



DOSSIER THÉMATIQUE

L'emploi des chevaux à la mine

PRÉSENTATION

L'histoire des chevaux employés dans les mines de charbon est une réalité qui a été fortement déformée par la littérature et les légendes urbaines. Avec ce dossier documentaire, nous souhaitons vous apporter des réponses aux questions les plus fréquentes avec pour source principale des travaux d'ingénieurs des mines.

Des premiers animaux descendus dans la Loire en 1821 au dernier cheval remonté dans le Nord-Pas-de-Calais en 1976, nous vous proposons plusieurs chapitres thématiques permettant de mieux comprendre l'histoire des chevaux utilisés dans les mines.

SOMMAIRE

I.	Petite histoire des chevaux de mine	p. 2
II.	Le transport du charbon dans les mines	p. 3
III.	La descente des chevaux en images	p. 4
IV.	Le temps passé au fond	p. 5
V.	Chevaux fichés	p. 6
VI.	Les animaux de la mine	p. 7
VII.	Bibliographie et webographie	p. 8

I. PETITE HISTOIRE DES CHEVAUX DE MINE



Cheval tractant des bennes à la sortie d'une fendue
Collection particulière

En Angleterre, à partir de 1750, des *Pit Ponies* «poneys de fond», sont utilisés dans les fendues pour remonter le charbon à la surface. Mais c'est le transport des bennes dans le sous-sol, avec l'aménagement d'écuries et un réseau souterrain avec rails qui intéresse les compagnies minières françaises.

L'usage des chevaux dans les galeries souterraines est mis en place dès **1821**, dans les **mines de Rive-de-Gier (Loire) pionnières du tractage animal en France.**

Ce type d'organisation commence à se généraliser dès 1824 dans les autres houillères du bassin de la Loire. En 1829, des chevaux sont descendus à Blanzay (Saône-et-Loire). Dans le Nord et la Lorraine, il faudra attendre respectivement 1847 et 1865.

À la fin du XIX^e siècle, c'est la mécanisation et l'électrification du fond qui concentrent les recherches des ingénieurs sur le transport dans les mines. Les questions relatives à l'usage des chevaux dans les mines reviendront au début du XX^e siècle et intéresseront la SPA (Société Protectrice des Animaux) et les vétérinaires, cette fois-ci sur les conditions de travail.

Alors qu'en 1925 on dénombre environ dix mille chevaux dans les mines françaises, la mécanisation du fond rendra l'usage des chevaux de plus en plus marginal. **Au puits Couriot (1919), déjà, il n'est pas prévu d'utiliser la force animale, un tramway électrique souterrain sera installé.** Quelques chevaux étaient encore utilisés dans les mines de l'immédiate après-guerre mais leur emploi était très limité. «Bambino» est le nom du dernier cheval utilisé dans une mine du Nord-Pas-de-Calais, son service au fond s'arrêta en 1976. **Dans les mines de la Loire, le dernier cheval est remonté à la fin de l'année 1960 au puits de la Béraudière (commune de La Ricamarie - Loire).**

De nos jours, avec l'éloignement de leur intérêt économique, les chevaux partagent, avec les enfants, la figure de l'innocence envoyée contre son gré au travail, dans les pires conditions.

Abordée dans un premier temps sous son aspect économique et technique, la question de l'usage des chevaux dans les mines de charbon finira donc par devenir une source d'inspiration pour la littérature et un exemple négatif pour les défenseurs des droits des animaux.



