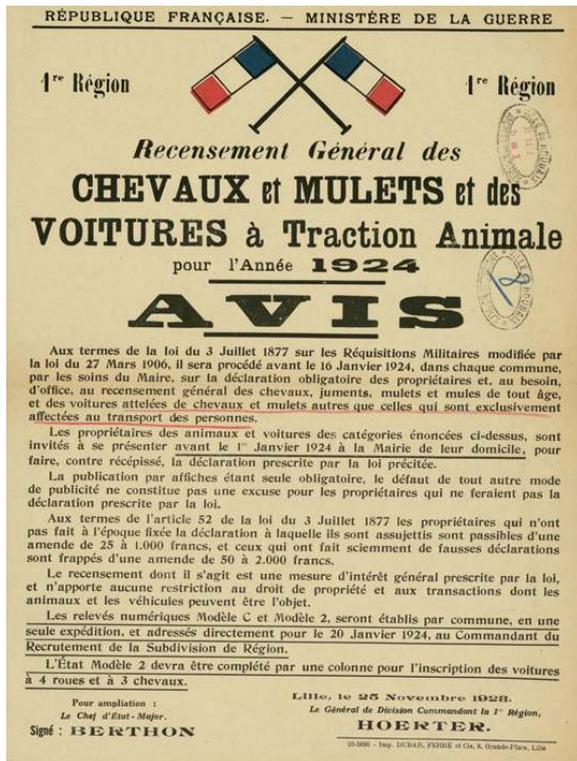
Roubaix, portrait de groupe : officiers et sous-officiers du 5<sup>e</sup> escadron allemand. Carte postale, 1915. Collections de la médiathèque de Roubaix, en ligne sur la bibliothèque numérique de Roubaix.

© Médiathèque de Roubaix.

### Mobilisation des chevaux et vie sur le front au XX<sup>e</sup> siècle T3

- 9 Malgré la création des Haras nationaux par Jean-Baptiste Colbert en 1665, destinés à accroître le cheptel d'équidés, la France connaît de façon récurrente une carence en chevaux militaires. L'État est donc contraint de réquisitionner des chevaux auprès de particuliers et d'entreprises.
- 10 Des recensements sont régulièrement réalisés par les mairies afin d'obtenir un état quantitatif et qualitatif des équidés présents sur le territoire national (**fig. 4**). Face aux besoins grandissants de l'armée, notamment durant la Première Guerre mondiale, seuls les poulains et les bêtes invalides sont exemptés, les animaux âgés restant mobilisables. Une fois réquisitionnés, les chevaux sont parqués dans des dépôts avant d'être envoyés vers le front. La plupart effectuent alors leur premier transport dans des conditions souvent génératrices de stress (premier transport en camion ou en train, chevaux agricoles parfois montés pour la première fois...). Les chevaux sont formés à la hâte puis distribués dans les armées où ils sont logés dans des conditions variables. Comme les hommes, ils souffrent du manque d'eau et de nourriture. Ils s'épuisent rapidement, tombent malades ou sont blessés, à cause du harnachement ou lors des combats. Ils sont alors soit laissés à l'arrière du front ou confiés à des paysans, soit abandonnés. À la fin de la guerre, les survivants sont démobilisés. Les chevaux réquisitionnés sont rendus à leur propriétaire initial, tandis que ceux achetés à des marchands sont revendus ou finissent à l'abattoir, l'hippohagie s'étant très largement développée<sup>9</sup>.

Figure 4



Affiche de recensement, 1923.

© Archives municipales de Roubaix, 2014.

## Le cheval de labour T2

- 11 Le cheval est employé comme animal de force depuis l'Antiquité. Cette utilisation s'intensifie au Moyen Âge dans un premier temps, puis à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle. Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'introduction et le perfectionnement de machines et de techniques agricoles ainsi que l'essor industriel entraînent la création de nouvelles races dites « de trait ». Par opposition aux chevaux de selle destinés à la monte, les chevaux de trait, robustes et puissants, ont une morphologie adaptée à la traction de lourdes charges et sont appréciés pour leur endurance.

## Le cheval et les mines T3

- 12 En France, les chevaux apparaissent dans le monde minier au XVI<sup>e</sup> siècle. À cette époque et jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, ils travaillent uniquement en surface : attelés à des manèges, ils sont notamment employés pour l'exhaure – l'évacuation des eaux d'infiltration – ou l'extraction du minerai (fig. 5). Au XIX<sup>e</sup> siècle, pour répondre au besoin grandissant en charbon<sup>10</sup> et améliorer leur rendement, les compagnies minières décident d'avoir recours à la traction animale dans les galeries. Les premiers chevaux sont descendus en 1821 à Rive-de-Gier (Loire). Dans le Nord-Pas-de-Calais, l'initiative revient à la Compagnie des mines d'Anzin en 1847. En Lorraine, la mine de Petite-Rosselle suit le mouvement à partir de 1865. Dans les années 1860, la présence des équidés au fond est devenue systématique.

En 1925, la cavalerie des mines françaises connaît son apogée avec un contingent évalué à 10 000 têtes<sup>11</sup>.

Figure 5



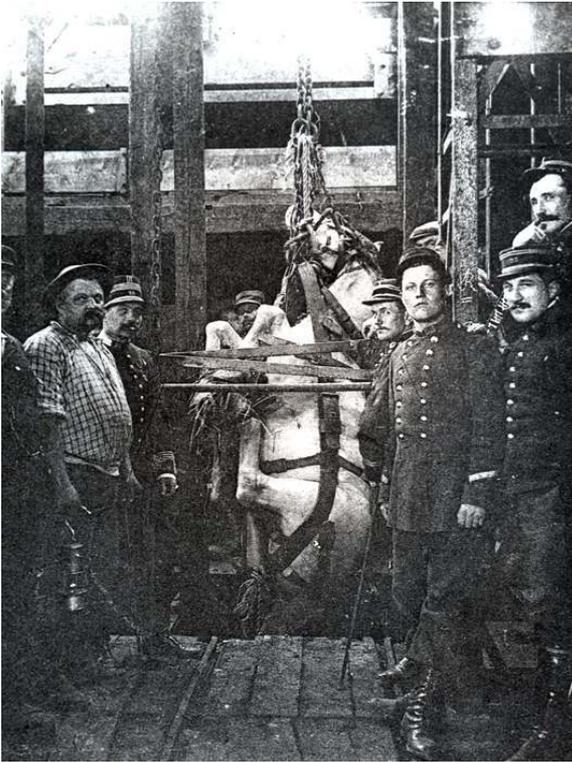
Fig. 59. — L'antique baritel ou manège des houillères.

« L'antique baritel ou manège des houillères », dans SIMONIN, Louis. *La Vie souterraine. Les mines et les mineurs*. Paris : Hachette, 1867. Le cheval entraîne la rotation d'un tambour de bois autour duquel un câble de chanvre s'enroule dans un sens tout en se déroulant dans l'autre. Chaque extrémité de ce câble passe par une poulie avant de disparaître dans le puits : quand l'une remonte un tonneau rempli de charbon, l'autre en redescend un vide. Le sens de la rotation est ensuite inversé. Collections de la médiathèque de Roubaix.

© Médiathèque de Roubaix (MAG L/P 4/208 354), 2014.

- 13 Le travail de fond étant particulièrement éprouvant, des critères tels que la musculature, la taille et la qualité des sabots – primordiale pour permettre une exploitation de longue durée – président au choix des chevaux. Ces derniers doivent être robustes, relativement petits et endurants : le trait ardennais, le trait breton et le trait du Nord emportent la préférence.
- 14 Initialement, les chevaux sont suspendus au-dessus des puits pour être descendus<sup>12</sup>. Effrayés de ne plus sentir le sol sous leurs pieds, ils s'immobilisent, facilitant ainsi l'opération (fig. 6). Néanmoins traumatisante, cette dernière provoquait parfois la mort de l'animal qui succombait sous l'effet du stress. À partir des années 1920, lorsque les mines commencent à s'équiper de cages d'ascenseurs suffisamment grandes, les chevaux sont remontés en fin de semaine pour ne redescendre que le lundi.

Figure 6



Troisième étape de la préparation d'un cheval pour la descente : l'animal entravé est suspendu dans le vide en position verticale. Carte postale, vers 1900.

Repro. Sabine, Maxime. © ANMT, Charbonnages de France, D. R. (2007 062), 2014.

- 15 Une fois au fond, ils sont progressivement soumis à un régime alimentaire approprié et à leur futur travail. Leur journée est rythmée par l'alternance entre séances de travail et moments de repos. Par session de deux à trois heures, et en théorie deux fois par jour, les chevaux tractent des trains de 12 à 15 berlines de charbon, pesant 500 kg chacune (**fig. 7**). Durant leurs moments de repos, ils séjournent dans les écuries de fond, généralement implantées dans des endroits aérés, à l'écart des chantiers d'abattage.

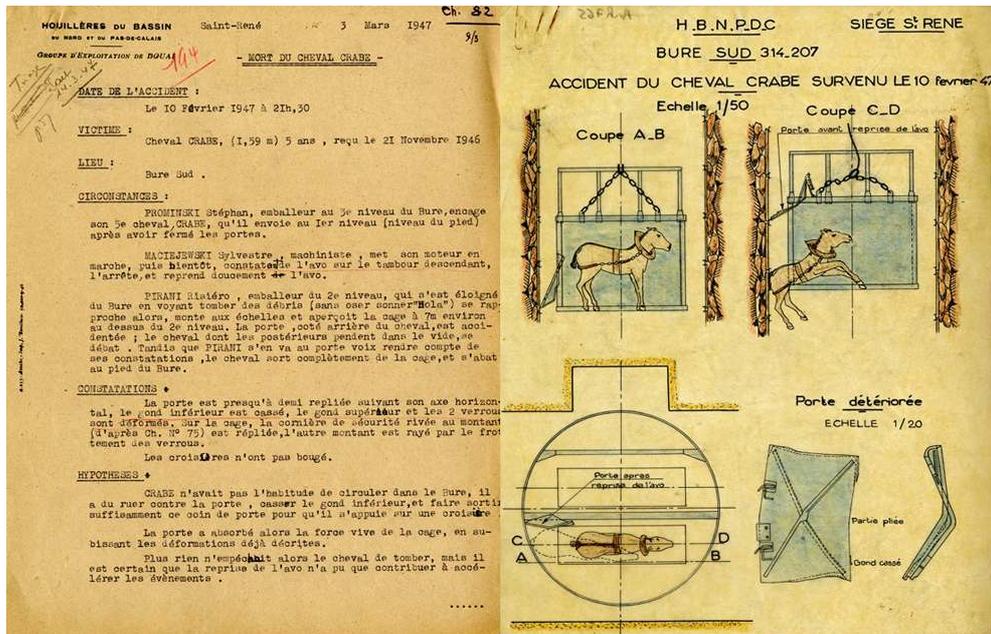
Figure 7



Houillères du bassin Nord-Pas-de-Calais, cheval tractant un convoi de berlines. Tirage [1967-1978].  
Repro. Sabine, Maxime. © ANMT, Charbonnages de France, HBNPC, D. R. (2007 062), 2014.

