Le Quintinais

Noël 1998

Numéro spécial

ATELIER DE
SAINTE MARIE

H.S.M
VITRAUX

RESTAURATIONS
CRÉATIONS

CONTACT : M. MESSONNET
TÉL. 02 96 74 92 28
FAX. 02 96 74 84 15
22800 QUINTIN

MEMBRE DU GROUPEMENT NATIONAL DES ENTREPRISES
DE RESTAURATION DES MONUMENTS HISTORIQUES

stoc
SUPERMARCHÉ
QUINTIN
Route de Châtelaudren

Station service 24h/24 • Lavage haute pression
Location vidéo • Distributeur de billets
Dépôt pressing • Photocopieuse
Photomaton • Développement de photos
Timbres poste • Cartes téléphoniques
Fabrication de galettes sur place

Pour la fin d'année, découvrez les nombreux cadeaux offerts par la carte de fidélité IRIS.

La direction et le personnel vous souhaitent de joyeuses fêtes.

Chez Stoc, un client c'est Sacré.

Ouvert du lundi au samedi de 8 h 30 à 19 h 30
Quintin : 02 96 79 68 53

C.Q.M.
MATÉRIAUX
BOIS - CARRELAGE - BRICOLAGE
Traitement Salle d'exposition Libre Service
LA GARE QUINTIN - SAINT-BRANDAN
Tél. 02.96.79.62.30 Fax 02.96.74.08.96

DÉPÔTS

La Croix-Bertrand	YFFINIAC	02 96 72 64 57
La Gare	PLOUAGAT	02 96 74 26 66
Z.A. de Chantepie	PLŒUC-SUR-LIÉ	02 96 42 82 44
Z.I. du Pilaga	BROONS	02 96 84 70 77
Le Bourg	LANRELAS	02 96 86 63 02

MAGASIN EN CENTRE-VILLE

6, place de la Poste – 22800 Quintin
Tél. : 02 96 74 86 01
Distributeur SFR - Itinéris
Facilité de paiement

TÉLÉ • VIDÉO • MÉNAGER
TPS • CANAL-SAT
• VIDÉO-CLUB •

GITEM
Claude Le Nédélec

Illustration de couverture : Au début de ce siècle une dure journée de labeur s'achève… L'homme « le charretier » vient de dételer. Avant de rejoindre la ferme pour le pansage et l'écurie, assis en « amazone » sur l'un des chevaux, il les laisse se désaltérer à la rivière. La femme rentre son troupeau et les vaches viennent elles aussi s'abreuver d'eau claire.
Tableau (auteur inconnu) aimablement prêté par M. Ernest Allain, doyen d'âge de l'équipe rédactionnelle.

Editorial

CHEVAL, NOTRE AMI

Le comité de rédaction, présidé cette année par Jean Gouédard, a fait un choix très heureux en prenant pour thème de notre publication de Noël « le cheval », à Quintin bien sûr, mais également dans une assez large contrée autour de notre petite cité de caractère.
Les rédacteurs ont en quelque sorte souhaité prolonger leur étude du patrimoine. En effet, le cheval fait partie intégrante de notre patrimoine et ce depuis des siècles, pour ne pas dire des millénaires. En honorant ce noble animal, notre *Quintinais* s'associe à l'année du Cheval initiée par le Conseil Général.

Curieusement ce sera au cours de ce siècle finissant que les machines, à vapeur, puis les moteurs à pétrole, les automobiles, aux armées les chars, les tracteurs et dans une moindre mesure l'énergie électrique, ont peu à peu réduit le cheval, de trait notamment, à une inactivité proche du chômage. Pour notre région, ce tournant sera pris dans les années 1950-1960. Certes l'activité « cheval loisir » et « compétition » ne s'est jamais démentie, notamment chez nos voisins du pays de Corlay. Mais n'allait-on pas assister à la disparition quasi totale des chevaux dits de trait ?

Un attachement viscéral

Heureusement certains éleveurs ne se sont pas résignés à se séparer de ces nobles et fidèles compagnons. Ils sont nombreux, et l'on ne peut que s'en réjouir, à poursuivre avec passion, ténacité et compétence l'élevage des chevaux. Je n'en veux pour preuve que le nombre et la qualité des produits qu'ils présentent chaque année aux concours des journées de l'élevage. Postières, traits bretons, grandes et petites tailles sont là, plus belles que jamais, en « demoiselles » ou avec un poulain.

Chacun des rédacteurs s'est efforcé de rapporter ici un peu de cette vie, qui unissait et unit encore le propriétaire à ses chevaux, le cavalier à sa monture, les conducteurs et/ou charretiers à leurs attelages. Dans tous ces récits, vous trouverez, ami lecteur, des exemples souvent vécus de cet attachement viscéral de l'homme au cheval et, il faut le dire, souventes fois du cheval à l'homme.

Il est aussi fait écho des métiers, et ils sont nombreux, en rapport avec le cheval. Si à l'évidence il était impossible d'être exhaustif sur un aussi vaste sujet, il était en revanche essentiel que notre *Quintinais* de Noël, qui chaque année se veut « œuvre de mémoire », consacrât un numéro à la plus belle conquête de l'homme.

C'est en remerciant tous les rédacteurs pour leur participation dévouée et désintéressée, en exprimant notre gratitude à tous nos annonceurs, sans lesquels cette publication n'atteindrait pas cette qualité, que je vous souhaite, mes chers concitoyens, et plus généralement à vous tous amis lecteurs, une bonne et reposante lecture et de joyeuses fêtes de Noël.

Le maire,
Claude Morin

sirena nutrition animale
supranimal
Alliance Nutrition Animale
SIRENA Laboratoire
Cedem NUTRITION ANIMALE

ALIMENTS MINERAUX - ALIMENTS PORCELETS - MATIERES PREMIERES - PRODUITS NUTRITIONNELS

22800 SAINT-BRANDAN
02 96 74 85 76

80600 DOULLENS
03 22 77 70 00

Voir sommaire page 60

LE MOT DE LA RÉDACTION

Comme chaque année, au mois d'avril, le Comité de rédaction du Quintinais spécial Noël s'est réuni pour choisir et décider du thème à traiter.

Il n'est pas toujours facile de faire l'unanimité sur un même sujet. Mais dans le cas présent, sachant que l'ami et regretté Joseph Golhen avait placé en bonne position un thème qui lui tenait à cœur, celui-ci a tout de suite été adopté.

C'est donc « le cheval, la plus noble conquête de l'homme » que l'équipe rédactionnelle du Quintinais s'est « attelée » à disserter.

Sujet vaste, mais ô combien agréable à développer. Même si tout ce qui concerne le cheval n'y est pas relaté, beaucoup de choses y sont tout de même très présentes.

Chaque rédacteur, avec beaucoup de sérieux et de persévérance, a, suivant ses connaissances, ses lectures, ses visites et ses recherches, travaillé pour la bonne réussite de ce Quintinais de Noël 1998.

La réalisation de ce document sera pour le Comité de rédaction, l'occasion de rendre hommage à Joseph Golhen, qui en fut responsable pendant plusieurs années.

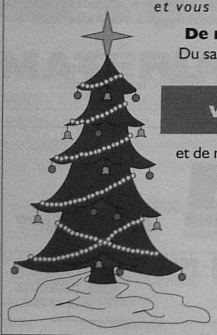
À tous, bonne lecture et joyeuses fêtes de fin d'année.

La Rédaction

NOËL QUINTINAIS

Les commerçants de Quintin vous souhaitent un joyeux Noël et vous invitent à leur réserver vos achats de Noël.

De nombreux cadeaux vous attendent !
Du samedi 12 décembre au jeudi 24 décembre inclus



Venez gagner... 25 000 F en bons d'achat

et de nombreux autres cadeaux offerts par vos commerçants adhérents à l'Union du Commerce de Quintin

Dimanche 20 décembre :
Magasins ouverts
Animations de rue
Dégustation de vin chaud
Salle du Vau-de-Gouët : vide-greniers
(organisé par le Comité des Fêtes de Quintin)

HISTOIRE DE LA LOCOMOTION TERRESTRE HIPPOMOBILE

Des grandes invasions à la chute de l'Ancien Régime

Du traîneau aux premiers engins à roues

LE CHEVAL a été monté et dressé avant d'être attelé. L'attelage est la clé de voûte de ce chapitre spécial. Brièvement, le harnachement est la relation entre la force motrice animale et un certain fardeau, soit à traîner, soit à supporter, soit à tirer. C'est donc la trilogie force motrice, harnachement et fardeau qui constitue l'attelage.

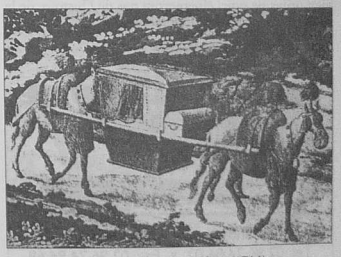
Et tout d'abord, qu'entend-t-on par fardeau à traîner ?

Primo, dans ce cas de figure, les fardeaux à traîner sont connus de tous, ce sont les traîneaux. Le traîneau apparut le jour où l'homme a su se servir de l'animal pour traîner quelque chose où pour se faire traîner lui-même. Des musées sibériens « recèlent » des traîneaux massifs datant des Vikings, travaillés dans le meilleur des bois de Norvège, ciselés en leurs flancs d'assemblages décoratifs, et probablement tractés par des rennes. À la suite de ces traîneaux par glissement sur les glaces, on a eu, sur les terres, l'idée d'un fardeau traîné sur une claie. Imaginons un « balai de sorcière » avec de gigantesques feuilles et branchages. Certes, les traîneaux conçus allèrent des plus simples aux plus composés. Parmi une bonne douzaine de traîneaux originaux, retenons le traîneau suédois à deux étages et son échelle démontable, et le traîneau extra-large de l'Arctique, plus large que long. À souligner ceux des Hollandais au siècle dernier qui eurent l'idée d'un engin glissant sur les pavés plus ou moins gras sous le ciel particulièrement gris d'Amsterdam (musée de Compiègne). Bien que ce soit Auguste, petit-neveu de Jules César, le véritable fondateur des relais de postes sur les voies romaines, le tsar Nicolas Ier inaugure en 1851 les messageries impériales de toutes les Russies. Au total, quatre lignes, une vers chaque point cardinal. Ces traîneaux desservaient quatre lignes au départ de Saint-Pétersbourg : une aux frontières éloignées de la Mongolie extérieure, une vers la Pologne qui inquiète en permanence tous les tsars de Russie, une petite vers la Baltique à la rencontre des Suédois, une vers le sud à la rencontre des Tatars de Crimée. Seule la ligne ukrainienne a utilisé, comme force motrice animale, les chevaux. Les traîneaux de cette dite poste étaient davantage des convois diplomatiques qu'autre chose, protégés par la cavalerie du général Fégor Vassilievitch qui s'illustra plus tard à la prise de Sébastopol. Il s'agissait donc finalement d'une batterie de traîneaux pour un message de paix ou une menace de guerre, le télégraphe des frères Chappe n'existant pas encore dans cette partie du monde et le téléphone encore moins. Chacun de ces engins pesait facilement la tonne, charge de vodka comprise, avec un poste de conduite couvert, un cosaque ivre et un fusil chargé. Ainsi était équipée la poste impériale pour traverser l'immense et silencieuse Russie.

Inutile de dire que les jours de départ étaient tenus secrets tant les attaques surprises et les embuscades dans les forêts étaient nombreuses. Honoré de Balzac voyagea dans ces horribles conditions. La force motrice animale fut celle des chiens, plus pour des raisons économiques que de basses températures. En effet, les loups attaquent les chevaux au niveau des flancs, rarement les chiens à la gorge. Le loup fait du travail propre (musée des unités mobiles de Vladivostock). Enfin, un autre Nicolas, plus modeste que son cousin, eut l'idée, pour amuser sa cour, de créer des traîneaux de transport en commun qui glissaient dans Saint-Pétersbourg les jours où le soleil brillait vraiment, du palais d'Hiver au palais de l'Hermitage, d'un palais à l'autre de Pierre Le Grand.

Autre aspect positif, qu'entend-on par fardeau à supporter ?

Secondo, tout simplement les fardeaux qui sont supportés sur deux brancards entre deux forces motrices animales, l'une à la suite de l'autre. Ces forces ont été au cours de l'histoire, soit deux bœufs, soit deux mulets, soit deux chevaux ou même deux dromadaires à l'époque pharaonique. À l'origine, le brancard équipé d'un caisson aéré porte le nom de litière de voyage des rois et des grands seigneurs. Caisson étriqué, tiré par des bœufs, des rois dits « fainéants », de la chute de l'Empire romain à Clovis.



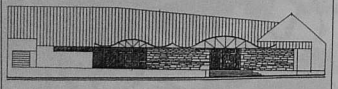
Litière à mulets de Vauban (1714).

Après saint Louis et les croisades, on se déplaçait en litière close disposée de manière à y dormir. Vers 1380, sous le règne d'Isabeau de Bavière, et pour une longue période, la litière améliorée devient bastène. Pour l'époque elle est reconnue très confortable, capitonnée de cuir clouté, un coffret pour les poudres et les parfums rares, un ou deux chauffe-pieds où sera encastrée la brique incandescente. La grande bastène soutenue par deux mules, présente l'avantage d'être simple, pratiquement incassable, peu onéreuse d'achat et d'entretien. Toutefois, elle n'est pas particulièrement rapide, mais le maréchal de Vauban qui l'adore y entasse avec lui, à la place des petits chiens de compagnie et du luthier, les documents et les plans de ses fameuses fortifications (plans de Besançon, Bibliothèque nationale, estampes). Des ateliers des fabricants sortirent des petites bastènes bien connues sous le nom de chaises à porteurs pour les petits trajets. Signalons que les fardeaux à supporter n'ont pas la suite chronologique des fardeaux à tirer. Ces différents genres de locomotion ont fait parfois voisinage et se sont croisés quotidiennement dans le Paris de l'époque. Après l'amélioration des fardeaux à supporter, voici les progrès réalisés par les fardeaux à tirer.

Finalement, qu'entend-on par fardeaux à tirer ?

Toutes sortes de fardeaux tirés sur des constructions à roues.

La roue est, d'après Prosper Mérimée, traducteur des écrivains russes, la plus noble des inventions connues au monde. Découverte fondamentale et universelle. Elle a dérivé du rouleau. Plus exactement la roue très primitive était débitée directement du tronc d'arbre, à la hache, avant la connaissance de la scie à main. Cette roue massive, vieille de 4 000 ans av. J.-C., nous vient d'Asie Mineure, probablement de Chaldée. Bien que la roue à quatre rayons cerclée de fer des chars gaulois soit déjà connue, elle fut abandonnée en raison de sa fragilité et réapparut à la Renaissance. Les moyeux sont affinés d'où jaillissent une douzaine de rayons. Les quelques précisions sur la roue qui nous semblaient bien utiles ne nous éloigneront pas de l'histoire de la locomotion terrestre hippomobile.

Jean GUILLAUME
architecte DPLG

9, Petite Rue - 22800 QUINTIN
Tél. 02 96 74 86 02 • Fax. 02 96 74 94 68

Les chars

L'image que l'on a du char est celle du char grec de guerre ou de triomphe. Il était découvert et ne pouvait contenir qu'une seule personne debout. On y montait par l'arrière. Pourtant, dans les temps primitifs, c'est-à-dire 3 000 ans av. J.-C., le char était déjà connu de la civilisation chinoise, de même que la litière qui avait pour caisson un panier d'osier. Le char de guerre assyrien fut conçu pour quatre archers. Les Perses, qui avaient le sens du commerce, du progrès et des grands espaces à couvrir, eurent l'idée de construire des *chars à compteur* dont les historiens nous ont laissé des descriptions détaillées. L'ensemble des chars que nous avons vus ci-dessus n'avaient que deux roues. Bientôt, ils en eurent quatre. Quand le Sénat accordait le char funèbre à un général romain, ce char, aux proportions gigantesques, de six mètres de haut, était tiré par quatre rangées de quinze chevaux, soit soixante cavaliers. De nombreux bas-reliefs nous le montrent. La splendeur et l'éclat du char disparaissent au Ve siècle. Au Moyen Age, le char est au plus bas de son déclin. Les bourgeois et les petites gens n'en ont pas. Seuls les grands seigneurs en faisaient usage. C'est en tant que cavalier que Philippe-Auguste remporta la victoire de Bouvines, les quelques chariots chaotiques qui accompagnaient le roi et l'évêque ayant d'autres emplois au séjour aux armées. Louis XI, habile et peureux, ne sortait guère de son château de Plessis-les-Tours. La Renaissance apporta la richesse des couleurs, les enluminures dans la locomotion terrestre, mais pas le moindre confort dans la fabrication.

François Ier promena sa cour de château en château, de l'Ile-de-France à Amboise et à Chambord. Le vainqueur de Marignan eut pour grand ami l'illustre Léonard de Vinci. Le roi lui offrit le Clos-Lucé, relié au château d'Amboise par un passage souterrain. Léonard de Vinci s'inspira du char de guerre assyrien pour dessiner les plans de la brouette d'infanterie équipée d'un revêtement grossièrement *blindé* protégeant le tireur des projectiles divers. Il fut le premier réalisateur du char d'assaut avec meurtrières protégeant huit arquebusiers et deux conducteurs. Ce redoutable engin de guerre ne fut jamais utilisé vu le nombre de soldats supposés écrasés dessous. Grâce au parallélogramme déformable, il fit une approche de l'articulation de la direction de l'automobile. Toutes ces découvertes reconstituées figurent de nos jours au Clos-Lucé, propriété d'État, emplacement du château de Cloux où mourut Léonard de Vinci en 1519.

LA CRÊPERIE DU CHÂTEAU
BRASSERIE – PIZZERIA
Vous présente ses meilleurs vœux pour l'année 1999
QUINTIN – Tél. 02.96.74.92.39

Henri III fut probablement le dernier des grands rois de France à s'être servi de ces chariots branlants qui finalement n'adoucissaient aucun choc direct. Ce char de parade et de fête était bourré de coussins et de tapis, c'est le char du bon roi Henry assis sur une mauvaise banquette. Paris en comptait trente-deux, dont deux pour ses enfants naturels. Ce qui explique pourquoi ces messieurs préféraient monter à cheval. Les chars construits par la suite seront étudiés pour se protéger des attentats. C'est une époque marquante de notre histoire. Ils sont plus hauts, avec des marchepieds escamotables. Des glaces fixées dans la caisse remplacent les épais rideaux de velours. Le constructeur imagine une suspension faite de seize courroies, passant en longitude sous la caisse, au lieu de quatre.

La naissance du transport en commun

Ainsi modifiés, ces chars deviennent des coches. Ces transformations successives ne diminuent en rien le nombre de places qui reste à huit. Non seulement le nombre ne diminue pas, mais il augmente du double. Ce coche, qui à l'origine était royal, est passé au transport de voyageurs d'une province à une autre. On est encore loin de l'époque où l'on allait très loin et très vite. En matière de braquage, le train avant ne pivote que sur 35°. Les roues avant ne tournent pas encore sous la voiture. Encore loin du seuil de perfection. Un Espagnol perfectionne sa suspension à l'aide de quatre contrepoids.

Des ateliers de fabrication sortent les lourds coches à flèche qui appartiennent à la Maison de France. À l'avènement de Louis XIII, les coches deviennent des carrosses. Ces carrosses de cour et de gala se caractérisent par la profusion des détails d'ornementation et la lourdeur des formes. Ce sont des voitures de sacre, de cérémonies et d'ambassadeurs. Le carrosse du cardinal et du duc de Richelieu, lorsqu'il accéda au pouvoir ministériel, pesait plus de deux tonnes (musée de Cluny). Grâce au pivot mobile sur sa plaque tournante, le problème du braquage à 90° est résolu pour toutes sortes d'embarras.

Vers 1642, les coches de voyage avaient un départ, chaque jour, de Paris vers quarante villes de France, dont Rennes. Autre nouveauté, on démultiplia le volume du coche en fixant sur son toit *non bâché* plusieurs rangées de banquettes pour les voyageurs peu fortunés. On glissait en plus une ou deux malles d'osier contenant des messages cachetés et des valeurs destinées aux différents relais de poste (1). Ainsi, les coches faisaient fonction de malle-poste et les voitures, pour 80 % des analphabètes, étaient simplement des malles-poste.

(1) Poste dans le sens d'un travail organisé suivant un système d'équipes successives. D'où relais de poste et postillons. Le relais de poste était sous la responsabilité d'un maître de poste, lui-même dépendant des fermiers généraux. Synonyme de relais de poste : poste à chevaux.

Sous la régence d'Anne d'Autriche, au début du règne de Louis XIV, un petit progrès apparaît : la suspension des coches est réglable à volonté. Pour les coches qui doivent traverser les régions montagneuses, le frein primitif s'appelle l'enrayage.

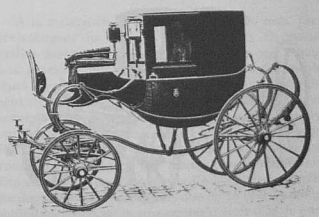
Des voitures de location et des omnibus

La petite bourgeoisie des années 1660, toujours à l'affût de bonnes affaires, développe les premières voitures de louage à l'heure ou à la journée. Ce sont en général d'anciennes voitures de maîtres réformées, sales ou dégradées. Les affaires sont si prospères dans ce genre de commerce qu'un fils d'écuyer, établi rue Saint-Fiacre dans le quartier du Palais-Royal, en fabriqua des neuves. Il donna à ses ateliers le nom de sa rue.

À l'avènement du roi Soleil, on vit circuler dans Paris les premiers omnibus. Deux marquis et un duc obtinrent la charge d'établir des omnibus à cinq sols de place. Le pain d'une livre valait 26 sols et le poulet 6 sols. Ces omnibus bourgeois devaient suivre dans l'intérieur de Paris des itinéraires bien déterminés, à des heures fixes. Les voitures desservaient cinq lignes. La cinquième faisait le tour du Paris de l'époque, la moitié dans un sens, la moitié dans l'autre à l'image des métros modernes d'après les plans de *Fulgence Bienvenüe*. Le nombre de voyageurs était limité à huit. Cette compagnie eut une grande vogue mais disparut bien vite. Le duc avait immigré en Angleterre avec les bénéfices.

Sous le règne de Louis XV, un serrurier découvre le principe de la glace coulissante. Les carrossiers cherchent à réduire le poids au profit de la rapidité. Au déclin de ce roi, qui a tant aimé la fête, la carrosserie de luxe est au seuil de la perfection et de l'élégance. L'Europe entière admire le bon goût de nos ébénistes, de nos décorateurs, de nos peintres et autres joailliers qui travaillent à ces chefs-d'œuvre. On nous achète fort cher nos belles productions.

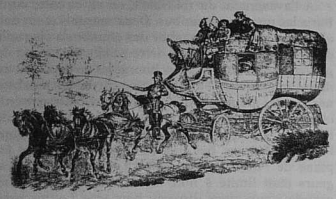
En 1725, et à titre de cadeau de mariage, Frédéric-Guillaume Ier, empereur de Prusse, offre à Marie Leszczyńska deux berlines. Ce n'est qu'enluminures, aisance et grâce. Il s'agit de deux voitures à



Coupé 1830, col de cygne Louis-Philippe.

flèches, prolongées par un timonier doré à l'or fin. Sur les châssis figure le nom de *Berline*, fabricant de l'empereur de Prusse. Au Grand Trianon, dans les allées du parc, dans des écrins de verdure, deux modèles sont mis à la disposition de la Maison de France à Versailles : la petite berline « sentimentale », à un seul vis-à-vis, et la plus large, dite de gala.

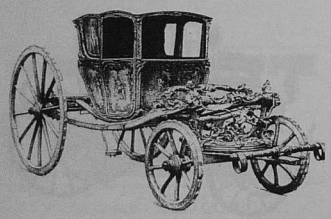
M. de Voltaire, de retour de Russie, rapporte dans ses mémoires et ses croquis une suspension « pendulaire » qu'il fallait mettre en application par personnes interposées. L'articulation du train avant, sur laquelle sont assis les cochers, est avancée, elle est reliée à la carrosserie par la flèche et les « cols de cygnes ». Il est désormais impossible de verser par le côté, impossible de se retourner à grande vitesse sur les mauvais pavés ou dans les ornières.



Une turgotine (1775), diligence des messageries royales de Rouen au Havre. (D'après Lœillot, collection de M. Dupont.)

Turgot crée les « turgotines », voitures publiques qui s'arrêtent très peu le jour, au détriment des hôtelleries dont les prix sont de plus en plus élevés. Périodiquement, les fermiers généraux s'en plaignent au roi.

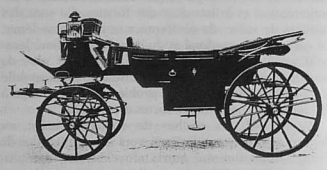
Marie-Antoinette s'intéresse aux voitures légères. Les écuries royales s'adressent aux carrossiers. Malheureusement, comment réduire immédiatement volume et poids ? C'est la consternation. Pour accéder au désir du roi, la berline offerte par l'empereur de Prusse passe sous le couperet à la manière d'un petit pain. Le vis-à-vis n'existe plus. Hâtivement et avec beaucoup d'adresse, on ajuste une glace devant. Ainsi accidentellement est apparu le coupé.



Berline coupée ayant appartenu à Marie-Antoinette.

