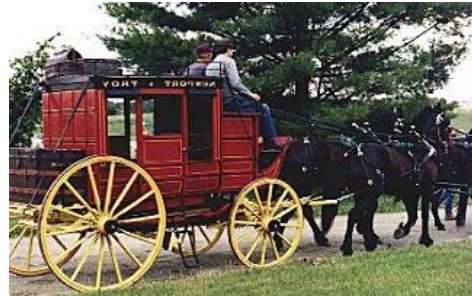


Le travail des chevaux dans les trains

Dans notre dossier du mois d'avril, « La Poste aux Chevaux », nous avons vu comment le cheval a permis la naissance des transports.

En effet, le cheval a rapidement eu le rôle principal pour le transport des messages, d'où la naissance de la Poste aux Chevaux.

Plus tard, le cheval tirait les diligences qui transportaient les hommes.



A Paris, les transports en commun commenceront au XVII^{ème} Siècle, sur une idée de Blaise Pascal, avec la création de la « Compagnie des Carrosses à cinq sols ». Mais cela démarrera vraiment qu'en 1828 avec la création de « L'Entreprise des Omnibus », puis en 1855 de la « Compagnie Générale des Omnibus » qui donnera la RATP en 1948.

Le travail des Chevaux :

Juste avant le service, les chevaux achevaient de manger leur avoine. Ils étaient harnachés après les avoir frottés d'un dernier coup d'étrille et de brosse, détachés, on leur donnait une claque sur la croupe en disant « hue » ! Ils traversaient alors seuls l'écurie, l'un derrière l'autre et venaient se placer devant la voiture qu'ils avaient l'habitude de conduire. C'était toujours les 2 mêmes chevaux qui étaient attelés en même temps au même omnibus, sous le même cocher. Par ce système, il y avait des chevaux plus équilibrés mentalement, qui restaient dociles même dans les rues populeuses¹ ou sur les boulevards encombrés.

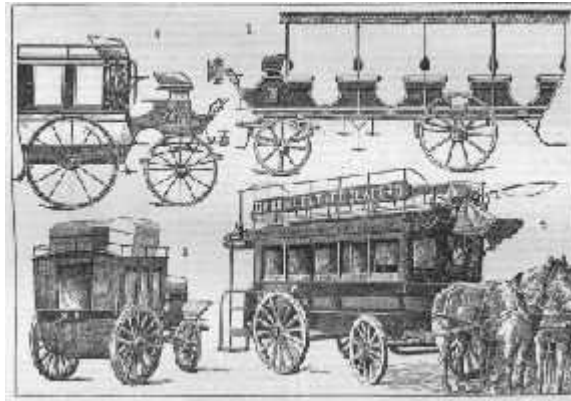


Omnibus

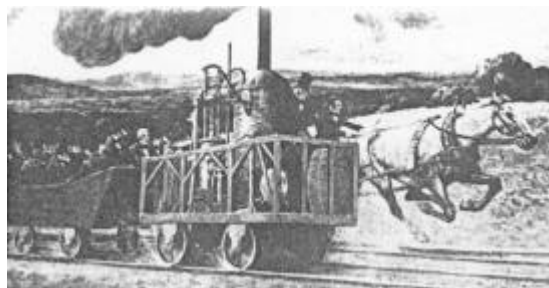
Chaque cheval faisait en moyenne 16 km par jour en 4 heures de service, la plus grande partie au trot. Ils tractaient à deux ou trois un omnibus à étage

¹ Très peuplé

de 1,7 tonnes à vide qui pouvait transporter 28 personnes. Des modèles à 40 places virent aussi le jour. Des versions tramways (montés sur rails) permettaient de diminuer le nombre de chevaux nécessaires car les frottements au sol étaient moindres. Généralement 10 chevaux étaient attribués par Omnibus, ils travaillaient alors par roulement de 2.



Etant à la limite de leurs possibilités, les performances des chevaux s'effondraient les jours de grande chaleur ou de neige. Généralement, un cheval de renfort était ajouté à l'attelage pour les montées. Les premiers jours de pluie, quand le sol était gras, ils marchaient avec précaution mais ils faisaient tout de même des chutes fréquentes, et quand ils devaient tirer des tramways, ils avaient tendance à se prendre les pieds dans les rails. Pendant longtemps, il n'y avait pas eu d'arrêt fixe, chaque passager pouvant monter ou descendre où bon lui semblait, ce qui augmentait d'autant plus la fatigue des chevaux.



