

Attelages et attelées : explication

Le choix du titre de ce livre est induit par sa teneur propre, parce que nous allons nous étendre sur l'attelage, qu'il soit agricole avec les véhicules de charrois, ou dans sa vision moderne avec la compétition sportive, le loisir, la simple promenade. Ces trois dernières disciplines permirent au cheval de trait actuel de redorer son blason et de ne plus être tributaire, pour son opération de survie, de la seule boucherie.

Les attelées, quant à elles, performantes équipes de chevaux en osmose totale avec leurs charretiers, développèrent et valorisèrent la première mécanisation de l'agriculture tout d'abord dans les grandes et riches plaines du nord-ouest européen, dès le dernier tiers du XIX^e siècle, puis partout dans la première moitié du XX^e siècle...

L'attelage est le terme communément employé pour désigner des chevaux tirant au pas ou au trot un véhicule qu'il soit de sport, d'agrément ou utilitaire. En agriculture, deux termes sont employés pour indiquer précisément des chevaux dans l'exercice d'un travail : attelage et attelée.

Attelage

En général, le vocable attelage est réservé au groupe d'équidés ou à un cheval tractant sur route ou en plaine des véhicules de charrois comme les charriots, farinières, gerbières et les autres voitures de livraison.



1920. PERCHE. ATTELAGE DE 4 PERCHERONS ET D'UNE GERBIÈRE REMARQUABLEMENT CHARGÉE POUR UNE LIVRAISON DE PAILLE.

Si l'attelée est l'équipe soudée, une sorte d'osmose entre le charretier au métier consommé et ses chevaux parfaitement aux ordres dans les travaux de la terre, l'attelage, en agriculture, est l'association des véhicules de transport avec un cheval ou plusieurs chevaux pour effectuer des livraisons diverses sur route ou en plaine. Il est fréquent de voir les chevaux d'une attelée devenir équidés d'attelage pour les besoins d'une livraison...

Photo : Société hippique percheronne de France.



1948. BASSIN PARISIEN. ATTELÉE DE 4 CHEVAUX.

C'est l'attelée type des grosses exploitations du Bassin parisien. Ici pour le hersage, le charretier pourrait très bien n'utiliser que deux chevaux, mais pour garder la bonne cohésion de son équipe, il utilise son attelée complète qui est, comme il se doit, menée au cordeau...

Photo : Collection J. Dupas



ATTELAGES & ATTELÉES



1970. HAUTE ARTOIS. ATTELÉE AVEC 3 CHEVAUX DE FRONT.

Trois chevaux de front permettent l'utilisation de plusieurs attelées placées en dégradé dans un travail d'équipe s'effectuant sur des surfaces de plusieurs hectares d'un seul tenant. L'idéal, en l'occurrence, est l'emploi de trois attelées ; en bout de champ (fourrière), il est plus facile de virer avec une équipe compacte, ramassée, car très vite le regroupement se fait dans une relative aisance. Cette attelée porte le cordeau, mais elle obéit essentiellement à la voix de son charretier.

Photo : Venière/Collection : RAM.

Attelée

J.-P. Digard définit l'attelée dans l'un de ses ouvrages : « Dans la moitié nord de la France, groupe de chevaux (4 en général) habitués à être attelés et à travailler ensemble sous la conduite du même charretier. »

L'attelée peut également être composée de 2 ou 3 chevaux travaillant de front.

Dans les grandes plaines à rendement régulier, la cohésion hommes-chevaux d'une attelée doit être particulièrement importante lorsque plusieurs attelées travaillent en équipe sur des « pièces » cultivables (les champs) de plusieurs hectares d'un seul tenant.

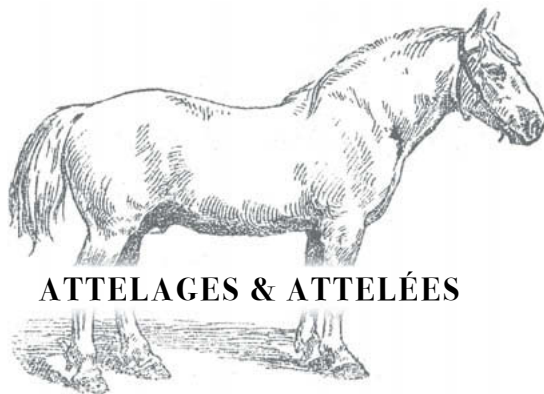
En agriculture, il est toujours sous-entendu que l'attelée tracte les machines de culture exploitant le sol, telles les charrues, les arracheuses, les semoirs, les herses, les moissonneuses et autres extirpateurs.