Cheval descendu sous une cage
GRÉGOIRE F., *Les enfants de la mine*, Édition L'école des Loisirs, 2003

II. LE TRANSPORT DU CHARBON DANS LES MINES



Un rouleur poussant une benne sur une voie ferrée
Illustration tirée de SIMONIN L., *La vie souterraine*

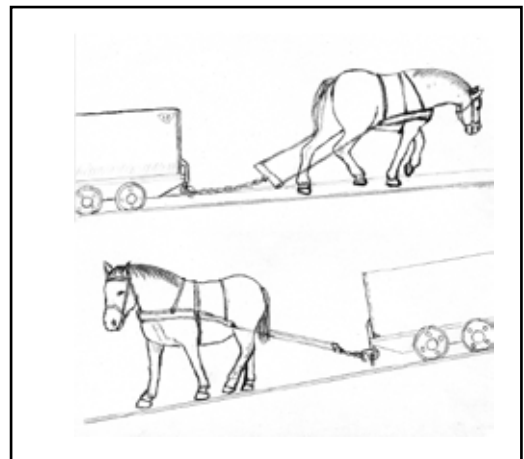
Dans les mines de la Loire, à l'époque proto-industrielle, le charbon est remonté à dos d'homme. Il s'agit d'une tâche confiée parfois à des enfants, pour les gros blocs de charbon (le «pérat»), et à des femmes, pour les petits morceaux (le «menu»). Les enfants transportent des sacs d'une vingtaine de kilo et les femmes, entre trente et quarante kilos.

Des bennes de 50 à 110 litres seront utilisées au début du XIX^e siècle et traînées avec une corde attachée à une ceinture, un baudrier ou une «bricole» par des jeunes hommes âgés de 16 à 25 ans. Plusieurs types de modernisation du transport souterrain voient ensuite le jour : alors que les exploitations de Firminy (Loire) demandent à un «rouleur» de pousser des bennes pouvant aller jusqu'à 400 kilos. Dans les **mines du bassin de Rive-de-Gier** (Loire) réputées modernes, c'est le **transport animal qui est expérimenté dès 1821**.

Les chevaux sont employés au **tirage des bennes** lorsque les distances à parcourir sont supérieures à 150 mètres et quand les galeries ne présentent pas trop de changements d'axe ou de niveau. Il est également conseillé de ne pas les utiliser lorsque les galeries sont mal aérées et la température trop élevée.

La charge tirée dépend de la distance parcourue et de la race des chevaux. En 1836, on considère que, dans des chemins bien tenus et dans des galeries bien aérées et pas trop chaudes, les chevaux les plus puissants peuvent transporter jusqu'à 500 kilos de charbon. À l'inverse, dans de mauvaises conditions, on leur fait transporter 200 kilos, tout au plus. Au total, à cette époque, ils parcourent 5 à 7 kilomètres par jour.

Il existe un système de pente par lequel, si le terrain le permet, on fait en sorte que l'effort pour descendre des bennes pleines soit égal à l'effort pour remonter ces mêmes bennes une fois vidées. En procédant de la sorte, un cheval peut tirer jusqu'à quatre tonnes de charbon et la distance parcourue peut être doublée.



Système de pente
Illustration de Jacques Urek



Un vargue à Rive de Gier.
Collection particulière

Le trajet circulaire et répétitif induit par le vargue faisait que des chevaux aveugles pouvaient devenir utiles. Est-ce là l'origine de la légende des chevaux de mine aveugles ?

III. La descente des chevaux en images

En 1836 (avant la modernisation des cages), voici comment est présentée la descente des chevaux¹ :

« Ces animaux sont introduits dans la mine de la manière suivante. On place sur le cheval un filet de cordes, qui l'enveloppe de manière à ce qu'il soit assis sur sa croupe lorsque le filet sera suspendu par ses cordes principales au câble du puits. Après lui avoir bouché les yeux, on attache à ses pieds des manchons en cuir, garnis d'anneaux. On fait passer une corde dans ces quatre anneaux et on la tire brusquement, de manière à étourdir le cheval et à le faire tomber sur un lit de paille. Alors les pieds étant réunis et étant liés ainsi que la tête aux cordes principales du filet, on attache celles-ci au câble du puits, et le cheval descend jusqu'à la recette, où il est recueilli. Au besoin, on le remonte de la même manière ».