Le choix des chevaux :

Les chevaux d'omnibus effectuaient leurs parcours quotidiens à vive allure. Pour cela, la race Percheronne, qui alliait la force et la vélocité, s'était forgée une spécialité dans ces domaines où il fallait trotter pendant plusieurs heures en traînant de lourdes charges. Vers la fin, c'était des chevaux à robes foncées, comme les Ardennais, qui étaient les plus utilisés à cause, probablement, des armées qui, en cas de réquisition, préféraient des animaux discrets. La proportion des chevaux hongres avait augmenté au détriment des entiers, la mortalité de ces derniers étant supérieure.

Les chevaux étaient renouvelés en moyenne tous les 5 ans. Chaque année, c'était un millier de chevaux qui était acheté. Arrivé dans la compagnie des Omnibus, il se fondait dans l'anonymat, en perdant leur nom et ne portant qu'un numéro. Si après dressage les chevaux persistaient dans leurs vices, la compagnie faisait appel parfois à des dresseurs particuliers qui prétendaient les dompter en les berçant ou leur mordant l'oreille ! Après plusieurs années

de services certains manifestaient de la méchanceté, se sentant trop fatigués et donc impuissants à accomplir leur tâche.

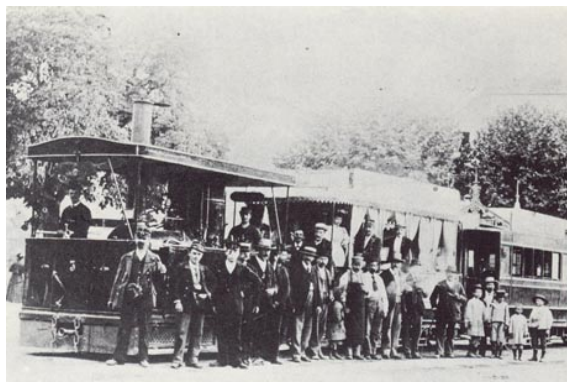
Leurs conditions de vie :

Pour loger les 1600 chevaux de la compagnie dans Paris, on tirait parti au mieux du manque de place. On construisit une cinquantaine de grandes écuries, parfois en sous-sol malgré l'inconvénient de l'humidité ou de l'obscurité ou parfois même un étage et une rampe d'accès. Mais la grande concentration occasionnait soit des froids intenses quand une grande partie des chevaux était à l'extérieur, ou un excès de chaleur quand tous les chevaux étaient là. Les épidémies étaient aussi catastrophiques ; pour cela, dès le moindre signe, les animaux étaient isolés et éventuellement abattus.

Mais la compagnie expérimentait sans cesse de nouveaux agencements et de nouveaux fourrages afin d'améliorer les conditions de vie des chevaux car c'était un outil de travail onéreux et fragile. Les chevaux étaient visités tous les jours par un vétérinaire et ferrés toutes les semaines. La compagnie possédait ses propres ateliers de bourrellerie, ainsi chaque cheval possédait son propre collier adapté à sa morphologie.

Leur disparition :

Dans les villes, les premières lignes de tramways mécaniques apparurent en 1873. A l'époque certains s'interrogeaient sur la frayeur que les chevaux auraient en voyant circuler un véhicule non tiré par un cheval. Les chevaux n'ayant pu exprimer leur avis, des tramways à vapeur ou à air comprimé puis électriques un peu plus tard, furent mis en service progressivement. Les derniers omnibus tractés par des chevaux circuleront en 1913.



Tramway à vapeur

Le train hippomobile :

Bien que les premières locomotives à vapeur furent inventées en 1803 en Angleterre, elles ne seront utilisées couramment que 25 ans plus tard. Souvent, au début, les lignes étaient utilisées simultanément par la traction à vapeur et la traction hippomobile. C'est l'Autriche qui eut le plus grand réseau ferroviaire hippomobile ; sa première ligne, en 1827, faisait 53 km, resta hippomobile jusqu'en 1872. D'abord construite pour véhiculer le sel, elle acceptait aussi le fret et les voyageurs, et ses premiers wagons de voyageurs ressemblaient fort aux malles-poste, avec des roues métalliques. A son apogée, en 1836, le réseau hippomobile totalisait 255 km.