- 16 Les conditions de vie difficiles, entre autres l'atmosphère chaude et humide, entraînent parfois le développement de maladies particulières comme le javart<sup>13</sup>. En outre, blessures et accidents sont fréquents (**fig. 8**). Les compagnies minières prennent très tôt conscience de l'importance des soins à prodiguer à leurs chevaux. Toutes possèdent un service vétérinaire et engagent du personnel qualifié tels que maréchaux-ferrants et palefreniers, qui travaillent au fond de la mine. Circulaires, notes et ordres de service définissent des mesures relatives à l'entretien et aux soins : tonte régulière, curage des pieds, entretien de la ferrure. Les chevaux bénéficient d'un équipement approprié : barrette de protection frontale, collier d'épaules « sans tête » pour ne pas heurter les parois dans les galeries basses, protections de flanc ou de croupe.

Figure 8

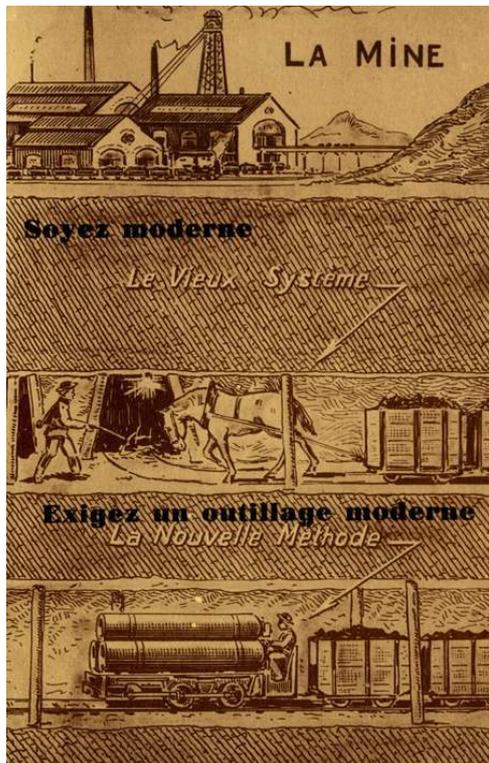


Rapport sur la mort du cheval Crabe, 3 mars 1947.

© Collections Centre Historique Minier Lewarde (Arch. 765), 2014.

- 17 La carrière d'un cheval de mine pouvait être très longue, jusqu'à une vingtaine d'années de service<sup>14</sup>. Les chevaux en fin de carrière ou épuisés prématurément étaient revendus à des agriculteurs ou envoyés à l'abattoir.
- 18 Après la Seconde Guerre mondiale, les chevaux disparaissent peu à peu au profit des locomotives électriques, apparues dans les années 1920 (fig. 9). Toutefois, ils restent longtemps les seuls à pouvoir atteindre les galeries les plus étroites. En 1960, 130 chevaux sont encore employés dans les mines. Dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais, le dernier cheval est remonté en 1976.

Figure 9



« Soyez moderne, exigez un outillage moderne ». Publicité [xx<sup>e</sup> siècle].

© Collections Centre historique minier Lewarde, 2014.

### Le cheval et les transports T3

- 19 De l'Antiquité au début du xx<sup>e</sup> siècle, le monde des transports est exclusivement lié au cheval. Celui-ci, attelé à des véhicules de tous types, destinés au transport utilitaire ou d'agrément, conditionne les modes de vie et la façon d'organiser le temps et l'espace urbain. La multiplication des véhicules de transport individuel à partir de la fin du xvii<sup>e</sup> siècle et le développement des transports en commun – omnibus<sup>15</sup> et tramway hippomobiles – dans la première moitié du xix<sup>e</sup> siècle provoquent un besoin considérable en chevaux dans les villes. Leur présence atteint son apogée durant la seconde moitié du xix<sup>e</sup> siècle : le cheptel parisien regroupe plus de 78 000 têtes en 1880<sup>16</sup>, tous propriétaires confondus. Nombreux sont ceux qui possèdent un attelage, du simple maraîcher aux sapeurs-pompiers, en passant par les familles aisées, les livreurs en tout genre, les glaciers, les pompes funèbres ou encore les compagnies de transports en commun (fig. 10)<sup>17</sup>.

Figure 10



Roubaix, aux alentours de la rue de Tourcoing : portrait d'un jeune garçon devant un attelage de chevaux tractant les glaces *La Sans Pareille*, des glaciers Cappelaere. Carte postale, 1935. Collections de la médiathèque de Roubaix, en ligne sur la bibliothèque numérique de Roubaix.

© Médiathèque de Roubaix.

#### ***Choisir ses chevaux T4***

- 20 Parmi les races de chevaux de trait, honneur est fait au percheron et au boulonnais, qui possèdent des qualités communes de puissance et d'élégance<sup>18</sup>. Si l'aspect extérieur des chevaux employés dans les mines ou en agriculture importe peu, l'harmonie d'un attelage, c'est-à-dire chevaux et voiture, reflète l'aisance de son propriétaire : des critères esthétiques, tels que la couleur de la robe<sup>19</sup>, servent alors à la sélection<sup>20</sup>.
- 21 Différents moyens sont à disposition des particuliers et des entreprises pour se procurer des chevaux. De nombreux marchands et loueurs proposent leurs services<sup>21</sup>. Les marchés spécialisés et les foires, qui peuvent être l'occasion de concours, constituent également des espaces de vente (fig. 11).

Figure 11



Détail, plan du marché aux chevaux de la Villette [1878]. À Paris, le marché municipal aux chevaux se situe dans le 5e arrondissement, entre les boulevards Saint-Marcel et de l'Hôpital. Le 1er octobre 1878, un second marché éphémère, dit de « La Villette », s'implante dans le 19e arrondissement. Occupant 25,4 ha, il peut accueillir 1 088 chevaux. Il dispose d'une piste pentue en forme de fer à cheval et de pistes linéaires permettant de tester la force des équidés. Il ferme définitivement ses portes en 1879. Repro. Sabine, Maxime. © ANMT, Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières (65 AQ), 2014.

### À chaque cheval sa voiture T4

- 22 Jusqu'au Moyen Âge, les voitures – chars, charrettes et chariots – restent rudimentaires. Un changement s'opère au XVII<sup>e</sup> siècle : la voiture, et le nombre de chevaux qui lui sont associés, devient un objet de représentation et acquiert dans certains cas le statut d'objet d'art. Si la typologie des voitures demeure restreinte – trois types principaux, à savoir le carrosse, la berline et la chaise de poste –, celles-ci connaissent néanmoins un réel essor. Ce dernier est rendu possible grâce à des innovations techniques décisives<sup>22</sup>. L'invention de l'avant-train apporte tout d'abord de la maniabilité. Le confort connaît également un net progrès avec l'apparition des ressorts et des caisses vitrées entièrement fermées par des portières. Enfin, la sécurité s'améliore : les caisses ne sont plus implantées sur une flèche unique<sup>23</sup> mais sur une double flèche, évitant ainsi leur basculement en cas de rupture d'une roue.
- 23 Les deux siècles suivants voient la typologie des voitures se développer considérablement : une vingtaine de modèles sont disponibles au XVIII<sup>e</sup> puis une centaine au XIX<sup>e</sup> siècle. Cette inflation résulte de plusieurs facteurs : l'expansion urbaine, la croissance économique et une émulation sociale certaine nommée « mécanique du luxe distinctif » par l'historien Daniel Roche<sup>24</sup>. « Pour satisfaire une clientèle aisée, exigeante et de plus en plus soucieuse de confort, pour laquelle la possession d'un équipage est le signe le plus manifeste de la réussite sociale, les carrossiers [créent] une infinité de modèles adaptés à chaque activité, à chaque besoin<sup>25</sup> » (fig. 12). Pour ceux qui ne peuvent

assumer l'achat d'un véhicule, des services de transports en commun se mettent en place à partir du premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle.

Figure 12



Sem (Georges Goursat, dit -, 1863-1934) et Auguste Roubille (1872-1955). *Sem au Bois* ou *En route pour Longchamp*. Frise de 9 mètres composée de trois morceaux et conçue pour être présentée sous forme de boucle continue, vers 1908.

Repro. Sabine, Maxime. © ANMT (2014 022), 2014.

### **Les services de transports en commun T4**

- 24 Les premiers services de transports en commun sont assurés par les compagnies de messagerie dont les plus importantes « sont les Messageries Royales et les Messageries générales de France Laffitte et Caillard qui desservent les grands itinéraires nationaux<sup>26</sup> ». Les particuliers ont la possibilité de voyager en chaise de poste, en coche, en carrosse, en charrettes ou à bord de diligences. Gagnant en hauteur au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et perdant par là-même en stabilité, ces dernières peuvent accueillir entre dix et quinze personnes. Le tarif varie en fonction de l'emplacement occupé, plus ou moins confortable, à l'abri ou non de la poussière et du vent (**fig. 13**).

Figure 13



Louis Amiel. *La Diligence de Caen*, 1825.

© Archives du Calvados.

- 25 Les coffres, appelés malles, utilisés pour transporter les dépêches donnèrent leur nom à un autre type de voiture : les malles-poste, se déclinant en plusieurs modèles dédiés soit à l'unique transport du courrier, soit au transport du courrier et de voyageurs<sup>27</sup> (**fig. 14**). Particulièrement appréciées pour leur rapidité et le fait qu'elles offrent moins de

promiscuité que les diligences, leurs services sont aussi plus coûteux : les malles-poste sont donc destinées aux individus relativement fortunés.

Figure 14



Malle-poste. Maquette, 1828-1838.

© Photographie L'Adresse Musée de la Poste, Paris / La Poste.

- 26 En 1873 est ordonnée la fermeture de tous les relais de la poste aux chevaux, probablement en raison du développement du chemin de fer, beaucoup plus performant sur les longues distances. Toutefois, ce dernier ne marque pas la disparition du cheval. Au contraire, l'afflux des populations dans les villes, *via* les gares, nécessite leur prise en charge par les transports hippomobiles de proximité (fig. 15).