Une attelée peut devenir attelage quand le chef de culture la désigne pour le transport des produits récoltés par véhicule pour une destination quelconque.

Un seul cheval extrait d'une attelée pour tirer un râteau à foin ou attelé seul à un véhicule devient un attelage...

ATTELAGES ET ATTELÉES, PLUS DE CENT ANS D'EFFECTIF

Année	Effectif général	Utilisation
1892	2 764 530 têtes	Armée, transports routiers, urbains et d'agrément, agriculture, sports
1913	3 222 080 têtes	Identique à 1892, mais fin du transport urbain des voyageurs par voitures hippomobiles dans Paris
1930	2 924 600 têtes	Agriculture (2 500 000 têtes), armée, transports routiers, sports. Grand développement du machinisme agricole par traction chevaline
1938	2 692 140 têtes	Agriculture, sports. Transports routiers et l'armée, en nette régression
1948	2 417 654 têtes	Agriculture (2 100 000 têtes), divers et sports
1978	420 000 têtes	Sports hippiques, agriculture/chevaux lourds : ± 150 000 têtes
1995 - 2010	L'effectif des chevaux de trait s'est stabilisé avec 30 000 têtes environ	



ATTELAGES & ATTELÉES

Introduction : de l'âge d'or au chant du cygne

Si l'âge d'or (1890-1914) du cheval de trait agricole semble assez bien connu avec l'avenir infini qui lui semblait promis, son apogée (1925-1935), surprenante par sa brièveté, est pourtant pour ce tractionneur un sommet qualitatif, tout comme pour les machines et véhicules qu'il tracte. Ce sommet atteint, il va encore faire illusion près de deux décennies (1935-1955). C'est essentiellement de cette dernière période qu'il tire aujourd'hui son étonnante popularité, un rayonnement qui laissera des traces profondes dans les mémoires de ceux qui ont vécu cette époque-là. Beaucoup d'entre nous pensèrent longtemps que cet animal puissant était le descendant direct, sans modification des chevaux Gaulois, des fameux destriers du Moyen Âge ou encore des tractionneurs des prolonges d'artillerie de la Grande Armée de Napoléon I^{er} et que, de tout temps, ces puissants modèles furent les chevaux de l'agriculture du Nord-Ouest européen.

Il faut dire à la décharge de ces personnes que l'imagerie des manuels scolaires véhicula à maintes reprises Vercingétorix chevauchant une sorte de solide Brabançon et que les destriers et autres chevaux de l'agriculture du Moyen Âge prenaient sous le crayon du dessinateur un physique très milieu du XX^e siècle !

S'il est vrai que les descendants de ces équidés « historiques » furent des bases souvent utilisées dans les sélections du XIX^e siècle, physiquement les gros chevaux qui éblouirent l'enfance et l'adolescence rurales de nos contemporains sont les fruits, les produits de la réflexion d'hommes, d'éleveurs, de scientifiques qui appliquèrent sur le terrain les méthodes nouvelles vers le milieu du XIX^e siècle. Ces hommes de progrès avaient besoin de nouveaux modèles d'équidés pour développer et satisfaire l'agriculture moderne née dans la foulée de la révolution industrielle.