Cartes postales éditées par Giroud, Collection particulière

Vers 1908, l'éditeur de cartes postales, Giroud, basé à Firminy (loire), commercialise des photographies mettant en scène la descente du cheval de mine. Cette série de photographies a circulé dans différentes villes minières et présente des scènes folkloriques et parfois surprenantes, comme ce cheval attaché à la verticale, les yeux bandés. Auparavant, on l'aura couché sur un lit de paille.

La descente « au filet », technique du début du XIX^e siècle, deviendra de plus en plus rare avec l'augmentation de la taille des cages qui permettra au cheval de rester sur ses pattes. Elle marquera les esprits, en particulier lorsqu'elle est décrite par Zola² :

« On descendait le cheval ; et c'était toujours une émotion, car il arrivait parfois que la bête, saisie d'une telle épouvante, débarquait morte. En haut, lié dans un filet, il se débattait éperdument ; puis, dès qu'il sentait le sol manquer sous lui, il restait comme pétrifié, il disparaissait sans un frémissement de la peau, l'œil agrandi et fixe. Celui-ci était trop gros pour passer entre les guides, on avait dû, en l'accrochant au-dessous de la cage, lui rabattre et lui attacher la tête sur le flanc ».

1. GERVOY M., *Sur le transport intérieur dans les mines de houille de Saint-Étienne et Rive-de-Gier*, in *Annales des mines*, tome X, 1836.

2. ZOLA É., *Germinal*, Le Livre de Poche, 2006. Partie I, chapitre 5

IV. Le temps passé au fond

Au début du XIX^e siècle, époque où les cages d'extraction sont étroites, « *on ne fait sortir les chevaux de la mine que quand leur santé l'exige [...] ils passent ainsi plusieurs années de suite* »¹.

La santé des chevaux préoccupe les ingénieurs, soucieux de leur performance et garants d'un transport efficace du charbon. Si le cheval aveugle relève de la légende, on constate à cette époque que « *leur vue s'affaiblit, ils sont plus sujets à la morve, surtout quand ils sont soumis à des changements brusques de température. L'humidité du sol tend aussi à ulcérer leurs pieds* »¹

À la fin du XIX^e siècle, selon l'historien Jean Lorcin², les chevaux restent cinq à dix ans dans les mines sans remonter. Mais, ajoute-t-il, « *dès que les dimensions des équipements le permettent, les chevaux descendent et peuvent donc remonter par la cage. À partir de 1920 [...] ils revoient régulièrement le jour* ».

Malgré les régulières remontées, les mêmes problèmes de santé sont constatés dans la deuxième partie du XX^e siècle par F. Seux, un ancien chef palefrenier du puits Montrambert, qui témoigne dans le journal d'entreprise *Le mineur de la Loire* (années 1960) : « colique », « gourme » (sorte de rhume), mais aussi « clous de rue » (blessures au sabot par un clou ou un morceau de ferraille), « tics et énervements » - que ce palefrenier qualifie de « maladie mentale ».

Malgré des conditions de vie et de travail difficiles, l'espérance de vie d'un cheval de mine est très proche de celle d'un cheval de trait utilisé pour d'autres types de travaux, soit environ vingt ans. Évidemment, les chevaux sont sortis de la mine avant qu'il ne montrent de sérieux signes de faiblesse. Ils sont la plupart du temps revendus à des paysans ou envoyés à l'abattoir pour des raisons d'hygiène. Généralement préservés des explosions par leur positionnement dans la mine, loin des chantiers, ils sont évacués, quasiment au même titre que les hommes, si une catastrophe minière survient.

Une fois remonté définitivement, le cheval de mine peut être revendu. Mais un cheval qui ne donne plus satisfaction pour le transport souterrain ne présente pas de garantie suffisante pour d'autres types de transport ou pour les emplois agricoles et industriels, guère plus faciles. C'est donc plus probablement vers l'abattoir que sont dirigés les anciens chevaux de mine.