Perfectionnement de la suspension et voitures décapotables

Il est si léger sur ses dix-huit cordes en boyau de porc qu'il prend le nom populaire de diligence, dans le sens de rapidité. Cette reine capricieuse est la première dame de France à posséder le seul coupé franco-prussien modifié de toutes pièces. Elle l'utilisa seulement quelques fois à Versailles. Monsieur l'intendant général des Finances, Necker, à quelques jours de la première Révolution française, se permet de se faire livrer d'Autriche une voiture bien connue par la suite sous le nom de landau. Il n'y a qu'une seule voiture de ce genre. Elle est évaluée à un nombre impressionnant de livres. Pour la première fois, on substitue l'essieu à huile par l'essieu à graisse. La sellerie est irréprochable. Cette voiture obtient immédiatement un vif succès avec ses deux soufflets d'air. La décapotable est née. Copiée avec la permission de son propriétaire, elle ne fut jamais intime car princes et princesses étaient assis face aux chevaux. On en fit un vis-à-vis et l'on apprit aux derniers laquais habillés aux couleurs du roi qu'il s'agissait d'un phaéton. Les républicains ayant sans doute des difficultés à prononcer phaéton lui donnèrent le nom de calèche en souvenir de l'Autrichienne.



Landau de M. de Necker (forme carrée), la première décapotable, 1784.

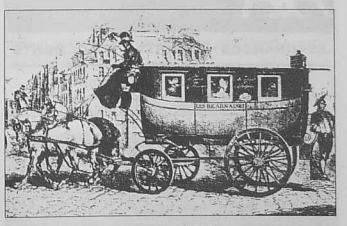
Jusqu'en 1793, calèches, berlines, landaus, une variété infinie de modèles sont confisqués et répartis en biens nationaux. Difficile d'évaluer ces splendeurs. Bien que presque données, elles ne reçurent les faveurs de personne. On comprend pourquoi. Si la voiture ne vaut rien, par contre le cheval, lui, est coté. Mis à part les voitures de collection, toutes finirent rouillées, moisies ou tout simplement dépouillées de leurs richesses. Sous la Terreur et sous le Directoire, on construisit plus de charrettes pour les armées de la République que pendant les deux guerres de Cent Ans réunies. Disons qu'à la chute de l'Ancien Régime, la voiture hippomobile est parvenue au sommet de sa perfection et qu'elle a vécu pratiquement un siècle sur sa lancée. Une lente évolution. Un court dénouement.

Dans le partage de l'histoire de la locomotion terrestre, nous avions les fardeaux à tirer, les fardeaux à supporter, les fardeaux à tirer, eux-mêmes divisés en quatre paragraphes :

- les carrosses de collection, ceux des rois, ceux des princes ;
- les voitures de louage dites à volonté et celles de la petite bourgeoisie ;
- les transports en commun, les malles-poste et les diligences ;
- l'évolution des techniques.

Le Consulat n'avait pas prévu que la vapeur « assassinerait » la voiture avant le cheval. Par contre on doit au Premier Consul, parmi les bonnes choses qu'il a réalisées, la sécurité assurée sur les routes par la gendarmerie impériale qui a facilité la libre circulation des malles-poste chargées de la communication : dépêches périodiques, courriers et gazettes.

Au début du Premier Empire, on découvrit le principe du ressort elliptique en acier et, une vingtaine d'années plus tard, on ajouta sous la carrosserie d'autres ressorts courbés. Le « huit-ressorts » était adopté. C'est en substituant l'acier au fer que l'on diminue encore le poids des voitures. Les premiers éclairages apparurent vers 1810. Lorsque les voitures sont destinées aux pays de montagne, on y ajoute des lanternes aux formes variées. Parfois elles sont riches et ciselées. Finalement, elles étaient davantage des feux de position pour signaler l'approche de la voiture que pour apporter un quelconque éclairage dans la berline. Les voitures destinées aux terrains accidentés étaient munies de



Béarnaise (1829).

ENTREPRISE DE NETTOYAGE
DE LOCAUX
✆ 02 96 46 33 00

Tricycle (1829).

mécanisme d'enrayage (système de freins) dont la tringlerie à vis était dissimulée. On y voit, à l'avant, soit un petit volant, soit une manivelle, soit une pédale de pied qui agit sur des patins en fonte. Vers 1820 apparurent les grandes diligences bâchées, compartimentées et capitonnées en classe de luxe (musée de la Voiture et du Tourisme à Compiègne) telles que nous les connaissons sur nos images.

Sous la Restauration, où les idées les plus incroyables étaient exploitées, apparurent les « dormeuses ». Ces voitures, dont quelques-unes étaient fort pesantes et aux dimensions énormes, comprenaient plusieurs planchers pour y loger toute une famille, avec armes et bagages. Un ou deux escaliers intérieurs permettaient aux domestiques de descendre du siège élevé dans le compartiment du milieu où habitaient les maîtres. Un peu avant les Trois Glorieuses, berlines et cabriolets avaient sous le train postérieur un compartiment cylindrique nommé « tambour » destiné à contenir des armes à feu dans la mesure, évidemment, où on avait le temps de s'en servir. La première voiture piégée explosa à Marseille en 1834.

L'avènement du chemin de fer sonne le glas du transport hippomobile

À la naissance de la IIIe République, avec l'accroissement du chemin de fer, relais de poste, malles-poste et diligences disparaissent peu à peu. Les grandes diligences de 1820 sont mutilées de leurs grandes roues et les chemins de fer les réutilisent en tant que wagons de voyageurs de première et seconde classes. Quelques jours avant la guerre contre la Prusse, Napoléon III promenait sa cour de Paris à Compiègne dans des calèches hautes en roues et en couleurs. Par contre l'honorable Henri Dunant, fondateur de la Croix-Rouge internationale, ne disposait pour ses blessés que de 15 000 fourgons ambulanciers dont la suspension n'avait d'égale que celle des tombereaux de nos grands-pères.

Avant de conclure, quelle fut la place des hommes dans l'histoire de la locomotion terrestre hippomobile ?

Mis à part les temps lointains où l'homme marchait à pied près de son attelage, le cocher a pour fonction essentielle d'être maître de son attelage, c'est-à-dire maître de ses rênes et de son fouet. De plus, d'une voix puissante, il commande la traction, le recul et la gouverne. C'est la définition un peu simple des cochers et postillons d'avant la Révolution. Au début du XIXe siècle, on entend parler d'équipage.

L'équipage désigne le personnel des écuries, les voitures et un ensemble de chevaux. L'équipage a ses traditions et ses règles. L'homme est anobli, moins rude. Les valets de pieds comptent dans les services de la chambre. Ils font partie accessoirement de l'écurie dès qu'ils montent en voiture et sont sous les ordres de l'écuyer. Grooms et valets de pieds sont debout à l'arrière de la voiture, cocher et piqueur à leur poste devant. Ils portent des tenues irréprochables, parfois blanches. S'il s'agit d'un équipage de gala, ils portent la grande livrée à la française assortie au bicorne Ier Empire ; s'il s'agit d'un équipage de demi-gala, ils portent la petite livrée à la française : redingote assortie au haut-de-forme. Toujours soixante-dix boutons aux *armes*. L'équipage peut rassembler jusqu'à huit pur-sang de longues encolures. L'équipage peut être doublé d'une escorte.

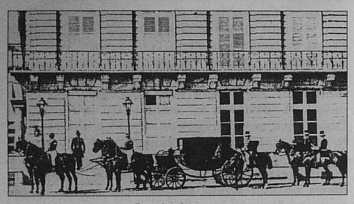
Les voitures sont en principe d'importation anglaise : tilbury, coach, petite berline à col de cygne, carrick.

Pour se donner une idée, voici quelques poids de voitures qui n'appartiennent pas obligatoirement aux équipages : phaéton, 300 kg ; coupé, 500 kg ; landau, 700 kg ; coach avec toutes les « options », 1 200 kg environ.

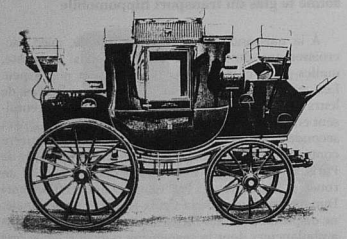
Sur une base de conclusion, disons que, à part quelques modifications importantes, la voiture hippomobile figure identique sous le Ier Empire, sous Louis-Philippe, sous la présidence du prince Louis-Napoléon, sous Napoléon III et tous les présidents de la IIIe République. Dans cette étude, il était difficile de ne pas associer la voiture à l'histoire de nos rois et de nos présidents. De 1885 à 1914, de Paris, Marseille, Bordeaux, Strasbourg, de partout renaissent les ancêtres des transports en commun. À Paris, comme partout ailleurs, la Compagnie générale des Omnibus utilise la force motrice animale sans grands ménagements. Les derniers omnibus tirés par des chevaux disparaissent vers 1925.

Honneurs à la première compagnie des sapeurs-pompiers de Paris, efficace en hommes et en fourgons à eaux. La voiture hippomobile du monde agricole, au service des postes, des voyageurs de luxe, de premiers secours ou au service des armées de la République peut être fière de son glorieux passé.

Lucien Tamoré



Les équipages.



Mail-coach précédant les Turgotines, Royaume-Uni.

AXA
Éric LE MEN
Régis LE COQ
Agents généraux
ASSURANCES – CRÉDITS – PLACEMENTS
22, rue aux Toiles – 22800 QUINTIN
Tél. 02 96 74 80 59 – Fax 02 96 74 06 27

Sylvain BALADI
Ancien élève de l'École Boulle Paris
présente
Peintures, Pastels, Encres
atelier galerie
10, rue Glais-Bizoin à Quintin
Entrée libre de 14 h à 18 h
Tél. 02 96 74 05 05

LE CHEVAL DE CORLAY

Symbole de l'amitié chez les Gaulois, le cheval conserve une place privilégiée dans la région de Corlay. Si cet animal remonte à soixante-cinq millions d'années avant notre ère, avec une taille au garrot de 35 cm, il a grandi entre-temps pour atteindre, il y cinq millions d'années, une hauteur de 1,50 m à 1,70 m.

La présence en Bretagne de ce cheval moderne se situe au VIe siècle avant Jésus-Christ. De couleur café-au-lait, les Celtes l'utilisaient dans leurs déplacements et leurs travaux. Trois siècles plus tard, les Phéniciens échangeront leurs étalons contre du minerai armoricain, notamment le long du Blavet jusqu'à Plélauff près de Gouarec. Ces chevaux seront aussi utilisés par les Armoricains dans la lutte contre les Romains et pour le défrichement des terres compte tenu de leur agilité et de leur résistance. Du croisement entre les étalons arabes et les 6 000 chevaux sauvages de la forêt de Quénécan naîtra une race originale qui deviendra celle du « cheval de Corlay ».

Cette appellation tient aux croisements, beaucoup plus denses qu'ailleurs, entre les pur-sang d'origine orientale et les juments de cet îlot géographiquement limité du pays de Corlay, qui va donner des produits fortement imprégnés de leur origine méditerranéenne, de l'existence de l'abbaye de Bon-Repos et aussi des qualités spécifiques du sol de la région et de l'environnement. L'influence du site calcaire de Cartravers, le seul de Bretagne, provoqué par l'érosion et les secousses géologiques, apporte un effet bénéfique aux terrains granitiques et schisteux par l'apport de calcium. Au surplus, l'air raréfié mais iodé de la « montagne de Corlay », les influences positives d'un climat semi-terrestre, semi-marin, une nourriture tonique, donnant une grande place à l'ajonc pilé, confortent la résistance et la souplesse de ces chevaux, dont la dureté du sabot en fait un partenaire recherché sur des terrains escarpés et difficiles.

Un peu d'histoire de Bretagne

Toutefois cette présentation simpliste ne revêt toute sa valeur et la grandeur des résultats qui s'ensuivront qu'à la lumière de quelques remémorations historiques.

En effet, en 1184, Alain III de Rohan, résidant au château de Sainte-Brigitte, fonde l'abbaye de Bon-Repos, avec l'appui, certes sentimental mais aussi financier, de son épouse Constance de Bretagne, qui possédait le titre de Dame de Mûr et de Corlay dans le château où elle vivait au moment de son mariage. Elle était aussi nièce du roi d'Angleterre Richard Cœur de Lion et fille du duc de Bretagne. Cette période s'intègre dans celle des croisades vers Jérusalem, épopée à laquelle les Rohan ont participé avec ardeur. Alain III met d'ailleurs sur pied pour y participer la confrérie des chevaliers de Bon-Repos, pour laquelle le pape Grégoire VII créera spécialement le drapeau breton à croix noire sur fond blanc, pour distinguer ces combattants, qui demeurera l'emblème de la province jusqu'en 1923.

Lors de ces expéditions, les Rohan ramenaient des étalons arabes. Les premiers, au nombre de huit, furent le produit de la première croisade en 1099, à laquelle d'ailleurs participait Tanguy V, seigneur de Corlay. Les chevaux furent lâchés dans les forêts de Quénécan et de Poulancre et se croisèrent avec les bidettes sauvages locales. Ainsi se poursuivit l'imprégnation génétique orientale des quadrupèdes de la région.

En 1192, le roi de Jérusalem, Saladin, appréciant le comportement des croisés de Bon-Repos, au cours des trêves, leur offrit cinq nouveaux étalons accompagnés d'un palefrenier, prisonnier libéré. L'ensemble sera remis à Constance qui les installe dans la forêt de Corlay, dans un site qui prendra le nom de Sélédin – célèbre aujourd'hui pour ses fouilles néolithiques –, et les confie aux moines de Bon-Repos.

La cinquième croisade en 1215 donnera au vicomte Jean de Rohan l'opportunité de ramener neuf nouveaux étalons, cadeaux du sultan du Soudan et d'Égypte, qui rejoindront Sélédin. Son frère, le vicomte Jocelyn de Rohan, en lui faisant don de sa part dans les chevaux de Quénécan, agrandit sensiblement le cheptel patronné par Constance auquel il ajoute un nouveau lot d'étalons arabes à son retour de croisade en 1229.

Ainsi est né, à partir de Bon-Repos, sous l'égide de Constance, demeurée très fidèle à ses origines corlaysiennes, le cheval de Corlay qui, dans un premier temps, prendra la dénomination de cheval anglo-arabe, réputé pour sa résistance et sa souplesse mais aussi par la qualité de ses sabots qui ne sont qu'exceptionnellement atteints par deux maladies invalidantes et inguérissables, la siemme (fente verticale du sabot) et le crapaud (irritation purulente de la partie arrière de cet organe). Ces animaux sont aptes aux promenades, aux transports de personnes, aux courses rapides, galop, steeple-chase. Au trot, ils peuvent tirer deux fois leur poids.

En 1400, les Rohan possèdent une réserve de 5 000 à 6 000 chevaux pour faire face aux besoins guerriers éventuels. Celle-ci se réduira progressivement devant les exigences de fournitures des armées et tout particulièrement de celles de Louis XIV. Aussi Colbert décide-t-il de créer des haras royaux. Celui de Corlay redonne un essor à la région grâce aux croisements d'étalons normands et danois, croisements qui génèrent une augmentation de la taille des produits. La Révolution supprime ces haras au nom de l'égalité.

Le bidet devient cheval de Corlay

Napoléon rétablit les haras. Ainsi Corlay va bénéficier de l'arrivée d'étalons anglais, turcs, espagnols, tartares, hongrois. Malgré l'aspect chaotique de cette politique, la région de Corlay va voir fleurir une race originale dite « inkané » de bidets ambleurs (qui lèvent les deux pattes du même côté en marchant). Ce sont des animaux sobres, endurants et infatigables, le cheval de guerre idéal que Napoléon appelait « le cosaque de France ». La fin du XIXe siècle voit son triomphe. Il reçoit ses lettres de noblesse officielles sous l'appellation de « cheval de Corlay ». Il s'agit d'un demi-sang, opposé au pur-sang anglais, apte au trot ou au galop, en selle ou en attelage léger, qui appartient à une catégorie spéciale les AQPSA (autres que pur-sang anglais) que l'on rencontre dans chaque manifestation hippique régionale.

L'armée a été très sensible à la robustesse de ce quadrupède qui va jouer un rôle important dans les guerres de 1870-1871 et 1914-1918, ce dernier conflit ayant absorbé 1 800 bons chevaux et poulinières. Néanmoins, la régression qui en résulte sera vite comblée grâce à l'ingéniosité des éleveurs de la région corlaysienne qui en profitent pour améliorer encore les caractéristiques spécifiques de la race.

Actuellement, le haras de Corlay comprend quatre étalons de trait, un pur-sang et deux de « selle française ». Il faut y ajouter… un âne.

L'élevage corlaysien qui traverse les siècles, de Bon-Repos à Cartravers, a débouché sur la création d'un des plus magnifiques hippodromes français de steeple-chase, classé dans la catégorie 2A. Il vient de s'adjoindre un Équipôle, organisme de promotion de développement et d'entraînement de l'hippisme local.

Alfred BURLOT
Compagnon de
l'abbaye de Bon-Repos

Robustesse des chevaux de trait, ici au débardage à La Perche en juin 1991.

LE CHEVAL AU SERVICE DE L'ARMÉE

SI NOUS CONSULTONS nos livres d'histoire, nous pouvons constater que le cheval a équipé les armées depuis l'origine des temps. Le cinéma nous a offert des films à grand spectacle où les adversaires s'affrontaient dans des combats de chars tirés par des chevaux (*Ben Hur*, par exemple).

Dans la période qui précède notre ère chrétienne, Vercingétorix, chef des Arvernes, chevauchait à travers les champs de bataille pour combattre César. Une statue de bronze, signée Bartholdi, le représente, place de Jaude à Clermont-Ferrand. Elle possède une particularité : aucune jambe du cheval ne repose sur le socle, c'est son ventre qui en assure le contact.

Dans l'art statuaire, au IVe siècle, saint Martin, soldat, est représenté partageant son manteau du haut de sa monture. Au Ve siècle, un cavalier semait la terreur sur son passage : Attila, roi des Huns, remontant le Danube, franchissant le Rhin entre Bâle et Mayence déclarait : « L'herbe ne repousse plus où les sabots de mon cheval ont passé. » Clovis, premier roi des Francs (481-511), vainqueur des Alamans à Tolbiac (496), puis de nombreuses autres batailles, est représenté aussi sur son cheval. En 732, Charles Martel arrêta, de même, l'invasion musulmane dirigée par Abd-Al-Rahman à Poitiers. Une célèbre statue équestre domine le parvis de Notre-Dame de Paris : celle de Charlemagne, roi des Francs (742-814), l'empereur à la barbe fleurie, fondateur des écoles. Jeanne d'Arc (1412-1431), héroïne d'origine lorraine, revêtue de son armure, orne nos églises et nos places, juchée sur son cheval (place des Pyramides à Paris - place du Martroi à Orléans). Nous ne pouvons mentionner tous les rois : Charles, Louis, Henri, François…, de notre histoire qui furent de valeureux cavaliers à la tête de leurs troupes.

Toutefois, certains ont marqué leur époque : François Ier, Henri IV et son cheval blanc (statue de bronze, square du Vert-Galant, île de la Cité à Paris), Louis XIV (1638-1715) qui régna soixante-douze ans sur notre pays, dont une superbe statue équestre en bronze trône au centre de la cour d'honneur au château de Versailles ainsi que place des Victoires à Paris.

Après toute cette revue des rois de France, nous arrivons à Napoléon Ier (1769-1821) empereur des Français, qui passa une grande partie de sa vie sur les champs de bataille avec sa cavalerie, allant de victoire en victoire. Rappelons l'épopée du col du Grand-Saint-Bernard, en 1800, où l'armée impériale franchit les Alpes, avec les chevaux tirant les canons, pour se diriger vers l'Italie. De nombreux peintres nous ont laissé des œuvres célèbres représentant l'Empereur chevauchant les champs de bataille : Arcole, Rivoli, Marengo, Austerlitz... Autant de tableaux que nous pouvons admirer dans nos musées.

Pendant la guerre de 1870, la cavalerie participera et paiera un lourd tribut dans les régiments de hussards, cuirassiers, dragons… Un événement reste célèbre, c'est la charge des cavaliers de Reischoffen que Mac-Mahon commanda le 6 août 1870 pour tenter de dégager les troupes françaises en difficulté face à l'ennemi.

Sous Napoléon III, il faut souligner que le baron Haussmann, homme politique français, eut pour mission de retracer les grandes artères du centre de Paris, pour réaliser les boulevards que nous connaissons aujourd'hui. Leur largeur fut déterminée, dit-on, par l'espace occupé par une ligne de douze cavaliers, chargés de repousser des mouvements de manifestants.

Pendant la guerre de 1914-1918, la cavalerie jouera encore un très grand rôle, le matériel et les canons étaient tractés par des chevaux. Bien que les camions à roues à bandage fassent leur apparition, beaucoup de pertes en hommes et en chevaux furent à déplorer. Une statue équestre en bronze, place du Trocadéro à Paris, représente le maréchal Foch, figure emblématique de cette époque.

La guerre de 1939-1945 est traitée dans un autre chapitre de ce numéro par M. Rollet, qui a vécu cette « drôle de guerre ».

Cet article serait incomplet si je ne mentionnais pas les régiments de spahis, très remarqués au cours des défilés de la fête nationale. Ces régiments, créés en 1834, appartenant à l'armée française, étaient composés en majorité de cavaliers originaires d'Afrique du Nord. Ils ont brillé au cours de durs combats sur leur terre natale. Ils étaient vêtus d'un uniforme rouge recouvert d'un vaste burnous blanc.

Les *fantasias* sont restées célèbres : ce sont des démonstrations d'exercices équestres effectués au galop où les cavaliers, avec leurs chevaux arabes, rivalisent d'adresse, lançant leur fusil, les rattrapant au vol et tirant des coups de feu en l'air. Un musée retrace l'histoire de leur passé à Senlis, siège de leur dernière garnison en métropole.

Jean-Yves ROSSIGNOL

Livio MIOTTI
ARTISAN CARRELEUR
"Cardrix" St-Brandan 22800 Quintin ✆ 02.96.74.87.61

LA GARDE RÉPUBLICAINE

APRÈS ce bref tour d'horizon sur l'histoire de France, tournons-nous vers une formation célèbre par sa cavalerie, je veux parler de la garde républicaine.

Le régiment de cavalerie, au même titre que le corps dont il dépend : la garde républicaine, tire son origine de la garde municipale de Paris, instituée sous le Consulat, le 4 octobre 1802. La mission qui lui fut confiée était d'assurer l'ordre, la tranquillité publique au profit tant des Parisiens que des autorités siégeant dans la capitale.

Afin de mener à bien cette mission, ce corps fut dès ses débuts à composante mixte, au même titre que la légion de police générale, corps qui venait de le précéder dans cette mission. Il comprenait une composante infanterie constituée de deux régiments d'infanterie et une composante cavalerie avec un escadron à deux compagnies de dragons. Ces dragons, à l'habit non vert mais gris de fer, sont les ancêtres de nos cavaliers actuels à la garde républicaine.

À cette époque du Consulat et de l'Empire, ces cavaliers dit « gardes municipaux », ou encore « cipal, cipaux », exercent leur profession au profit, non des consuls ou de l'Empereur Napoléon Ier, sous l'Empire, mais du préfet de police, du préfet de Seine et des maires de Paris. L'habitant de notre bonne vieille ville de Paris rencontre ces gardes de Paris patrouillant à cheval, assumant le rôle d'estafette portant les plis d'autorité à autorité, assurant le maintien de l'ordre lors des grands rassemblements populaires tels que les bals publics, des missions dites de police municipale. La grande escorte du premier personnage de l'État, qu'il soit roi, empereur ou président de la République, n'intervient qu'après.

BEURRE
LE VIEUX BOURG
Produits laitiers et fermiers
s.a.r.l. CHOUPEAUX
Z.A. Chantepie
22150 Plœuc-sur-Lié
Tél. 02 96 42 13 64
Fax. 02 96 64 20 56

C'est en effet bien plus tard que cette mission d'escorte et d'honneur au profit des grandes instances de l'État apparaît. C'est sous les auspices de la IIIe République, proclamée le 4 septembre 1870, après la capitulation de l'Empereur, le 1er de ce même mois, que la garde républicaine est appelée à fournir, à l'occasion des grandes solennités, tant au palais de l'Élysée qu'aux palais de l'Assemblée nationale et du Sénat, un service d'honneur, à pied ou à cheval, voire à assumer parfois l'escorte des grands corps de l'État, notamment à la présentation des vœux des différents corps constitués au président de la République, le 1er janvier de la nouvelle année. La grande escorte, jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, est assurée par les cuirassiers du 1er régiment, dit «1er cuir », casernés à Dupleix, ainsi que par les dragons armés de la lance. La garde est investie de cette mission après le départ pour le front de ces différentes unités de cavalerie précitées, lorsque la mobilisation générale est décrétée le 1er août 1914.

C'est à la fois la déclaration de la guerre, le maintien de la garde républicaine au service de la ville de Paris, alliés à son professionnalisme, qui l'investissent de cette mission d'escorte du chef de l'État.

Une fanfare à cheval

Or, quand on parle de la garde républicaine, on pense aux défilés du 14 Juillet sur les Champs-Élysées où cette prestigieuse formation connaît toujours autant de succès.

Le régiment de cavalerie, basé à Paris, est composé de trois escadrons :

- le premier au Quartier des Célestins,
- les deuxième et troisième au Quartier Carnot,
- plus un escadron « hors rang », Quartier des Célestins, comprenant la très célèbre fanfare à cheval (1). Constituée de quarante musiciens, elle est dirigée par l'adjudant-chef trompette-major qui défile en tête, suivi des deux timbaliers, puis des trompettes.