Autour de 1860, Eugène Gayot, inspecteur général des haras, maître incontesté dans la connaissance des équidés écrivait :

« Aujourd'hui nous n'avons à parler que du cheval percheron dont il a été fait, est-il nécessaire de le dire, un grand éloge au sein de la Société d'agriculture. Au commencement de ce siècle (le XIX^e), le Perche ne possédait qu'une population chevaline rare et médiocre. Celle dont on a tant parlé, dont la renommée est si haute, ne remonte guère avant 1810. Soumis à un système d'élevage tout spécial et aux influences naturelles des lieux, les produits façonnés sur un mode nouveau prennent le nom de Percherons, justifié d'ailleurs par les caractères qui leur sont propres. Avant de s'adonner ainsi à l'élevage du cheval perfectionné, le cultivateur du Perche se servait à peu près exclusivement des bœufs pour tous les travaux agricoles. La demande toujours croissante du cheval de trait ayant créé un intérêt toujours plus grand à le produire, cet animal prend peu à peu la place des bœufs. Bien que les influences du sol ne soient pas étrangères à la formation du cheval percheron, plus qu'aucune autre il a été une création directe de l'éleveur. La main de l'homme a été si puissante dans le Perche qu'on lui a accordé la plus grande part... »

Après avoir fait une analyse poussée des qualités et des défauts du déjà célèbre Percheron, E. Gayot conclut que toutes nos races de trait, en fonction des besoins du futur, devront se transformer en races corpulentes et vives. En 1860, tout cela est récent, révolutionnaire et surtout impérativement obligatoire. Le matériel nouvellement inventé puis produit en nombre allait avoir besoin de chevaux plus forts et rapides. E. Gayot et quelques visionnaires étaient persuadés de cela ; à leurs yeux, seul un cheval athlétique ayant gardé l'influx nerveux de ses ascendants serait capable de faire avancer le progrès dans les fermes qui, autour de 1850, travaillaient encore presque comme au cœur du XVIII^e siècle. Cependant, cela change dans ce que l'on commence à appeler des exploitations agricoles, car les grands domaines pensent déjà au progrès.

Si les chevaux en pleine évolution musculaire deviennent les « moteurs » indispensables du machinisme naissant,



ATTELAGES & ATTELÉES

DESTRIER FLAMAND DU XVI^E SIÈCLE.

De tous les chevaux d'armes, de bataille, le destrier flamand était le plus grand, le plus fort. Son immense réputation dépassait largement les limites de la terre des Flandres. De nombreux étalons de premier ordre seront cédés aux éleveurs britanniques pour le plus grand mal de la race, dont le déclin va commencer au XVII^e siècle. Même s'il fut le plus grand et le plus fort des destriers, il n'a jamais atteint la taille ni le poids en muscle des forts chevaux de trait agricoles du XX^e siècle.

Gravure : XVI^e siècle, destrier flamand d'après Stradanus.



les propriétaires terriens s'intéressent aussi aux moteurs à vapeur et aux énormes et très lourdes machines « en fer » (les locomotives routières) qui tractent, labourent sans encore donner réellement satisfaction.

Certes, ces études, ces expériences finiront par aboutir, mais en 1870-1880 tout cela est seulement en devenir. En attendant ce futur, la révolution industrielle apporte l'acier ; les instruments, les outils agricoles comporteront bientôt de nombreuses parties métalliques. Ces instruments, en général tout en bois, se perfectionnent et deviennent des machines tirées par les bœufs, puis de plus en plus par les chevaux de races « perfectionnées » (aujourd'hui, le terme employé est « sélectionnées »).

À cette époque déjà, et toujours en parallèle de la mécanisation des outils agricoles, de judicieux chercheurs essaient de trouver un moteur autre que le cheval, qui serait suffisamment fiable et maniable pour augmenter la vitesse d'exécution des travaux de la culture des champs. Bien qu'ayant beaucoup de difficultés à émerger, la motorisation est omniprésente dans l'esprit de nombre d'exploitants des grands domaines agricoles. Vers 1900 apparaissent les premiers vrais tracteurs souvent dénommés « laboureuses automobiles ». Après bien des atermoiements, il faut attendre le milieu des années trente pour que les chevaux, rois incontestés de la traction en plaine, sentent quelque peu arriver le « vent du boulet ».

Le moteur à explosion, presque au point, commence à leur disputer la place, avant de la conquérir... Justement, à l'approche des décisives années trente, les chevaux de trait sont physiquement parfaits ; le travail accompli par les sociétés d'élevage du Nord-Ouest européen atteint des sommets en matière de sélection. Les grandes exploitations, les moyennes, les petites fermes du nord de la Loire utilisent le cheval de trait avec satisfaction ; ces équidés

nouveaux commencent même à s'imposer sérieusement au sud du grand fleuve ; vers 1935, ils sont employés dans bien des domaines du Midi de la France et dans le Nord de l'Italie. Cependant, le cheval de trait moderne, en dépit de ses indéniables qualités, ne pourra jamais accomplir devant la charrue 100 mètres en 10 secondes, il ne pourra jamais peser 2 tonnes de muscle pour tracter plus lourd encore. Il y perdra ses belles qualités...