Figure 15

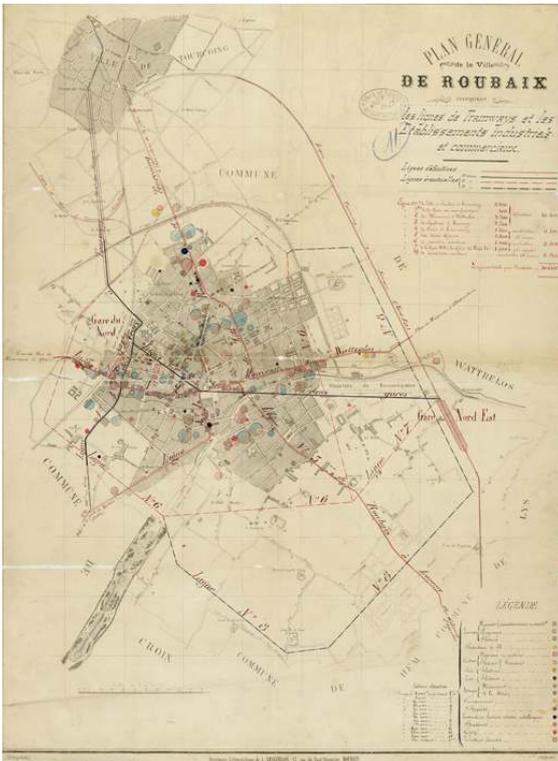


Voiture hippomobile attendant des voyageurs à la gare du Cateau (Nord). Carte postale [1906].

© ANMT, Édité. R. D. Le Cateau, D. R. (2005 054).

- 27 Le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle voit renaître les transports en commun à itinéraires fixes dans les villes<sup>28</sup>. Les omnibus font leur apparition pour la première fois à Nantes en 1826. Bientôt suivent d'autres grandes villes françaises : Paris en 1828, Lyon en 1837 ou encore Bordeaux en 1854. Grand véhicule à quatre roues, fermé et vitré sur toute sa longueur, l'omnibus peut transporter une dizaine de passagers<sup>29</sup>, moyennant pour chacun une somme modique.
- 28 À cette époque, le transport collectif urbain est exclusivement contrôlé par les entreprises privées. À Paris, entre 1828 et 1855, 20 sociétés, dont l'Entreprise générale des omnibus, exploitent 31 lignes différentes à l'aide de 326 voitures<sup>30</sup>. En 1855, elles fusionnent pour former la Compagnie générale des omnibus : celle-ci dispose alors de 3 284 chevaux et de 569 voitures<sup>31</sup>. Peu à peu, le réseau s'étend aux nouveaux quartiers annexés en 1860, comme Belleville, et en 1867, la Compagnie générale exploite 32 lignes d'omnibus. Enfin, les années 1870 voient de nombreuses municipalités comme Roubaix étudier la possibilité d'implanter sur leur territoire un nouveau mode de transport : le tramway hippomobile ou « chemin de fer américain » (fig. 16).

Figure 16



Roubaix, les lignes de tramways – définitives et éventuelles – et les établissements industriels et commerciaux [1874].

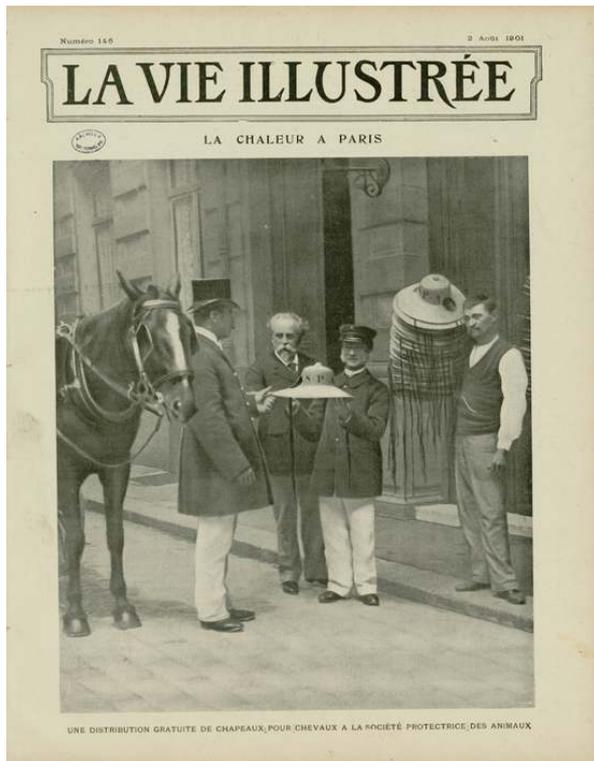
Repro. Sabine, Maxime. © Archives municipales de Roubaix, 2014.

### Loger les chevaux T4

- 29 Les milliers de chevaux présents dans les villes à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle entraînent l'édification de nombreuses écuries et remises pour voitures, architectures qui impriment leur marque dans le paysage urbain.
- 30 Chaque entreprise possède ses propres écuries telle la Compagnie générale des omnibus<sup>32</sup>. Cette dernière dispose de plusieurs dépôts : celui de La Chapelle, dans le XVIII<sup>e</sup> arrondissement comprend deux cours entourées d'écuries prévues pour près de 400 chevaux, des greniers pour le fourrage, un atelier de maréchalerie, un logement pour le charron<sup>33</sup> ou encore des bureaux (**fig. 17**). Le manque de place dans les agglomérations urbaines oblige parfois les entreprises à créer des écuries souterraines, accessibles par des rampes d'accès. En 1871, la Compagnie générale des omnibus installe ainsi l'un de ses dépôts rue Monge, à l'emplacement des arènes antiques de Lutèce mises au jour l'année précédente.



Figure 18



Couverture de *La Vie illustrée* représentant une distribution de chapeaux pour chevaux durant l'été 1901, 2 août 1901.

Repro. Sabine, Maxime. © ANMT (2014 035), 2014.

- 32 Pour sécuriser et faciliter les déplacements de tous (piétons, voitures et tramways hippomobiles, puis automobiles) la circulation des chevaux est progressivement réglementée<sup>35</sup> (**fig. 19**)<sup>36</sup>. Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les quartiers nouvellement édifiés sont organisés autour de larges rues et de grands boulevards, et les murailles des villes sont détruites de manière à fluidifier le trafic<sup>37</sup>.

Figure 19



Grand place de Roubaix, le tramway, les attelages de chevaux, l'église Saint-Martin et le kiosque. Carte postale grand format, 1910. Collections de la médiathèque de Roubaix, en ligne sur la bibliothèque numérique de Roubaix.

© Médiathèque de Roubaix.

- 33 Au XIX<sup>e</sup> siècle, pour lutter contre le bruit, les encombrements, les embouteillages et les accidents (**fig. 20**)<sup>38</sup>, vitesse, sens de circulation, poids des chargements ou encore nombre de passagers par omnibus font l'objet de règlements ponctuels. Le 26 août 1861, l'*Ordonnance concernant la conduite des chevaux et des voitures dans Paris* pose enfin les bases d'une réglementation d'ensemble du trafic hippomobile.

Figure 20



Roubaix, accident entre une automobile et une voiture à cheval. Photographie, 1920. Collections de la médiathèque de Roubaix, en ligne sur la bibliothèque numérique de Roubaix.

© Médiathèque de Roubaix.

- 34 Durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les transports hippomobiles atteignent un âge d'or mais également leur développement maximal. Ils entrent alors peu à peu dans une phase de stagnation. La vapeur, le moteur et l'électricité remplacent progressivement les équidés. À Paris, les derniers omnibus hippomobiles circulent en janvier 1913, alors que des milliers de percherons sont envoyés à la boucherie.

### Le cheval et les travaux agricoles T3

- 35 Bien que domestiqué dès le 5<sup>e</sup> millénaire avant J.-C., il faut attendre le Moyen Âge pour voir apparaître le cheval dans le monde agricole. Les trois évolutions techniques essentielles qui se répandent alors en Europe expliquent ce changement : la mise au point du collier d'épaules et de la charrue avec avant-train à deux roues et soc de fer, ainsi que l'essor de la ferrure à clous (**fig. 21**).

Figure 21



*Laboureur ardennais*, dessin d'Alfred Paris (1846-1908) gravé par Émile-Louis Derbier (1865 ?-19..), fin du XIXe ou début du XXe siècle.

© Musée de l'Ardenne. Ville de Charleville-Mézières.

- 36 Durant la majeure partie de l'Antiquité, seul existe le « collier de cou ». Formé d'une bande de cuir souple, ce dernier exerce une pression sur la trachée pendant la traction, entravant la respiration de l'animal. Forcé de rejeter la tête en arrière, déplaçant d'autant son centre de gravité, le cheval perd en puissance et ne peut plus tirer que des charges légères. À partir des III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> siècles après J.-C., le point de traction s'abaisse progressivement le long du cou du cheval. Le « collier d'épaules » fait son apparition à l'époque médiévale, au IX<sup>e</sup> ou au X<sup>e</sup> siècle. Composé d'une pièce de bois rigide rembourrée de cuir, il repose sur les omoplates de l'animal. Cette innovation est primordiale : ayant désormais la possibilité de respirer normalement et de placer son centre de gravité vers l'avant, le cheval décuple sa force de traction.
- 37 Instrument de labour, la charrue se compose de plusieurs éléments : parmi eux, le coutre, couteau fixé pointe vers le sol, sert à trancher verticalement la terre ; le soc tranche horizontalement la terre préalablement coupée ; enfin le versoir rejette la bande de terre retournée sur le côté. Créée entre le VI<sup>e</sup> et le VII<sup>e</sup> siècle, la charrue se répand à partir du X<sup>e</sup> siècle<sup>39</sup>.
- 38 Ces nouveautés permettent une utilisation plus intensive et plus efficace des chevaux. Toutefois, jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, leur emploi dans l'agriculture demeure variable selon les régions : si certaines – la Picardie – l'adoptent rapidement, d'autres – le Languedoc ou le Poitou – lui préfèrent le bœuf ou le mulet. La fin du XVIII<sup>e</sup> siècle marque un tournant : limitée jusqu'ici au nord et à l'est de la France, la présence des chevaux se répand vers l'ouest puis vers le sud au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

- 39 Les chevaux employés sont dits « de trait ». Ils se répartissent aujourd'hui en dix races selon la classification des Haras nationaux<sup>40</sup>, l'ardennaise et la percheronne étant particulièrement appréciées des agriculteurs<sup>41</sup>. La majorité de ces races n'existe pas avant le XVIII<sup>e</sup> siècle : leur apparition est intrinsèquement liée à l'introduction ou au perfectionnement des machines et techniques agricoles ainsi qu'à l'essor industriel.
- 40 De multiples tâches sont confiées aux chevaux. Attelés en ligne ou de front, ils tirent ou actionnent divers engins agricoles, et sont également employés pour le transport des récoltes (**fig. 22**).