Les cavaliers-trompettes conduisent leur cheval de la seule main gauche. Les deux timbaliers, ayant les mains prises pour frapper sur les timbales, ont, pour guider leur monture une paire de rênes de pieds, fixées au plancher des étriers et bouclées aux anneaux du mors, agissant ainsi à hue ou à dia (2).

Boulangerie-Pâtisserie
1, rue du Château-Gaillard
Tél. 02.96.74.88.61
M. et Mme BETIN Loïc et leur personnel vous souhaitent de bonnes fêtes de fin d'année et vous offrent leurs bons vœux pour 1999.
Pour les fêtes de fin d'année,
grand choix de bûches et chocolats maison.

Les gardes républicains sont coiffés de casques nickelés de modèle 1872 portés tant par les dragons que par les cuirassiers, modifiés pour ces derniers uniquement par l'ajout de la houppette et du marmouset, en 1874. Ce casque de 1872, modifié en 1874, est adopté à la garde en 1876, surmonté d'un cimier en laiton et flanqué d'un plumet rouge en plumes de coq pour les sous-officiers, de nos jours en plumes de nandou (3) pour les officiers, rouges pour les officiers subalternes, tricolores pour les officiers supérieurs. L'aigrette blanche du colonel est en plumes de héron. À l'arrière, la crinière, rouge pour les musiciens, noire pour les cavaliers, n'est pas qu'un élément décoratif : elle avait pour but de protéger la nuque du cavalier contre les coups de sabre de l'adversaire au cours des combats.

La présentation des montures est toujours impeccable. On peut remarquer sur les croupes des chevaux des motifs obtenus par le brossage du poil à l'aide de damiers.

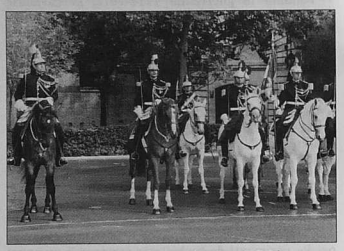


Photo : La garde républicaine. (V.P.C.)

*
* *

Le centre d'instruction, Quartier Goupil de Saint-Germain-en-Laye, assure la formation d'une centaine de sous-officiers et le débourrage d'une cinquantaine de chevaux par an.

VISION PLUS
CENTROPTIC
7, place du Martray - 22800 QUINTIN
Tél. 02.96.74.85.91
Votre Opticien Vision Plus s'engage sur :
* Conditions disponibles dans votre magasin Vision Plus
- Garantie Casse*
- Garantie Adaptation*
- Garantie Entretien*
- Le règlement sur 3 mois

Le régiment de cavalerie comprend 530 chevaux sélectionnés en Normandie, Nivernais, Charente et Charolais.

Leur taille est de 1,65 m à 1,70 m au garrot. Ils sont répartis par robe dans les unités :

- 1er escadron : chevaux couleur alezan,
- 2e escadron : chevaux couleur bai,
- 3e escadron : chevaux couleur bai brun,
- fanfare : chevaux couleur alezan (gris pour les deux timbaliers).

La garde à l'étendard comprend six chevaux de couleur grise. Cette couleur permet de distinguer son cavalier. Le choix n'est donc pas un hasard.

Des maîtres ouvriers assurent l'entretien du matériel. Les maîtres selliers confectionnent et réparent selles et harnachements. Les armuriers entretiennent les armes à feu, polissent et redressent les sabres, débossellent les casques et assemblent les crinières en crin de cheval. Le casque du cavalier, entièrement assemblé à la main, comprend plus de quatre-vingt-trois pièces. Les maréchaux-ferrants forgent les fers pour les chevaux tous les quarante jours en moyenne. C'est près de 10 000 fers qui sont forgés à la garde chaque année !

Le service vétérinaire dépend de l'escadron hors rang du régiment de cavalerie, au même titre que la maréchalerie et la fanfare de cavalerie. Ce service comprend un laboratoire, une salle de préparation des instruments, une salle d'opération avec une salle de réveil et enfin une salle de soins avec table pour radio.

La garde républicaine est présente dans les services d'honneur. Elle escorte le président de la République et les chefs d'État étrangers. Elle participe aux défilés et prises d'armes. Elle assure aussi le service d'ordre à cheval sur les champs de course ainsi que le service de police et de surveillance des massifs forestiers de la région parisienne.

Le Carrousel des Lances

Des spectacles rétrospectifs ont lieu (au parc de Versailles par exemple) rappelant « les gardes de la Maison du Roy ». Les gardes républicains sont vêtus en costumes d'époque Louis XV, vestes longues bleues, rouges ou vertes, et coiffés de tricornes sur perruques argentées. Ils évoluent sur des airs de Lulli ou Haëndel, avec cors, fifres et tambours.

Au cours du « Carrousel des lances », les cavaliers, revêtus de l'uniforme actuel et portant la lance sur le côté droit, accompagnés par la fanfare, exécutent des figures géométriques : cercles, quadrilles, ailes de moulin, en s'entrecroisant à allure soutenue, ce qui est du plus bel effet. L'intérêt d'une telle prestation est de combiner à la fois professionnalisme tant dans la maîtrise de la monture que dans l'accomplissement des figures, tenant d'une main la lance, de l'autre les rênes. Elle rappelle aux spectateurs la tradition du carrousel inhérente à la cavalerie française depuis la suppression des tournois et leur remplacement par le carrousel, après la mort d'Henri II d'un coup de lance dans l'œil, à l'occasion d'un tournoi de chevalerie.

C'est toujours avec beaucoup d'émotion que nous voyons défiler ce corps d'élite prestigieux qui porte haut les couleurs de la France. Héritière de traditions et d'un glorieux passé, la garde républicaine – que nous envient de nombreuses nations – mérite respect et admiration.

Jean-Yves ROSSIGNOL

Remerciements pour leur aimable participation : au lieutenant-colonel J.-L. Salvador, au lieutenant-colonel M. Verdy, tous deux chargés des relations publiques de la garde républicaine, au maréchal des logis-chef F. Govin, responsable de la cellule historique, et au S.I.R.P.A. (Service d'Information des Relations Publiques de l'Armée.)

(1) La musique de la garde républicaine fête son 150e anniversaire cette année.
(2) *Hue et dia :* gauche-droite.
(3) Nandou : gros oiseau d'Amérique du Sud.

Sources : La garde républicaine, quinze siècles d'histoire, de P. Rosières.

PAYSAGISTE
TRAVAUX FORESTIERS - ÉLAGAGE - MAÇONNERIE DE JARDIN
Jean-Paul LUCIA
✆ 02 96 29 72 94 / 02 96 44 80 50
B.P. 16 - 22480 ST-NICOLAS-DU-PÉLEM

ASSOCIATION DANS BRO

COURS DE DANSE BRETONNE
LE MARDI SOIR
A 20 h 30 (20 h débutants)
Renseignez-vous
Tél. 02.96.74.84.01
SALLE DES FÊTES ★ QUINTIN

LE CHEVAL AU COURS DE LA GUERRE 1939-1945

COMMENT les jeunes générations, habituées à voir à la télévision évoluer des chars d'assaut dans les contrées les plus reculées et les plus pauvres, peuvent-elles imaginer que, au début de la guerre 39-45, les armées en présence utilisaient encore largement les chevaux ?

Et pourtant, c'est malheureusement un fait bien réel. Mais alors que les unités hippomobiles n'étaient utilisées par les Allemands que comme troupes d'occupation du terrain conquis, elles ne participèrent pas, ou très peu, à la bataille, ce qui n'était pas le cas du côté des Français.

En effet, alors que les premiers disposaient d'un corps de bataille motorisé comportant environ sept *Panzer Divisionen*, les seconds ne pouvaient aligner que quelques divisions légères mécaniques composées surtout de véhicules de transport et pratiquement pas de chars, ainsi que trois divisions cuirassées qui n'avaient pas reçu la totalité de leur armement ; la plupart des batteries antichars françaises, dotées d'un excellent canon, terreur des panzers, étaient à traction animale ! Enfin, le commandement français ayant très mal utilisé ces éléments motorisés, ceux-ci furent rapidement anéantis dans les combats de Belgique au début de mai 1940.

Attelage militaire en plein effort lors de Seconde Guerre mondiale, 1940.

Ce furent donc les malheureuses divisions hippomobiles qui subirent le choc des panzers fin mai dans le Nord et en juin dans l'Est.

Quelle était l'importance numérique des chevaux dans ces unités ?

La division d'infanterie, base du corps de bataille, comportait deux ou trois régiments d'infanterie, deux régiments d'artillerie, un groupe de reconnaissance (cavalerie), des éléments du génie et du train des équipages, et bien entendu des états-majors à chaque échelon.

Le plus gros utilisateur de chevaux était l'artillerie : l'un des deux régiments comportait des canons de 75 mm répartis entre trois groupes de trois batteries chacun, soit au total trente-six pièces nécessitant 430 chevaux, sans compter les montures des cadres et des voitures de service.

L'autre régiment, doté de canons de 155 mm pesant 3,5 tonnes, ne comportait que deux groupes de trois batteries, soit vingt-quatre pièces et autant de caissons à munition nécessitant 385 chevaux, auxquels s'ajoutaient ceux des véhicules de service et ceux de la colonne de ravitaillement… Au total, ce régiment comptait environ 650 chevaux… et l'on peut estimer à environ 1 500 chevaux la dotation d'une division ; la ration réglementaire d'un cheval étant de 5 kg de foin, 5 kg d'avoine et autant de paille, il fallait transporter environ 22,5 tonnes chaque jour, rien que pour les chevaux.

On peut ajouter qu'un groupe d'artillerie occupait sur route un peu plus d'un kilomètre. On ne se déplaçait qu'au pas et exceptionnellement au trot ; les étapes normales étaient de 30 km par jour, mais, durant la retraite, cette distance était quelquefois doublée, car on marchait sans arrêt (en principe) de jour et de nuit.

Pour se faire une idée de ce que fut ce que l'on appelle la bataille de l'Aisne en juin 1940, jetons un rapide coup d'œil sur le carnet de route d'un jeune lieutenant d'artillerie, chargé des transmissions d'un groupe de 155 mm.

L'auteur qui monte un magnifique anglo-arabe s'apprête à partir en « reconnaissance ».

20 mai : Transport du régiment par camions, de nuit, de la région de Nancy au camp de Châlon en Champagne-Pouilleuse.

25 mai : Nous faisons route sur la Montagne de Reims, où nous séjournons, au repos.

2 juin : Reconnaissance de positions de batterie au sud de l'Aisne, avec comme consigne de tenir sans esprit de recul ! Nous apprenons avec stupeur que les Allemands occupent la rive nord.

3 juin : On s'installe… Je déploie les liaisons téléphone et radio.

4 juin : On creuse des tranchées antiavion ; les batteries exécutent quelques tirs… En face, on ne voit âme qui vive.

5 juin : Temps superbe. On entend le canon sur notre gauche.

6 juin : Temps superbe… Où se bat-on ? Aucune nouvelle ne nous parvient… Nous tirons quelques salves sur les routes.

7 juin : Temps superbe… Nos collègues du 75 tirent sans arrêt… On nous annonce une attaque allemande pour demain matin.

8 juin : Temps superbe… Pas d'attaque… La radio officielle fait état de succès à Dunkerque ! Vers 23 h ordre de se tenir prêt à faire mouvement… Où sont donc les Allemands ?

9 juin : Vers 1 h du matin, ordre de tout replier et de mettre les batteries "sur roues". Vers 3 h nous sommes violemment bombardés par artillerie… pas trop de dégâts, sauf une batterie. À 4 h 30, on se met en route vers le sud.

10 juin : Notre marche est pénible, les routes sont encombrées par des unités qui se croisent, les unes se repliant, les autres allant prendre position ! Nous sommes attaqués en permanence par les *stukas* et les chasseurs qui mitraillent les routes… Pas mal de pertes dans les chevaux, peu de blessés parmi les hommes. Vers minuit, nous traversons la Marne.

11 juin : Enfin il pleut… Moins d'avions… Nos batteries mises en positions hâtivement exécutent un tir sur le pont de Port à Binson ! Pas de ravitaillement en vivres.

12 juin : On ravitaille les hommes… Les ordres et les contrordres se suivent. Il pleut… Nous repartons en direction du sud… Les routes sont pleines de trous de bombes, la marche est très lente… Nous rejoignons des colonnes de réfugiés… Encore les *stukas* et les avions mitrailleurs… Nous perdons beaucoup de chevaux mais peu d'hommes. Ceux qui restent ont du mal à traîner les véhicules… À 19 h, nous traversons les marais de Saint-Gond à sec. On avance 10 m et la colonne est stoppée pendant dix minutes… Toutes les unités sont entremêlées… J'ai du mal à maintenir mes voitures groupées.

13 juin : La marche est de plus en plus difficile au milieu des réfugiés… On se ravitaille comme on peut en traversant les villages incendiés…

Seconde Guerre mondiale, attelage de chevaux sur les affûts de canons de 155 mm.

14 juin : Toujours ces maudits avions… Où sommes nous ? Beaucoup de pertes de chevaux ; il faut abandonner quelques véhicules et détruire le matériel. Heureusement les hommes peuvent s'abriter dans les fossés, sauf les conducteurs dont beaucoup sont blessés.

15 juin : Nous nous dirigeons vers Troyes avec ce qui nous reste de véhicules… Gros embouteillage en arrivant vers le pont… Sur l'almanach des PTT, ma seule carte, je repère un pont à l'est de la ville et nous le franchissons, juste avant que le génie le fasse sauter. Par hasard, je retrouve mon commandant au sud de l'Aube et je reçois l'ordre de gagner Tonnerre en toute hâte…

16 juin : Alors que nous ne sommes plus qu'à quelques kilomètres de Tonnerre, vers 23 h, nous sommes pris à partie, à l'entrée d'un village, par un char allemand qui nous mitraille à bout portant… Il faut se rendre pour arrêter le carnage… Ayant constaté que les blessés sont soignés et évacués par les infirmiers allemands, j'arrive à m'esquiver et à continuer la retraite.

17 juin : Je retrouve une camionnette de ma division et nous nous dirigeons vers Montbard, où se trouve l'état-major de notre corps d'armée… Hélas ! nous arrivons juste après que cette unité eut évacué les lieux, et en même temps que les chars allemands ! Nous nous cachons dans un bois et attendons la nuit pour tenter de gagner le sud. Dans la nuit du 17 au 18 juin, en tentant de traverser l'Armançon, nous tombons au milieu d'un bivouac allemand… C'est fini…

Raymond ROLLET

SABINE LE MEN
Architecte DPLG
Neuf - Rénovation
Tél. 02 96 79 64 78
Fax. 02 96 74 08 35

LE HARAS NATIONAL DE LAMBALLE

Sa zone de responsabilité englobe un département et demi : les Côtes-d'Armor et le Finistère Nord (arrondissements de Morlaix et de Brest).

Les haras royaux furent créés par Colbert sur ordre de Louis XIV. Un petit dépôt fut établi à Lamballe sous l'Ancien Régime (dès 1783). Il se composait de deux palefreniers et d'un maréchal-ferrant pour s'occuper de huit étalons.

Le 1er janvier 1790, les haras étaient supprimés par l'Assemblée constituante. Après être passé par différents avatars, celui de Lamballe fut rétabli définitivement en 1842.

Le plus ancien bâtiment est l'écurie n° 1 dont les murs sont encore le gros œuvre de l'écurie où M. de la Villethéart installa ses étalons à la fin du XVIIIe siècle. En face, l'écurie n° 2 est le premier témoin du dépôt réouvert en 1842.

Au 15 novembre 1844, il y avait dans ce dépôt trente-cinq étalons dont sept pur-sang anglais. Ils étaient utilisés pour un croisement abrupt avec les fortes juments du pays.

En 1850, la circonscription de Lamballe se situait à la sixième place pour le nombre de juments (69 547) et à la septième pour sa population chevaline (152 731). Il est à noter que Rodolphe Jean François Marie baron du Taya, qui naquit à Quintin le 17 janvier 1817, fut directeur du haras de Lamballe de 1850 à 1852, puis directeur des haras nationaux au ministère de l'Agriculture en 1872-1873. Il marqua son passage par la préparation d'une loi de réorganisation des haras (loi du 29 mai 1874). Il fut nommé inspecteur général des haras le 19 septembre 1874. Il mourut à Saint-Brieuc, après un an de retraite, le 20 novembre 1880.

« La suprématie du cheval breton a été nettement reconnue pendant la guerre », selon M. Girard, professeur de zootechnie à Alfort.

Bien qu'à l'écart du théâtre des opérations, la Bretagne fut saignée à blanc dans ses fils et dans son cheptel. Sur le terrain, les réquisitions n'épargnaient pas quantité de poulinières qui connurent un sort misérable au nord de la France.

Vers les années 1923-1924, les séquelles de l'après-guerre étaient surmontées et la circonscription entra dans une ère de prospérité, mais l'essor irrésistible de la motorisation commençait à se profiler à l'horizon.

En 1922, le haras de Lamballe comptait 387 étalons et 42 748 juments furent saillies.

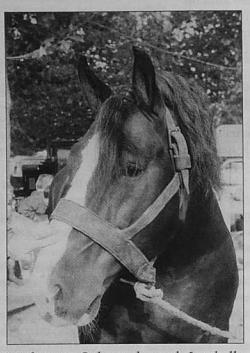
De 1940 à nos jours

Face à la pénurie engendrée par l'Occupation, le cheval breton continue de jouer un rôle des plus importants. Tout en permettant les travaux agricoles, il ne risquait pas de disparaître car les étalons étaient épargnés par les réquisitions.

Un des meilleurs atouts de la floraison et de la survie propre à la race bretonne fut celui fourni par la continuité des responsables. Il n'y aura eu à Lamballe que six directeurs de 1900 à 1980 (moyenne de séjour : autour de quinze ans).

On éleva en 1958 une statue en bronze plus grande que nature sur la place de Callac à l'étalon le plus prestigieux de ces dernières années : Naous (1939-1953).

Aujourd'hui, le haras de Lamballe compte soixante-sept étalons : quarante-cinq bretons (traits et traits postiers), vingt et un chevaux de sang et un âne.



Trait breton « Sultan », haras de Lamballe.

trieux
Un magasin proche de vous
Jardinage
Aliments
Vêtements de travail
Fioul domestique
Produits pour l'agriculture
Ouvert à tous
Rond-Point du Volozen
Quintin
☎ 02 96 74 87 21

Dans un espace relativement restreint (5 ha 93 a 20 ca), le dépôt de Lamballe déploie une concentration de bâtiments sans pareil parmi les autres dépôts des haras nationaux. Malgré la diminution des effectifs, ceux-ci sont toujours opérationnels, attendu qu'outre les étalons du dépôt ils hébergent de nos jours l'un des quatre centres de remonte des sociétés hippiques nationales, ainsi que celle même de Lamballe.

La foi des éleveurs, le public des grands concours sont des signes de pérennité et d'espérance.

Je remercie M. Ragois, directeur du haras national de Lamballe, et son secrétaire M. Rispail qui m'ont reçu chaleureusement et m'ont permis d'accéder aux archives.

Pierre Lenouvel

Le haras de Quintin a cent ans

Dans le registre de la monte, les premières traces du dépôt de Quintin datent de 1898.

À l'époque, le chef de station s'appelait M. Lemonnier. Le haras comptait 6 étalons et 465 juments furent saillies (prix de la saillie : 3 F).

Le haras de Quintin a été occupé jusqu'en 1996. Le secteur de juments est conservé (insémination artificielle) mais la station est fermée.

Sources : Documents repris de Saint-Jonas et G. Fraboulet dans *Société d'émulation des Côtes-du-Nord en 1894.*

A CHACUN SA TRONÇONNEUSE
STIHL N° 1 Mondial
MOTOCULTURE DE PLAISANCE - Rachel PRINGAULT
Z.A. PLŒUC/LIÉ - Tél. 02.96.42.88.98

Champion
La Villeneuve - 22800 ST-BRANDAN
Tél. 02 96 74 00 13 - Fax. 02 96 74 08 43
Difficile de battre un Champion.

ÉCOLE D'ÉQUITATION ESPAGNOLE DE VIENNE

Chez nos voisins Autrichiens, une école, de classe internationale, mérite que l'on s'y attarde.

*

En 1729, l'empereur Charles VI fonda l'École espagnole d'équitation de la cour impériale de Vienne : aujourd'hui École espagnole de Vienne.

Pourquoi cette appellation « espagnole » ? L'école d'équitation viennoise tire son nom d'une race de chevaux provenant du croisement d'étalons arabes et de juments andalouses, déjà célèbre à l'époque romaine :

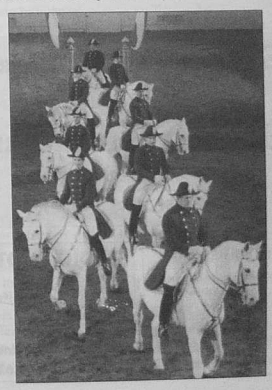
« Le cheval de César d'un blanc éclatant
Que l'Espagne lui avait envoyé. »

À partir de 1580, ces chevaux furent baptisés lipizzans en l'honneur des écuries de Lipizza, haras proche de Trieste (région devenue italienne après la Première Guerre mondiale, d'où transport des étalons à Piber, en Styrie, dans un ancien haras militaire autrichien).

*

Les lipizzans se distinguent par la noblesse de leurs formes, leur démarche élastique, leur docilité et leur intelligence. De couleur foncée à leur naissance (brune, marron foncé ou gris souris), ils n'obtiennent leur célèbre couleur blanche définitive qu'entre l'âge de quatre à dix ans. La période de dressage se divise en plusieurs étapes de niveaux

Photo : École d'équitation espagnole de Vienne.



variés avant de parvenir à la grande école et s'étend sur une période de six ans.

L'École espagnole de Vienne perpétue des sauts d'école tels qu'ils se pratiquaient à Versailles : la levade, la pesade haute, la courbette, la cabriole, la pirouette, le piaffer, le passage.

*

L'uniforme actuel des cavaliers de l'École d'équitation espagnole remonte au début du XIXe siècle (Empire) : bicorne noir porté en bataille, orné d'une soutache dorée, habit brun sur une culotte de peau de cerf légèrement jaunie et hautes bottes vernies. Ils portent ce costume lors de manifestations où ils évoluent par groupe de huit.

Toujours en Autriche, l'École espagnole d'Innsbruck, aussi célèbre, assure les mêmes fonctions avec la même race de chevaux. Des visites sont organisées, tant à Vienne qu'à Innsbruck.

Renseignements aux offices de tourisme sur place et à l'Office national autrichien du tourisme, B.P. 475, 75366 Paris cedex.

*

Tout comme le Cadre Noir de Saumur, ces deux formations présentent des spectacles de galas en Autriche, mais aussi à l'étranger, (Palais omnisport de Bercy à Paris, arènes de Arles, par exemple) exportant ainsi leur art équestre.

Jean-Yves ROSSIGNOL

Sources : Documentation publicitaire des Écoles espagnole de Vienne et d'Innsbruck. Office national autrichien de tourisme, Paris.

ENTREPRISE DE MAÇONNERIE
Neuf & Rénovation
Bruno Thomas
"La Mare" – 22800 Quintin
✆ 02 96 74 07 93

CHÂTEAU DE QUINTIN
Visite guidée du château
Exposition 1999 :
les faïences de Quimper + 600 pièces
Restaurant ouvert toute l'année sur commande pour groupes
Tél. 02 96 74 94 79 • Fax. 02 96 74 98 64

STUDIO PHOTO
Joël Jégouic
Grande-Rue - Quintin
☎ 02.96.74.03.63

LE CADRE NOIR DE SAUMUR

DANS CE NUMÉRO SPÉCIAL sur le cheval, il est indispensable de mentionner également une unité de grande renommée : l'École nationale d'Équitation et le Cadre Noir de Saumur.

À la fin du XVIe siècle, Duplessis-Mornay fonde à Saumur une université protestante dont l'académie d'équitation est dirigée par M. de Saint-Vual.

En 1763, le roi Louis XV confia au duc de Choiseul la réorganisation de la cavalerie française qui fonctionnera jusqu'en 1788, veille de la Révolution.

Rétablie en 1824, l'École de Saumur était composée d'un manège militaire et d'un manège d'académie dans lesquels on enseignait les principes d'équitation militaire.

En 1972, l'École nationale d'Équitation se constitue autour du Cadre Noir. Depuis lors, elle dépend du ministère de la Jeunesse et des Sports, en liaison avec la fédération française d'Équitation et le soutien des haras nationaux et du ministère de la Défense. L'École emploie deux cents personnes dont quarante-cinq enseignants. Ce corps de dresseurs et de formateurs militaires et civils pratique l'enseignement de la Haute École.

École nationale d'équitation de Saumur. Cavalier effectuant une courbette. (Photo : A. Laurioux.)

FRUITIER - FORESTIER - ORNEMENT
PÉPINIÈRES J. PÉHU
Z.A. La Ville Auvray – 22590 Pordic
✆ 02.96.79.49.06
(En bordure de la nouvelle 4 voies St-Brieuc – Binic)

Sur deux terrains totalisant trois cents hectares évoluent quatre cents chevaux, logés en boxes individuels, dans quatre grandes écuries. L'ensemble possède cinq manèges, quinze carrières olympiques et près de cinquante kilomètres de pistes aménagés avec plusieurs centaines d'obstacles naturels. L'École est équipée d'un amphithéâtre. Une clinique moderne assure les soins.

À l'école de cavalerie, les sauts d'école furent pratiqués sans étrier. Courbette et croupade sont maintenues dans un style propre à Saumur, tandis que la cabriole conserve son style classique.