Dès le début des années quarante, il ne peut plus rien contre les « chevaux de fer » que sont les tracteurs à moteur à explosion bien au point, plus performants que jamais... Les ingénieurs ont résolu les problèmes qui s'étaient si souvent dérobés à eux...

Pour les chevaux de trait du milieu des années trente, c'est le chant du cygne¹. Ils tiennent encore le haut du pavé, on peut même avancer qu'ils ne l'auront jamais aussi bien tenu...

Cet ouvrage présente, par l'image et le texte, le passage de témoin entre le cheval de trait encore mince de 1900 et le puissant tractionneur des années trente et quarante. Les chariots, les tombereaux à roues en bois cerclées de fer laissent petit à petit la place aux véhicules munis de roues à pneumatiques et puis, bien évidemment, le relais est pris par le tracteur effaçant le cheval devant les machines.

Marcel Mavré

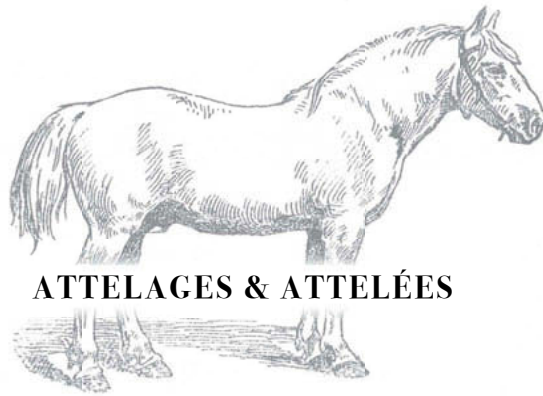
¹ Le Grand Larousse dit : « Le chant du cygne, dernière œuvre d'un artiste, d'un écrivain, considérée comme une des plus belles ».



ATTELAGES & ATTELÉES

Partie 1

Avant 1850



ATTELAGES & ATTELÉES

Le matériel agricole et les chevaux

Même si le progrès était déjà au rendez-vous dans l'agriculture d'avant 1850, l'attirail agricole se limitait au milieu du XIX^e siècle à cinq unités : la charrue, la herse, le chariot, le tombereau, la charrette et parfois le rouleau.

La révolution industrielle aidant, en Grande-Bretagne et aux USA des chercheurs trouvèrent des solutions pour améliorer grandement la vitesse et la façon de préparer les sols, d'ensemencer, de moissonner et de récolter ; ces solutions s'appellent les machines. D'abord expérimentales, elles sont dans un premier temps décriées, en Europe surtout où bien peu d'agriculteurs croient en ces « fantaisies » venues du Nouveau Monde...

Cependant, ces progrès sont vite admis par les grands propriétaires terriens ; mais il va falloir repenser la traction animale pour véhiculer ces lourdes machines, améliorer la force des chevaux, certes rapides mais plus assez puissants.

Michel Demonet trace bien les zones d'utilisation des différents tractionneurs dans l'agriculture française au milieu du XIX^e siècle² : le cheval s'emploie surtout dans les régions du Nord, Picardie, Beauce, Champagne et le nord de la Bretagne ; l'utilisation des bœufs couvre le sud de la Bretagne, jusqu'aux Pyrénées et le Massif central jusqu'au sud du Bassin parisien, et tout en s'enfonçant vers l'Est, la Franche-Comté incluse... Les vaches sont essentiellement attelées dans le Massif central, les Alpes du Nord, les Pyrénées et le Sud-Ouest. Les mulets sont les animaux de trait du midi méditerranéen, des Alpes du Sud, plus tard de la Corse.

C'est là une tendance générale, car l'on trouve des tractionneurs de tout type partout, comme des bœufs en Flandres, en Artois, dans les Ardennes belges et françaises et en Corse.