Figure 22

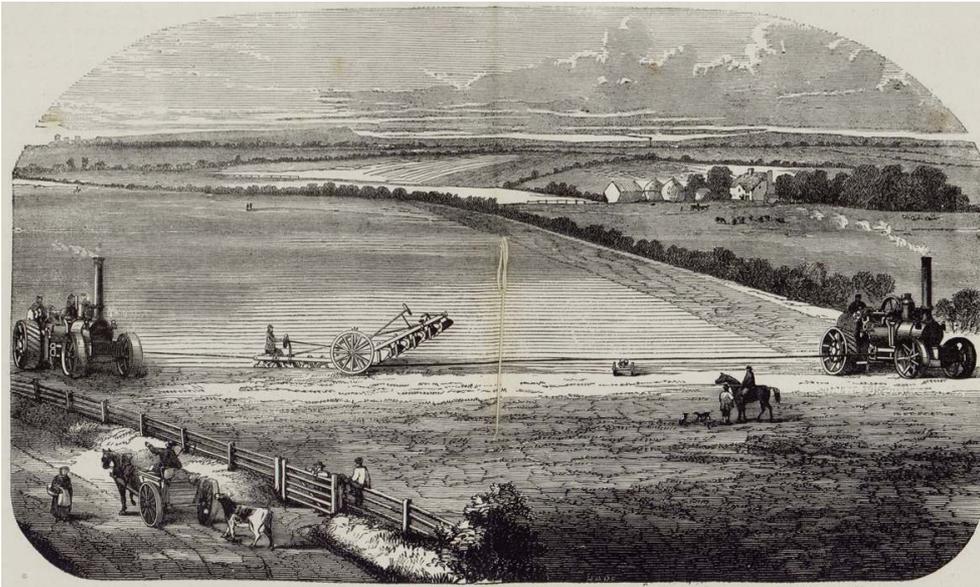


« Grande attelée » à trois chevaux de front [XX<sup>e</sup> siècle].

© ANMT, Établissements Savary-Sébille à Estrées (Nord), D. R. (2009 029), 2014.

- 41 Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, les chevaux de trait connaissent une véritable consécration : l'ère des « grandes attelées », à trois chevaux et plus, débute vers 1880 et « connaît son apogée en 1913, année où la France atteint son effectif record de 3 222 080 [têtes] »<sup>42</sup>. L'arrivée de la vapeur à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, suivie de l'invention du tracteur au début du XX<sup>e</sup> siècle sonnent le déclin du cheval, qui disparaît progressivement et n'est quasiment plus utilisé pour l'agriculture après la Seconde Guerre mondiale (**fig. 23**).

Figure 23



*Le labourage à vapeur, système Fowler, illustration publiée dans Établissements Decauville aîné à Petit-Bourg par Julien Turgan en 1879. Le labour est effectué grâce à deux locomobiles. Ces machines à vapeur, montées sur roues non motrices, servent à actionner des engins agricoles comme les charrues ou les batteuses : sous l'effet de la vapeur, un piston entraîne la rotation de volants sur lesquels sont installées les courroies d'entraînement.*

Repro. Sabine, Maxime. © ANMT (127 AQ), 2014.

- 42 En dehors des domaines agricole et minier ou de celui des transports, le cheval de trait est employé pour des usages très divers selon les régions et les périodes. S'il est omniprésent au XIX<sup>e</sup> siècle, son rôle décline parallèlement au développement de la motorisation, jusqu'à disparaître totalement de notre quotidien. De nos jours, son retour est envisagé dans des activités telles que l'abattage et le débardage du bois ou le ramassage des déchets<sup>43</sup> (**fig. 24**). Ce choix, écologique et économique, permet également de préserver la race des chevaux de trait.

Figure 24

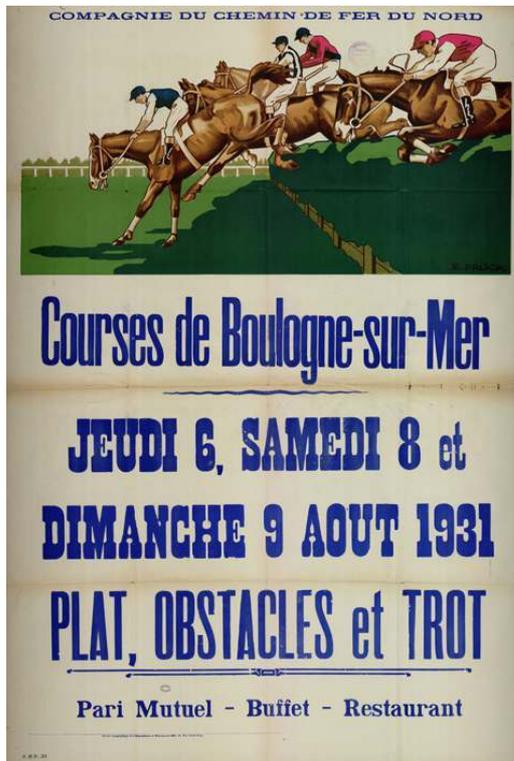


Collecte des déchets verts dans la ville de Beuvry-la-Forêt (Nord), années 2010. Collection particulière.  
© Mairie de Beuvry-la-Forêt.

## Le cheval de course T2

- 43 Les courses de chevaux naissent vers 3500-3000 avant J.-C. en Babylonie, en Syrie et en Égypte, et se développent en Grèce et dans l'Empire romain. Au Moyen Âge, les Anglais sont les premiers à les organiser pour tester la valeur des animaux. Elles émergent ensuite au XVIIe siècle en France et se déroulent en rase campagne, notamment dans la plaine des Sablons, à l'emplacement de l'actuelle commune de Neuilly. Des espaces spécifiques – les hippodromes – sont progressivement édifiés. Les courses deviennent multiples : épreuves pour galopeur ou pour trotteur, épreuves de plat ou d'obstacles, épreuves courtes – 800 m – ou longues – 7 000 m (fig. 25).

Figure 25

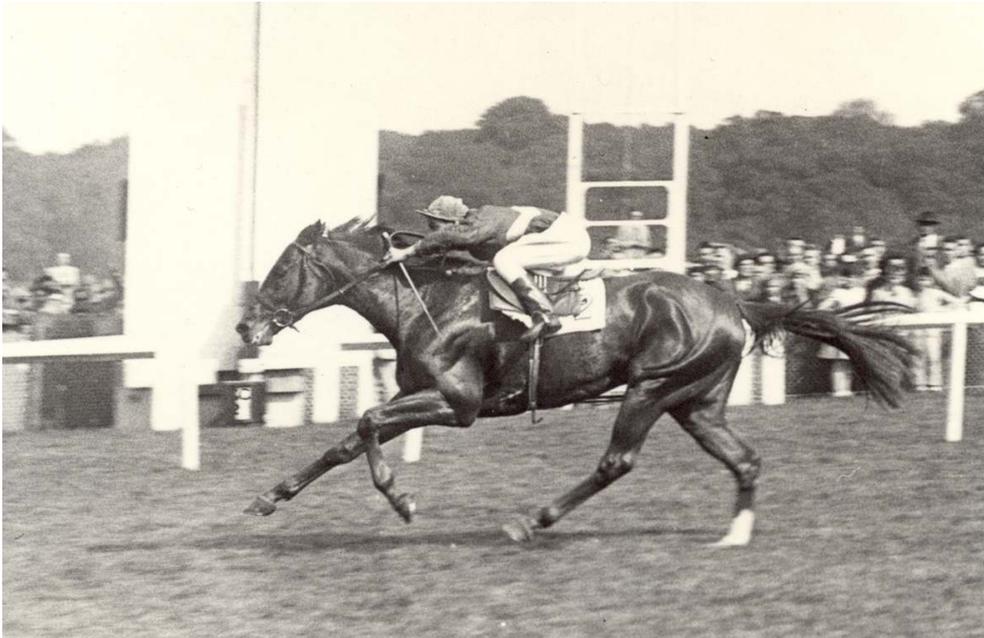


Société typographique et lithographique de Boulogne-sur-Mer, affiche des courses de plat, obstacles et trot de Boulogne-sur-Mer, 1931.

© ANMT, Compagnie des chemins de fer du Nord (202 AQ), 2014.

- 44 Pour obtenir les meilleurs compétiteurs, les éleveurs ont créé et perfectionné la race reine des courses de galop : les pur-sang. Pour ce faire, ils croisent des juments anglaises ou françaises avec des étalons arabes afin de faire naître des chevaux élancés et particulièrement aptes à la vitesse, capables d'atteindre jusqu'à 68 km/h (**fig. 26**). Pour les courses de trot, une autre race est perfectionnée au cours du XIXe siècle en croisant des demi-sang normands, ce sont les trotteurs.

Figure 26

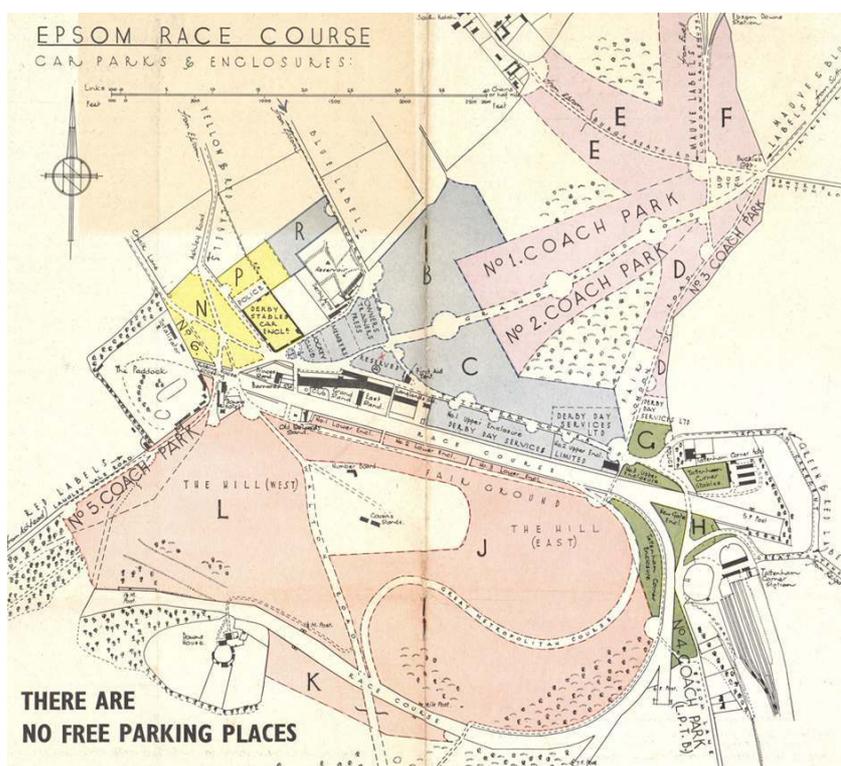


Kurun lors du Prix Daru. Photographie, 1955.

