

CONSIDÉRATIONS SUR L'HISTOIRE DU HARNACHEMENT ET DE L'ÉQUITATION EN CHINE

Michel CARTIER*

Résumé

L'histoire du cheval et de l'équitation en Chine est habituellement réduite à un exposé des contributions chinoises aux techniques liées à l'utilisation du cheval - mise au point de modes de harnachement plus efficaces et invention de l'étrier -, les pratiques de l'équitation elles-mêmes n'ayant suscité que peu d'intérêt chez les archéologues.

La présente étude envisage l'histoire de l'"habit du cheval" (harnachement et accessoires divers) du point de vue de l'utilisation des animaux. L'examen des innovations ne prend toute sa signification que si on l'associe à une histoire de l'attelage et de l'équitation. L'auteur s'efforce de montrer que les considérations sur l'utilisation des étriers doivent prendre également en compte les transformations de la selle et des pratiques d'équitation, celles-ci étant déterminées par les divers usages du cheval. Il existe donc bien une histoire de l'équitation chinoise, qu'il serait erroné de ramener, comme le font la plupart des auteurs, à une hypothétique "monte mongole", laquelle ne constitue que l'une des manières d'utiliser le cheval.

Mots clés

Équitation, Harnachement, Chine, Extrême-Orient

Présent à l'état sauvage sur une partie du territoire chinois, le cheval aurait d'abord été considéré au Néolithique comme un gibier. Il n'aurait été domestiqué par les Chinois que relativement tard, peut-être au cours des siècles précédant la constitution de la monarchie primitive (première

Summary

Considerations about the history of harness and riding in China

The history of horse and riding in China is usually equated to an exposition of a few Chinese contributions concerning various implements associated with the use of horses efficient harness and the invention of stirrups -, very little - attention being devoted to riding techniques by archaeologists.

This article endeavours to study the evolution of the Chinese "horse-furniture" (harness, saddle and stirrups) in the light of the history of horsemanship. Examining innovations would be misleading, unless we are able to relate them to riding techniques. The author attempts to show that considerations about the invention of stirrups should be complemented by an examination of the evolution of the saddle as well as horsemanship. Ways of riding may be in turn related to various uses of the horses. In conclusion, it is possible to write a history of riding in China avoiding its reduction to a mere exposition of an hypothetical "Mongolian way of riding".

Key Words

Horsemanship, Riding, China, Far East

moitié du II^e millénaire). Attelé à des chars dès le milieu du II^e millénaire avant notre ère, avant d'être utilisé comme monture à partir des siècles précédant l'unification impériale (221 av. J.-C.), le cheval a joué un rôle décisif dans l'histoire politico-militaire de l'Antiquité chinoise.

* Centre d'Études Comparatives du Monde Chinois, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 22 av. du Président Wilson, F-75116 Paris.

Cependant, tout en conservant une place importante en tant qu'animal de travail (voir du même auteur *La marginalisation des animaux*, même volume), il n'est plus guère monté et son élevage a été progressivement "délocalisé" pour être confié à des populations pastorales établies sur la périphérie du monde chinois. Le paradoxe de l'histoire du cheval en Chine peut se résumer en trois points : retard initial sur le Proche-Orient en ce qui concerne l'attelage et l'équitation ; mise au point d'une série d'innovations ayant assuré aux Chinois une nette supériorité sur l'Occident au cours des premiers siècles du Moyen âge ; absence d'une "révolution" technique induite par ces innovations.

Innovations liées à l'attelage

Dans la mesure où la documentation archéologique reflète bien la situation de l'époque archaïque, le cheval est d'abord attelé à des chars. Nous ne nous étendons pas ici sur la question de savoir si le char chinois, attesté dès le milieu des Shang (XIV^e siècle avant notre ère), dérivait ou non d'un modèle occidental. Des travaux déjà anciens ont établi qu'il s'agissait d'un véhicule assez différent, plus haut sur roues, mieux adapté aux déplacements en terrain humide, sans doute mis au point indépendamment dans le contexte géographique spécifique de la Grande Plaine (Dewall : 1964). L'usage du mors brisé évoque bien sûr les équipements du Proche-Orient. La méthode d'attelage utilisée - un joug raccordé au timon par l'intermédiaire de sangles entourant le poitrail des chevaux - fait, en revanche, penser à l'adaptation au cheval d'un harnachement conçu à l'origine pour des bovidés, constatation qui nous renvoie à un second problème non résolu puisque l'archéologie n'a jusqu'à présent livré aucun vestiges de voitures antiques tirées par des bovidés¹. Beaucoup plus tard, c'est-à-dire à partir des Han (206 av. J.-C. - 220 ap. J.-C.), l'invention de la bricole de poitrail (Needham et Lu Gwei-djen, 1960)² permettait une exploitation de la force de traction animale très supérieure à celle qu'obtenaient à la même époque les sujets de l'empire romain. Les voitures