En France, les premières lignes furent ouvertes en 1827, autour de Saint Etienne pour le transport du charbon et des marchandises, mais les chevaux furent rapidement abandonnés, en 1844, au profit de la vapeur.



Aux Etats-Unis, les premières lignes apparurent en 1826, et c'est en 1830 qu'une course de vitesse fut organisée entre un wagon tracté par un cheval et un autre, tracté par une locomotive à vapeur. Ce fut le cheval qui gagna, mais la locomotive à vapeur avait aussi fait ses preuves. En 1829, fut inventée une curieuse machine, à propulsion par « trépignage² » d'un cheval : le cheval marchait sur une sorte de tapis roulant qui entraînait les roues du véhicule, elle comportait aussi de chaque côté 2 bancs longitudinaux³, pouvant recevoir chacun 6 passagers. Si les premières voies ferroviaires étaient en bois, elles durent être remplacées par le métal pour permettre la traction à vapeur.

En Russie, sur la première ligne ouverte en 1836, on utilisait le cheval pour tracter les wagons si le nombre de voyageurs était inférieur à 40, sinon on utilisait la locomotive à vapeur, il n'y avait alors qu'une seule locomotive, d'origine anglaise. La première ligne voyageurs à traction hippomobile, revient d'ailleurs aux anglais, elle date en effet de 1801. Il est à noter que, si le rail date du Moyen-Age pour la traction des chariots dans les mines, les Grecs et les Romains pratiquaient 2 ornières parallèles, à écartement de roues de char, dans le dallage de leurs routes !

Les tramways à chevaux :

Le rail était utilisé depuis de longs siècles dans les mines et carrières et le rail métallique depuis le XVI^{ème} Siècle.

Dans le premier tiers du XIX^{ème} Siècle, les chemins de fer, à chevaux ou à vapeur, ouverts ou non aux voyageurs, commencent à se développer dans les pays industrialisés, en Europe, Angleterre, Allemagne, Belgique, France (1827, chemin de fer de Saint-Etienne à Andrezieux) et aux Etats-Unis d'Amérique.

Le rail offre une très faible résistance au roulement. Mettre sur rails les omnibus à chevaux des villes économisait l'énergie, améliorait le rendement et donnait un peu plus de confort aux passagers. Les premiers tramways apparurent aux Etats-Unis :

1832 : Ligne de New-York à Harlem

1834 : Nouvelle Orléans

² Trépigner = Frapper vivement et nerveusement des pieds contre terre

³ Qui est fait dans la longueur, dans le sens de la longueur



Mais les rails en U saillants sur les chaussées des rues constituaient une gêne grave et occasionnaient des accidents jusqu'à l'introduction à New York du rail à gorge vers 1950.

En 1852, un français Alphonse Loubat obtient un brevet d'invention "pour un système de chemin de fer à ornière et à rail rentrant". Ce système est un peu différent de celui de New-York puisqu'il ne comporte aucune saillie.

En novembre 1853 à Paris, une ligne d'essai de 2000 m de "chemin de fer américain" est inaugurée sur le Cours La Reine à l'occasion de l'Exposition universelle.

A partir de cette année-là, les tramways se répandent dans le monde : Londres, Berlin, Paris etc...

En France :

1855/1856 : premier service régulier Rueil-Port Marly

1867 : Lille

1873 : Paris, premier réseau de 22 lignes

Il s'agit dans tous les cas de véhicules hippomobiles dont la vitesse et le confort sont sensiblement supérieurs à ceux des omnibus utilisés durant la même période.

Cependant, leur exploitation reste très onéreuse et les exploitants vont expérimenter la traction mécanique.