Effectif des animaux de traction en 1852, en France

Chevaux	1 815 507	
Bœufs	1 584 159	} Bovins, total : 2 879 799
Vaches	1 295 640	
Mulets	208 007	
Ânes	213 303	

Avec l'arrivée des machines, tout est à faire : il faut créer, en imaginant le futur ; il faut sélectionner les animaux afin de les rendre aptes aux tâches qui leur seront dévolues.

Au début du XIX^e siècle donc, la traction animale se limite uniquement aux labours, aux hersages et aux transports ; tout le reste s'effectue manuellement : semences, moissons, récoltes.

Dans les grandes plaines du Bassin parisien les bœufs sont présents, certes, mais en nombre relativement restreint ; ils ne viendront en masse qu'une fois la première moitié du XIX^e siècle franchie pour tirer la charrue révolutionnaire, le fameux brabant double réversible, dans des labours qui pourront atteindre 40 cm de profond, une fois la betterave vulgarisée et cultivée sur des milliers d'hectares de la Beauce aux plaines du Nord. Nous venons de le dire, à l'approche de 1850, l'attirail des fermes est des plus réduit, faisons-en le point succinctement.

Les chariots

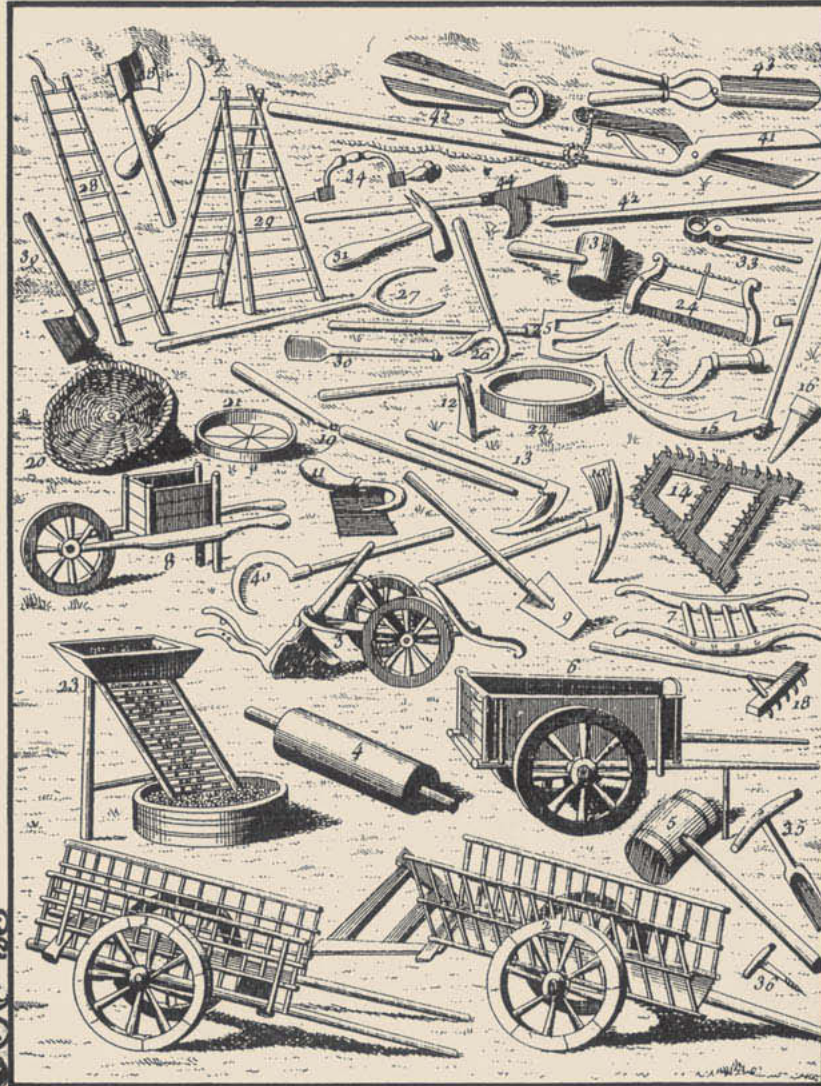
Constitués de quatre roues ferrées, dans la plupart des cas avec l'avant-train mobile, ils pouvaient atteindre 6 m de long avec la caisse amovible que l'on dénommait les « bancards ». C'était un véhicule pour les

² D'après l'enquête agricole de 1852.