Au cours de galas, les cavaliers du Cadre Noir présentent, par groupe de huit ou douze, des spectacles de haute qualité avec des moyens scéniques et techniques exceptionnels au service de l'équitation française, sous la direction de l'écuyer-chef, appelé « le Grand Dieu ». Des visites de l'École, suivies d'entraînement des écuyers, ont lieu sur place (35 000 visiteurs plus 15 000 spectateurs, soit environ 50 000 visiteurs par an). Des manifestations équestres, concours et courses se déroulent toute l'année.

Lors de ces manifestations, les cavaliers du Cadre Noir sont vêtus d'une tenue noire avec veste aux boutons dorés ornée d'épaulettes aux franges dorées. Ils sont coiffés d'un bicorne, appelé « lampion », porté en bataille (les pointes au-dessus des épaules). Une cocarde tricolore, barrée d'une soutache dorée, décore cette coiffure.

L'École nationale d'Équitation accueille et organise des compétitions de niveau international. Elle contribue ainsi au rayonnement de l'équitation française.

Jean-Yves ROSSIGNOL

Renseignements :
École nationale d'Équitation
49411 Saumur cedex

Sources : Document publicitaire de l'École nationale d'Équitation de Saumur, avec l'aimable participation de Catherine Moulé (relations publiques E.N.E. Saumur).

LES TYPES ET LES RACES DES CHEVAUX

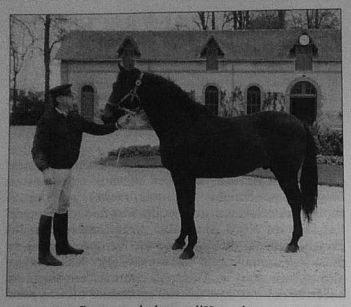
LES CHEVAUX domestiques furent introduits à Babylone vers l'an 2000 av. J.-C. et en Égypte à peu près trois cents ans plus tard. Ces animaux ont été amenés en Égypte en provenance du nord-est de la Syrie. Ces chevaux égyptiens et babyloniens étaient les précurseurs des races rapides de chevaux arabes du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord. Il semble qu'une autre race de chevaux ait été domestiquée en Europe. Massifs et plus lents, mais plus puissants que les chevaux arabes, ils sont considérés comme les lointains ancêtres des chevaux de trait modernes utilisés pour les labours et autres travaux de force. Certains spécialistes pensent également qu'une troisième lignée découverte dans les îles Britanniques est l'ancêtre des différentes races de poneys modernes.

Dans la plus grande partie de l'Europe, des premiers siècles après J.-C. aux environs du XVIIe siècle, les chevaux indigènes puissants servaient aux opérations militaires, au remorquage de lourdes charges et comme animaux de bât. Pendant cette même période, le monde arabe avait développé des races plus petites, au galop rapide, qui furent introduites en Espagne après la conquête musulmane du VIIIe siècle. Ces chevaux devinrent célèbres pour leur rapidité et leur endurance, et beaucoup furent importés en Angleterre ou en Europe continentale dès le XIIe siècle. Toutefois, les essais systématiques visant à améliorer les races n'apparurent qu'à la fin du XVIIe siècle, où des étalons arabes furent importés en Angleterre et en France et croisés avec des juments indigènes.

Au cours des trois cents dernières années, les éleveurs de chevaux se sont efforcés d'améliorer les diverses races et de développer des lignées adaptées à des tâches spécialisées. Parmi les nouvelles races qui en ont résulté, on trouve des chevaux de selle et des chevaux de harnais spécialement adaptés aux allures des courses, des chevaux de chasse adaptés à l'endurance, des chevaux d'équipage, des chevaux de trait, des poneys à vaches et des poneys à polo.

La race arabe est souvent divisée en trois sous-races : les chevaux turcs de Turquie d'Europe et d'Asie Mineure, les chevaux arabes en provenance des régions situées entre Damas et l'Euphrate et les chevaux barbes des régions berbères, en Afrique du Nord. Les chevaux arabes au sens large sont des chevaux assez petits, qui mesurent entre 1,47 et 1,52 m de hauteur au garrot. Remarquablement endurants, ce sont aussi de rapides galopeurs. Toutes les races de chevaux de selle sont issues, dans une large mesure, de chevaux arabes.

Le pur-sang anglais a été développé au début du XVIIIe siècle à partir des produits de trois ancêtres



Pur-sang du haras d'Hennebont.

reproducteurs (le turc Byerly, l'arabe Darley et le barbe Godolphin) et de juments anglaises indigènes. Il est essentiellement utilisé pour les courses de plat, la chasse et le saut d'obstacles. Sur le plan biologique, les chevaux de selle sont plus des types que des races. À cause de la popularité des divers sports ou activités équestres, des associations d'enregistrement et d'élevage ont été mises en place. Les chevaux de selle sont beaucoup plus légers que les chevaux de trait.

Les races de chevaux de trait sont plus distinctes que celles des chevaux de selle. Elles comprennent, par exemple, le cheval belge, le shire, le clydesdale et le percheron. Le cheval belge est l'un des plus grands chevaux. Il atteint une hauteur à l'épaule de 1,73 m ou plus, et pèse jusqu'à 1 125 kg. Le shire d'Angleterre fait à peu près la même taille, mais possède de longs poils sur les pieds jusqu'au boulet et au dos des membres postérieurs jusqu'au jarret. Le clydesdale, plus petit, a été créé en Écosse en croisant des chevaux indigènes avec des chevaux belges et shire. Le percheron, qui mesure dans les 1,68 m de hauteur au garrot, est originaire de l'ancienne région du Perche. Il résulte du croisement de chevaux arabes avec la vieille race flamande dont le cheval belge est le représentant moderne.

Plusieurs races de petits chevaux, communément appelés poneys, sont originaires de Grande-Bretagne. Parmi eux, on trouve le shetland, le dales, le welsh, le dartmoor et le new forest. Le plus petit des poneys est le shetland, qui ne mesure que 1,06 m de hauteur au garrot.

Enfin pour compléter cette étude et aussi tenir compte des chevaux élevés depuis des siècles près de nous, j'invite le lecteur à se reporter à l'article de M. Alfred Burlot sur le cheval de Corlay.

Pierre BLAIS

L'ÂNE

DE PLUS EN PLUS nombreux sont ceux qui, pour leurs loisirs ou leur activité professionnelle, font appel à nouveau à ce vieux compagnon. Et même si l'âne a quitté les champs où les machines l'ont remplacé, il retrouve les sentiers pour accompagner les randonneurs, réintègre les campagnes pour aider aux petits travaux ou devenir animal de compagnie : juste retour des choses pour lui qui a appris la société de l'homme depuis 5 000 ans.

Leurs lointaines origines, leur étonnante diversité, leur caractère fascinant, peuvent être à la source des mythes dont ils sont les porteurs dociles, des contes et des légendes dont ils sont encore les acteurs.

L'âne est un vertébré. Il fait partie de la classe des ongulés, mammifère de la famille des équidés. Il peut atteindre 2,70 m de long, 1,50 m au garrot et peser jusqu'à 400 kg. Il est cousin du cheval, de l'hémione du Tibet, de l'onagre de Perse et du zèbre africain. L'âne est sans doute originaire d'Afrique d'où il a gagné l'Espagne et l'Europe occidentale depuis la plus haute Antiquité.

En France, les races les plus couramment rencontrées sont :

Le grand noir du Berry (mâle adulte à quatre ans, 1,35 à 1,45 m)
L'âne du Bourbonnais (1,25 m au garrot)
L'âne catalan (1,45 à 1,60 m)
L'âne corse (1,17 m)
L'âne du Cotentin (1,25 m)
L'âne de Gascogne (1,20 m)
L'âne normand (1,20 m)
L'âne de Provence (1,20 à 1,30 m)
L'âne des Pyrénées (1,35 m)
L'âne du Poitou (1,40 à 1,55 m et 350 à 450 kg)

Baudets du Poitou.

Si en gros la conformation de l'âne se rapproche de celle du cheval, elle diffère en quelques caractères constants :

Le cheval a six vertèbres lombaires alors que l'âne, de plus petite taille, n'en a que cinq.

La tête est plus volumineuse avec un front plus large, des naseaux moins dilatés.

Les oreilles sont mobiles, larges et garnies de poils à l'intérieur.

La crinière est peu abondante, courte et droite, non retombante comme chez le cheval.

Le dos est normalement droit mais avec les années il peut devenir concave ou ensellé.

La croupe est courte et inclinée.

La queue est fine et terminée par un toupet de crin, elle favorise l'équilibre de l'animal et lui permet de chasser les mouches.

Le poitrail est plus étroit que celui du cheval d'où une capacité respiratoire inférieure.

Le cri de l'âne est le braiment, il est saccadé et impressionnant, il peut être entendu à plusieurs kilomètres.

Le sabot de corne noire a une apparence carrée.

En général, les allures sont moins rapides que celles du cheval. Lorsque l'âne trotte, le plus souvent, son trot n'est pas aussi rapide et soutenu. S'il lui arrive de galoper, c'est exceptionnel.

Les utilisations de l'âne sont diverses

• Le travail agraire pour l'âne du Cotentin et de Gascogne.

• Le transport bâté en montagne, transhumance, transport du sel, de la glace naturelle, du ravitaillement des bergers (âne de Provence, de Savoie, des Pyrénées).

• Le transport bâté pour l'acheminement du lait, des caisses de fromages, pour l'âne de Normandie.

• Le débardage du bois de la montagne ou sur des terrains accidentés, pour l'âne de Gascogne.

• Le halage des péniches pour l'âne gris du Berry qui n'est pas trop grand pour loger dans la péniche (1,10 m).

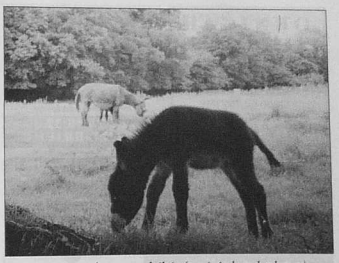
• Les menus travaux de la ferme.

• Les labours.

• La production mulassière :

Un âne étalon et une jument donnent une mule ou un mulet.

Un cheval étalon et une ânesse donnent un bardot.



Au premier plan un bébé (croisé baudet-berry), au deuxième plan une maman baudet.

Ces hybrides sont toujours stériles. Réussissant à féconder une ânesse, celle-ci n'ira malheureusement pas à son terme et perdra son petit.

L'âne thérapeute ? Citons cet hôpital anglais du Devon où une vingtaine d'ânes de cinq à quinze ans portent sur leur dos des enfants aveugles, sourds, autistes ou simplement déficients intellectuels. En France, l'asinerie Picarde, à Auger-Saint-Vincent dans l'Oise, fait figure de pionnière dans ce domaine.

Les ânes célèbres

Celui de Marie et Joseph. Celui de Louis XI. La reine Victoria se promenait volontiers dans une voiture à quatre roues attelée à un baudet du Poitou.

Plus près de nous : Modestine, l'ânesse de Stevenson qui a voyagé dans les Cévennes en 1878. Noisette et Maron, ânes de F. Mitterrand. Mimosa, l'ânesse de B. Bardot. Ramire, âne de G. Duffray. Cadet, âne vigneron de M. Genevoix.

Autres ânes célèbres : celui de Sancho Pança dans Don Quichotte. Peau-d'Âne, conte de Ch. Perrault. Celui dont la comtesse de Ségur a écrit les mémoires, et celui d'Ali Baba…

Christian LE BOT
peinture
revêtements sols & murs
14, rue du Vau-de-Gouët
Quintin © 02.96.74.92.20

J. MORVAN
Agent RENAULT
GARAGE DU GOUËT
Rue Saint-Eutrope
22800 Saint-Brandan
© 02.96.74.83.99

ORNICAR
LIBRAIRIE - PAPETERIE
La librairie vous souhaite un joyeux Noël et une bonne et heureuse année
8, rue aux Toiles
22800 QUINTIN
Tél. : 02 96 79 63 48
Fax : 02 96 79 63 49

ALPHA location
Vaisselle & matériel de réception
Faites la fête...
... PAS LA VAISSELLE
Rendez-la non lavée
✆ 02 96 68 32 30
SAINT-BRIEUC

Des solutions sur mesure et véritablement personnalisées pour devenir propriétaire
Les prêts à l'Accessibles
CRÉDIT IMMOBILIER DE FRANCE BRETAGNE
4, rue des Lycéens Martyrs
22000 ST-BRIEUC
Tél. 02 96 62 00 22

Les expressions, dictons et proverbes qui font intervenir l'âne sont nombreux, tant on l'a chargé de défauts

« Brider un âne par la queue. »
« Chantez à l'âne, il vous fera des pets. »
« Faire l'âne pour avoir du son. »
« Il y a plus d'un âne à la foire qui s'appelle Martin. »
« Les ânes ont des oreilles longues parce qu'on ne leur a pas mis de béguin. »
« Têtu comme un âne rouge. »
« De la pisse d'âne. »
« Sauter du coq à l'âne. »

Sans oublier les articles 1 et 2 de l'arrêté municipal de Job Lavergne de la Tour, maire de Saint-Léger-des-Prés (Ille-et-Vilaine) :

– Il est interdit d'utiliser sur le territoire de la commune toute expression portant atteinte à l'honorabilité de l'âne, en particulier « bête comme un âne, ânerie, bonnet d'âne... ».

– Tout contrevenant pris en flagrant délit devra présenter ses excuses sous forme de carottes ou de friandises aux ânes résidant sur la commune.

Il ne semble pas que le Pays de Quintin jouisse d'une grande tradition de l'utilisation de l'âne. Actuellement quelques concitoyens en ont adopté et ils apprécient tout particulièrement de randonner la journée entière, voire plusieurs jours, dans les bois ou les collines environnantes, le transport des provisions et du matériel étant assuré par leur ami de la gent asine.

Catherine et Gilles RAULT

LES ALLURES DU CHEVAL

LES CHEVAUX sont capables d'adopter un grand nombre d'allures et quelques-unes ont été développées artificiellement par des entraîneurs. Par commodité, on peut les diviser en *allures symétriques*, pour lesquelles des intervalles de temps égaux séparent le toucher du sol par les membres antérieurs gauche et droit (ainsi que par les membres postérieurs gauche et droit) et les *allures asymétriques*, pour lesquelles les intervalles sont inégaux. Les allures symétriques familières, par ordre de vitesse croissante, comprennent la marche, le pas et le trot. Le cheval marche en avançant ses jambes dans l'ordre suivant : avant gauche, arrière droite, avant droite et arrière gauche. Il va au pas en balançant les jambes gauches puis droites pratiquement à l'unisson et trotte en balançant les jambes opposées en diagonale pratiquement à l'unisson. Les allures symétriques artificielles comprennent le piaffé (sur place) et le passage (en avançant). Elles sont réalisées avec membres levés haut, pas plus de deux membres touchant terre au même moment. Les allures asymétriques comprennent le petit galop et le grand galop, pour lesquels les membres arrière gauche puis droit touchent le sol, suivis par les membres avant gauche puis droit ; la séquence peut être inversée dans l'ordre droite-gauche.

Chevaux en promenade.

Plomberie • Chauffage
Sanitaire • Ramonages
Entretien
FRANÇOIS BOSCHER
Installateur - Dépanneur
7, Grand-Rue – 22800 QUINTIN
Tél. 02.96.74.94.05

La Banque qui assure L'imagination dans le bon sens
CRÉDIT AGRICOLE
QUINTIN
02 96 74 86 17

Caractéristiques des différentes allures du cheval

• ***Les trois allures principales :***

– *Le pas* est l'allure la plus lente, dont la vitesse est d'environ 6 à 7 km/h, soit 110 m à la minute. C'est une allure marchée, à quatre temps égaux.

– *Au trot*, la vitesse est d'environ 14 à 15 km/h, soit 240 m à la minute. C'est une allure symétrique, sautée à deux temps égaux, où le cheval progresse par bipèdes diagonaux.

– *Le galop* est l'allure la plus rapide, dont la vitesse est d'environ 20 à 30 km/h, soit 400 à 450 m à la minute. C'est une allure basculée, dissymétrique, à trois temps inégaux avec une phase de projection.

• ***Les allures défectueuses :*** Usure, surmenage, souffrance ou mauvaise utilisation sont l'origine des allures défectueuses.

• ***L'amble :*** Le cheval pose alternativement chaque bipède latéral. Certains chevaux amblent naturellement ou grâce au dressage.

• ***L'aubin :*** Le cheval galope des antérieurs et trotte des postérieurs (aubin du devant).

• ***Le traquenard :*** Trot désuni ou décousu. Bipèdes diagonaux dissociés : les pieds du même diagonal ne se posent pas en même temps.

• ***Le galop désuni :*** Le cheval galope à droite des antérieurs et à gauche des postérieurs ou inversement. Poser du bipède latéral ou lieu du diagonal.

• ***Le galop à quatre temps :*** Le cheval a le bipède diagonal qui est dissocié.

• ***Postures défectueuses :***

Les deux principales qui concernent généralement les antérieurs sont :

Cagneux : les sabots sont orientés en dedans.
Panard : les sabots sont orientés en dehors.

Mélanie DELPONT
(Petite-fille de Pierre Blais)

SYSTEME BIEN ETRE
Pascal TANGUY
ÉLECTRICITÉ GÉNÉRALE
TOUT CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE
NEUF – RÉNOVATION
La Gravelle - Le Fœil
22800 Quintin
Tél. 02 96 74 00 96 – Fax 02 96 74 99 30

TOUJOURS À PROPOS DE... CHEVAL

AUTREFOIS, dans le Pays de Dinan, lorsqu'on disait en parlant d'un cheval qu'il « rentrait le cul dans l'avaloir », cela voulait dire qu'il était plutôt... paresseux.

C'est l'abbé Biou qui m'a rapporté ce propos et d'ajouter : « Cette expression s'appliquait aussi aux gens peu enclins au travail. »

Peu habitué à manier le fouet (étant fils de marin), j'ai consulté le dictionnaire pour connaître le sens du mot « avaloir ». En voici la définition : « Pièce de harnais fixée au brancard et descendant derrière les cuisses des chevaux de timon, pour retenir ou faire reculer le véhicule. »

Amusante anecdote et bonne introduction pour le sujet qui nous préoccupe.

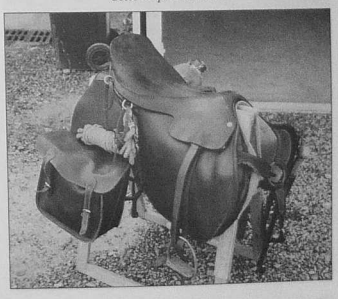
Connaissez-vous le sens de cette expression : « monter un cheval à cru » ? C'est tout simplement faire de l'équitation sans selle, ni bride, ni étrier.

Les anciens, cavaliers dans l'âme, se servaient pour diriger leurs chevaux de leurs seules jambes. Ce n'est qu'au IVe siècle que l'usage de la selle a été généralisé. Pour trouver les premières traces de mors, il faut remonter à Xénophon (environ 400 ans av. J.-C.). Mais voici l'époque du Moyen Age. Afin de protéger le cheval, on le fait disparaître sous une épaisseur d'armure de cuir, de tissu, etc.

La selle de cheval

Sa forme a bien évolué. Que de chemin parcouru depuis la selle du chevalier, à pommeau et trousse-quin élevés, à celle de course qui pèse tout au plus une centaine de grammes !

Selle de promenade.



À chaque usage, son type de selle.
Citons-en quelques-unes :

• La selle du *cow-boy* ou du *gardian*. Elle est conçue pour les longues randonnées et la capture du bétail. Le cavalier a besoin d'être fortement calé pour résister aux efforts qui lui sont demandés.

• La selle *anglaise* est la plus répandue. Le cavalier peut, grâce à elle, rester dans une position correcte.

Notons encore parmi les plus courantes :

La selle *à piquer* (travail des sauteurs), de *dressage* sur laquelle le cavalier est si bien assis, d'*Amazone* qui comporte du côté gauche deux fourches et un seul étrier. Ajoutons encore, sans prétendre être exhaustif, la selle de *course* et d'*entraînement*.

Mais sans doute est-il utile de nous demander de quoi se compose une selle

Le squelette qui en assure la rigidité est l'*arçon*. Celui-ci peut être de bois ou de plastique. Le *pommeau* se place à la partie antérieure, le *troussequin* dans l'arcade postérieure. On rembourre ensuite ces divers éléments, et, recouverts de cuir, ils deviennent le *siège*.

La selle comporte encore deux parties latérales, les *quartiers* et les *faux quartiers*.

Laissons de côté les détails superflus et contentons-nous de citer encore les *sangles* qui passent sous le ventre du cheval et maintiennent la selle en place.

Quel est le secret pour bien poser la selle sur le cheval ?

C'est mettre celle-ci un peu en avant, légèrement sur le garrot et la faire reculer dans le sens du poil jusqu'à l'endroit où elle ne risque pas de blesser. Tapis et couvertures de protection devront être bien à plat, la sangle est passée dans la dépression appelée *passage de sangle*.

Un bon cavalier sait entretenir son matériel

Dans l'écurie, une place sera réservée pour suspendre la selle, une autre pour que tapis et couvertures soient bien étendus. Les cuirs devront être savonnés, épongés, rincés, essuyés et assouplis. Quant aux aciers, ils auront intérêt à être nettoyés à l'eau et au savon, polis et frottés pour qu'ils étincellent.

LE MEN
NUTRITION ANIMALE
B.P. 134
22800 QUINTIN
Tél. 02 96 74 80 75

Filets et mors

Dans l'équipement du cheval, la selle, on l'a vu, n'est apparue que tardivement. Pourtant, les peuples primitifs ont connu très tôt l'usage de la *bride*.

Le système, rudimentaire, était fait surtout pour maîtriser l'animal. L'ancienne devise « les jambes passent avant les mains » ne va s'appliquer que plus tard.

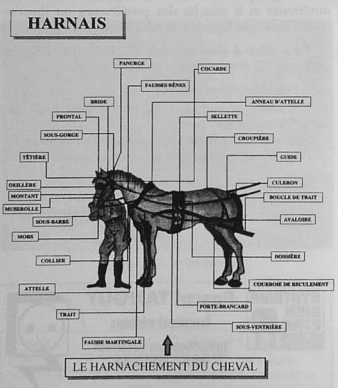
Un cheval « bien embouché » exprime sa satisfaction en mâchant son mors dont le filet « fait entendre un tintement argentin sous la bride ».

Le cavalier moderne dispose de cinq types de mors :

• le *mors de filet* (appelé simplement filet),
• la *double bride*,
• le *Pelham*,
• le *filet releveur*,
• la *bride sans mors*.

Il n'est certes pas inutile de se demander comment s'exerce l'action de ce mors.

Distinguons le jeune cheval peu entraîné de cet autre plus expérimenté. Dans le premier cas, l'action s'exerce de bas en haut contre la commissure des lèvres, tandis que dans le second, c'est sur la mâchoire inférieure que le mors agit.



LA SELLERIE :

C'est l'art de fabriquer ou de réparer toutes les pièces composant l'équipement du cheval monté ou attelé. On dit aussi sellerie-bourrellerie.

Différente de la sellerie garniture : qui est l'art de faire des pièces pour garnir l'intérieur des véhicules.

L'OUVRIER S'APPELLE LE SELLIER.

Protections

Parlons brièvement, pour conclure, des harnais de protection qui comprennent les guêtres, les flanelles, les genouillères, les cloches, les couvertures.

C'est afin de protéger le boulet et le tendon qu'on se sert de *guêtres* en feutre recouvert de cuir. Pour éviter à la guêtre de tourner, le feutre épais est parfois entouré d'une bande élastique avec un intervalle de coton.

Les *flanelles* suivent les contours des canons. Elles protègent des chocs.

À l'écurie, des bandes « de repos », en tissu chaud, sont appliquées sur les membres. La chaleur dégagée est source de confort.

Les *genouillères*, ainsi que le nom l'indique, sont un rempart contre les obstacles et les chutes.

Véritables boucliers de la couronne et du talon, les *cloches* sont presque indispensables lorsque le cheval saute.

Enfin, les *couvertures*, maintenues au niveau du garrot, font fuir froid et poussière.

Ainsi, bien protégée, la « plus noble conquête de l'homme » pourra, à son aise, cavaler, sauter, gambader, trotter, galoper… Que ne ferait-on pas pour cet animal que l'on aime tant ?

Jean-Noël ÉOUZAN

Source : *Le grand livre du cheval*, Solar, Éditions du Club France-Loisirs.

Passage de la houe en vue de la plantation des pommes de terre.

Le Café des Chasseurs
5, place de la République
22800 Quintin - 02 96 79 60 60
Restauration traditionnelle
Pizzeria - Pizzas à emporter
Formule repas le midi
Ouvert tous les jours sauf le mardi

Gilles BLANCHET
Plâtrerie • Cloisons sèches
Isolation • Peinture
9, rue des Croix-Jarrots
22800 QUINTIN
✆ 02 96 79 64 81

LE DRESSAGE

Les disciplines équestres purement sportives : course, saut d'obstacle, randonnée ou attelage, conduisent à adapter certaines qualités naturelles du cheval au but poursuivi par ces sports.

Le dressage ou « équitation supérieure » se propose de rendre au cheval monté la grâce des attitudes et des mouvements qu'il avait naturellement en liberté et de « parfaire la nature par la sensibilité de l'art » (comme dit le célèbre écuyer Newcastle).

Pierre Chambry, écuyer-professeur, directeur du collège d'équitation de l'Orches, écrit aussi « que le but du dressage est le développement harmonieux de l'organisme et des moyens du cheval. Il a pour conséquence de le rendre à la foi calme, soumis et "perçant", en réalisant ainsi une entente parfaite avec son cavalier. Ces qualités se manifestent par la franchise et la régularité des allures, par l'harmonie, l'aisance et la légèreté des mouvements ».