chinoises se distinguaient de leurs contemporaines occidentales par leur taille et leur poids ; on connaît de véritables petites "berlines" attelées à quatre chevaux pouvant transporter plusieurs occupants ou des charges importantes. Par ailleurs, la construction d'un grand réseau routier est à mettre en relation avec l'essor des transports. Or, non seulement les Chinois ne font plus guère de progrès dans ce domaine après les Han mais on assiste par la suite à un recul du transport des hommes dans des voitures hippomobiles, sans doute en relation avec le développement de l'équitation. En ce qui concerne les marchandises, la préférence est par la suite systématiquement accordée aux tombereaux tirés par des bœufs, voire aux chameaux qui se répandent dans toute la Chine du Nord au cours de la période de division (IV^e-VI^e siècles), puis au transport par voie fluviale beaucoup moins coûteux, à partir de la "révolution des Song"³. De toute manière, le réseau routier, qui était constitué dans la période la plus ancienne par une série de grands axes reliant la capitale aux provinces au moyen de larges voies, souvent bordées d'arbres, le long desquelles étaient disposés des pavillons de repos, cesse de s'étendre, les nouvelles routes prenant la forme d'étroites chaussées, parfois en escaliers, servant à mettre en liaison des systèmes fluviaux (Cartier, 1987).

Innovations liées à l'équitation

Le même schéma d'évolution caractériserait l'histoire de l'équitation. Alors que l'habitude de monter à cheval est attestée chez les peuples du Proche-Orient dès le II^e millénaire et que l'équitation de combat est mise au point par les Hittites et les Assyriens entre le Xe et le VIII^e siècle avant notre ère, période à partir de laquelle elle est rapidement transmise aux Perses, puis aux Grecs, et de là à l'ensemble du monde méditerranéen, les premiers cavaliers chinois, qui auraient vraisemblablement emprunté à des voisins éleveurs à la fois le pantalon et les méthodes de combat à l'arc ou au sabre, ne datent que du IV^e siècle avant notre ère⁴.

¹ L'hypothèse d'une antériorité des voitures à bœufs est évoquée par Xie Chengxia (1985) dans son "*Histoire de l'élevage des bovins et des ovins en Chine*".

² La thèse défendue est celle d'une percée technologique correspondant à l'invention du collier de poitrail, ou plus spécialement de la bricole de poitrail qui permet une meilleure utilisation de la force du cheval.

³ Les thèses de l'historien japonais Shiba Yoshinobu, reprises par Mark Elvin (1973), font état d'une triple révolution sous les Song (Xe-XII^e siècles) identifiée comme une révolution de la riziculture irriguée, une révolution urbaine et une révolution des transports correspondant au passage des transports en voiture aux transports par eau.

⁴ Les Chinois auraient surtout emprunté la technique du tir à l'arc à cheval qui assure la supériorité tactique de la cavalerie des gens de la steppe (cf. Creel, 1965).