ATTELAGES & ATTELÉES

INSTRUMENTS ARATOIRES AVANT 1850



Explication de la Planche

- | | | |
|--|--|---|
| 1. Charrette simple. | 16. Petite enclume pour battre le fer de la faux. | 31. Marteau. |
| 2. Grande charrette à ridelles épatées & à queue. | 17. Faucille. | 32. Maillet. |
| 3. Charrue. | 18. Rateau. | 33. Tenailles. |
| 4. Cylindre de bois pour casser & unir la terre, refouler les avoines, &c. | 19. Fléau. | 34. Villebrequin. |
| 5. Casse-motte. | 20. Van. | 35. Tarière. |
| 6. Tomberneau. | 21. Vannette pour époudrer l'avoine des chevaux. | 36. Vrille. |
| 7. Civière. | 22. Crible à main. | 37. Serpes. |
| 8. Brouette. | 23. Crible à pied. | 38. Hache. |
| 9. Beche. | 24. Scie. | 39. Cognée. |
| 10. Pioches. | 25. Fourches à dents de fer. | 40. Echardonnoir ou Sarcloir. |
| 11. Houe. | 26. Tire-fien. | 41. Echenilloir. |
| 12. Hoyau. | 27. Fourche de bois pour répandre, fumier, fanner le foin, &c. | 42. Pince de fer pour lever des pavés, faire des trous à planter vignes, saules, &c. |
| 13. Pique pour piquer le tuf, les terres dures, arracher des pierres, &c. | 28. Echelle simple. | 43. Ciseaux pour tondre les haies, &c. |
| 14. Herse. | 29. Echelle double. | 44. Instrumens pour ôter des arbres la mousse, le gui, les chancres, le bois mort ou inutile, &c. |
| 15. Faux. | 30. Pelle de bois. | 45. Forces pour tondre les moutons. |

Document: La Maison Rustique/ Ecomusée des pays de l'Oise

INSTRUMENTS ARATOIRES AVANT 1850.

Document : La Maison Rustique/Écomusée des pays de l'Oise.



ATTELAGES & ATTELÉES

travaux de moisson avec ridelles montantes et l'autre, plus bas, le « bancard » d'hiver pour tous les autres chargements³.

Les charrettes (voitures)

La charrette est une voiture à deux grandes roues cerclées de fer munie de deux brancards dans lesquels s'attelle le limonier et dont la caisse amovible prenait le nom de « chartil ». Le chartil courant avait entre 2,50 et presque 3 m de long ; le grand chartil pouvait atteindre 4,80 m ; encore appelé chartil d'août, il était le véhicule du chargement des moissons par excellence. Le grand chartil prendra dès le XVIII^e siècle le nom de guimbarde, nom qu'il conservera, en évoluant sensiblement, jusqu'à l'extinction de la traction animale en agriculture aux alentours de 1960. Cette charrette avait la particularité, comme pour le chariot d'ailleurs, d'avoir les ridelles fortement évasées comme le seront au XX^e siècle les chariots alsaciens.

La charrette va prendre rapidement l'ascendant sur le chariot, et ce véhicule va se retrouver avec des dimensions variables dans toutes les contrées de France. Plus qu'un phénomène de mode, c'est son côté pratique qui est retenu ; dans les fermes de 1 ou 2 chevaux, la charrette, que le monde agricole appellera toujours la voiture, est plus maniable. Il est à remarquer que les fermiers utilisateurs des grands chartils n'avaient en général pas de chariots. La charrette, la voiture à deux roues sera le véhicule type de l'agriculture française encore pendant près de cent ans.

Toutefois, il est à noter que dans les très grandes exploitations agricoles, au XX^e siècle, le chariot gardera toute son utilité pour charger lourd ou pour le transport sur route de la paille par les « pailleux ». Comme la voiture (aussi appelée gerbière), il terminera son temps au milieu des années cinquante, début soixante...