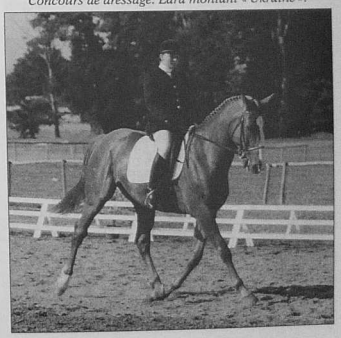
« Le cheval donne l'impression de se manier lui-même ; confiant et attentif, il se livre généreusement à son cavalier. »

Le dressage ainsi défini est l'aboutissement du travail effectué dans les écoles d'équitation telles que le Cadre Noir de Saumur ou l'École espagnole de Vienne, pour ne citer que les plus célèbres.

On cherche tout d'abord à rendre les différentes allures régulières à des rythmes variés.

Par exemple, le pas ou le trot « d'école » visent à obtenir du cheval une allure la plus lente possible sans affecter la régularité, ce qui nécessite une parfaite soumission du cheval, qui devra ensuite effectuer des allongements d'allure sans saccade ni soubresaut.

Concours de dressage. Lara montant « Ukraine ».



Puis on l'amènera à se déplacer latéralement en « appuyer » aux trois allures. Il devra aussi effectuer des cercles et demi-cercles de diamètre fixé.

Jusqu'ici il s'agit de ce que l'on nomme la « basse école » accessible à la plupart des chevaux et des cavaliers. Plus difficile est la « haute école » dont les principales figures sont les suivantes :

• le *passage* effectué au trot ralenti, le cheval déplaçant ses membres verticalement ;

• le *pas espagnol* qui consiste à faire avancer le cheval lentement en relevant ses membres antérieurs et en les projetant en avant ;

• le *piaffer* ou trot sur place ;

• les *changements de pied au galop*, figure dans laquelle le cheval semble danser avec grâce et légèreté ; et bien d'autres figures dont la description sort du cadre de cet article.

Les concours de dressage, régionaux, nationaux ou internationaux se déroulent sur un terrain rectangulaire parfaitement plan, mesurant 60 m sur 20 m, et jalonné de lettres (toujours les mêmes dans tous les pays) servant de repères pour les différentes figures qui s'enchaînent suivant un ordre établi qui dépend du degré de perfectionnement de l'épreuve.

Un jury de trois membres, installé dans une tribune surélevée, placée au milieu d'un des petits côtés, note séparément chacun des concurrents.

Pour terminer ce rapide exposé d'un « art » plein de finesse et de sensibilité, on doit dire qu'il nécessite des chevaux ayant des qualités naturelles assez exceptionnelles et des cavaliers doués de patience et de psychologie, capables de « sentir » les moindres réactions du cheval.

Autant dire que le dressage n'est pratiqué que par des cavaliers de très haut niveau, formés par des écuyers-professeurs étant passé par des écoles spécialisées.

Raymond ROLLET

POUR NOUS, LE PLUS IMPORTANT
DANS L'EAU, C'EST L'EAU

LYONNAISE DES EAUX

Les Hommes de l'Eau
CENTRE RÉGIONAL BRETAGNE
1, Route de Kerbost
Z.I. de GRÂCES 22200 GUINGAMP
Tél. 02.96.40.64.00

Depuis toujours les Hommes ont besoin de l'Eau.
Aujourd'hui, l'Eau a besoin des Hommes.

ENTRAÎNEUR DE CHEVAUX DE COURSES

Ce fut une rencontre très sympathique et très enrichissante qu'un rédacteur du Quintinais *a pu faire à La Harmoye. M. Patrice Vincent exerce à Caradeuc le métier d'entraîneur de chevaux de courses. C'est une profession essentielle pour les propriétaires et pour les jockeys que* Le Quintinais *se propose de vous faire découvrir.*

Le Quintinais : En quelques mots, pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs ?

P. Vincent : Bien volontiers, je suis Patrice Vincent, ma compagne est infirmière, nous sommes parents d'une petite fille de deux ans et demi. Depuis l'âge de dix ans je participais, dans le secteur de la Gacilly (56), très assidûment à des courses de poneys. Mes parents étaient opposés à ce que je fasse une carrière de jockey en raison des risques présentés. Aussi, j'ai appris le métier de mécanicien automobile. Mais les chevaux vapeur ne m'intéressaient vraiment pas, aussi je suis très vite revenu à mes premières amours.

Le Quintinais : Ainsi, si je vous comprends bien, vous êtes devenu jockey et par la suite entraîneur. Dites-nous en plus.

P. Vincent : Effectivement, je suis devenu jockey et cela s'est fait, je dirais, naturellement. Vous savez, on naît jockey ou pas. Pour moi, c'était évident et, sans formation spécifique, je me suis fait, comme on dit, sur le tas et j'ai eu la chance – et dans ce métier il en faut un peu – de pouvoir très vite monter en course et d'en gagner un certain nombre. Tenez, ma première victoire, c'était à Fougères en 1986, le jour de mon anniversaire. J'ai gagné avec « La Débridée » une course de plat.

Le Quintinais : Vous avez ainsi couru pendant dix années, mais comment devient-on entraîneur et qui plus est à La Harmoye, vous qui êtes originaire du Morbihan ?

P. Vincent : J'ai été lad-jockey pendant environ huit ans chez M. Faucheur à Saint-Brandan, principalement jockey d'obstacles. Ensuite, j'ai eu envie de m'installer à mon compte. J'ai fait un stage d'un mois et demi à Paris pour apprendre la gestion. J'ai trouvé une ancienne ferme disponible à Caradeuc, alors j'ai décidé de m'y installer.

Le Quintinais : Transformer une ferme en centre d'entraînement n'est pas chose évidente. Comment cela s'est-il passé ?

P. Vincent : Certes, cela fut d'autant moins évident que j'ai dû tout faire moi-même, sans aucune aide financière notamment. J'ai dû faire une piste de 900 m à Kerqueffellec (1 200 tonnes de sable ont été apportées), transformer les bâtiments d'élevage en écuries avec un bon confort, installer un dispositif « marcheur électrique (1) » pour ne citer que l'essentiel.

Le Quintinais : Quelle est la capacité de votre centre d'entraînement et d'où viennent les chevaux qui vous sont confiés ?

P. Vincent : Je peux accueillir ici en permanence entre quinze et vingt chevaux. Ceux-ci appartiennent à des propriétaires situés dans un rayon kilométrique très large autour de La Harmoye.

Le Quintinais : Vous accueillez les chevaux à partir de quel âge et quelle forme d'entraînement pratiquez-vous, qui vous aide ?

P. Vincent : Nous les prenons à dix-huit mois au débourrage, c'est-à-dire du début de leur formation, jusqu'à leur fin de carrière qui se situe à un âge très variable. À Caradeuc, nous dispensons, mes deux employés (qui sont jockeys en activité) et moi-même, un entraînement spécifique pour courses de plat et d'obstacles.

Le Quintinais : Détecte-t-on rapidement les cracks des chevaux dits ordinaires ?

P. Vincent : Oui, comme chez les humains, les aptitudes des futurs champions apparaissent très vite. Si vous voulez, on peut dire qu'il y a quatre catégories de chevaux :

• le cheval limité qui aura du mal à gagner sa « croûte »,

• le cheval honnête qui compense à peu près la dépense par les gains,

• le bon cheval qui fait gagner de l'argent à son propriétaire,

• le crack qui demeure l'exception.

Le Quintinais : Combien de temps gardez-vous les chevaux ici, quelle alimentation leur dispensez-vous ?

P. Vincent : Les chevaux sont en pension entre sept et neuf mois sur un an. Ils reçoivent une nourriture à base de céréales, cette nourriture est équilibrée par un nutritionniste. Ils sont suivis médicalement par un vétérinaire spécialisé. En outre, tous les mois, ils sont l'objet de soins attentifs de la part d'un maréchal-ferrant spécialisé en chevaux de course.

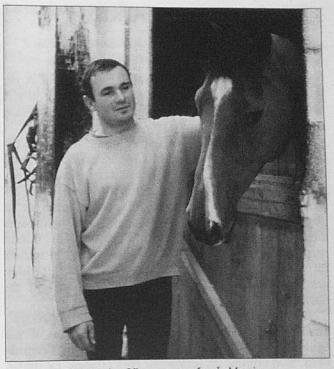
Le Quintinais : Pouvez-vous nous décrire une journée d'entraînement ?

P. Vincent : La journée commence très tôt le matin, disons avec le lever du jour.

• Au réveil, distribution d'une ration d'avoine, ensuite nettoyage et paillage du box, pansage et départ pour l'entraînement.

• L'entraînement consiste à faire galoper le cheval sur différentes distances selon ses capacités après un échauffement au trot. Le travail se termine par une récupération au trot, et ensuite au pas. Il y a des chevaux qui aiment le terrain sec, d'autres le terrain lourd.

Le lendemain d'une course, l'entraînement sera léger, en douceur le cheval sera mis dans le marcheur électrique qui lui permet de faire fonctionner sa musculature et de se décontracter.



M. Patrice Vincent et « Lyph Magic », récent vainqueur à Corlay.

Le Quintinais : Les propriétaires viennent-ils souvent voir leurs chevaux et comment se déroule la mise en place pour les courses ?

P. Vincent : Oui les propriétaires viennent voir leurs chevaux et aussi discuter avec nous ; ce sont des gens passionnés.

Le départ pour une course se fait en principe le matin même. Sauf lorsque nous nous déplaçons, comme l'autre jour en Belgique, où nous sommes partis deux jours avant. L'essentiel étant que le cheval puisse avoir plusieurs heures de repos avant sa course.

Le Quintinais : Quelles sont les satisfactions de ce métier, et si c'était à refaire le referiez-vous ?

P. Vincent : Notre grand plaisir est de voir le cheval gagner, notamment sur des hippodromes fétiches comme Corlay, Craon ou Paris. C'est aussi de suivre les progrès du jeune poulain qui évolue vers le « bon cheval » ou encore mieux vers le crack.

Si c'était à refaire ? Sans aucun doute je recommencerais ! En plus d'un métier, c'est une passion, et le mécanicien automobile ne regrette pas cette réorientation radicale vers le métier du cheval.

Propos recueillis par
Claude MORIN

(1) Dispositif rotatif mû par un moteur électrique. L'appareil, de forme circulaire, est assimilable aux portes-tambour des grands hôtels. Le cheval est introduit dans l'un des emplacements et il tourne en marchant au rythme de rotation de l'appareil.

LE MÉTIER DE JOCKEY

On devient jockey par passion du cheval et de la compétition. Pour arriver à ce stade, il y a un long parcours parsemé de difficultés et de satisfactions.

À quatorze ans, il faut entrer dans une école de lad jockey, pour préparer un CAPA (certificat d'aptitude professionnelle agricole) axé sur les métiers du cheval. En ce qui concerne le futur jockey, il y a en plus une sélection physique de par la taille et le poids, mais à cet âge la croissance, pour beaucoup d'entre eux, est loin d'être finie. Pour certains, il leur reste toujours la possibilité de rester dans le milieu du cheval (maréchal-ferrant, palefrenier, premier garçon d'écurie, garçon de voyage, responsable de haras, etc.).

Admis à l'école où il suit des cours d'hippologie, ainsi que des cours de matières générales, il est également en contrat d'apprentissage chez l'entraîneur. Son emploi du temps est très chargé. Le matin (5-6 h) à l'écurie où il participe aux soins des chevaux (nettoyage des boxes, toilettage et nourriture des chevaux) sous la houlette du premier garçon ou de l'entraîneur qui lui apprennent les rudiments du métier : Comment approcher le cheval, le brider, le seller, et bien sur le monter ? Après une longue matinée bien remplie d'émotions et de fatigue, l'après-midi est consacré aux études générales. (En province ils sont quinze jours à l'école, quinze jours chez le maître d'apprentissage.)

Pendant cette période d'apprentissage qui dure trois ans environ, l'apprenti peut monter en course dès l'âge de seize ans, si son maître d'apprentissage le sent apte. Il existe des courses réservées aux apprentis, mais rien ne l'empêche de courir avec les jockeys professionnels. Cette période où il débute est assez décisive pour son avenir de jockey, car il va être jugé sur ses qualités et ses défauts en course.

L'apprentissage n'est pas pour autant terminé, il va devoir se perfectionner, il peut également apprendre à

F.-L. Allinec « flatte » l'encolure de son cheval, ce qui est pour celui-ci une vraie récompense.

monter en obstacle ; il faut beaucoup persévérer pour devenir jockey professionnel.

C'est un métier où il faut toujours se remettre en question, rien n'est acquis définitivement ; une période sans victoire, c'est l'oubli pour le jockey. Il est donc important d'être jockey dans de bonnes écuries.

Pour ma part, j'ai fait mon apprentissage en Bretagne où, en 1974, j'ai monté ma première course dans le prix de la ville de Guerlesquin à l'âge de dix-sept ans ; puis je me suis perfectionné en obstacle où je suis devenu jockey professionnel. La joie de gagner une course est un magnifique moment, récompense d'une longue période de sacrifices (bonne chair, alcool, sorties sont à proscrire) sans compter les risques du métier, les accidents sont parfois inévitables.

François L'Allinec

Elquin
CHARCUTIER EN ARMOR
Quintin - Tél. 02.96.74.85.85

IMPRIMERIE QUINTINAISE
à votre service...
... pour la P.A.O.,
de 8 h 30 à 12 h 00 & 14 h 00 à 18 h 30 du mardi au samedi
l'impression Offset & Typo,
les photocopies...
de l'imprimé publicitaire et administratif au faire-part, la carte de visite, etc...
6bis, rue au Blé - 22800 QUINTIN - ✆ 02 96 74 94 98 - Fax. 02 96 74 03 09

LE MARÉCHAL-FERRANT

La protection du sabot

À l'état sauvage, le cheval n'a pas besoin de fers. Il mène une vie errante mais garde d'habitude une allure calme, de sorte que ses sabots ne s'abîment guère.

On en demande beaucoup plus au cheval domestique. Son travail quotidien peut être très pénible et il s'effectue parfois sur des routes dures. Les efforts qu'exercent ses pieds sont énormes. Pour les protéger, un cheval a besoin de fers.

Un artisanat ancien

Voici plus de 2 000 ans qu'on ferre les chevaux. Les anciens Grecs chaussaient leurs montures d'« hipposandales » en métal, maintenues en place par des liens de cuir. Les Japonais et les anciens Égyptiens utilisaient des sandales de paille peu solides, vite détruites ou perdues.

Les Romains eurent l'idée de faire tenir les fers au moyen de clous qui les traversaient et s'enfonçaient dans la partie cornée du sabot. Cette méthode, bien meilleure, est encore utilisée de nos jours.

Le rôle du maréchal-ferrant

Jusqu'à il y a peu, presque chaque village avait son maréchal-ferrant et sa forge. Pour se faire ferrer, les chevaux n'avaient donc pas à parcourir de grandes distances.

Pierre Le Maoult a exercé la profession de maréchal-ferrant à Saint-Nicolas-du-Pélem, puis au Fœil de 1949 à 1979. Il affirme, que pour être un bon maréchal-ferrant, il faut d'abord être un bon forgeron. Il a eu la gentillesse d'indiquer et d'expliquer les différentes étapes du ferrage d'un cheval.

Le travail du maréchal-ferrant

La première tâche est d'enlever le vieux fer. On soulève les bouts recourbés des clous avant d'arracher le fer. Les clous doivent être enlevés proprement sans abîmer le sabot.

La préparation du sabot

Le maréchal-ferrant enlève soigneusement l'excès de corne qui a poussé à l'aide d'un rogne-pied.

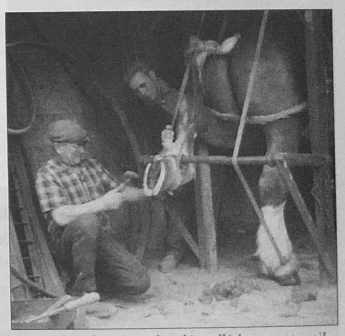
La confection du fer

L'artisan martèle sur l'enclume le fer chauffé au rouge afin de l'adapter à la forme et à la dimension du pied (fer de 0 à 5). Il pose le fer contre le sabot afin de prendre des empreintes et pour vérifier l'état d'ajustement. Il repasse le fer au feu pour rendre le métal malléable. À la fin, il le refroidit et le trempe en le plongeant dans de l'eau froide.

Le ferrage à l'anglaise convient parfaitement à la mise en place de fers légers, souvent remplacés, en particulier de fers de course. Le ferrage à la française est préférable pour l'application de ferrures lourdes, destinées aux chevaux de trait, de randonnée ou de chasse. Il faut laisser au maréchal-ferrant le choix de la technique qui convient le mieux.

Lors du choix des fers interviennent des critères qui relèvent de la bonne adaptation de la ferrure à la discipline sportive pratiquée : poids des fers, adhérence de la face inférieure, mise en tension plus ou moins grande des tendons des muscles fléchisseurs du doigt, etc.

Le poids des fers s'oppose à la vitesse. Ainsi, pour la course, faut-il choisir des fers aussi légers que possible. On favorise l'adhérence en créant des aspérités sur la face inférieure du fer (rainures, têtes des clous, crampons). Une bonne adaptation de la ferrure permet la correction de multiples défauts d'allure et l'amélioration des performances.



M. Le Maout ferrant un cheval installé dans un « travail ».

La fixation des clous

Le stade final consiste à fixer le fer au sabot. Les clous (six à huit) sont plantés en oblique à travers la corne de telle façon que leurs pointes sortent de la paroi. Ces pointes sont ensuite tordues, repliées et martelées.

La finition consiste à rogner autour du fer et à donner un coup de râpe.

Pour être ferrée, la bête hargneuse était placée dans les « travails ».

En principe, le cheval de labour devait être ferré tous les deux mois, celui qui effectuait le transport tous les mois.

À présent, les maréchaux-ferrants se font rares (il en reste quatorze dans les Côtes-d'Armor). Au lieu que le cheval aille vers le maréchal, c'est plutôt ce dernier qui vient au cheval.

Le travail du maréchal-ferrant en devient d'ailleurs plus compliqué. S'il forge un fer chez lui pour aller ensuite le placer à froid sur le sabot d'un cheval, il risque que la forme du fer ne s'adapte pas parfaitement au sabot. Pour résoudre ce problème, beaucoup de maréchaux-ferrants emportent actuellement une petite forge mobile dans leur camionnette. Ainsi ils peuvent réaliser et adapter chaque fer sur place.

Pierre LENOUVEL

LEDU Tél. 02.96.79.54.00 22170 CHATELAUDREN
Électricité industrielle - Réseaux aériens
Réseaux souterrains - Eau - Assainissement
Éclairage - Signalisation - Automatisme
Stations de pompage - Préfabrication béton armé

LE CHEVAL À LA FERME

DÈS L'ORIGINE de l'humanité, le cheval a fasciné l'homme et c'est probablement en milieu rural, où il était plus qu'une monture et un animal de trait, que cette fascination a été la plus forte.

Ainsi, Pierre Jacquez Hélias rapporte que son grand-père gardait toujours une stalle dans son écurie pour le cheval d'orgueil, cheval qu'il était trop pauvre pour acheter.

C'est dire l'importance qu'a le cheval dans une ferme où il est le personnage central et règle la vie de la communauté humaine du lever au coucher.

Dès le lever, la première occupation était de donner le foin aux chevaux (celui-ci avait été « tiré de la mée » et mis en botte dès la veille), car il fallait souvent atteler la charrette pour aller chercher le trèfle fauché en général la veille et en garnir d'une « fourchée » les auges des vaches attendant la traite du matin, et ce n'est qu'après qu'on allait prendre le café.

M. Yves Jouanny conduisant son attelage « Rosa et Docile ».

ÉCOLES CATHOLIQUES DE QUINTIN
NOTRE-DAME – ST-NICOLAS – JEAN XXIII
de la maternelle à la terminale

ÉCOLE NOTRE-DAME
1, rue du Bourg Jugné
Tél. 02.96.74.93.79
Fax 02.96.74.80.67
Classes maternelles et primaires.
Classe d'intégration scolaire.
Classe d'adaptation.
Accueil des élèves à partir de deux ans.
Garderie matin et soir.
Étude surveillée.

COLLÈGE ST-NICOLAS
6e d'accueil.
4e à projet
3e technologique.
Section d'enseignement spécialisée de la 6e à la 3e.
Demi-pension
Internat mixte-boursiers

LYCÉE JEAN XXIII
Sections L, ES, S, STL (Sciences et techniques de laboratoires, option biologie).
Options : Allemand, Espagnol, Latin
Informatique et électronique des sciences physiques
Breton - Informatique
Ateliers : Musique, dessin, théâtre

COLLÈGE - LYCÉE : B.P. 219 – QUINTIN – Tél. 02.96.79.62.40 • Fax 02.96.74.07.72

La traite finie, les animaux expédiés aux champs, il fallait enlever le fumier, garnir les auges, panser les chevaux avant de les atteler pour le travail de la matinée aux champs.

Lorsque midi sonnait à l'église, et comme les chevaux en connaissaient la signification, il fallait les ramener à l'écurie et leur fournir à boire et à manger. Cet arrêt permettait à tous de se reposer avant de reprendre les travaux de l'après-midi. À la nuit, les chevaux étaient ramenés à l'écurie où on leur fournissait foin et eau ainsi qu'un complément de « mangeaille (1) ». Avant de se coucher, le maître de maison se faisait un devoir de passer par les écuries pour vérifier si tout se passait bien, et il n'était pas rare, au début de ce siècle, de voir le lit du commis de ferme installé dans un coin de l'écurie.

La moisson à La Perche avec « Docile ».

Les journées de la semaine étaient ainsi rythmées au travail de la terre, et ce n'est que le dimanche que les chevaux pouvaient se reposer au pré, sauf lorsqu'ils étaient attelés à la carriole pour se rendre à la messe ou pour effectuer les sorties du dimanche.

Mais cette collaboration, qui durait depuis plusieurs milliers d'années, entre l'homme et le cheval dans une grande partie de l'Europe, s'est peu à peu éteinte par l'avènement du machinisme agricole. Cela ne s'est pas fait du jour au lendemain. Les premières machines agricoles sont apparues vers 1850 (début des chemins de fer, et exposition universelle de Paris), et c'est seulement à partir des années 1950 que les tracteurs ont véritablement supplanté les chevaux dans nos campagnes.

Il en est de même des métiers d'entretien, d'équipement et de conduite du cheval tels les bourreliers, maréchaux-ferrants, charrons et charretiers.

Les bourreliers

Ces artisans ont été les premiers témoins et les premières victimes de la fin de la civilisation du cheval en milieu rural.

(1) Bouillie d'avoine écrasée et de tourteau.

C'est le sentiment confirmé par Yves Hamon, ancien bourrelier, retiré au village de Carestiemble.

Yves Hamon : Né en 1929 à Saint-Eutrope dans une petite ferme, et après des études primaires à l'école Saint-Nicolas (jusqu'à la cinquième), je suis rentré en formation chez M. Morel, bourrelier dans les Croix-Jarrots (trois ans d'apprentissage, 1943 à 1946, et deux ans en tant qu'ouvrier, 1946 à 1948). C'était la période d'après-guerre et le travail de bourrelier consistait surtout à l'entretien et à la réparation de toutes les pièces de cuir nécessaires au harnachement des chevaux : colliers, brides, surdos, sous-ventrières, traits de chaîne et de corde, croupières, culeron, avaloire, guides. Toutes ces pièces étaient faites sur mesure et principalement les colliers, dont le corps était constitué de basane bourrée de paille fixée sur un cadre de bois, garni de crin et recouvert de cuir. Pour ce faire, nous disposions de couteaux à pied pour fendre le cuir, de couteaux à main, de pinces pour tendre et tirer les cuirs, de formes diverses avec presses et de différentes alèzes pour coudre.

Bourreliers au travail.
(Photo collection de Marthe Le Clech, Morlaix, par P. Jouanny.)

M. Jouanny : À vingt-cinq ans, lorsque vous vous êtes mis à votre compte, vous faisiez toutes ces activités chez vous ?

Yves Hamon : Non, à part le mardi où je restais chez moi pour prendre ou redonner le travail, je me rendais directement dans les fermes à vélo avec un minimum d'outils. Beaucoup d'artisans à l'époque étaient itinérants : charrons, menuisiers, charpentiers, etc. Lorsque les commandes étaient importantes ou concernaient du matériel neuf, ces travaux étaient faits à la maison où l'on pouvaient disposer des outils lourds et de stock de marchandises. Mais la principale activité était surtout la réparation sur du matériel de plus en plus vétuste et pour lequel il fallait faire au mieux. « Il fallait tirer sur la corde jusqu'au bout. » Il nous arrivait aussi de réparer les sangles et les tringles de toiles de lieuse ; et, par la suite, de fabriquer des bâches à la demande.

Vers les années 1955, comme beaucoup de bourreliers, je me suis reconverti dans la fabrication de matelas et sommiers.

Propos recueillis par Paul Jouanny, dont les souvenirs d'enfance à la ferme paternelle lui font penser aux deux juments de trait breton : Rosa et Docile, avec lesquelles son grand-père l'a très tôt initié aux travaux des champs.

Cette situation a été celle de nos campagnes du début du siècle jusqu'aux années 1950, période de l'arrivée des tracteurs.