Le chef palefrenier F. Seux affirme qu'une fois remontées, les bêtes de son écurie étaient envoyées à la boucherie. C'est assez probable puisqu'après guerre, l'hippophagie était relativement rependue compte-tenu des pénuries de viande bovine et porcine. Mais quelle que soit l'époque, la viande de cheval s'est toujours très mal vendue pour des raisons psychologiques et culturelles.



Ecurie dans la mine
Illustration tirée de SIMONIN L. *La vie souterraine*

1. GERVOY M., *Sur le transport intérieur dans les mines de houille de Saint-Etienne et Rive-de-Gier*, in *Annales des mines*, tome X, 1836.
2. LORCIN J., « Le cheval dans les mines du Bassin de la Loire : compagnon ou martyr ? », in *De Pégase à Jappeloup, cheval et société*, Festival d'Histoire de Montbrison, 1994.

V. Chevaux fichés



Entrée	Sortie	Observations
1918		
1919		
1920		
1921		
1922		
1923		
1924		
1925		
1926		
1927		
1928		
1929		
1930		

Ils s'appelaient Veinard, Souris, Vigilant, Volvic, numéros 1108, 1162, 1096, 1131 - preuve numérique que les chevaux étaient légion dans les mines.

Les fiches reproduites ci-contre signalent les entrées et sorties de chevaux dans une des mines du Chambon-Feugerolles (42) à la fin des années 1920. On y découvre que, contrairement à ce que dit la légende, les chevaux ne passent pas leur vie au fond et ne sont pas aveugles. Malgré les montées régulières, les maladies sont toutefois fréquentes.

Certains chevaux deviennent effectivement aveugles, mais pas par fatalité, plutôt par accident. Ils sont alors remontés et abattus ou vendus.



Entrée	Sortie	Observations
1920		
1921		
1922		
1923		
1924		
1925		
1926		
1927		
1928		
1929		
1930		

C'est ce qui arrive, après quatre ans de bons et loyaux services, à Veinard, un cheval au poil alezan (roux) doré, mesurant 1m44, remonté trois fois suite à des blessures et finalement réformé car un cheval devenu aveugle est inutile à la mine.

Souris, lui aussi est réformé après être devenu aveugle. Il souffrait par ailleurs du «crapaud» (eczéma purulent) aux quatre pieds, maladie courante dans les écuries mal entretenues. Cela faisait beaucoup pour un cheval qu'on a continué à utiliser malgré les blessures au frontal et un oeil droit crevé deux ans auparavant.



Entrée	Sortie	Observations
1920		
1921		
1922		
1923		
1924		
1925		
1926		
1927		
1928		
1929		
1930		

Que devient un cheval réformé ? Généralement, il est «vendu» ou rendu à un maquignon, comme Vigilant, hongre qui, devenu «méchant», ne se laissait pas ferrer. Finissaient-ils à la boucherie, comme on le dit parfois ? C'est rare, mais pas impossible, en témoigne la fiche de Volvic, blessé à la jambe gauche qui aura fait quelques passages au fond, à 516 mètres mais dont la carrière est assez courte et les blessures bénignes.



Entrée	Sortie	Observations
1920		
1921		
1922		
1923		
1924		
1925		
1926		
1927		
1928		
1929		
1930		

V. Les animaux de la mine

En France, les chevaux de trait sont divisés en neuf races, dont la plus connue est le Percheron, au point qu'on parle souvent de « percherons » pour désigner l'ensemble des chevaux de trait. Connu pour ses qualités au trot, le percheron était souvent utilisé pour le tractage hippomobile mais pas dans les mines. Au fond, se dégage petit à petit des races de «chevaux de mine» : le trait du Nord, le cheval breton et l'ardennais tous plus puissants et robustes que rapides. Quelques chevaux viennent de Belgique ou de Russie.

Avant que ne se dégagent ces types de chevaux particulièrement adaptés à la mine, on constate, en 1836 dans la Loire, l'emploi de deux-cent-cinquante chevaux classés en deux espèces : les *chevaux ordinaires*, d'un mètre cinquante, originaires de la Suisse ou du Berry et des *petits chevaux* d'un mètre trente-six (sic), originaires du Vivarais et du Velay, voire de Corse et des Landes.