Repro. Sabine, Maxime. © ANMT, Haras de Boussac, cliché Ch. Recoupé, D. R. (204 AQ).

- 45 Lors des épreuves, les chevaux sont menés par des jockeys et galopent ou trottent, ventre à terre, sur les pistes des hippodromes (**fig. 27**). Dans les tribunes, les spectateurs assistent au divertissement tout en cherchant à être vus : la mondanité et la sociabilité priment alors. Les courses hippiques se sont d'abord propagées comme un loisir aristocratique et sont ensuite devenues un jeu sportif pour les parieurs. Initialement, il existe trois sortes de paris : la poule – ou « pari au chapeau » – n'est qu'un jeu de hasard<sup>44</sup>, le « pari au livre » est quant à lui l'apanage des bookmakers, et le pari mutuel, instauré en 1868, devient en 1891 le seul jeu légal sur le territoire français. En 1930, les sociétés de course reçoivent l'autorisation d'organiser des paris à l'extérieur des hippodromes mais uniquement de manière mutualisée : c'est ainsi que sont créés le Pari mutuel urbain (PMU)<sup>45</sup> et la Française des jeux. Au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle, c'est l'apogée des courses hippiques en France avec plus de 16 500 épreuves courues par près de 25 800 chevaux sur 263 hippodromes. Elles rassemblent 8 millions de spectateurs et de parieurs par an<sup>46</sup>.

Figure 27



Plan des parkings et de l'enceinte de l'hippodrome d'Epsom [1957].

Repro. Sabine, Maxime. © ANMT, Haras de Boussac (204 AQ).

## Le cheval de selle T2

- 46 L'équitation en tant que sport fait de brèves apparitions dès l'Antiquité, notamment chez les Arabes qui pratiquent les courses et les jeux (*fantasia*), puis au Moyen Âge avec la participation des chevaliers aux épreuves équestres des tournois. Néanmoins, le cheval est longtemps réservé aux champs, au transport et à la guerre.
- 47 Ce sont les écuyers militaires qui, les premiers, théorisent et perfectionnent au fil des siècles une équitation de haute école. Afin d'avoir des chevaux maniables et réactifs lors des batailles, ils s'intéressent rapidement à leur dressage et développent une science de l'équitation qui s'enseigne au sein d'académies d'art équestre. Émergent alors des préceptes toujours appliqués de nos jours tel l'accord des aides<sup>47</sup> de Salomon de La Broue (v. 1530-1610), la leçon de l'épaulé en dedans<sup>48</sup> de l'écuyer François Robichon de la Guérinière (1688-1751) (**fig. 28**) ou le principe du « calme, en avant et droit »<sup>49</sup> d'Alexis-François L'Hôte (1825-1904). Aujourd'hui, l'équitation française est réputée pour sa légèreté, contrairement à d'autres écoles plus directives. Prônée et conservée par le Cadre noir de Saumur, institution fondée en 1825 par Charles X et garante de l'excellence de l'équitation de tradition française, elle est inscrite depuis 2011 au Patrimoine immatériel de l'humanité par l'Unesco<sup>50</sup>.

Figure 28



« L'épaulé en dedans », dans ROBICHON DE LA GUÉRINIÈRE, François. *École de cavalerie contenant la connaissance, l'instruction et la conservation du cheval*. Paris : Jacques Collombat, 1733, planche p. 104. Repro. Sabine, Maxime. © ANMT (2014 022), 2014.

- 48 Progressivement, la pratique équestre entre dans la sphère civile du loisir et du sport, principalement au cours du XIX<sup>e</sup> siècle avec le développement de la chasse à courre. Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, l'équitation se féminise et touche un public de plus en plus jeune. Une professionnalisation de l'enseignement se structure au sein d'établissements spécifiques – les centres équestres – et la discipline se fédéralise, la Fédération française d'équitation (FFE) en étant l'organe dirigeant.
- 49 L'équitation devient également multiforme, marquée par des conceptions différentes basées sur le loisir, la nature ou encore la compétition. Il existe diverses disciplines adaptées aux envies des publics, par exemple les concours de sauts d'obstacles, le dressage ou encore le *horse-ball*<sup>51</sup> (fig. 29). Aujourd'hui, la FFE est la troisième fédération olympique en nombre de licenciés et recense en 2014 près de 680 000 cavaliers.

Figure 29



Tir au but lors d'un match de *horse-ball*.

Photographie, 2014. Collection particulière *Une fraction de seconde*. © Estelle Diers.

- 50 Qu'il soit cheval de guerre, cheval de labeur, cheval de course ou cheval de selle, chaque animal possède des aptitudes particulières que l'homme recherche à l'état naturel, améliore par les croisements et encourage grâce au dressage. Il existe donc des morphologies, des caractères et des tempéraments multiples. Toutefois, tous les chevaux ont des points communs spécifiques à leur espèce. Par exemple, malgré une morphologie imposante – un adulte pèse en moyenne 450 kg –, ces animaux ont un organisme relativement fragile. Les premiers à s'intéresser à l'hippologie, étude de la morphologie du cheval appliquée à son hygiène et à ses soins, et à l'hippiatrie, médecine et chirurgie des chevaux, sont des militaires – en raison de la pénurie constante d'équidés au sein des armées – suivis de médecins et de maréchaux-ferrants<sup>52</sup>. Parmi les plus célèbres, Jacques de Solleysel (1617-1680), dans *Le Parfait Mareschal* [...] paru en 1664, définit pratiques d'élevage et soins aux chevaux, l'écuyer François Robichon de La Guérinière qui fait paraître *l'École de cavalerie* en 1733 ou le maréchal-ferrant et vétérinaire Philippe-Étienne Lafosse (1738-1820) qui publie un *Cours d'hippiatrique* en 1772 (**fig. 30**)<sup>53</sup>.

Figure 30



Planche XVII, dans LAFOSSE, Philippe-Étienne. *Cours d'hippiatrique ou traité complet de médecine des chevaux*. Paris : Edme, 1772. Cet ouvrage est entièrement numérisé et accessible via la bibliothèque numérique Medic@.

© BIU Santé, Paris.

## La richesse des fonds d'archives et l'apport des œuvres d'art T1

- 51 Les thèmes évoqués dans l'exposition et la période chronologique traitée – du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours – ont été déterminés par le contenu des fonds d'archives conservés aux ANMT. Plusieurs d'entre eux, particulièrement riches, regroupent de nombreux documents relatifs à l'univers du cheval. Ainsi, les fonds publics des Charbonnages de France renseignent sur le quotidien des chevaux de mine ; le fonds des haras de Marcel Boussac, acheté par les Archives nationales en 1990 et transféré à Roubaix en 1997, met en lumière la vie des chevaux de course ; le fonds Dailly<sup>54</sup>, donné à l'État en 1945, renseigne sur les chevaux employés dans les transports, notamment ceux des relais de poste ; enfin le fonds du syndicat CGT des Métaux de l'usine Massey-Fergusson de Marquette-lez-Lille, déposé en 1995, contient des informations sur les activités équestres de loisir (fig. 31).

Figure 31



Jeux de la pomme de terre dans une bassine. Photographie, 1977. Lors du tournoi omnisports organisé par le syndicat CGT des métaux de l'usine de Massey-Ferguson de Marquette-lez-Lille (Nord), le cavalier qui tient toujours en main son cheval doit attraper dans une bassine une pomme de terre sans se servir de ses mains. Une fois récupérée, elle est passée à un camarade, toujours sans se servir de ses mains. On peut remarquer sur la photographie que le cavalier porte son casque à l'envers, ce qui ajoute au comique de la scène.

Repro. Sabine, Maxime. © ANMT, Syndicat CGT des Métaux, usine de Massey-Ferguson de Marquette-lez-Lille (dépôt), D. R. (1995 007), 2014.

- 52 Plusieurs institutions culturelles, musées et centres d'archives, des collectivités territoriales, mairies et communautés d'agglomération, et des particuliers ont accepté d'associer à cet ensemble initial de remarquables pièces issues de leurs collections<sup>55</sup>. Étaient donc réunis des objets d'une grande diversité : documents manuscrits et imprimés, cartes postales, tableaux, sculptures, maquettes, costumes, voitures et outils agricoles hippomobiles, instruments médicaux et multiples équipements équestres. Outre l'apport en variété, ces prêts ont également répondu au besoin essentiel d'introduire dans l'exposition de « l'épaisseur », c'est-à-dire des objets en trois dimensions. La charrue et la herse prêtées par le conservatoire de l'Agriculture de Chartres, le cheval de course grandeur nature prêté par le musée du Cheval de Chantilly ou l'équipement d'un cheval de mine provenant des collections du Centre historique minier de Lewarde comptaient parmi les pièces les plus spectaculaires (fig. 32). De taille plus petite mais tout aussi singuliers, les instruments vétérinaires appartenant au musée de l'École nationale vétérinaire d'Alfort ont aussi attiré l'attention des visiteurs.

Figure 32



Cheval de course grandeur nature, carton-pâte.

© M. Savart, Musée du cheval, Chantilly.

- 53 Dans le cadre de cette manifestation, il nous a semblé primordial de collaborer avec des institutions roubaisiennes. Les trois structures sollicitées ont répondu positivement à l'appel : la médiathèque et les archives municipales ont notamment prêté une série de cartes postales et d'affiches relatives aux réquisitions d'équidés en temps de guerre, ainsi que des plans datés de 1874 figurant les lignes de tramways hippomobiles projetées à Roubaix et dans la métropole. L'un de ces plans a bénéficié à cette occasion d'une restauration. La Piscine-musée d'art et d'industrie André-Diligent a prêté plusieurs sculptures – figurines et statuettes en bronze et en plâtre, dont certaines furent également restaurées pour l'exposition – et deux tableaux dont un de taille remarquable, *La Guerre en Pologne* de Robert Wehrin, peint vers 1940, illustrant l'invasion de la Pologne par l'armée allemande le 1<sup>er</sup> septembre 1939<sup>56</sup>.