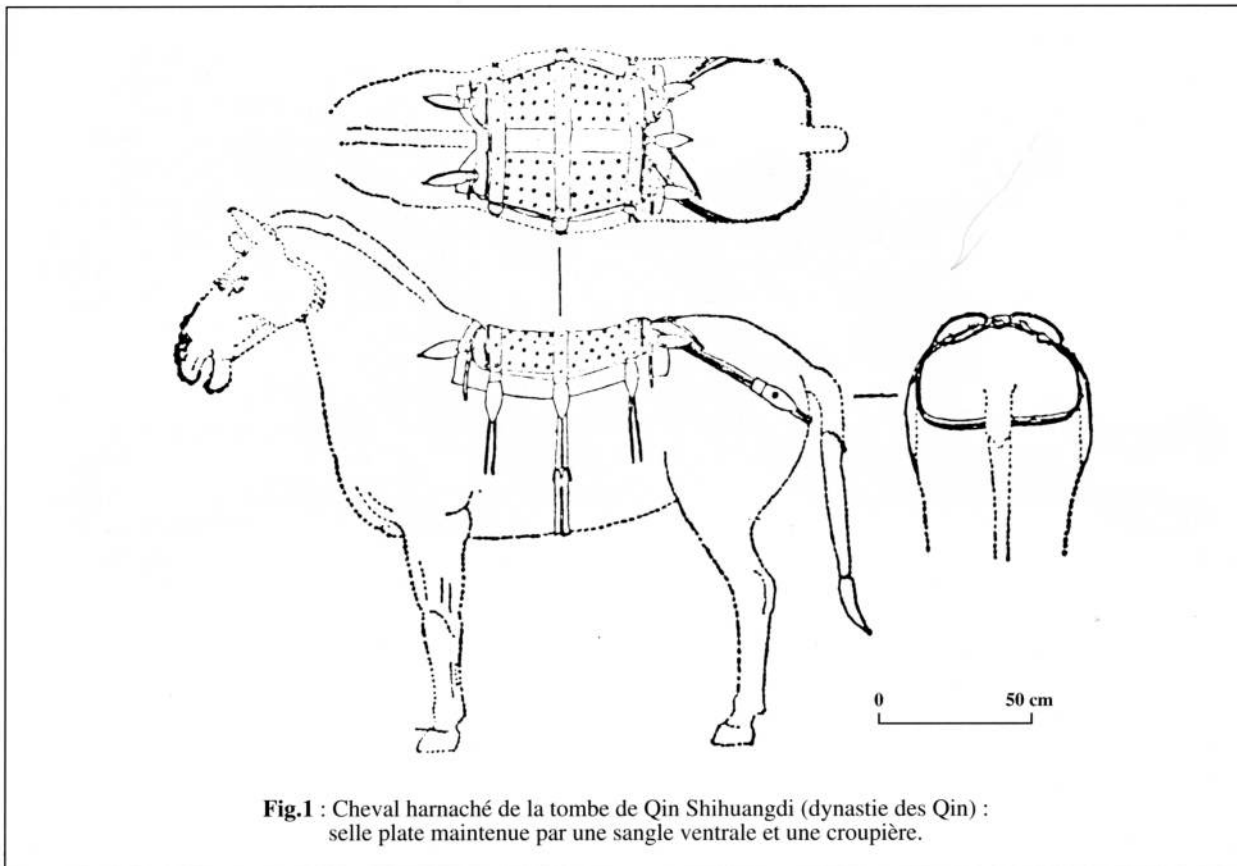


Fig.1 : Cheval harnaché de la tombe de Qin Shihuangdi (dynastie des Qin) : selle plate maintenue par une sangle ventrale et une croupière.

Selles

Jusqu'à une date récente, on pensait que les Chinois de l'époque pré-impériale ne possédaient pas de selles mais qu'ils recouvraient le dos de leurs montures d'une manière de tapis de selle analogue aux chabraques (Goodrich, 1983)⁵. L'exhumation de l'armée enterrée du Premier empereur (Qin Shihuangdi, r. 221-211 av. J.-C.), a remis en question nos connaissances sur l'équitation chinoise en révélant au monde une formation complète de chevaux sellés mais non montés, qui permettent une étude précise du harnachement (Collectif, 1982 : 92-108) (fig. 1). Ces chevaux, qu'ils soient attelés à des chars de commandement ou qu'ils servent de montures, sont indifféremment équipés d'un filet constitué par un mors en S et des rênes. Ceux qui

sont destinés à être montés portent une selle plate fixée par une sangle ventrale munie d'une boucle sur le côté gauche et par une croupière. Il est évident que cette première selle présente des analogies frappantes tant avec les proto-selles de l'Altaï (IVe siècle av. J.-C.) qu'avec la selle scythe connue par des représentations de la même époque, si ce n'est que ces dernières sont fixées à l'avant du cheval par un poitrail et une sangle⁶. Les selles plus tardives, bien visibles sur de nombreuses statuettes des Han, sans qu'on puisse toujours les reconstituer en détail, sont des selles basses plus solidement fixées à l'animal à l'aide d'un poitrail, d'une sangle ventrale et d'une croupière, sur lesquelles on distingue parfois deux bourrelets évoquant des arçons (Collectif, 1982 : 109-125). Dès l'époque des Trois

⁵ Goodrich (1983) soutient qu'il n'existerait dans la Chine d'avant l'empire que des "tapis de selle" voire des chabraques. Sous les Han, on utiliserait concurremment plusieurs modèles de selles.

⁶ Pour une discussion des relations entre les divers types de selles, cf. Goodrich, 1983. Dans le monde méditerranéen, des sangles ventrales fixant un tapis de selle sont visibles sur des représentations de chevaux datées du milieu du 1^{er} millénaire.