Tramways tirés par des chevaux en Allemagne :

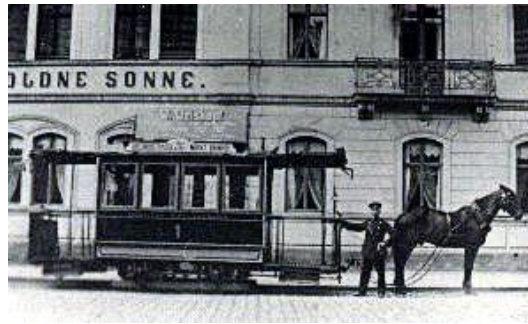
Comme en France, et d'autres pays, en Allemagne, le cheval tirait également les tramways. Plus particulièrement, le tramway qui alliait le centre de la ville de Doebeln à la Gare Centrale.

Quelques hommes d'affaires et industriels de Doebeln avaient proposé de fonder une société anonyme « Doebelner Strassenbahn ». Ils se mirent d'accord pour créer un tramway électrique qui avait été refusé. Après la détermination du chemin entre la gare centrale et le centre ville, l'installation des voies avec un écartement de 1,10 m, commença en avril/mai 1892.

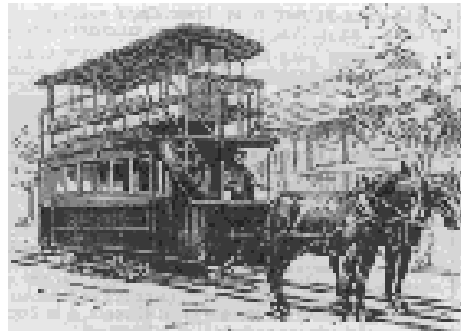


Tramway électrique

Le 10 juillet 1892, la route à voie unique fut ouverte. Le trajet avait une longueur de 2450 m et avait en tout 11 stations.



En direction de la gare centrale, circulaient 33 wagons par jour. A 5h le matin, le premier wagon quittait l'entrepôt vers la cité et le dernier wagon était à 22h50 à la gare. Dans l'entrepôt, se trouvaient les écuries pour 12 chevaux et le dépôt des wagons. Le dernier inventaire effectué de ce parc automobile était : 7 wagons pour les personnes, 2 wagons pour le sel et 3 wagons pour la poste. Dans certaines rues, un deuxième cheval était utilisé si le wagon était trop plein. En 1897, après la construction du nouveau bureau de poste, une nouvelle voie fut construite, celle-ci avait une longueur de 150 m. Pour le transport du courrier, des voitures de postes spéciales étaient utilisées. Leurs conducteurs portaient l'uniforme de poste, avec une corne de poste.



Il existait d'autres véhicules spéciaux : 2 voitures d'été pour transporter des personnes et une voiture pour le transport de sel servant à dégivrer les voies en hiver.

Pendant la première guerre mondiale, quelques chevaux ont dû être cédés. Il n'y avait pas assez de nourriture pour les chevaux. Les années d'inflation de 1921 jusqu'à 1923 étaient graves. Bien que le prix des transports avait été augmenté, la société ne pouvait plus couvrir les frais d'exploitation. Il s'en suivit d'une liquidation et le personnel fut mis au chômage. Durant près de 2 ans, de 1922 à 1924, l'entreprise s'arrêta complètement.

2 ans après sa reprise, le 10 décembre 1926, le tramway à cheval fut remplacé par le bus. Le cheval parcourait chaque jour de 18 à 20 km.

Le mois prochain ...

Le mois prochain, nous nous rendrons en Autriche, où nous verrons l'histoire de l'école espagnole de Vienne.

Liens utiles :

<http://web.lyon.iufm.fr/formateurs/lyon/product/vehicule/vehicul2/tram.html>

http://www.doebeln-entdecken.de/pfbahn/index_fr.html

[http://www.lri.fr/~aze/Site/Trains/Les debuts du train/Les debuts du train.html](http://www.lri.fr/~aze/Site/Trains/Les_debuts_du_train/Les_debuts_du_train.html)

http://membres.lycos.fr/chuchote/cheval/ut_omnibus/ut_omnibus.html

<http://www.membres.lycos.fr/envor2004/twodescphotos28.html>

http://www.amtuir.org/dossiers/transports_urbains/htu_0_index/htu_0_index.htm