³ Historiquement, le chariot a bénéficié, avec la charrue, d'un statut particulier. Il est, depuis le Moyen Âge jusqu'au XVII^e siècle (où il commence à être remplacé par les voitures à 2 roues), le véhicule de toutes les récoltes et tous les transports. Il est en quelque sorte (et peut-être plus que ne le sera la gerbière ensuite) le symbole de la prospérité d'un domaine agricole.

À ce titre, dans les inventaires anciens, il est souvent fait mention précise de son état, comme des chevaux qui y sont attelés, en général les meilleurs de l'exploitation...

Le tombereau, la charrette à fumier

À l'amorce du XIX^e siècle, la voiture à fumier n'est autre qu'une charrette de dimensions réduites dont les ridelles, le devant et l'arrière sont en panneaux pleins ; seule la partie arrière est amovible. Depuis la fin du XVII^e siècle, ce véhicule est totalement dépassé.

La charrette à basculement vers l'arrière, le tombereau, est déjà bien utilisé. Dans son principe il va perdurer et, au XXI^e siècle, il est tiré par des tracteurs de 150 chevaux !

Le travail de la terre

L'araire est un outil traîné dont la fonction (et la seule possibilité) est de faire un travail superficiel. L'araire ouvre symétriquement le sol, elle « l'égratigne » ; elle ne laboure ni ne retourne la terre en profondeur. Au XIX^e siècle, cet outil est complètement obsolète.

Les charrues en 1850

Avant l'arrivée de la charrue brabant double réversible, un nombre incalculable de charrues a existé selon les régions et les sols à labourer. Elles peuvent être sans ou avec avant-train. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle largement franchi, elles comptent de nombreux éléments en bois, le soc, le versoir étant parfois en métal ; le fer était utilisé en renfort des parties en bois et il est bon d'observer que les éléments entièrement métalliques ne s'imposent progressivement, très lentement, qu'après 1835. Les machines les plus connues sont les charrues « tourne-oreille », les charrues dites briardes, de France, de Beauce, la charrue de Matthieu Dombasle, la charrue branlante en Angleterre, la charrue brabant simple en Belgique. On ne peut citer toutes les formes et types de charrues de chaque région ; rien qu'en Franche-Comté, on relève douze modèles différents à la fin du XIX^e siècle.

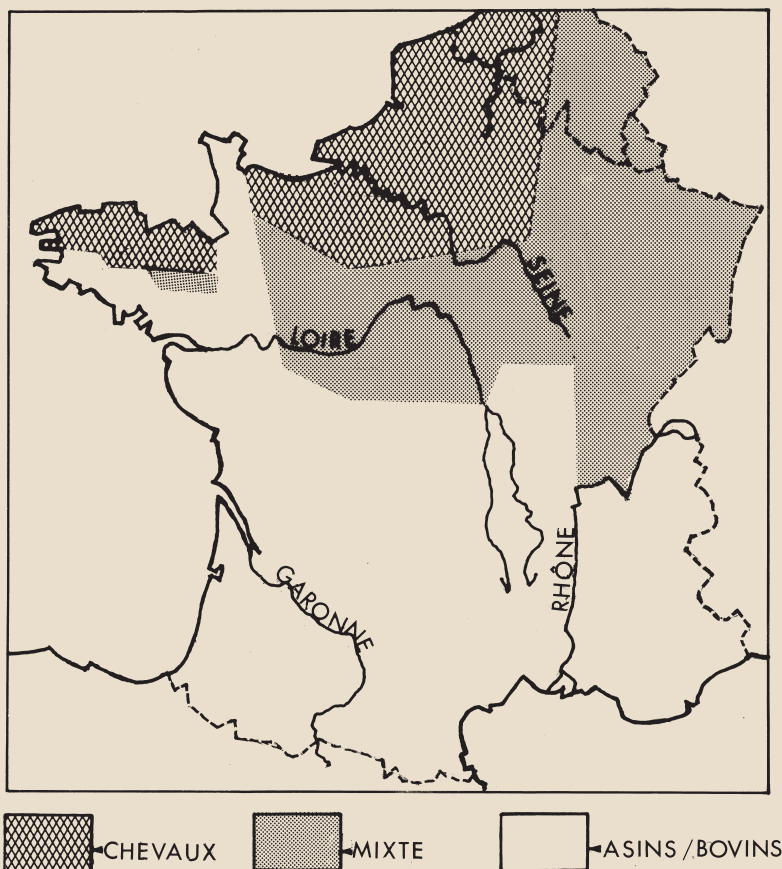
Dans le grand Bassin parisien, les grosses exploitations agricoles en utilisent surtout deux types :