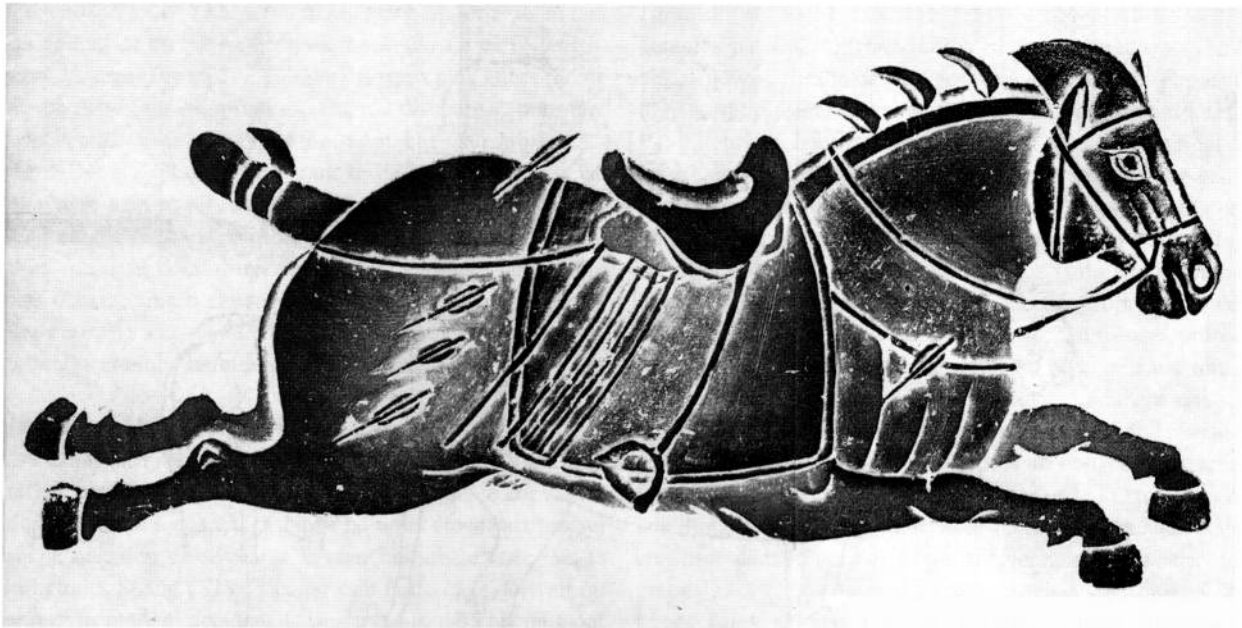


Fig. 2 : Coursier de l'empereur Taizong des Tang (début VIIe siècle) : selle à pommeau élevé et troussequin, étriers, larges quartiers (estampage).

Royaumes (début du IIIe siècle de notre ère), cette première selle ferait place à une selle à double arçon, équipée de battes plus relevées permettant au cavalier de se caler et de grands quartiers, maintenue par un poitrail et une croupière, mais dont il est difficile de préciser si elle possède une sangle ventrale. C'est ce modèle qui s'impose au cours des siècles suivants avec quelques variantes concernant la hauteur relative des battes et le mode de fixation au cheval (présence ou absence de sangle) ou encore la présence de "panneaux garde-boue" attachés aux quartiers⁷. Au VIe siècle, et en tout cas à partir des Sui (581-617), on voit apparaître une nouvelle selle dont l'arçon antérieur se relève pour former un pommeau, parfois terminé par un ornement en forme de croix, tandis que l'arçon postérieur, beaucoup plus bas, préfigure un troussequin⁸ (fig. 2). Cette selle, posée sur un tapis, est recouverte d'une housse,

dénouée lorsque le cheval est monté. Elle est demeurée en usage depuis la période des Tang et a été transmise aussi bien au Japon que vers l'ouest où elle est adoptée, pratiquement sans modification, à la fois par les Turcs et certains peuples d'Europe orientale.

Étriers

On discute depuis longtemps au sujet de la date et du lieu de l'invention des étriers, une innovation revendiquée bien haut par les Chinois. Il est important de noter tout d'abord que des bas-reliefs indiens du Ier siècle avant notre ère attestent indubitablement de l'existence de proto-étriers sous la forme de "boucles" de cuir (?), fixées sur la selle des deux côtés du cheval ou passées par dessus la selle, dans lesquelles le cavalier insère ses pieds (Deloche, 1991 : 17 et pl. 26-27)⁹. Les plus anciens exemples chinois - deux

⁷ Des harnachements exhumés en Corée aussi bien dans des tombes royales ou princières de Silla (voir en particuliers les pièces retrouvées dans la tombe à tumulus dite du "Cheval volant" de Kyongju, datée des environs de 400) que dans des *kofun* japonais (à partir du début du Ve siècle) révèlent une lourde selle à double arçon fixée à l'animal à l'avant par un poitrail et à l'arrière par une croupière, munie de grands panneaux "pare-boue", mais dénuée de sangle ventrale.

⁸ Cette selle est surtout visible sur des statuettes représentant des chevaux non montés.

⁹ Le Musée Guimet conserve deux petites pièces d'ivoire exhumées sur le site afghan de Bagram (vers 200 de notre ère) figurant l'une un cheval non monté et l'autre un cavalier. Les deux montures sont équipées d'étriers triangulaires fixés aux extrémités d'une courroie passée par dessus la selle, à la manière des proto-étriers indiens décrits par Deloche. La présence de ces étriers dans une zone en contact avec l'Asie centrale est troublante. On aurait affaire à un étrier anticipant le plus ancien modèle chinois, encore que son mode de fixation soit résolument indien.