## Une scénographie dynamique T1

- 54 Les cinq grandes parties du discours, occupant entièrement les 870 m<sup>2</sup> du hall d'exposition, se sont déployées selon un circuit de visite relativement directif<sup>57</sup> : contrairement à l'exposition précédente « Au fil des archives : le travail, c'est tout un monde !<sup>58</sup> » dont la scénographie très ouverte permettait au visiteur de flâner librement parmi les multiples thématiques évoquées, nous avons opté pour un parcours plus fermé, guidant le visiteur d'une section à l'autre dans un ordre précis. La première partie, introductive, visait à présenter le cheval : la reproduction et sa gestion par l'administration des Haras nationaux, l'alimentation, les différentes allures ou les soins spécifiques qui lui sont apportés, parallèlement au développement de l'hippologie et de l'hippiatrie, furent autant de thèmes développés au début de l'exposition. Se succédaient ensuite les quatre sections respectivement intitulées « le cheval et les guerres », « le



Figure 34



Cimaise introductive de la section « Le cheval de labeur », exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014).

Phot. Sabine, Maxime. © ANMT, Com&Graph, Michel Cousin, 2014.

## Créer de l'interaction avec le visiteur T2

- 56 Avant de découvrir la première section de l'exposition, le visiteur longeait une cimaise ornée de six agrandissements de chronophotographies d'un cheval au pas issues d'une planche du photographe anglais Eadweard Muybridge (1830-1904). Placés à hauteur du regard, le cheval et son cavalier invitaient naturellement le visiteur à entrer d'un même pas dans l'exposition (**fig. 35**).

Figure 35



Entrée de l'exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014).

© ANMT, Com&Graph, Michel Cousin, 2014.

- 57 Au-dessus des chronophotographies, une citation extraite du *Parfait Mareschal* [...] de Jacques de Solleysel nous semblait introduire parfaitement notre propos :

Entre tous les animaux, il n'en est point un qui apporte tant d'utilité et de plaisir à l'homme que le cheval : il est superbe dans ses pompes, adroit et fier dans les combats les plus périlleux et robuste dans le travail. Le cheval est nécessaire dans toutes les grandes entreprises de guerre, l'on n'a rien de plus utile dans le trafic, et dans l'agriculture, et rien de plus agréable dans les divertissements<sup>60</sup>.

- 58 Une image saisissante venait clore le hall d'entrée précédant la première section de l'exposition : le « cavalier de Fragonard » – cet « homme et [son] cheval disséqués, chevauchant dans l'éternité »<sup>61</sup> – reproduit sur une cimaise a fait forte impression sur le public.
- 59 Dans la première partie consacrée à la présentation du cheval, des éléments ludiques et pédagogiques ont été présentés tels des échantillons de différents aliments. Son, orge, avoine et granulés remplissaient quatre mangeoires fermées par des couvercles en plexiglas transparent, tandis qu'un ballot de paille était déposé au sol et du foin disposé dans un râtelier. Les visiteurs pouvaient ainsi toucher et sentir ces derniers (fig. 36).

Figure 36



Cimaises sur la nourriture des chevaux, exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014).

Phot. Sabine, Maxime. © ANMT, Com&Graph, Michel Cousin, 2014.

- 60 À proximité, les cimaises consacrées aux allures nous ont offert la possibilité de réaliser une incursion dans le domaine de l'histoire de l'art d'une part, et de proposer au public un dispositif ludique – le zootrope – d'autre part (fig. 37). Étaient mis en regard une planche des chronophotographies d'Eadweard Muybridge décomposant le galop d'un cheval et un dessin aquarellé de Septime Le Pippre, *Diligence en furie*, daté d'avant 1871. Celui-ci montrait un attelage roulant à vive allure tracté par quatre chevaux représentés en « galop volant ». Dès la Préhistoire, les représentations figurées dépeignent cette allure imaginaire : aucun pied ne touche le sol ; le corps est allongé et les quatre membres sont étendus, deux vers l'avant, deux vers l'arrière, donnant une impression de vitesse et de vitalité. Cette interprétation erronée de la réalité a été finalement mise à mal par les expériences menées en 1872 par Étienne-Jules Marey (1830-1904), médecin français pionnier de la photographie, et en 1878 par Eadweard Muybridge : contrairement à ce que représentent certains artistes, les quatre jambes du cheval sont repliées sous son ventre et non en extension lors de la phase de suspension du galop. Le zootrope reprenant le mouvement d'un cheval au trot, qui pouvait être actionné par les visiteurs, complétait la présentation.

Figure 37



Cimaises et dispositif sur les allures des chevaux, exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014). Le zootrope, actionnable par le visiteur, est visible au premier plan à droite.

Phot. Sabine, Maxime. © ANMT, Com&Graph, Michel Cousin, 2014.

- 61 Dans les espaces consacrés au cheval de selle, une barre d'obstacle, sous laquelle les visiteurs passaient pour sortir de l'exposition, avait été placée à 2,47 mètres de haut. Matérialisant le record du monde de saut pour un cheval monté, elle évoquait l'exploit réalisé en 1947 par un cavalier chilien, le capitaine Alberto Larraguibel Marales, et son cheval Huaso (**fig. 38**).

Figure 38



Dispositif de sortie de l'exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014). Les ordinateurs accessibles au public sont visibles en bas du cliché.

© ANMT, Com&Graph, Michel Cousin, 2014.

- 62 Pour clôturer l'exposition, un espace multimédia permettait au visiteur de naviguer sur le site Internet *Le cheval & ses patrimoines* conçu par le ministère de la Culture et de la Communication<sup>62</sup>. En vis-à-vis, une immense bâche de plus de trois mètres de large représentant un troupeau de chevaux au galop dans un pré, ramenait le visiteur à l'extérieur du hall d'exposition.

## Proposer différentes atmosphères T2

- 63 La reconstitution d'une galerie de mine constitue l'originalité principale de la scénographie. Des cimaises formant un couloir étaient surmontées d'une toile blanche, obturant ainsi toute perspective. Au bout, un mannequin de cheval grandeur nature supportait l'équipement d'un cheval de mine. Les documents de cette section étaient plus faiblement éclairés, de manière à donner au visiteur l'impression d'évoluer dans une véritable galerie (fig. 39).

Figure 39



« Galerie de mine », exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014).

Phot. Sabine, Maxime. © ANMT, Com&Graph, Michel Cousin, 2014.

- 64 Par contraste, la section suivante, consacrée à l'agriculture, prenait place dans l'endroit le plus ouvert et le plus lumineux du hall d'exposition. Un vaste socle, sur lequel la charrue et la herse étaient installées, se trouvait sous la grande percée réalisée à travers les différents étages du bâtiment par l'architecte Alain Sarfati lors de la réhabilitation de l'ancienne filature de coton Motte-Bossut entre 1989 et 1993. Cet espace bénéficiait de la diffusion d'une plage audio composée de bruits de sabots, de hennissements et de piailllements d'oiseaux, plongeant le visiteur dans une atmosphère champêtre pouvant évoquer le travail des champs.

## Ponctuer le parcours de visite de documents audiovisuels T2

- 65 Dix bornes audiovisuelles émaillaient le circuit de visite. Des films anciens, issus des collections de l'Institut national de l'audiovisuel, ou plus récents comme *Le cheval de trait au travail en Nord-Pas-de-Calais. Retours d'expériences*<sup>63</sup> occupaient la moitié d'entre elles. L'autre moitié était consacrée à des entretiens réalisés par les ANMT. En effet, à l'occasion de l'exposition, Déborah Pladÿs et Marie Triot, secrétaires de documentation, ont mené une campagne de collecte de témoignages auprès de professionnels du monde équestre. Des extraits ont donc été dévoilés au public pour la première fois : celui-ci a ainsi pu découvrir la formation et le quotidien d'un jockey professionnel, le travail d'un ostéopathe équin, la gestion d'une structure administrative comme le Comité régional d'équitation Nord-Pas-de-Calais par l'intermédiaire de sa présidente, le travail d'un commercial de centre d'insémination artificielle, ou le quotidien d'un gérant de centre équestre également moniteur d'équitation (fig. 40). Ces interviews enrichissent aujourd'hui les collections des ANMT.

Figure 40



« Faire naître les chevaux », exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014). L'une des bornes audiovisuelles présentes dans l'exposition est visible à droite de la photographie.

Phot. Sabine, Maxime. © ANMT, Com&Graph, Michel Cousin, 2014.

## Conclusion T1

- 66 Durant cette exposition, les Archives nationales du monde du travail ont atteint leur record de fréquentation : 1 250 visiteurs pendant les deux mois d'ouverture<sup>64</sup>, dont plus de 300 lors des Journées européennes du patrimoine. Chaque visiteur avait la possibilité de retirer gratuitement le catalogue de l'exposition<sup>65</sup> – un ouvrage de 160 pages tiré à 1 300 exemplaires et épuisé avant même la fin de la manifestation – ainsi que cinq modèles de cartes postales promotionnelles (fig. 41).

Figure 41



Catalogue et cartes postales de l'exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014).

© ANMT, COM&GRAPH, FRÉDÉRIK TURGIS, 2014.

- 67 Outre les passionnés d'archives, de nombreux professionnels et férus d'équitation ont visité l'exposition et découvert par là-même les ANMT, comme en témoignent les commentaires et les nombreux dessins d'enfants inscrits dans le livre d'or (fig. 42). Le jeune public a ainsi été au rendez-vous, que ce soit dans un cadre scolaire – étudiants d'écoles agricoles ou classes d'enfants mal-voyants pour lesquelles des visites guidées adaptées avaient été mises en place –, ou dans un but médical avec des groupes d'enfants pratiquant l'équithérapie dans le cadre de soins en pédopsychiatrie. Les nombreuses visites guidées, généralement complètes, assurées par l'office du tourisme de Roubaix ou par les commissaires sont une autre preuve de la réussite de l'exposition. Celle-ci a donc été un franc succès, aussi bien en termes de fréquentation – nombre de visiteurs et diversité des publics – que pour les nombreux partenariats mis en place avec les institutions prêteuses, permettant ainsi aux ANMT de nouer ou renouer des contacts prometteurs.

Figure 42



Livre d'or de l'exposition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014).

Repro. Fernandez, Mélody. © ANMT, 2015.

## NOTES

1. - Les Jeux équestres mondiaux ont lieu tous les quatre ans depuis 1990, en alternance avec les Jeux olympiques. Grand rassemblement international, ils sont considérés comme la compétition équestre la plus importante. Ils voient s'affronter l'élite des cavaliers dans les disciplines reconnues par la Fédération internationale d'équitation (FIE). En 2014, les Jeux équestres mondiaux se sont disputés en Normandie : durant quinze jours, 60 nations ont été représentées, avec près de 1 000 compétiteurs.