Pour ceux que cet article a intéressé, je recommande le livre Le cheval de nos campagnes, *de Christian Cressard, édition Ouest-France, relatant de façon très réaliste le déclin de la tradition animale depuis le début de ce siècle.*

Paul JOUANNY

LE RELAIS POSTAL

MONSIEUR Ernest Allain parle de son père qui, en Normandie, assurait le courrier postal avec une diligence attelée de quatre chevaux.

Il fut mobilisé en 1914 et muté au camp de Coëtquidan pour dresser des chevaux sauvages venant du Canada. Il ne pouvait les approcher qu'avec une étrille.

Arrivé en Bretagne, il fut chargé de la poste à Saint-Brieuc avec cheval et fourgon. Le premier courrier était à 4 h du matin. Il fallait d'abord aller chercher la bête à l'écurie, rue Pohel, l'atteler au fourgon, le charger à la poste et le décharger à la gare, en reprenant plusieurs fois le circuit jusqu'à 11 h selon les horaires des trains postaux.

Par la suite, il prit en plus le service de l'après-midi de 14 h à 22 h, et fut félicité pour la loyauté de son service.

Et M. Allain de conclure : « Mon père n'a jamais eu de montre, mais il n'a jamais manqué un courrier. »

Propos recueillis par
Marguerite LE LAY

LE COMMISSIONNAIRE VOITURIER

AU DÉBUT DU SIÈCLE, si le rail a remplacé la diligence pour le transport des voyageurs, les échanges de marchandises se faisaient encore, pour les petites distances du moins, avec cheval et voiture. M. Quéro, demeurant place du Martray, a exercé cette profession de commissionnaire après la guerre de 1914-1918, succédant à M. Macé.

Chaque semaine, il partait à l'aube jusqu'à Saint-Brieuc pour un voyage qui durait quatre heures pour aller et autant pour le retour, de nombreux arrêts étant nécessaires pour les commandes et livraisons ; il arrivait que les buralistes le chargeaient de rapporter le tabac ; il emmenait alors sa fille en renfort.

Il descendait à l'auberge du Perroquet Vert à Saint-Brieuc où le cheval était pris en charge. Pendant ce temps, il effectuait les achats ou transmettait les commandes dont il était chargé – de nombreux paquets attendaient également le retour –, tout y figurait depuis la mercerie jusqu'à l'outillage en passant par l'épicerie. La carriole, plus chargée qu'à l'aller, n'accélérait pas le train, et que dire des intempéries, des rigueurs de l'hiver, des chemins caillouteux, aussi pénibles pour le conducteur que pour son cheval. On racontait qu'un autre voiturier, ayant sans doute un cheval plutôt fatigué, faisait le trajet « à genoux » pour tirer au minimum sur les guides.

En plus des déplacements à Saint-Brieuc, certains commerçants lui demandaient de les conduire aux foires et marchés. Le cordier, par exemple, se rendait à Châtelaudren le lundi, et la chapelière, Mlle Le Meur, à Mûr-de-Bretagne le jeudi ; c'était une figure très pittoresque, elle tenait une minuscule boutique en haut de la Grand'Rue au niveau de l'actuel magasin Collin (nos 6-8).

Au retour de ces longs déplacements, il fallait ramener le cheval à l'écurie près de la chapelle Saint-Yves, le nourrir, le soigner, ce qui demandait encore beaucoup de temps.

Son fils lui succéda vers les années trente mais l'automobile avait alors remplacé le cheval et la voiture.

Marguerite LE LAY

Sources : Souvenirs de Mme Ruault, fille de M. Quéro.

TÉMOIGNAGE D'UN ANCIEN CHARRETIER

DÈS MON PLUS JEUNE ÂGE, j'ai vécu au milieu des chevaux. Dès l'adolescence j'ai cherché à les conduire.

J'étais à la ferme de mes parents et mon père, voyant que je savais naturellement m'y prendre, me confia assez vite l'attelage familial qui comprenait généralement trois chevaux.

Le cheval est un animal doué d'une mémoire exceptionnelle, il a aussi la vue et l'ouïe très performantes, il est donc bien inutile de crier pour commander un cheval. D'ailleurs le bon charretier n'a pas besoin de crier. Il parle plus à son attelage qu'il ne commande avec une voix ferme. En outre, il se doit de s'adresser à ses chevaux en les appelant par leur nom.

Le charretier a toujours un bon fouet, mais l'utilisation de celui-ci se fait surtout par claquements au-dessus du harnais et non en touchant, en atteignant directement les chevaux. Ces claquements sont perçus par les chevaux comme une invitation ferme à fournir un effort maximum et très momentané.

Le cheval accepte volontiers la réprimande si elle est justifiée. Il sait très bien s'il a mal fait. En revanche, il se souviendra de mauvais traitements et ceux-ci seront souvent la cause d'un changement de caractère et donc de comportement.

Le cheval est sensible aux compliments et aux caresses, et un bon charretier ne l'ignore pas. De même, les opérations de pansage avec étrille, brosse et peigne sont, non seulement indispensables, mais très appréciées par les chevaux.

Enfin, le charretier se doit de s'occuper d'abord de son attelage avant de s'occuper de lui-même. Un bel attelage qui manœuvre sans cri, docilement avec ensemble, est à l'image du bon, de l'excellent charretier qui le mène.

P.L.M.

L'excellence de cette œuvre met bien en relief les efforts des quatre chevaux et « l'apparente décontraction » du charretier, témoignage d'une grande maîtrise.

LE CHEVAL AU MOULIN

LES CHEVAUX, auxiliaires et amis du meunier, restent dans les souvenirs.

Autrefois et pendant de nombreuses années, les chevaux ont participé au travail du meunier dont le métier ne consistait pas seulement à faire tourner les meules.

Afin de conserver ses pratiques, le meunier devait aller à la « somme », c'est-à-dire qu'il allait prendre le grain en charge à domicile et ramenait la mangeaille pour les bêtes et la farine pour le pain et les galettes.

En 1904, au moulin de La Perche, il y avait deux chevaux :

– le cheval dit le Blond (trois ans) estimé à	450 F
– le cheval dit Canard (sept ans) estimé à	550 F
– deux charrettes et agrès pour le transport	150 F
– les harnais de ces deux chevaux	70 F
– et 1 000 kg de foin	50 F

On raconte que Canard connaissait le chemin et au retour se dirigeait seul. Arrivé devant le moulin, il tournait la charrette pour faciliter le déchargement et s'arrêtait. Une brave bête que ce Canard !

Après la guerre 14-18, le meunier ne retourna pas à la « somme ». Ce furent les paysans eux-mêmes qui vinrent au moulin avec leurs chevaux, leurs lourdes charrettes ou leur char à bancs. Ils amenaient un ou plusieurs sacs à moudre et reprenaient ceux de la semaine précédente, car il faut se soumettre à la cadence des roues et laisser aux meules le temps de faire le travail.

Quelquefois les clients attendaient leur tour et les chevaux étaient attachés à un pieu fiché dans le mur.

Si un cheval venait pour la première fois au moulin, il lui arrivait d'avoir peur en voyant la roue tourner. Alors il devenait incontrôlable, reculait et allait verser dans la rivière ou le pré en contrebas en cassant brancards et ridelles.

Dans l'urgence, les voisins venaient à cheval, sans bât, le sac placé à califourchon devant eux, sur l'échine de l'animal, moyen de transport bien commode et fort sympathique dans les chemins creux parfois remplis d'eau et de boue.

Photo collection de Marthe Le Clech, Morlaix, par P. Jouanny.

Photo collection de Marthe Le Clech, Morlaix, par P. Jouanny.

Dans nos campagnes, les meuniers recevaient aussi les hommes de Dieu et ceux-ci se faisaient amener par un voisin avec son cheval et son char à bancs. Ces déplacements étaient motivés par différentes quêtes comme la « quête au blé », la « quête au beurre », le denier du Culte. Il y avait aussi la quête du vicaire et celle du bedeau, sans oublier la visite pour les écoles.

Ainsi, tout au long de l'année, avec les allées et venues des chevaux, des carrioles, des clients et les passages de monsieur le Recteur (1) pour ses quêtes, une atmosphère d'accueil existait au moulin qui demeure encore bien vivante dans les mémoires du pays de Quintin.

Yvonne Brégou-Le Coq

(1) Recteur : curé de paroisse.

LES ENTERREMENTS AUTREFOIS

Victoire Petiot va dans quelques années fêter son centenaire, retirée à la résidence Saint-Jean. Peu se souviennent que son père faisait les bannies :

« … On recommande à vos prières le repos de l'âme de… décédé à l'âge de… dont les obsèques auront lieu le… à… heure à la basilique. »

À la sortie de la grand-messe, il montait sur la pierre haute (pierre des « bannies ») place 1830.

Les autres jours, il parcourait les différents quartiers pour annoncer la « nouvelle ». Il eut plusieurs successeurs, dont le « commissaire » Toussaint Martin, et cette coutume s'est éteinte dans les années 1960 avec le développement de la presse journalière, le dernier « bannisseur » ayant été Léon Charles.

Si le deuil, de nos jours, est toujours aussi pénible, il est moins ostentatoire. Dans ces années les familles portaient le deuil en noir, puis le demi-deuil durant de nombreux mois, le crêpe au bras gauche pour les militaires, au revers de la veste pour les hommes.

Les enterrements suivaient des rythmes différents suivant les classes qui, « comme à la SNCF », étaient au nombre de trois. Le matériel trouvait refuge à l'hôpital, le cheval là où se trouve la maison du directeur, les deux corbillards et les ornements près de la cour d'honneur.

La troisième classe

C'est M. René Hamon, qui logeait dans une ancienne chapelle à l'emplacement de la cuisine du lycée Jean-Monet, qui procédait aux enterrements de troisième classe, les plus simples. Il utilisait son cheval qui, ce matin-là, ne travaillait pas à l'enlèvement des déchets. C'était toujours le matin, avec le petit corbillard qui fut vendu pour 50 000 F en 1952 à la commune du Vieux-Bourg.

La seconde classe

Pour la seconde classe, la famille avait droit au grand corbillard à deux chevaux que Pierre Le Berre, le fossoyeur, empruntait à M. Lozach de Kermaho. Les chevaux étaient recouverts d'une couverture noire avec de grosses « larmes » argentées.

La première classe

La première classe comprenait en plus l'adjonction d'un magnifique dôme et les initiales du défunt apparaissaient sur les côtés du corbillard. Le défunt avait aussi droit aux honneurs, c'est-à-dire que les amis de la famille portaient « les cordons du poêle (1) » de part et d'autre du corbillard.

Chevaux de ville en tenue d'obsèques, première classe.
(Photo : *L'Ouest-Éclair.*)

Des tentures étaient mises à la porte de l'église, des oriflammes placées le long des piliers, quelquefois même à la porte de la maison du défunt. Il y eut un temps où ces prestations étaient faites par le père de Jean Le Men-Guégan, de la rue Bel-Air, qui tenait un commerce rue au Lait.

Les sonneries de cloches étaient en rapport avec les classes, le glas pouvait même être entendu la veille de l'enterrement à l'angélus du soir. La conduite au cimetière était habituelle, les porteurs étaient les amis voisins du défunt et le deuil était rendu sous l'abri prévu à cet effet, à gauche de l'entrée du cimetière.

Pour les convois funèbres, le corbillard hippomobile fut remplacé en 1950 par un corbillard automobile, la ville ayant concédé, à cette époque, ce service à la société des pompes funèbres régionales de l'Ouest à Saint-Brieuc, devenue par la suite les Établissements Beaudré.

La pratique des « classes », pour le moins discriminatoire, tomba peu à peu en désuétude et le tarif unique devint la règle en mai 1976, lorsque le service des convois funèbres fut confié à Robert Le Moine, les Établissements Beaudré ayant dénoncé leur contrat.

Guy Duault

(1) Drap mortuaire dont on recouvrait les cercueils pendant la cérémonie et dont certains assistants tiennent les cordons pendant la marche du cortège.

HÉLARY TP
• Travaux publics
• Carrières
• Enrobés
Siège social :
R.N. 12 - B.P. 46
✆ 02 96 40 11 11
22970 PLOUMAGOAR

Jean-Luc Chupin
Charcutier-Traiteur
Pour vos fêtes de fin d'année, menus et plats cuisinés.
30 Grande Rue - 22800 Quintin
☎ 02 96 74 94 21
8 h 30 - 13 h 00 et 15 h - 19 h 30
Fermé le dimanche après-midi et le lundi

LE CHEVAL À L'USINE DES FOURS À CHAUX DE CARTRAVERS

Avant l'extension de la motorisation, c'est-à-dire avant les années 1950-1955, dans beaucoup d'usines, comme en agriculture ou pour les transports, le cheval était appelé à fournir sa force de traction.

Il en était ainsi à la carrière de marbre de Cartravers où les chevaux avaient pour mission de tracter les wagonnets de pierres brutes, du fond de la carrière sur le haut des fours, sur une voie ferrée en forte pente de 15 à 20 %, ou de transporter les déblais sur les terrils, ou encore attelés à une très grosse charrette de trois à quatre tonnes de charbon, pris en gare de Cartravers (où à l'époque passait le chemin de fer départemental Saint-Brieuc/Rostrenen/Carhaix) pour remonter cette charge sur le haut des fours. Et inversement aussi avec la même charrette, cette fois chargée de pierres cuites, du pied des fours vers la gare, pour quelques destinations éloignées, entendu qu'à cette époque les pierres à chaux utilisées dans un rayon de 30 à 40 km étaient enlevées directement par les agriculteurs avec leurs propres attelages, ou transportées par le camion de M. Touzé ou de M. Collin.

Pour fournir cette force de traction, la Société des fours à chaux avait, bien entendu, ses propres écuries avec sept à huit chevaux et le harnachement adapté, ses hommes de cour soigneurs et ses charretiers, travailleurs connaissant parfaitement leur mission.

Les attelages étaient rompus à leur trajet soit sur route, soit en carrière, tant et si bien que nous nous souvenons que deux chevaux très puissants, appelés le Bleu et le Grand-Rouge, après avoir remonté le wagonnet de pierre sur le haut du four, celui-ci étant déversé dans le four et décroché de l'attelage par le charretier, ils descendaient seuls par la voie ferrée pour se placer d'eux-mêmes à nouveau au fond de la carrière au bon endroit, prêts à remonter, permettant ainsi à leur charretier de redescendre le wagonnet, en s'appuyant en serre-frein quelques minutes plus tard.

Un accident mémorable

Cette règle était immuable. Toutefois, il m'a été rapporté, par ma mère et quelques autres personnes, qu'il y a eu un jour un accident grave, mais dont je n'ai pas la connaissance exacte des causes. Un cheval avec le wagonnet sont tombés dans un four, ceci vers 1910-1911. Bien entendu tous deux furent carbonisés. En fait, au-dessus des fours en activité, la température qui est au centre de 900 à 1 100° pour se situer aux couches supérieures de roches et charbon du haut du four autour de 700 à 800°, ces couches descendant dans la nuit d'environ deux

mètres, et souvent, suivant la teneur en soufre du charbon, il s'échappait du gaz sulfureux, et bien sûr de l'oxyde de carbone, ce qui pouvait asphyxier le chauffournier (1) ou les chevaux, s'ils avaient le malheur de séjourner sur le haut de ces fours quelques minutes de trop. Ceci est tellement vrai qu'un jour M. Touzé, arrivant sur le haut du four avec son camion transportant du charbon, observe l'ouvrier chauffournier perdant son équilibre avec sa brouette chargée de charbon, dans cette atmosphère toxique. Il se mit en devoir de saisir l'ouvrier pour l'éloigner du danger. Y a-t-il eu une relation de cause à effet ? Suite à l'accident du cheval tombé dans le four ? Toujours est-il que M. Méheut père, ingénieur-agronome, directeur de l'établissement à l'époque, se fit un devoir de fonder l'une des première mutuelles d'assurances chevaline de la région : la Mutuelle d'assurance chevaline de La Harmoye, dont le rôle était d'indemniser les propriétaires en cas de mortalité des chevaux assurés.

Arthur CHARLES

(1) Appelation désignant l'ouvrier dont la mission était de charger les deux fours en alternant couche de charbon et couche de pierres à chaux.

LE RAMASSAGE DES ORDURES MÉNAGÈRES

CE TRAVAIL, autrefois, n'avait rien à voir avec la collecte ni en tonnage, ni en contenu, les plastiques n'existaient pas. Les verres étaient une denrée réutilisée le plus longtemps possible. Les emballages l'étaient aussi à leur début et les jardins utilisaient une bonne partie des déchets végétaux.

M. René Hamon fut un de ceux qui firent le plus longtemps le métier d'éboueur. Son tombereau (1), signalé par une clochette fixée sur la ridelle de la charrette, annonçait le passage bihebdomadaire. Les poubelles étaient souvent de vieilles lessiveuses ayant servi de nombreuses années à une fonction plus noble ; souvent aussi des bidons de 50 l transformés en faisaient office.

C'est en octobre 1953, que sur rapport de Guy Duault et Pierre Warin, jeunes conseillers municipaux, chargés de l'étude, que le conseil municipal envisagea la motorisation du service.

Toutefois, ce n'est qu'en avril 1960, que la première benne à ordures parcourut les rues de Quintin. C'était « une benne spéciale à ordures maxi-simplex de la société Sovel, montée sur un châssis Renault de 2T 5 ».

(1) À la différence de la charrette ordinaire à structures fixes, le tombereau pouvait basculer vers l'arrière son chargement.

Le chauffeur était Vincent Bannier, récemment embauché à cet effet. Ses compagnons de collecte étaient Léon Charles, l'ancien charretier et Pierre Méhauté, qui durent s'adapter au nouveau rythme de la benne bien plus rapide que celui de leur bon cheval.

Pour la petite histoire, ce dernier, vendu à un marchand, fut partiellement « saisi » aux abattoirs de Vaugirard à Paris où M. de Bagneux, sénateur-maire, dut aller reconnaître « son » cheval. C'est beau d'être maire !

François KERGOAT

LE CHEVAL ET LE SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

L'ORGANISATION des Services d'Incendie et de Secours date de 1815 sur décision du ministre de l'Intérieur, demandant aux communes d'organiser un tel service. Officiellement il faudra attendre 1871.

À Quintin, il n'y eut jamais de véhicule hippomobile attaché au Service d'Incendie et de Secours. La première pompe à bras date de 1820 (pompe foulante), la seconde, la Consolante, date de 1824, la troisième, la « Gouët », date de 1894. Une quatrième pompe datant de 1894 était aspirante et foulante. En 1930, dotation d'une moto-pompe Renault, il faudra attendre 1948 pour obtenir un premier fourgon d'incendie.

Les pompes logeaient dans la halle au blé, ancien garage Le Fur ; elles étaient manœuvrées à bras d'hommes. Les pompes foulantes étaient peu efficaces car il fallait les alimenter en eau (sacs de toile pleins d'eau transmis à la chaîne par des volontaires). Les pompes aspirantes-foulantes pouvaient, elles, capter l'eau sur une réserve d'eau ou canalisation, mais la pression était trop faible pour intervenir rapidement et efficacement.

En cas d'incendie à l'extérieur, le maire pouvait réquisitionner une ou deux charrettes pour transporter pompes et tuyaux, de ce fait les chevaux participaient à la lutte contre le feu. Lorsqu'un commerçant se dota d'une camionnette, c'est celle-ci qui fut systématiquement réquisitionnée lors d'incendies en dehors de la ville.

Le cheval ne fut utilisé par les Services d'Incendie et de Secours que dans les grandes villes où les pompiers étaient équipés de pompes à vapeur tractées par plusieurs chevaux. Ces engins étaient calés en position d'attente. Lors du départ sur alerte, on « décalait ». L'expression est restée dans le langage des sapeurs pompiers qui « décalent » encore aujourd'hui. À Quintin, l'équipement en matériel fonctionnel se fera par étapes et ce n'est qu'en 1964 que les sapeurs pompiers se virent attribuer un premier fourgon pompe tonne Berliet à l'action efficace.

Jean BOTHOREL

LA RANDONNÉE ÉQUESTRE

EN FRANCE, l'organisation de randonnées équestres a débuté vers 1950, sous l'égide du Touring Club de France. Le tourisme équestre s'est développé régulièrement et son organisation a pris corps avec la création de l'Association nationale pour le tourisme équestre et l'équitation de loisirs (A.N.T.E.).

La randonnée équestre permet de découvrir des paysages superbes et si vous souhaitez des vacances agréables, ou simplement un après-midi de paix et de calme, loin de toute agitation, elle vous convient sans doute parfaitement. Vous pouvez, par de simples promenades à cheval, par des randonnées organisées, voire par de grands raids solitaires ou en équipe réduite, retrouver une communion avec la nature en vous rendant, grâce au cheval, dans des endroits difficilement accessibles autrement que par de longues marches à pied.

Ferme équestre de Saint-Bihy. Au cours d'une randonnée, le passage en lisière d'étang est très appréciée par les montures. (Photo : P. Vilt.)

À chacun son cheval

Les chevaux de randonnée sont généralement choisis pour leur placidité, plutôt que pour leurs performances ou leur bel aspect physique. Frugal et endurant, il pourvoit, au moins en partie à son alimentation en pâturant durant les haltes et les bivouacs. Il a un poitrail bien ouvert, un rein large et court, des fesses et des hanches bien musclées et non creuses, des membres charpentés et secs. La corne du sabot est dure et dense. La robe est souvent en corrélation avec le tempérament et la résistance à l'effort prolongé. Le cheval de randonnée doit être de solide constitution pour résister au rythme intensif de la saison d'été et porter de nombreux cavaliers fort différents et de compétences inégales. Les poneys et doubles poneys sont assez appréciés, surtout lorsque les cavaliers sont des adolescents. Le highland est souvent utilisé en raison de ses allures régulières et de sa résistance, ainsi que le shetland car sa petite taille est pratique pour les enfants. On évite généralement de confier une monture fougueuse à un cavalier manquant d'équilibre et d'expérience. Les doubles poneys, résultant de croisements, sont sans doute les mieux adaptés à la randonnée pour les cavaliers peu expérimentés. Pour ceux qui ont plus de pratique, certains centres utilisent des chevaux croisés de pur-sang ou d'autres races notoires, pour obtenir une plus grande vitesse et une meilleure résistance. Le cheval de longue randonnée est calme, mais attentif, éveillé, curieux, sans peur. Il a le pied sûr pour progresser dans tous les terrains. Il doit avoir été élevé en plein air et n'est parfaitement apte à la randonnée qu'une fois son squelette bien ossifié, c'est-à-dire après l'âge de cinq ans.

(1) Bombe : coiffure renforcée et de forme arrondie que portent les cavaliers.

Un équipement spécifique

• **La ferrure :** Elle est très résistante à l'usure sur un sol dur. Néanmoins, elle ne doit pas fatiguer le cheval durant les longues étapes et il est nécessaire de limiter son poids.

• **Le harnachement :** Le harnachement de repos comprend un licol et une longe de près de trois mètres permettant l'attache de l'animal à des arbres ou à des piquets. La selle, large, présente une vaste surface portante pour répartir la charge sur le dos du cheval.

Les selles dérivées des selles d'armes conviennent bien, de même que la selle camarguaise ou la selle américaine. Strictement indispensable, le tapis de selle, en fibres naturelles (mieux tolérées par la peau du cheval) est épais et absorbe la transpiration. Parfaitement propre, il ne doit pas être souillé par de la terre ou du sable, ce qui pourrait blesser l'animal. La selle est retenue par une bricole ou un collier de chasse, ce qui évite qu'elle ne glisse vers l'arrière durant l'ascension de fortes rampes. Tous les cuirs sont très soigneusement huilés. L'embouchure comporte un mors simple de filet : le hackamore est intéressant car il n'empêche pas le cheval de brouter durant les moments de détente. Les rênes, très longues, permettent la conduite en main dans les paysages difficiles.

• **La tenue des cavaliers :** Contrairement aux concours hippiques, les longues randonnées à cheval ne demandent pas de vêtements vraiment spécifiques. Le confort prime sur l'esthétique. Prévoyez des vêtements dans lesquels vous êtes à l'aise. Le port d'une bombe (1) est obligatoire. Les éperons sont indispensables même si l'on ne doit en user que rarement et avec modération, uniquement dans les passages délicats. La cravache est encombrante et inutile.

Qui veut voyager loin ménage sa monture

Le randonneur doit posséder quelques compétences élémentaires en maréchalerie. À chaque étape, il surveille très attentivement pieds et fer-

rures, vérifie qu'il n'y a pas de corps étranger piquant la sole et cure soigneusement les pieds pour éliminer tous les graviers qui peuvent se bloquer entre fer et sole ou dans les lacunes de la fourchette. Il est également très utile de s'arrêter 15 à 20 mm après le départ pour que le cheval puisse uriner. On profite de cette halte pour resangler, on vérifie le bât. La marche est entrecoupée de périodes de détente d'environ 20 mm toutes les deux heures. Le cavalier doit tenir le plus grand compte de la fatigue de sa monture et n'hésite pas à la laisser pâturer quelques minutes dès lors qu'elle souhaite prendre quelque nourriture. Plusieurs fois dans la journée, il fournit un petit picotin de grain. Le cavalier ne doit jamais perdre de vue que la randonnée est un loisir et non une compétition aux dépens du cheval.

Différents types de randonnées

La plupart des randonnées se déroulent à allure lente et permettent ainsi d'apprécier le paysage. Habituellement, les chevaux progressent en file indienne avec un responsable à l'avant et un autre à l'arrière pour faire face à tout problème éventuel. La majeure partie de la randonnée se déroule souvent au pas, ce qui convient parfaitement aux cavaliers débutants. Les cavaliers plus expérimentés qui souhaitent profiter de paysages variés peuvent s'essayer à des parcours plus sauvages sur les sentiers à l'aide de monture plus vives.