Cheval tractant à l'aide d'une bricole (collier permettant de tirer une charge)
Collection particulière

Les *petits chevaux* sont moins chers et moins coûteux à l'entretien, ils présentent l'avantage d'être rapides (et, avec plus de trajets, égalent la charge quotidienne des *chevaux ordinaires*), ils sont «*bien moins délicats et moins énervés par la chaleur et le mauvais air*». Ils sont donc préférés aux *chevaux ordinaires*, sauf s'il faut privilégier la puissance (pentes pénibles, mauvais état des galeries mais aussi techniques dans lesquelles on utilise le poids et la puissance d'un cheval en descente pour faire remonter des bennes par contrepoids) .

Le cheval se révèle rapidement être l'animal le plus adapté au transport souterrain du charbon. Mais des expériences avec d'autres animaux sont effectuées dans le bassin de la Loire. Des bœufs sont introduits, à partir de 1833 dans les mines du Cros et de la Grande-Croix. Ils sont deux fois moins chers à l'achat et à l'entretien, ils sont également plus facile à revendre lorsqu'ils sont blessés (la vie dans les mines les engraissement beaucoup). Mais sont gros, lents et s'adaptent moins bien aux difficultés à cause de leur « faible intelligence » .

Les mulets s'adaptent mieux et sont plus rapides que les bœufs, tout en faisant un travail équivalent à celui du cheval pour un prix moindre. Mais il sont encore plus difficiles à conduire que les boeufs et ne conviennent donc qu'aux petites distances.

En Grande-Bretagne, c'est surtout l'usage des poneys, notamment des Shettlands, qui est spécifique. Dans le Nord, où les mines sont parfois bien plus étroites que dans la Loire, des Shettlands et des Pottocks ont pu être employés.

Par ailleurs, il est à noter qu'aucune jument n'a été recensée dans les mines de la Loire.

En dehors des animaux utilisés pour le transport, les mineurs évoquent souvent les chats envoyés dans la mine pour chasser les rats ainsi que les canaris dont on se servait parfois dans les galeries mal aérées pour repérer le monoxyde de carbone.

1. GERVOY M., *Sur le transport intérieur dans les mines de houille de Saint-Etienne et Rive-de-Gier*, in *Annales des mines*, tome X, 1836.

VI. Bibliographie

Certains des ouvrages cités ci-dessous sont consultables au **centre de documentation** du Musée de la Mine, sur rendez-vous auprès de Mireille GRIVOT au 04 77 43 83 36 ou par e.mail : mireille.grivot@saint-etienne.fr

-**BLANC J-F.**, *Nouveau manuel complet pour l'exploitation des mines*, Librairie Encyclopédique de Roret, 1844.

-**CALLON J.**, «Notice sur les différents modes de transport employés dans l'intérieur des mines», in *Annales des Mines*, tome VI, 1844.

-**GERVOY M.**, «Sur le transport intérieur dans les mines de houille de Saint-Étienne et Rive-de-Gier», in *Annales des mines*, tome X, 1836.

-**LORCIN J.**, « Le cheval dans les mines du Bassin de la Loire : compagnon ou martyr ? », in *De Pégase à Jappeloup, cheval et société*, Festival d'Histoire de Montbrison, 1994.

-**POST S.**, *Les chevaux de mine retrouvés*, Édition du Lion Couronné, 2007.

-**SIMONIN L.**, *La vie souterraine*, Librairie Hachette et Cie, 1867.

-**ZOLA É.**, *Germinal*, Le Livre de Poche, 2006.

Webographie

-Site de l'Institut National de l'Audiovisuel, «Mineurs du monde, Mémoires des mines»

-<http://fresques.ina.fr/memoires-de-mines/fiche-media/Mineur00377/un-des-derniers-chevaux-de-la-mine.html>