2. - Gersende Piernas a fait une communication intitulée « Le cheval de travail dans les fonds d'entreprises des ANMT » lors du colloque national « Le cheval et ses patrimoines », organisé à Tulle par le ministère de la Culture et de la Communication, en partenariat avec l'Institut français du cheval et de l'équitation, la direction régionale des Affaires culturelles du Limousin, le conseil général et les archives départementales de la Corrèze, 15-17 juin 2011. Cette intervention a fait l'objet d'un article dans *In Situ*, 2012, n° 18. Voir le site : <http://insitu.revues.org/9644> [document électronique]. Paris : Ministère de la Culture et de la Communication [consulté le 01/02/2014]

3. - Site Internet de la Fédération française d'équitation : <http://www.ffe.com/ffe/publications/statistiques> [consulté le 01/06/14].

4. - Pièce de harnachement entourant la tête du cheval.

5. - Au XI<sup>e</sup> siècle, le mot « chevalier » désigne un homme combattant à cheval.
6. - BARATAY, Éric. *Bêtes de tranchées, des vécus oubliés*. Paris : CNRS éditions, 2013, p. 60.
7. - Pour la figure 3, voir le site : [http://www.bn-r.fr/fr/notice.php?id=CP\\_A17\\_L3\\_S2\\_006](http://www.bn-r.fr/fr/notice.php?id=CP_A17_L3_S2_006).
8. - Les spahis sont des unités de cavalerie, appartenant à l'armée d'Afrique, qui dépendent de l'armée de terre française.
9. - Le Comité français pour la protection des chevaux de guerre est créé en 1917 afin d'encourager les soins aux chevaux blessés, plutôt que la vente aux boucheries.
10. - Le charbon est la seule source d'énergie à même de fournir assez de chaleur pour activer les machines à vapeur dont l'utilisation se généralise avec les débuts de la révolution industrielle.
11. - POST, Sylvain. *Les chevaux de mines retrouvés*. Les Mesneux : Éditions du Lion couronné, 2007, p. 47.
12. - La première étape consiste à bander les yeux des chevaux et à leur passer un harnais. Ils sont ensuite couchés sur un lit de paille à proximité du puits, leurs jambes ramenées sous le corps et attachées par des sangles. Le harnais les enserrant est accroché à une chaîne elle-même fixée à la cage. Pour empêcher leur tête de heurter les parois du puits durant la descente, le licol est attaché très court sur la chaîne. La cage est peu à peu remontée de manière à les suspendre dans le vide en position verticale, afin d'éviter qu'ils ne s'asphyxient.
13. - « Affection caractérisée par la nécrose des tissus de l'extrémité inférieure des membres du cheval (boulet, paturon et couronne) ». Voir RIFFAUD, Manon. *À propos de deux interventions chirurgicales obsolètes : les opérations du javart et de la dessolure* [document électronique]. Thèse pour le doctorat vétérinaire. Créteil : faculté de médecine, 2011, p. 5 : [theses.vet-alfort.fr/telecharger.php?id=1389](https://theses.vet-alfort.fr/telecharger.php?id=1389) [consultée le 01/05/14].
14. - Voir le dossier Arch. 5084 aux archives du Centre historique minier de Lewarde : le cheval Nigus, employé par la Compagnie des mines d'Anzin, est mort à 29 ans et demi le 16 mars 1914 après 23 ans de service.
15. - Le mot latin *omnibus* signifie « pour tous ».
16. - Le chiffre exact est de 78 908 chevaux. Voir BOUCHET, Ghislaine. *Le Cheval à Paris de 1850 à 1914* [document électronique]. Genève : Droz, 1993, p. 47 : <https://books.google.fr/books?isbn=2600045368> [consulté le 01/05/14].
17. - Pour la figure 10, voir le site : [http://www.bn-r.fr/fr/notice.php?id=CP\\_A09\\_L3\\_S2\\_017](http://www.bn-r.fr/fr/notice.php?id=CP_A09_L3_S2_017).
18. - *Ibid.*, p. 53 : le percheron, capable de soutenir un trot régulier, est préféré par les compagnies de transport tandis que le boulonnais est davantage employé pour le roulage au pas et la traction de lourds chargements de pierres ou de bois.
19. - D'après les Haras nationaux, la couleur de la robe correspond à la combinaison de quatre critères : couleur des poils, des crins, des yeux et de la peau.
20. - PIERNAS, Gersende. « Le cheval de travail dans les fonds d'entreprises des Archives nationales du monde du travail », *In Situ*, 2012, n° 18. Voir le site : <http://insitu.revues.org/9644> [document électronique]. Paris : Ministère de la Culture et de la Communication [consulté le 01/02/2014].
21. - À Paris, ils sont 52 en 1857 et plus de 100 à partir de 1885. Voir BOUCHET, Ghislaine. *Le Cheval à Paris de 1850 à 1914* [document électronique] Genève : Droz, 1993, p. 64 : <https://books.google.fr/books?isbn=2600045368> [consulté le 01/05/14].
22. - LIBOUREL, Jean-Louis. « Les attelages (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) ». Dans AYALA, Roselyne de (dir.). *Le Cheval dans l'art*. Paris : Citadelles & Mazenod, 2008, p. 239.
23. - La flèche est une longue pièce de bois reliant l'essieu avant à l'essieu arrière.
24. - Cité par DIGARD, Jean-Pierre. *Une histoire du cheval. Art, techniques, société*. Arles : Actes Sud, 2004, p. 135.
25. - Extrait de LIBOUREL, Jean-Louis. *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*. Paris : Éditions du patrimoine, 2005, en ligne sur le site Internet *Le cheval & ses patrimoines*,

rubrique « Voitures et attelages », puis « Le patrimoine hippomobile » puis « Le transport des personnes » : <http://www.cheval.culture.fr> [consulté le 21/05/14].

26. - Dossier produit par le château d'Espeyran sur les « voyages et déplacements au XIX<sup>e</sup> siècle », p. 5 : <http://projets-educatifs.chateaudespeyran.fr/wp-content/uploads/2012/01/Voyages-et-deplacements-BR.pdf> [consulté le 01/05/14].

27. - À partir du 21 décembre 1793, l'administration des postes admet les citoyens se présentant avec un passeport.

28. - Une première tentative avait vu le jour en janvier 1662 : le philosophe Blaise Pascal obtient de Louis XIV le privilège de fonder un service de transport en commun à Paris. Service régulier de transport urbain, les « carrosses à 5 sols » empruntent cinq itinéraires précis, partent à horaires fixes et proposent un tarif unique de cinq sols. Malgré un succès initial notable, ils doivent rapidement faire face à l'interdiction par le Parlement de l'accès des carrosses aux « soldats, pages, laquais et autres gens de bras ». Rendus impopulaires et privés d'une grande partie de leur clientèle, ils disparaissent vers 1677.

29. - L'unique ligne parisienne de 1828, circulant entre la Madeleine et Bastille, convoie jusqu'à 14 personnes.

30. - BOUCHET, Ghislaine. *Le Cheval à Paris de 1850 à 1914* [document électronique]. Genève : Droz, 1993, p. 83 : <https://books.google.fr/books?isbn=2600045368> [consulté le 01/05/14].

31. - *Ibid.*, p. 84.

32. - En 1900, la Compagnie générale des omnibus doit loger 17 496 chevaux. Voir PETITCLERC, Étienne. « La Compagnie générale des omnibus » : <http://attelages-magazine.com/articles/tradition/la-compagnie-generale-des-omnibus.html> [consulté le 26/06/14]. L'auteur mentionne que les « chiffres cités et l'essentiel des propos sont extraits du rapport réalisé par M. Lavalard, administrateur général de la C.G.O. à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900 ».

33. - « Personne spécialisée dans la construction et la réparation des véhicules à traction animale ». Larousse en ligne : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/charron/14826?q=charron#14699> [consulté le 05/05/2015].

34. - PETITCLERC, Étienne. « La Compagnie générale des omnibus » : <http://attelages-magazine.com/articles/tradition/la-compagnie-generale-des-omnibus.html> [consulté le 26/06/14].

35. - Dès la Renaissance, les autorités prennent conscience de la nécessité de réglementer la circulation des chevaux : une ordonnance de François I<sup>er</sup> datée de 1539 a pour but de réguler la vitesse des voitures hippomobiles. Voir ROCHE, Daniel. *La Culture équestre de l'Occident, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle, l'ombre du cheval. I. Le cheval moteur*. Paris : Fayard, 2008, p. 96-97.

36. - Pour la figure 19, voir le site : [http://www.bn-r.fr/fr/notice.php?id=CP\\_A03\\_L1\\_S1\\_1\\_001](http://www.bn-r.fr/fr/notice.php?id=CP_A03_L1_S1_1_001).

37. - En 1780 apparaissent les premiers trottoirs tandis que les plaques d'identification, comprenant le nom et l'adresse du propriétaire du véhicule, sont instituées par l'arrêt du 20 avril 1783 pour identifier les chauffards.

38. - Pour la figure 20, voir le site : [http://www.bn-r.fr/fr/notice.php?id=CP\\_A21\\_L1\\_S5\\_2\\_014](http://www.bn-r.fr/fr/notice.php?id=CP_A21_L1_S5_2_014).

39. - Tous les éléments constitutifs de la charrue existent dès l'Antiquité mais sont utilisés séparément : elle n'est donc véritablement créée qu'entre le VI<sup>e</sup> et le VII<sup>e</sup> siècle, période où ces éléments sont réunis en un même engin. Voir l'article de Jacques Mérand sur la charrue dans l'*Encyclopaedia Universalis* : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/charrue/> [consulté le 26/03/14].

40. - Le site Internet des Haras nationaux répertorie dix races : ardennais, auxois, boulonnais, breton, cob normand, comtois, franchises-montagnes, percheron, poitevin mulassier et trait du Nord : <http://www.haras-nationaux.fr/information/accueil-equipaedia/races-dequides/chevaux-de-trait.html> [consulté le 26/03/14].

41. - Site Internet de l'association France Trait : <http://www.france-trait.fr> [consulté le 26/03/14].