Si vous connaissez bien l'équitation et espérez davantage qu'une simple randonnée, il existe plusieurs formules, que vous partiez pour la journée ou que vous passiez deux semaines ou davantage à cheval avec différentes étapes de nuit. Ce type de vacances requiert de la part du cavalier, comme du cheval, une bonne condition physique, les distances parcourues allant de 20 à 30 km par jour.

Ainsi, grâce au tourisme équestre, vous pouvez découvrir des sites que seule une longue marche à pied rendait accessible. Enfin, profitez bien de votre randonnée…

Pierre André

Source : *Le cheval*, Dr J. Sevestre et N.-A. Rosier.

Le cavalier saura laisser boire ou brouter sa monture à sa demande. Ferme équestre de Saint-Bihy. (Photo : P. Vilt.)

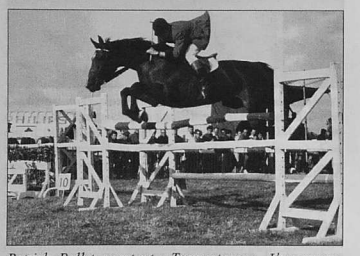
LE CONCOURS HIPPIQUE

Le concours hippique est une discipline sportive qui utilise l'aptitude du cheval à franchir les obstacles.

Il ne faut pas considérer le cheval comme une « machine » à sauter, et l'on peut classer les cavaliers de concours hippiques en deux catégories : les « sportifs » et les « artistes ».

Pour le sportif, le but de l'équitation, en général, est de faire de l'exercice, de ressentir des sensations ; la difficulté l'enchante et même, parfois, la lutte avec son cheval le séduit. Il ne fait jamais son examen de conscience : le cheval est toujours responsable des fautes !

L'artiste, au contraire, s'intéresse à son cheval, comprend que c'est un être vivant qui a de l'instinct et une personnalité. Le grand tact du cavalier est dans cette mesure : il faut être « homme de cheval » et psychologue ; plus on prend des années, plus on s'aperçoit que l'équitation est un art difficile. Si la science exige que, un plus un fassent deux, l'art équestre demande que cheval plus cavalier ne fassent qu'un !



Patrick Rollet montant « Tramontagne ». L'on remarquera comment ce magnifique cheval « trousse » ses sabots antérieurs au-dessus de la barre.

Choix du cheval de concours

Vous voilà à la recherche d'un partenaire qui vous permettra de glaner des lauriers… Commencez par vous étudier vous-même : si vous êtes calme et patient, tous les chevaux vous seront bons, mais si vous êtes nerveux, cantonnez-vous dans les chevaux calmes.

L'anglo-arabe est un sauteur inné, grâce à son équilibre naturel. Le pur-sang, magnifique en *steeple*, pêche souvent en concours parce qu'il ne « trousse (1) » pas ses membres au-dessus de l'obstacle ; le demi-sang, à condition qu'il soit bien équilibré, donne un sauteur puissant et calme, mais souvent lent à venir.

Le bon cheval de concours doit avoir puissance et vitesse. Il doit avoir un garrot bien sorti, des membres solides, des articulations basses, le genou près de terre, l'épaule longue et oblique, les aplombs droits et une encolure de taureau musclé.

Tout cela fait beaucoup de qualités pour un même cheval, bien difficile à trouver.

En résumé, essayez de choisir un cheval calme, adroit, puissant, bien équilibré et ayant de bons pieds.

Quand vous aurez votre cheval, il vous restera encore beaucoup à faire et à apprendre ; restez toujours modeste ; que le cheval soit votre étendard, car autour de lui se cristallisent les plus belles qualités humaines.

« Demeurez cavalier, chevalier vous serez. »

Nicole Rollet

(1) Faculté qu'a un cheval à bien replier ses membres, y compris ses sabots, au moment du franchissement d'un obstacle.

RÉUNION ÉQUESTRE AMICALE DES PERRIÈRES

En mai 1998, a été lancée « l'année du cheval en Côtes-d'Armor », à l'initiative du conseil général. Depuis 1985, le dernier samedi d'août, se déroule la « journée du cheval à Quintin », sur une idée de M. et Mme Rollet.

* * *

À l'origine, cette fête eut lieu un dimanche après-midi aux Perrières, dans un cadre familial, pour des enfants, même très jeunes (à partir de six ans), n'ayant jamais été engagés dans des concours. Il y eut sept chevaux. Les participants étaient des parents et des amis dont la plupart furent récompensés.

Cette année, une demi-douzaine de clubs hippiques ou centres équestres étaient inscrits ainsi que de nombreux individuels. Quatre-vingts chevaux furent montés. Une vingtaine de prix furent distribués. Que de chemin parcouru au pas, au trot… ou au galop ?

Dès la seconde année, le samedi 30 août, ce rendez-vous amical prit l'allure d'une « mini compétition » : une trentaine de spectateurs applaudirent les qualités et les résultats des cavaliers classés en catégorie poneys et catégorie chevaux.

Le succès toujours grandissant de cette manifestation amena les organisateurs à en avancer le début… en fin de matinée (11 heures) à partir de 1992.

Pour le dixième anniversaire, en 1994, M. et Mme Rollet souhaitèrent donner un éclat particulier à leur réunion équestre. La journée débuta par la célébration de la messe de Saint-Hubert, animée par les sonneurs de trompes de chasse les « Échos de Kéroual ». Depuis cette date, la tradition s'est maintenue avec la messe de Saint-Hubert. En 1997, la fête eut lieu un dimanche, au cours de laquelle fut célébrée la messe paroissiale qui réunit paroissiens et cavaliers, de Quintin et des alentours, accompagnés par les « Échos de Kéroual ». (En 1996 vinrent les sonneurs du « Rallye d'Avaugour ».)

Par ailleurs, ces groupes de trompes de chasse agrémentent de leurs sonneries les différents entractes de la journée jusqu'à la distribution des prix où ils sonnent les honneurs. En effet, en 1987, les concurrents aux deux épreuves furent récompensés par le prix de la Banque de Bretagne et le prix du maire de Quintin.

En 1989, un nouveau trophée fut décerné, celui des « Traditions équestres » attribué au cavalier (pas forcément le premier aux épreuves) réunissant les critères suivants :

- correction de la tenue, élégance du geste et sobriété des aides à cheval ;
- qualité de présentation ;
- courtoisie et ponctualité.

Il est offert par « Sophor », société de conseil de gestion d'entreprise créée par deux cavaliers dont l'un est Quintinais.

Peu à peu, l'effectif des participants augmentant, de nouveaux prix furent accordés (coupes, plaques, flots, licols, longes) grâce à de généreux donateurs : coupes Bertrand Gouédard, Loyer-Peduzzi, Société hippique du Trégor, garage du Gouët, ville de Quintin, Marie-D., M. Le Fur, M. Poisson, M. Le Bot, Champion, des commerçants de Quintin et quelques bienfaiteurs et amis de Mme Rollet.

Remise des prix par Mme Rollet et M. Morin, maire.

Le plus souvent, le temps clément et même ensoleillé favorise le bon déroulement des festivités. S'ils contrarièrent le succès populaire, parfois, en clairsemant les rangs du public, météo incertaine, vent

violent ou nombreuses ondées ne découragèrent jamais les cavaliers pour leur participation aux épreuves.

Celles-ci débutent par un cross-promenade, avec ou sans obstacles, sur un parcours de 3 km environ. Partant des Perrières, les cavaliers empruntent les agréables sous-bois de Robien et traversent les prés verdoyants de Quénérieux. Cela permet d'apprendre, aux débutants, à diriger leur monture au cours de cette balade dans la campagne.

Pendant ce temps, des jeux sont proposés aux tout-petits de plus en plus nombreux. Car il ne faut pas perdre de vue que cette rencontre équestre se veut avant tout familiale et ce depuis son origine. Ces jeunes enfants sont répartis en deux catégories, par âge, mais surtout par taille, pour participer à la course en sac, aux jeux de massacre, d'anneaux, de tonneau, etc. Une équipe de bénévoles entoure Mme Rollet pour organiser ces jeux et s'occuper de tout ce petit monde.

Pour assurer la restauration, une autre équipe s'est formée. Huit à dix dames bénévoles, auxquelles les maris prêtent volontiers la main, préparent assiettes garnies, galettes saucisses, crêpes et glaces. L'odeur alléchante jointe aux sons cuivrés des trompes de chasses donnent à ce temps de repos une ambiance de kermesse.

Après cette pause, indispensable et fort appréciée par les cavaliers, leurs familles et amis, et les spectateurs, commencent les trois épreuves de sauts d'obstacles, au nombre de neuf cette année : oxer, vertical, spa, droit, barre.

Comme ceux du cross dans les bois de Robien, ces obstacles ont été mis en place par des personnes bénévoles, dans la carrière (terrain ouvert pour le dressage par opposition au manège qui lui est couvert). L'installation des gradins, bancs et barrières pour les spectateurs est faite avec l'aide des services municipaux.

La première épreuve est proposée aux cavaliers débutants qui ont rarement l'occasion de prendre part à une compétition. Comme dit Mme Rollet : « Il faut bien commencer un jour. » Ceci permet de découvrir des talents nouveaux. Et même s'il y a quelques refus d'obstacles, l'essentiel pour ces jeunes est de participer.

La deuxième épreuve est réservée aux cavaliers confirmés se répartissant en deux catégories : les uns montant tous chevaux, les autres montant des chevaux débutants jamais présentés en concours officiel. Dans cette épreuve les obstacles ont pris de la hauteur (80 à 90 cm) par rapport à la précédente (50 à 60 cm).

Pour la troisième épreuve des sauts d'obstacles, tous cavaliers et tous chevaux peuvent concourir, avec barrage pour tous les sans-faute. En 1997, une jeune cavalière de huit ans y participait.

À l'époque où moins de cavaliers s'inscrivaient à la compétition, la fête s'achevait par des démonstrations spectaculaires que le public sut apprécier :

Remise de prix par M. Rollet.

- monte à l'américaine par Mlle Grosdoigt, 1988 ;
- conduite d'attelage par M. Le Provost, 1989 ;
- dressage par Mlle Ollivier, 1989.

*
* *

Dans une ambiance familiale, réunir des cavaliers débutants et confirmés, faire découvrir aux jeunes et au public les chevaux et les concours d'obstacles, tels étaient, dans un premier temps, les objectifs – qu'ils ont atteints – de M. et Mme Rollet.

Mais tous deux, cavaliers chevronnés et excellents pédagogues, ont fait mieux encore : ils ont réussi à faire partager leur amour du cheval, non seulement à leurs enfants et petits-enfants, mais aussi aux jeunes Quintinais et d'alentour et aux spectateurs.

Espérons que les uns et les autres seront, chaque année, plus nombreux pour participer ou assister à cette fête du cheval ; si elle a perdu son caractère intime des premières rencontres, elle a le mérite d'avoir conservé son aspect convivial.

Je laisse à Mme Rollet le soin de conclure en citant le mot qu'elle adressa au public en 1994 : « Puisse cette fête hippique se dérouler durant de nombreuses années pour le renom de Quintin et pour la gloire du cheval. Et par saint Georges, vive la cavalerie ! »

Jeanne-Marie Rossignol
avec la collaboration de M. et Mme Rollet
et de Jean et Thérèse Gouédard

OPTIQUE Jean BOTHOREL
un opticien qui ne vous quitte pas des yeux
VISION PLUS
LUNETTERIE - JUMELLES
INSTRUMENTS DE PRÉCISION
LENTILLES DE CONTACT
7, rue au Lin – 22800 QUINTIN
Tél. 02.96.74.95.65

LE CHEVAL DANS LES COMICES OU AUTRES CONCOURS

En Bretagne et dans notre terroir de Quintin et dans les cantons limitrophes, le cheval, grâce à la volonté de plusieurs éleveurs, est toujours bien présent. Bien sûr l'effectif n'est plus celui des années 1900 à 1950 où sa place était prépondérante.

Chacun sait que le cheval breton, universellement connu, doit ses qualités exceptionnelles à la sélection, travail long et de patience des éleveurs qui avaient l'amour du cheval, transmise de génération en génération et ceci dans le cadre des lois et règlements régissant la reproduction, que ce soit avant ou après la Révolution de 1789.

L'intérêt de l'élevage du cheval est facile à démontrer durant les siècles passés. Indépendamment des besoins de traction pour les travaux agricoles ou forestiers, voire pour certaines usines, ainsi que les transports et le courrier. L'armée avait d'importants besoins de chevaux robustes au XVIIIe, XIXe siècle et même dans la première moitié du XXe siècle.

L'État encourageait la production du cheval par des incitations financières, par des achats pour couvrir les besoins de l'Armée et de la police montée (achats généralement assez rémunérateurs), par la mise en place des Haras nationaux et d'autre part par le contrôle des haras privés – la reconnaissance de la qualité des étalons étant obligatoire –, par la qualification de « Étalon approuvé », par la mise en place du livre généalogique *(Stud Book)*.

L'intérêt économique de l'élevage du cheval étant affirmé durant cette période, les éleveurs sont heureux de confronter leurs chevaux (poulinière suitée ou non suitée), leurs poulains, leurs pouliches de 1 an (ou 18 mois), voire leurs étalons, sur le plan morphologique dans le type de la race. Nous assistons dès lors à l'organisation de nombreux concours dans les chefs-lieux de canton, sous l'égide des comices agricoles ou des syndicats d'élevage.

Une mère et son jeune poulain sur le terrain de Bellevue à Quintin.

HARAS.
PRIMES
D'ENCOURAGEMENT.

Nous PRÉFET du Département des Côtes-du-Nord,

Vu les délibérations du Conseil général du Département, des 6 et 9 Août, session de 1819, et le vote d'une somme de 4000 francs, destinés à être distribués en Primes d'encouragement, entre les propriétaires et cultivateurs qui se livrent à l'élève des chevaux ;

Vu le réglement annexé au décret du 4 Juillet 1806, concernant ces sortes de Primes ; la lettre de Son Exc. le Ministre de l'Intérieur, du 26 Février dernier, relative aux dispositions prises dans ce département, pour en garantir la meilleure répartition ; la circulaire de Son Exc., du 20 Mars, sur le même objet ;

Vu le projet de répartition délibéré, le 24 Mai dernier, par la commission que nous avons spécialement instituée pour connoître de tout ce qui peut intéresser l'amélioration de la race des chevaux dans le département ;

Considérant que ce projet, en multipliant les Primes, paroît propre à porter l'encouragement dans toutes les classes de propriétaires et cultivateurs ; qu'il évite des frais de déplacement trop considérables, en établissant plusieurs concours ; que l'expérience seule peut démontrer les améliorations dont le mode de distribution adopté serait susceptible ; qu'ainsi il convient d'en faire l'application conformément aux dispositions du projet délibéré, le 24 Mai dernier, par la commission réunie sous notre présidence ;

ARRÊTONS :

Art. 1er. Il y aura, en la présente année 1820, quatre concours dans le département des Côtes-du-Nord, pour la distribution des Primes d'encouragement, votées par le Conseil général, en faveur des propriétaires et des cultivateurs qui se livrent à l'éducation des chevaux.

Art. 2. Les concours auront lieu à Saint-Brieuc, à Lannion, à Guingamp et à Dinan, aux époques indiquées ci-après, et les Prix et Primes y seront répartis ainsi qu'il suit :

Art. 3. Le concours de Saint-Brieuc aura lieu le 4 Juillet, lendemain des courses de chevaux.

Il y sera distribué :

Prix de Département.

Pour le plus beau cheval entier de l'âge de 4 à 5 ans, un *Prix de 200 francs*, ci. 200

Pour les deux plus belles poulinières de l'âge de 4 à 5 ans, qui auront été saillies par les étalons du haras, 2 *Prix de 200 fr.* . 400

Les propriétaires et cultivateurs de tout le département sont admis à concourir pour ces trois prix. 600

Prix d'Arrondissement.

Pour le plus bel étalon au-dessus de 3 ans, 1 *Prix de*. . . 100

Pour les plus belles poulinières de l'âge de 4 ans et au-dessus, qui auront été saillies par les étalons du haras, 5 primes de 100 fr. 500

Pour les plus belles pouliches de l'âge de 3 ans, provenant des étalons du haras, 6 *Primes de 60 francs*. . . . 360

Pour les plus belles jumens de l'âge de 4 ans et au-dessus, quelle que soit leur origine, pourvu qu'elles soient nées ou qu'elles aient été élevées dans le département, à charge de les faire saillir l'année suivante par les étalons qui seront désignés par l'inspecteur départemental, 9 *Primes de 50 francs*. . . . 450

Les propriétaires des arrondissemens de Saint-Brieuc, Dinan et Loudéac seront seuls admis à concourir pour ces primes. 1410

Art. 4. Le concours de Lannion aura lieu à la foire S. Michel.

Il y sera distribué :

Pour le plus bel étalon au-dessus de trois ans, 1 *Prix de*. . . 100

Pour les plus belles poulinières de l'âge de quatre ans et au-dessus, qui auront été saillies par les étalons du haras, 2 *Primes de 100 fr.* 200

Pour les plus belles jumens de quatre ans et au-dessus, à charge de les faire saillir l'année suivante par les étalons qui seront désignés par l'inspecteur départemental, 6 *Primes de 50*. . . . 300

Pour les plus belles pouliches de l'âge de deux et trois ans, provenant des étalons du haras, 4 *Primes de 60 francs*. . . . 240

Les propriétaires et cultivateurs des arrondissemens de Lannion et Guingamp seront seuls admis à concourir pour ces primes. 840

Art. 5. Le concours de Guingamp aura lieu le quatrième samedi de Juillet.

A reporter. 2850

Extrait d'une affiche datée du 9 juin 1820, Saint-Brieuc.

Le concours, une grande fête populaire

Aujourd'hui encore, les concours continuent à attirer un nombreux public de connaisseurs et de curieux ; il faut dire que la présentation des chevaux méticuleusement pansés, aux crinières et aux queues tressées, au milieu des hénissements et de l'énervement, constitue un superbe spectacle.

Une préparation méticuleuse

Une semaine avant le concours, les éleveurs commencent à préparer les chevaux. C'est d'abord le forgeron qui vient parer les pieds des poulains et ferrer à neuf les chevaux.

Les jours suivants, l'éleveur toilette ses chevaux, il coupe les crins trop longs et brûle les poils autour des oreilles et sous la tête. Le nécessaire de toilette est rassemblé dans un sac ou une petite malle avec cirage, ruban, fouet, brosse et étrille, sans oublier les cartes d'inscription.

On tresse la crinière et la queue pour les chevaux de trait, seule la crinière des postiers est taillée à la brosse. Ensuite il faut brosser pour obtenir une robe bien luisante, reste à astiquer les sabots avec du cirage ou de l'huile brûlée.

Il est déjà temps de brider les chevaux qui doivent se présenter devant un jury. Il ne faut pas oublier de les parer d'un ruban, généralement de couleur rouge, qui entoure la base de l'encolure. On attache à ce ruban, par un morceau de raphia, le numéro de présentation. Un dernier et rapide « coup de torche » sur le corps et la tête, et on est parti devant le jury des Haras nationaux qui attribue une note globale sur vingt, synthèse du modèle des allures et de la présentation.

Commence alors l'attente de la proclamation des résultats. S'est-il bien présenté ? A-t-il aussi bien trotté qu'on le dit ? Le verdict tombe enfin. Les numéros s'égrènent et les chevaux se rangent dans l'ordre du classement.

Après le rappel, le défilé qui clôt le concours met en valeur les animaux primés. Les premiers reçoivent félicitations, coupes et médailles.

Paul Le Foll

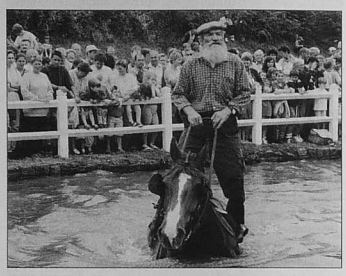
L'ON NE BAIGNE PLUS LES CHEVAUX À SAINT-ÉLOY

Si ce rituel existe encore de nos jours, à Goudelin notamment, la tradition s'est perdue à Saint-Éloy en Plaine-Haute. Dans le « parlé local », Saint-Éloy se dit « Saint'lé » (le culte de saint Aler aurait précédé celui de saint Éloy).

Au cours du XIXe siècle le pardon des chevaux de Saint-Éloy se déroulait près de la chapelle du même nom en Plaine-Haute. Cette festivité, qui avait certes un caractère religieux mais aussi un volet profane à ce qu'il paraît assez contestable, s'est peu à peu éteinte et selon toute vraisemblance à cause des « débordements » qui s'en suivaient.

Benjamin Jolivet, dans son *Dictionnaire de Bretagne* (1854), mentionnait dans la rubrique « Coutumes » le pardon aux chevaux de Saint-Éloy de la façon suivante :

Coutume : Il existe, près de l'ancienne chapelle dédiée à saint Éloy, deux pièces d'eau dans lesquelles les cultivateurs des environs viennent faire baigner leurs chevaux au moins une fois l'an. S'ils négligeaient de satisfaire à cet usage et qu'il arrivât quelque accident à leurs bêtes, ils ne manqueraient pas de l'attribuer à l'absence de cette précaution préservatrice. Du reste, ce n'est pas précisément à la vertu des eaux qu'ils croient, mais bien à la protection de saint Éloy, qu'ils invoquent avec ferveur. Cette cérémonie se termine par des courses à fond de train, d'une telle frénésie, que bon nombre d'excellents chevaux, amenés là pour être préservés de maladies, doivent s'en retourner poussifs et transformés en rosses…



La baignade des chevaux lors du pardon de L'Isle à Goudelin. M. Jean-Victor Quéméner, figure emblématique dans le domaine du cheval breton en Argoat. (Photos Pierre Quintin.)

Bain pour les chevaux, c'est incontestable, bain de pieds sans aucun doute et même bain de siège pour… les cavaliers.

L'Église s'en mêle

Sans aucun doute et en plein accord avec son évêque, le curé de Plaine-Haute non seulement intervient en chaire mais consigne ses observations sur le livre de la paroisse.

Témoignage d'un prêtre

Un rassemblement a lieu à Saint-Éloy le jour de Saint-Jean-Baptiste. Autrefois, il existait une chapelle dont on voit encore les ruines au bord du village. Cette chapelle était dite de Saint-Éloy et le village porte encore le même nom. Depuis un temps immémorial, il était dans l'usage de conduire les chevaux de toutes les paroisses circonvoisines à cette chapelle le jour de la fête de la Saint-Jean le 24 juin. Aujourd'hui la fête et la chapelle ont cessé d'être et cet abus existe encore. C'est pour la jeunesse de l'un et de l'autre sexe, une grande partie de plaisir que le démon partage au grand scandale de la religion.

Ripailles, débordements divers, surdose de traditions profanes, jugées à l'époque de mauvais aloi, ont sans aucun doute mis à mal le pardon aux chevaux de Saint-Éloy. Une tradition qui se perd est toujours un peu de mémoire collective qui s'éteint et on peut le regretter. Nul doute que du haut de son ciel, le bon saint Éloy regrette lui aussi sa chapelle, actuellement en ruines, et ses chers pèlerins un peu fêtards, certes, mais pas si mauvais au fond !

Jean-Luc Cosson

LE CHEVAL ET LE MARCHÉ À QUINTIN

Rue au Lin et rue au Lait

Le cheval est redevenu l'ami de l'homme après avoir connu une période d'abandon, suite à l'utilisation des tracteurs dans les fermes. C'est le sport qui l'a réhabilité et lui a redonné ses lettres de noblesse (tourisme équestre, concours hippiques, courses…).

En remontant le temps, avant 1940, c'est dans la rue au Lait que se déroulait la plus grande activité du marché hebdomadaire. Axe central de la commune et reliée autrefois avec la Grande-Rue, elle connaissait une très grande animation du fait que les femmes de la campagne s'y donnaient rendez-vous pour vendre les produits de la ferme, beurre, œufs, volaille, gibier en période de chasse. Les vendeurs se plaçaient en ligne sur le trottoir côté pair de la rue. À cette époque, l'immeuble, occupé par Me Jehanno, n'existait pas et il n'y avait qu'un mur clôturant le jardin de la propriété « La Palestine » 4, rue au Lait. Les clientes sortaient de leur chignon une grande épingle à cheveux pour « goûter » le beurre présenté en forme ronde ou ovale, d'une livre ou d'un kilogramme, sur un torchon d'un blanc immaculé. Le beurre était moulé et décoré de fleurs (marguerite, trèfle à quatre feuilles, vache miniature) ou tout simplement coché à la cuiller de bois.

Un marchand de volaille, le père Gorin, de Saint-Carreuc, installait ses cages à l'angle de la rue au Lin

Le marché au beurre à Quintin.

et rue au Lait (ancienne maison Le Men, 2, rue au Lait) ; vêtu d'une blouse bleue, d'un chapeau noir et de sabots, il animait tout le quartier.

Le marché voyait arriver de bonne heure, dès 7 h, les voitures à cheval dans la rue au Lin. Elles étaient prises en charge par le père Jean Le Fèvre, dont la fille Rosalie tenait le café du Chapeau-Rouge (n° 10). Les chevaux étaient dételés et mis à l'abri dans l'écurie du café, qui se prolongeait jusqu'à peu près la rue du Jeu-de-Paume. Des stalles les attendaient ainsi que des auges en granit, avec un bon picotin. Les voitures étaient encastrées les unes dans les autres devant le café. Les retardataires étaient attachés à l'un des anneaux de fer que l'on retrouve encore sur les façades un peu partout en ville. Dans ce cas les chevaux n'étaient pas dételés, mais leurs propriétaires avaient le temps de faire leurs achats pour la semaine, de s'attarder dans un café ou de discuter avec parents ou amis… C'était le jour des retrouvailles et le marché durait jusqu'à une heure avancée de l'après-midi.