- la charrue de Brie ; c'est une charrue simple à versoir fixe et avant-train à hausse, le soc est dissymétrique. Munie d'un coutre et de deux mancherons, elle est conçue pour les labours en billons ou en planches ;
- la charrue de France, encore appelée charrue de Beauce. Cette charrue « tourne-oreille » avec son ensemble soc-versoir double, mobile, permet à la charrue de repartir dans l'autre sens ; sa conception autorise le labour à plat.



ATTELAGES & ATTELÉES

La traction agricole vers 1850



VERS 1850. LA TRACTION AGRICOLE.

Tendance générale de l'occupation des territoires reflétant les zones de partage entre asins, bovins et équidés dans les travaux agricoles. Toutefois, partout en Belgique et en France, vers 1850, ânes, chevaux, bœufs, mulets, vaches servaient de tractionneurs dans l'agriculture, mais il existait cependant une tendance bien marquée pour tel ou tel tractionneur ; c'est ce que tente de montrer ce schéma.

Il n'était pas rare de rencontrer ces deux modèles de charrue dans une exploitation, ce qui prouvait l'arrivée du progrès agricole ; selon la nature du sol, les exploitants changeaient de charrue. Cependant, ces lents progrès n'étaient rien à côté de ceux à venir dans les prochaines décennies du XIX^e siècle.

Les herse

Ce sont de lourdes constructions en bois de formes triangulaires ou rectangulaires. Elles faisaient fonction de brise-mottes ou au printemps, lors des semailles, servaient à recouvrir les graines jetées à la volée par le semeur.

Les rouleaux

Le rouleau se cantonna longtemps au sud de la capitale, en Beauce avant de gagner le nord et puis toute la France. Il pouvait être en pierre ou en bois (troncs d'arbres) façonné avant que le métal ne remplace quasi totalement les deux

matériaux. En conclusion, il apparaît qu'à l'approche de la moitié du XIX^e siècle le matériel agricole des fermes du Bassin parisien se limitait aux descriptions succinctes données ci-dessus.

La traction

Dans le Bassin parisien jusqu'au XV^e siècle, les bovins seront pratiquement les seuls tractionneurs de l'agriculture. À partir du XVI^e siècle, ils s'effacent presque totalement devant les chevaux. Ils ne reviendront en grand nombre qu'après le milieu du XIX^e siècle pour effectuer les labours profonds que nécessite la culture des betteraves.



ATTELAGES & ATTELÉES

MATÉRIEL DE FERMES DU BASSIN PARISIEN AVANT LE XIX^e SIÈCLE

1591 – Pays de France, ferme de 169 hectares labourables

CHEPTEL VIF		CHEPTEL INERTE	
Chevaux de trait	10	3	Charrues
Bovins	20	3	Chariots
Ovins	187	1	Charrette à fien (fumier)
Porcins	34	6	Herses triangulaires en bois

1746 – Brie, ferme de 168 hectares labourables

CHEPTEL VIF		CHEPTEL INERTE	
Chevaux de trait	11	5	Grandes charrettes
Chevaux de selle	2	4	Petites charrettes
Vaches	25	1	Tombereau fixe
Taureau	1	5	Charrues
Ovins	349	12	Herses
Porcins	28		
Volailles	72		

1847 – Pays de France, ferme de 178 hectares labourables

CHEPTEL VIF		CHEPTEL INERTE	
Chevaux de trait	14	3	Guimbardes
Chevaux de cabriolet	2	2	Petites charrettes
Cheval de selle	1	2	Tombereaux basculants
Âne	1	4	Charrues de France
Vaches	21	2	Charrues de Brie
Taureau	1	12	Herses 3 coins
Porcins	5	1	Herse 4 coins
Volailles	246	1	Rouleau
		1	Cabriolet