42. - DIGARD, Jean-Pierre. *Une histoire du cheval. Art, techniques, société*. Arles : Actes Sud, 2004, p. 150.
43. - Un colloque mettant à l'honneur les différents usages actuels du cheval de trait en Nord-Pas-de-Calais a été organisé à Desvres le 22 octobre 2011 par la communauté de Communes de Desvres-Samer, le Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale et leurs partenaires. En Lorraine, le Parc naturel régional des Ballons des Vosges a désigné la traction animale comme élément du patrimoine culturel immatériel du territoire, ce qui a permis de mettre en place des mesures de sauvegarde. Voir le site Internet du ministère de la Culture et de la Communication : [http://www.culturecommunication.gouv.fr/var/culture/storage/pub/culture\\_et\\_recherche\\_127/index.htm](http://www.culturecommunication.gouv.fr/var/culture/storage/pub/culture_et_recherche_127/index.htm) et le site internet du Parc naturel régional des Ballons des Vosges, rubrique « Découvrir », « Patrimoines et visites », « Patrimoine culturel » puis « Patrimoine culturel immatériel » : [www.culturecommunication.gouv.fr/var/culture/storage/pub/culture\\_et\\_recherche\\_127/index.htm](http://www.culturecommunication.gouv.fr/var/culture/storage/pub/culture_et_recherche_127/index.htm).
44. - Sont placés dans un chapeau autant de tickets que de chevaux partant dans une course. Chaque joueur paie une mise et retire un ticket. Celui qui possède le billet avec le numéro du vainqueur reçoit le total des mises, moins le prélèvement de l'organisateur.
45. - Jusqu'en 2010, le PMU garde le monopole sur les paris hippiques. Avec l'ouverture à la concurrence des paris sportifs apparaissent de nouveaux opérateurs en ligne. Le PMU reste pourtant le premier opérateur hippique en Europe.
46. - DIGARD, Jean-Pierre. *Op. cit.*, p. 185.
47. - Selon Salomon de La Broue, dans son ouvrage *Cavalerie française* publié en 1593, l'accord des aides constitue la base du dressage : « la bonne main – légère, douce et ferme – sait résister et céder à propos et contrôler avec précision l'action des jambes et cette perfection vient aussi de l'assiette ».
48. - Manœuvre consistant à amener les épaules du cheval dans le manège, sur une piste intérieure, et à conserver les postérieurs sur la piste, pour le plier légèrement en arc de cercle.
49. - L'HOTTE, Alexis-François. *Questions équestres*. Paris : Plon-Nourrit et Cie, 1906.
50. - La fiche de l'inventaire du patrimoine culturel immatériel relative à l'équitation de tradition française et le dossier concernant son inscription sur la Liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité sont respectivement disponibles sur le site du ministère de la Culture et de la Communication et sur celui de l'Unesco : <http://www.culturecommunication.gouv.fr/Politiques-ministerielles/Patrimoine-culturel-immateriel/Inventaire-en-France/Inventaire/Fiches-de-l-inventaire-du-patrimoine-culturel-immateriel/Pratiques-sportives> et <http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=fr&pg=00011&RL=00440>.
51. - Lors des concours de sauts d'obstacles (CSO) – ou jumping –, le gagnant est le concurrent qui effectue un parcours parsemé d'obstacles le plus rapidement possible et sans faire tomber de barres : il réalise alors un parcours « sans faute ». Dans les épreuves de dressage, le couple cheval/cavalier doit présenter devant plusieurs juges une reprise – enchaînement de figures qui met en valeur les différentes allures et la locomotion du cheval – où chaque mouvement est noté de 0 à 10. Le *horse-ball* est un sport collectif qui voit s'affronter dans un jeu d'attaque et de défense deux équipes de six cavaliers – quatre sur le terrain et deux remplaçants – qui doivent marquer un maximum de buts en envoyant un ballon pourvu de six anses en cuir dans un anneau fixé en hauteur de chaque côté du terrain.
52. - Jean Héroard (1551-1628) est traditionnellement considéré comme le premier vétérinaire français, « médecin en l'art vétérinaire » du roi Charles IX et médecin du futur Louis XIII.
53. - Pour la figure 30, voir le site : <http://www.biusante.parisdescartes.fr/histmed/medica/cote?00721>.
54. - Dailly était un maître des postes propriétaire d'une entreprise de poste aux chevaux dès 1813.

55. - Nous tenons à remercier l'ensemble des prêteurs : Estelle Diers, le centre équestre de la Ferme des briques d'Auchy-les-Mines, le musée du Baron Gérard de Bayeux, la mairie de Beuvry-la-Forêt, les archives départementales du Calvados, la société organisatrice des Jeux équestres mondiaux Normandie 2014 à Caen, le musée du Cheval de Chantilly, le musée de l'Ardenne de Charleville-Mézières, le COMPA-conservatoire de l'Agriculture de Chartres, la communauté de communes de Desvres-Samer, l'écomusée de l'Avesnois de Fourmies, le Centre historique minier de Lewarde, le musée de l'École nationale vétérinaire d'Alfort à Maisons-Alfort, le comité régional d'équitation Nord-Pas-de-Calais de Marcq-en-Barœul, la bibliothèque interuniversitaire de santé de Paris, le ministère de la Culture et de la Communication, le musée de la Poste à Paris, le musée des Beaux-Arts de Reims, les archives municipales et la médiathèque de Roubaix, la Piscine-musée d'art et d'industrie André-Diligent de Roubaix et le Cadre noir de Saumur-IFCE de Saumur.

56. - Nous remercions le musée de La Piscine pour son aide technique et logistique lors du montage de l'exposition.

57. - Nous avons apporté nos idées lors de la conception de la scénographie par la société Com&Graph. Le montage a été réalisé avec la participation des agents des ANMT que nous remercions chaleureusement pour leur aide précieuse.

58. - L'exposition « Au fil des archives : le travail, c'est tout un monde ! », dont le commissariat a été assuré par Mme Martine Le Roc'h-Morgère, directrice adjointe, s'est déroulée aux ANMT du 21 janvier au 13 juin 2014. Comme pour l'exposition « Vies de cheval », la scénographie a été réalisée par Com&Graph.

59. - Écrivain suédois né en 1849 et mort en 1912.

60. - SOLLEYSEL, Jacques de. *Le Parfait Mareschal* [...]. Paris : Pierre-Jean Mariette, 1733, deuxième partie, p. 1. Cet ouvrage, publié en 1664, connu de nombreuses rééditions.

61. - Site Internet du musée de l'École nationale vétérinaire d'Alfort : [http://musee.vet-alfort.fr/web/Musee\\_Fragonard/1126-copie-de-les-ecorches.php](http://musee.vet-alfort.fr/web/Musee_Fragonard/1126-copie-de-les-ecorches.php) [consulté le 21/04/15].

62. - Voir le site Internet *Le cheval & ses patrimoines* : <http://www.cheval.culture.fr/> [consulté le 21/05/14].

63. - Extrait (4,55 mn) du DVD des actes du colloque organisé à Desvres en 2011 sur le cheval de trait au travail en Nord-Pas-de-Calais. Projet maison du Cheval boulonnais, communauté de Communes de Desvres-Samer – parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale.

64. - Ouverture du lundi au vendredi de 13h à 17h, le samedi de 14h à 17h30 et le week-end des Journées européennes du patrimoine de 14h à 18h.

65. - MATZ, Fanny, VIGNIER DECOSSIN, Elsa. *Vies de cheval, du fond de la mine aux Jeux équestres* [exposition, Roubaix, Archives nationales du monde du travail, 25 août-25 octobre 2014] ; sous la direction de Martine Le Roc'h-Morgère, Roubaix, Archives nationales du monde du travail, 2014.

## RÉSUMÉS

À l'occasion des Jeux équestres mondiaux qui se sont déroulés en France du 23 août au 7 septembre 2014, les Archives nationales du monde du travail (ANMT), à Roubaix, ont décidé de mettre à l'honneur le cheval lors d'une exposition intitulée « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 août-25 octobre 2014). S'appuyant sur les fonds d'archives conservés aux ANMT et enrichi par des prêts d'autres institutions, le discours scientifique retraçait les

multiples destins de cet animal, du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours : cheval de guerre, cheval de labour travaillant dans les champs, les mines ou dans le domaine des transports, cheval de sang, évoluant sur les champs de courses, et cheval de loisir. Parallèlement à un circuit de visite relativement directif, la scénographie s'est attachée, à travers différents dispositifs, à créer de l'interaction avec le public tout en le plongeant dans différentes atmosphères. En outre, divers documents audiovisuels ponctuaient le parcours : parmi eux, des interviews réalisées par les ANMT à l'occasion de l'exposition auprès de professionnels du monde équestre ont été diffusées pour la première fois. Cette manifestation a attiré un large public, aussi bien novice que spécialiste – 1 250 visiteurs en deux mois – et a permis de nouer ou renouer des liens au niveau local et national avec d'autres institutions culturelles.

The exhibition « Vies de cheval. Du fond de la mine aux Jeux équestres » (25 August-25 October 2014) at the Archives nationales du monde du travail, Roubaix. In conjunction with the World Equestrian Games, which took place in France from August 23<sup>rd</sup> to September 7<sup>th</sup> 2014, the Archives nationales du Monde du Travail (ANMT) decided to showcase the contribution of horses with an exhibition entitled *Lives of horses. From the depths of mines to the World Equestrian Games* (August 25<sup>th</sup>-October 25<sup>th</sup> 2014). Based upon archives held at the ANMT and loans from other institutions, the exhibition described the varied lives of this animal from the 18<sup>th</sup> century to the current day: war horses; work horses, working in agricultural, mining sectors, and transportation; blood-horses thoroughbreds for racing; and leisure horses. The exhibition's immersive scenography encouraged interaction with visitors, while creating various atmospheres to underscore the different sections of the exhibition. In addition, the tour of the exhibit included several audiovisual documents, among which, interviews of professionals in the horse world, made by the ANMT, especially for the exhibition. This exhibition attracted a large audience, both novices and experts (1250 visitors in two months), and encouraged the formation or renewal of links with other cultural institutions whether locally or nationally.

## INDEX

**Mots-clés** : cheval, cheval de course, cheval de travail, guerre, mine, équitation, loisir, transport, agriculture, cavalerie, chevalerie, omnibus, écurie, hippomobile, hippisme, hippatrie, hippologie, exposition, scénographie, Archives nationales

**Keywords** : horse, race horse, work horse, war, coal mine, riding, leisure, cavalry, chivalry, stable, horse-drawn, horse racing, hippology, exhibition, scenography, national archives

## AUTEURS

### FANNY MATZ

Chargée d'études documentaires, précédemment responsable du pôle Accueil des publics aux Archives nationales du monde du travail, Roubaix ; actuellement archiviste-documentaliste au Centre de recherche et de restauration des musées de France [fanny.matz@culture.gouv.fr](mailto:fanny.matz@culture.gouv.fr)

### ELSA VIGNIER DECOSSIN

Archiviste, Archives nationales du monde du travail, Roubaix [elsa.vignier@culture.gouv.fr](mailto:elsa.vignier@culture.gouv.fr)