Le maréchal-ferrant qui habitait rue au Blé avait lui aussi une journée chargée, car certains cultivateurs profitaient de leur venue en ville pour faire ferrer leurs chevaux.

À cette époque le cheval le plus couramment utilisé était le cheval de trait. Il comprenait le langage de son maître, c'était son compagnon de travail. Pour le retour à la maison, il savait où son maître avait l'habitude de faire une halte et s'arrêtait sans intervention devant la porte du café, l'itinéraire étant toujours le même, et le cheval a une bonne mémoire.

C'était le bon vieux temps, la circulation était moins dense qu'aujourd'hui sur les routes du pays de Quintin. Mais on n'arrête pas le progrès et la mécanisation a éliminé le cheval de son rôle principal à la ferme. Il reste heureusement quelques éleveurs amoureux et fiers de leur compagnon. Souhaitons que le troisième millénaire lui donne encore toutes ses chances de survie.

Jean Bothorel

CHEVAUX ET VOITURES LES JOURS DE MARCHÉ

S'IL EST VRAI qu'actuellement le stationnement n'est guère facile chez nous les jours de marché, il n'était pas plus aisé à l'époque où les fermiers des alentours venaient, avec chevaux et voitures, proposer leurs produits et faire leurs achats. Leur préoccupation principale était d'assurer un abri pour leurs chevaux et de pouvoir, à proximité, ranger leurs chars à bancs. Les cafés dotés d'écuries étaient particulièrement prisés.

Rue Rochonen, au numéro 2 *bis* actuel, l'auberge du Pigeon Blanc possédait une vaste écurie pouvant loger une vingtaine de chevaux. Pierre Buguellou – dit « Pierre du Pigeon » –, le maître des lieux, ne manquait pas de travail le mardi. Il fallait dételer les bêtes, les installer et leur donner leur pitance. Les carrioles, brancards en l'air, tenaient tout un côté de la rue, de la chapelle Saint-Nicolas jusqu'à la côte de la Vallée (le parking actuel n'existait pas). Les chevaux ne pouvant être logés restaient dans la rue attachés à des anneaux encore visibles aux numéros 2 *bis*, 4 et même au 16 !

Pendant ce temps, Jeanne « du Pigeon » s'affairait à son fourneau pour préparer la traditionnelle « portion » (1) qu'elle servait à ses clients attitrés.

La place de la République offrait un « parking » idéal pour les voitures, à la grande joie des enfants du quartier grimpant de charrette en charrette. Le café Le Texier (actuellement magasin Gitem) possédait une petite écurie d'environ sept places avec un box séparé pour un éventuel pensionnaire particulièrement agité.

Les auberges Le Saux et Chino Noysette ne pouvaient loger les chevaux, on s'y affairait cependant pour servir la « portion » du midi (5 et 7 place de la République).

La place du Martray et alentours attirait une très forte concentration d'attelages, étant donné le grand nombre de cafés. Deux d'entre eux seulement étaient pourvus d'écuries : chez Marianne Boisard (perception actuelle) et Au Cheval Blanc, au numéro trois de la Grand-rue. Les bêtes non logées étaient attachées aux anneaux ou à des barres métalliques (2) existant toujours au numéro 5 (ancien café Quéro). La place de la Mairie était un stationnement idéal pour les voitures et une aire de jeux rêvée pour les enfants.

L'importance du marché à bestiaux, place du Champ-de-Foire, donnait aux cafés avoisinants de la Petite-Rue, du Vau-de-Gouët, de Cure-Bourse et au-delà, une activité non négligeable qu'il convient de mentionner.

Telle était la physionomie du marché jusque dans les années 1947-1948. Elle ne manquait pas de pittoresque : le soir, le calme revenu, chacun, muni de son seau et de sa pelle, ramassait la manne bienfaisante... le crottin qui assurait l'essentiel de l'engrais nécessaire au jardin.

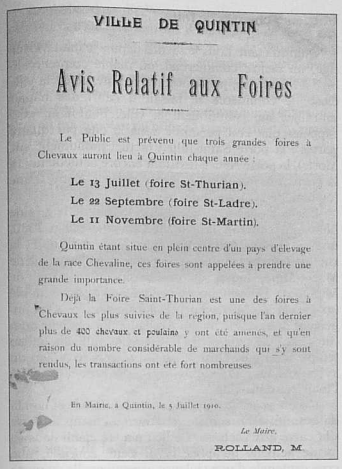
On peut dire que l'écologie était à l'ordre du jour !

Marguerite LE LAY, Madeleine DANIEL

La Place du Martray un mardi en 1947.
(Cliché : Sylvain Baladi.)

(1) Restauration unique comportant pot-au-feu, ragoût de veau et rôti. Déjà paru dans *Le Quintinais* de 1996.

(2) Les barres d'attaches métalliques sont toujours visibles à l'ancien café de la Barrière, rue des Croix-Jarrots.



VILLE DE QUINTIN

Avis Relatif aux Foires

Le Public est prévenu que trois grandes foires à Chevaux auront lieu à Quintin chaque année :

Le 13 Juillet (foire St-Thurian).
Le 22 Septembre (foire St-Ladre).
Le 11 Novembre (foire St-Martin).

Quintin étant situé en plein centre d'un pays d'élevage de la race Chevaline, ces foires sont appelées à prendre une grande importance.

Déjà la Foire Saint-Thurian est une des foires à Chevaux les plus suivies de la région, puisque l'an dernier plus de 400 chevaux et poulains y ont été amenés, et qu'en raison du nombre considérable de marchands qui s'y sont rendus, les transactions ont été fort nombreuses.

En Mairie, à Quintin, le 5 Juillet 1906.

Le Maire,
ROLLAND, M.

QUELQUES FOIRES AUX CHEVAUX AU PAYS DE QUINTIN

DEPUIS l'Ancien Régime, outre son marché hebdomadaire, Quintin avait quatre grandes foires. La foire de la mi-carême, la Saint-Thurian, la foire de la Saint-Ladre et la foire de la Saint-Martin.

Aux foires de juillet et de novembre, notamment, il y avait de nombreux chevaux sur le marché. La foire aux chevaux de Plaintel, le premier lundi d'octobre, était aussi, et ce depuis des temps très lointains, un autre grand rendez-vous.

La foire aux chevaux de Saint-Gildas au carrefour de la route de Quintin.

La commune de Saint-Gildas avait aussi une foire aux chevaux assez importante. Pierre Salmon du Leslay s'en souvient très bien.

« ... Cette foire avait lieu le 8 septembre et le champ de foire était situé au carrefour des routes, au débouché de la route de Quintin. Exactement entre le café "Le Berre", aujourd'hui démoli, et la maison de M. et Mme Pléven. »

Le Quintinais : Cette foire attirait combien de vendeurs et d'où venaient-ils ?

P. Salmon : Les éleveurs venaient d'un rayon de 15 à 20 km autour de Saint-Gildas. Il arrivait que les poulains soient déjà vendus avant la foire, mais il était plus commode pour les livrer d'amener leur mère. Cependant, il n'était pas rare que plus de cinquante chevaux soient vendus à cette foire.

Le Quintinais : Comment allait-on à la foire et celle-ci durait-elle toute la journée ?

P. Salmon : On partait généralement de bonne heure et beaucoup rentraient fort tard dans la soirée, surtout s'ils avaient vendu.

Le Quintinais : Les marchands de chevaux à votre époque avaient-ils des camions ? Comment se déroulaient les transports ?

P. Salmon : Oui, les marchands avaient quelques camions et, comme je vous le disais, on rassemblait soit les poulains soit les chevaux dans les bourgs. Mais il arrivait aussi souvent que les chevaux ou poulains vendus soient amenés à la gare de Quintin, où ils étaient embarqués dans un ou plusieurs wagons. En ce qui concerne les déplacements depuis les fermes, ils se faisaient à cheval.

Le Quintinais : Ces souvenirs, M. Salmon, se situent dans les années 1930-1940. Pouvez-vous nous dire pourquoi cette foire n'existe plus ?

P. Salmon : La dernière guerre 39-45 a été fatale aux foires dans nos communes. À Saint-Gildas, la dernière foire s'est déroulée le 8 septembre 1940, il n'y avait que des poulains et tous étaient déjà vendus.

Le Quintinais : Ces foires, que vous avez bien connues et aussi pratiquées, puisque c'était votre métier, quels souvenirs en gardez-vous et que regrettez-vous ?

P. Salmon : Mes souvenirs sont des souvenirs de jeunesse, donc ils sont bons, même excellents. L'on peut regretter l'ambiance des foirails, ces scènes extraordinaires de maquignonnage. Certains d'entre nous étaient de « grands acteurs ». Cependant, l'évolution de la société et de l'économie fait que l'on ne peut pas revenir en arrière. Je suis heureux de constater qu'une foire aux chevaux a survécu à Plaintel. Content aussi qu'à Quintin vous ayez pu conserver votre marché hebdomadaire et faire revivre chaque année la grande foire de la Saint-Martin.

Propos recueillis par le comité de rédaction.

LES QUATRE GRANDES FOIRES DE QUINTIN

La mi-carême	3 mars	La Saint-Thurian	13 juillet
La Saint-Ladre	22 septembre	La Saint-Martin	11 novembre

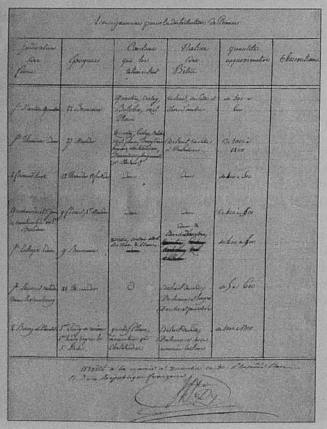
LA FOIRE SAINT-THURIAN ET LA RUE DU MARCHÉ-AUX-CHEVAUX

Pour ce *Quintinais*, dont le thème est le cheval, il est apparu nécessaire au comité de rédaction de chercher l'origine du nom de l'une des rues de Quintin : la rue du Marché-aux-chevaux.

Avec François Kergoat, notre ancien maire, nous avons, lui surtout, passé pas mal de temps aux archives municipales. Des éléments intéressants ont été trouvés, cependant, la présente analyse conduit davantage à des déductions qu'à des certitudes absolues. Quoi qu'il en soit, nous proposons au lecteur le fruit de nos recherches et de nos réflexions.

Dans la recherche de l'existence des foires de Quintin, l'histoire de notre cité nous indique que Geoffroy Boterel, premier seigneur de Quintin, quitta en 1227 son château gaillard de Saint-Donan. Il vint au centre du fief dont il venait d'hériter, ici à Quintin, afin de contrôler l'important carrefour de chemins, aux lisières de la forêt de Coëtra'h, actuelle forêt de Lorge qui venait jusqu'à Carestiemble, et de protéger le marché. En outre, les archives du milieu du XVe siècle font état de quatre grandes foires : la mi-carême, la Saint-Thurian, la Saint-Ladre et la Saint-Martin.

Quand beaucoup plus tard, en 1849, M. le préfet interrogea la municipalité quintinaise sur l'origine des foires de la ville, les élus de cette époque inscrivirent dans leur tableau récapitulatif : « Les foires de Quintin sont toutes anciennes et existent depuis un temps immémorial… »



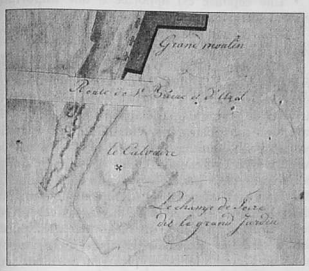
Plusieurs champs de foire

Quintin étant, nous le savons depuis le haut Moyen Age, un centre commercial, où diable commerçait-on ? À l'évidence, pendant toute l'existence de la ville close, le commerce se faisait à l'abri des hautes murailles qui ceinturaient la ville. Faut-il en effet rappeler que l'on pénétrait dans la cité par quatre portes : la porte Saint-Julien (actuel monument aux Morts), la porte Neuve (existant encore actuellement), la porte à la Rose (rue E.-Nau), la porte Notre-Dame (en haut de la Grand'Rue).

Les échanges se faisaient sous les halles, la grande halle qui couvrait largement l'actuelle place 1830, une autre halle était située entre la Grand'Rue et la rue au Lait (à l'emplacement actuel du magasin de M. et Mme Jouan et du salon de coiffure de Mme Bal). Les céréales se vendaient à la halle au blé (ex-garage de M. Le Fur). D'autres denrées s'échangeaient dans des lieux qui d'ailleurs portent leur nom (lin, lait, blé, toiles…). Il est vraisemblable qu'au temps de la ville close, c'est-à-dire vers le milieu du XVIe siècle, les animaux eux-mêmes étaient échangés à l'intérieur de la ville.

Il a été possible d'appréhender la période et non la date de mise en activité de l'ancien champ de foire « la carre aux vaches ». Ce lieu n'a été établi dans sa forme actuelle qu'après 1773. Cette année-là, une crue centenale d'une violence exceptionnelle emporta la digue de l'étang, sur laquelle passait la chaussée, détruisit le moulin du château situé au pied des murailles et emporta aussi plusieurs maisons dans le Vau de Gouët. Jusqu'à cet événement dramatique (il y eut des morts), l'espace de l'actuel vieux champ de foire était un terrain marécageux. Le Gouët y avait plusieurs branches (cf. dessin). Il n'était donc pas question d'y installer un marché.

En 1816, date d'édition du cadastre napoléonien, celui-ci fait état (cf. extrait) d'un champ de foire aux grands jardins, dénommé champ de Mars, qu'y vendait-on ? Sans doute des animaux. Y vendait-on des chevaux ? Rien n'est moins sûr, en tout cas rien ne le dit. Ce qui est sûr, c'est qu'en 1816 le marché n'était pas encore installé à la carre aux vaches, cet endroit est toujours mentionné sur le cadastre comme un terrain vague.



En raison de la Saint-Thurian

En consultant les notes manuscrites du colonel Huerre, nous avons pu lire : *Rue du Marché-aux-chevaux appelée ainsi en raison et en souvenir de l'importante foire de la Saint-Thurian.* Il est vrai, et cette fois ce sont les archives qui parlent, que la foire de la Saint-Thurian était sans doute le plus grand marché aux chevaux du pays de Quintin.

Le 13 juillet voyait arriver du canton, mais également des cantons voisins de Plœuc, Corlay, Bourbriac, Châtelaudren, de nombreux éleveurs avec des chevaux et aussi des poulains. En 1849, un état destiné à la préfecture mentionne s'agissant de la foire Saint-Thurian : *Cette foire est la plus importante de la commune, on y trouve beaucoup de chevaux et de bêtes à cornes de toutes espèces, peaux, beurre, blé…* Un autre état fait apparaître en 1864, pour la seule foire de la Saint-Thurian, un total de 615 équidés dont 440 chevaux et 175 poulains.

À cette époque du milieu du XIXe siècle, le marché était bien établi dans l'actuelle carre aux vaches, comme le démontre l'état dressé par les « placiers » qui, chacun à son poste, comptabilisaient les animaux et percevaient le « droit de place ».

Une hypothèse plausible

Au cours du XVIIIe siècle et sans doute avant, il est vraisemblable que cette foire de la Saint-Thurian ait été organisée un peu en dehors de la ville et proche de la rue et de l'ancienne église paroissiale Saint-Thurian.

À ceci plusieurs bonnes raisons :

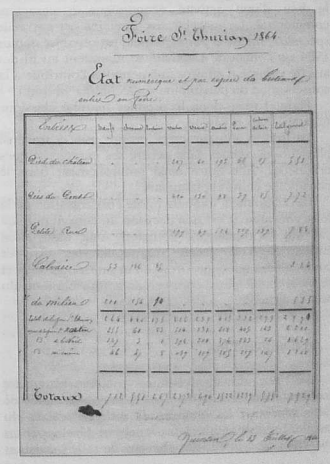
L'accueil dans la ville de chevaux en aussi grand nombre, accompagnés de leurs poulains, présentait, c'est évident, un certain nombre de risques que les autorités d'alors ne souhaitaient pas faire courir aux passants et autres chalands.

En second lieu, le réseau routier amenant à Quintin et les secteurs géographiques d'où venaient les vendeurs militent pour que cette concentration de chevaux ait été organisée dans le secteur ouest-nord-ouest de la ville.

En troisième lieu, il convient d'observer que la rue Saint-Thurian avait alors dans sa partie haute quelques auberges qui se trouvaient là, fort à propos pour que la partie « conviviale » du marché puisse se dérouler selon la tradition. En outre, à l'époque la rocade n'existait évidemment pas, la route qui va du carrefour Saint-Thurian à Guenfol non plus. En conséquence, il y avait là des prairies qui pouvaient accueillir tous ces chevaux.

Enfin, les prairies en question étaient déjà bordées au nord par un chemin devenu rue. Il était alors assez naturel pour nos aînés, qui à Quintin, avaient pour habitude de désigner de nombreuses rues par le nom de l'activité qui s'y déroulait, de dénommer ainsi cette artère : rue du Marché-aux-chevaux, ce qui corrobore les notes du colonel Huerre : *appelée ainsi en raison et en souvenir de l'importante foire de la Saint-Thurian.*

Claude Morin
François Kergoat



LA FOIRE AUX POULAINS
Entre tradition et modernité

LA FOIRE DE PLAINTEL s'est imposée au fil des années, comme une des plus grosses manifestations de la région. Après les Foire-exposition et Saint-Michel de Saint-Brieuc, c'est certainement cet événement qui demeure le plus attendu. Son succès ne s'est, cette année encore, pas démenti. Pour expliquer cet engouement, les organisateurs défendent l'idée que la foire doit rester fortement ancrée dans sa tradition rurale mais qu'elle doit aussi vivre avec son temps.

Foire d'hier...

Activité culturelle et patrimoniale, elle est avant tout, le symbole du maintien d'une tradition vieille de près de deux siècles. C'est actuellement l'une des dernières foires populaires de l'Ouest, et qui de plus a gardé son caractère originel (dans le centre bourg).

La manifestation remonte dans le temps : le document le plus ancien que possède la commune, situe la foire de Plaintel dans les grands marchés de la fin du XVIIIe siècle. Elle a lieu le premier lundi d'octobre de chaque année, sans jamais connaître de pause dans l'histoire.

Il faut ici mettre l'accent sur la spécificité de cette foire : le marché aux chevaux. Elle est par tradition le lieu d'une activité économique à caractère commercial. Le marché aux poulains est sa réelle spécialité, même si parallèlement est organisé depuis 1984 un concours. L'activité se maintient au fil des ans (le volume d'affaires augmente) et contribue à la conservation du patrimoine zootechnique breton.

Plaintel reste donc le premier marché classique organisé dans la région.

La foire a son caractère propre. Elle a traversé plusieurs décennies sans perdre ses caractéristiques originelles. Elle entre ainsi naturellement dans le patrimoine culturel plaintelais.

La commune a toujours piloté l'organisation de la foire chevaline (c'est une décision du conseil municipal qui l'a instituée). Toutefois, une association animatrice s'est créée, regroupant les diverses compétences qui concourent à l'organisation (élus et services municipaux, commerçants, représentants du monde agricole, ...).

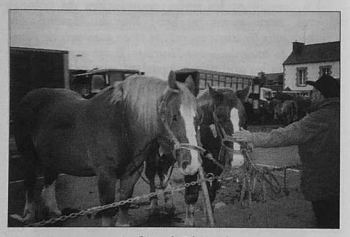
... et d'aujourd'hui

En 1992, afin de dynamiser toujours plus cette manifestation, le comité d'organisation décidait de faire concourir les chevaux de selle, appréciés du public. L'objectif était clair : lancer et développer un marché grand public des chevaux de selle inexistant dans la région. C'est une spécialité qui demande à être « démocratisée ». En 1994, un marché des chevaux de selle est organisé. L'intérêt est triple :

- La spécialité de cette foire depuis sa naissance, à savoir le marché, est respectée.
- L'activité « chevaux de selle », soutenue par ce genre d'initiative, contribue à l'entretien d'espaces disponibles complémentaires dans la gestion globale de l'espace.
- Une réponse est apportée à une importante demande du grand public.

Les haras nationaux sont largement sollicités et associés à la démarche.

Pari également réussi par les organisateurs : faire de la foire un formidable outil de communication. Connu jadis, grâce à la présence sur son territoire de carrières de granit, on parle aujourd'hui de Plaintel à travers sa foire chevaline. Plus de 10 000 visiteurs sont accueillis durant cette journée, attirés par les chevaux bien évidemment, mais aussi par l'animation commerciale (dans les magasins, 250 camelots dans les rues), et enfin tout simplement par l'ambiance conviviale dans laquelle baigne cet événement. Celui-ci provoque la rencontre d'un public assez hétéroclite : il associe l'agriculture, les responsables de l'économie locale, plus généralement ceux qui font la vie économique, sociale et culturelle locale.



La foire de Plaintel.

De plus, depuis 1994, des relations se sont nouées avec les organisateurs de la foire chevaline de Maurs-la-Jolie (Cantal), l'une des plus importantes d'Europe. Un comité de jumelage avec la commune de Plaintel a été créé en 1996. Ces relations vont permettre à la foire de Plaintel, de faire encore davantage parler d'elle (présence d'un nombre conséquent d'acheteurs de chevaux, sans lesquels un marché ne peut réellement exister). Plaintel est aussi jumelée avec les grandes foires de Lessay, Gavray (Manche), Gabriac (Midi-Pyrénées).

Cette union de compétences doit être la garantie de succès du projet actuel.

Guy JOLLY

PRÉSENTATION D'UN CONTE DE CHEZ NOUS

Le choua naï et le trénou
Le cheval noir et le traînard
(approche symbolique)

Si aujourd'hui, l'image du *choua* (cheval) tirant une *cherrue* (charrue) a pratiquement disparu de la campagne bretonne, elle subsiste encore dans de nombreux contes populaires oraux, « cette grande richesse littéraire de la Bretagne » comme l'écrit Jean Markale (1).

ETAIT un trénou qui pernait hardi d'ventrées. Le saï-là, i'l'ervénait céïz lu par un chémin tout bouillonnou. D'un coup, errivit su lu comme un espi un choua tout naï. I commencitent à s'batt'. Le bonhomme chaeut. A chaque faïs qu'i voulait s'erléver, le choua li dédjindait un coup d'pied et l'dodait ; i huchit tout haout. La durit vortiéïe ène heure péïs le choua s'en allit olva du chémin dans la nétéïe.

Traduction

C'était un traînard qui s'enivrait souvent. Ce soir-là, il revenait chez lui par un chemin tout boueux. Soudain, arriva sur lui comme un aspic un cheval tout noir. Ils commencèrent à se battre : le bonhomme chut. À chaque fois qu'il voulait se relever, le cheval lui décochait un coup de pied et l'estourbissait ; il appela très fort. Cela dura peut-être une heure puis le cheval s'en alla vers le bas du chemin dans les profondeurs de la nuit.

Ce conte, je l'ai recueilli près de ma grand-mère en 1963 dans la région de Plaintel ; elle avait alors quatre-vingt-deux ans.

Il est intéressant au plan linguistique car il contient les traits significatifs de la langue gallèse ; il l'est également dans le présent cadre, car il recèle des schèmes – surtout avec la présence du cheval noir – profondément ancrés dans la mémoire collective comme nous allons le découvrir.

Approche symbolique

Situation initiale

Si l'on considère tout d'abord la situation initiale, que découvrons-nous ?

Un homme présenté, d'emblée, sous un angle dépréciatif, un *trénou*, un vagabond, un marginal, comme on en rencontrait beaucoup sur les routes au temps passé, un homme que la société tolère car elle ne peut faire autrement mais dont l'attitude est condamnable... d'autant plus qu'il est souvent ivre : il *pernait hardi d'ventrées !*

Que l'on songe à Menou le Herquellier (2) qui, revenant de la foire de Ploërmel, « l'esprit embrumé par les bouteilles qu'il avait vidées en compagnie des gens de son espèce » mourut, foudroyé, par un soir d'orage, pour avoir blasphémé.

Le thème de la nuit, amorcé dès la deuxième phrase par la précision temporelle *le saï-là*, est confirmé par le dernier mot du texte *la nétéïe*.

Temps des ténèbres, des angoisses, la nuit est le royaume des apparitions, des revenants, son équivalent ultime est la mort avec laquelle ce traînard inéluctablement a rendez-vous. Si l'on ne voulait pas faire de mauvaises rencontres, il était prudent de ne plus s'aventurer dehors après le coucher du soleil. Ne disait-on pas : *Le Bon Dieu a fait l'jou et le diâble la nétéïe* (le Bon Dieu a fait le jour et le diable la nuit). Il faut voir dans ce dicton une réminiscence de la Bible : « ... et Dieu sépara la lumière et les ténèbres. Dieu appela la lumière Jour, et les ténèbres Nuit » (la Genèse).

En Haute-Bretagne, maints récits illustrent cette crainte de la nuit. Dans la région de Fougères par exemple, il est fortement déconseillé aux futures mères de sortir la nuit « car elles risquent d'être fouettées par de grandes bêtes noires (3) ». Et si quelqu'un a l'audace de s'entêter, l'esprit malin veille : aux environs de Rennes, un paysan qui « sciait » du blé noir après le coucher du soleil se fit rappeler à l'ordre par une voix qui lui dit à deux reprises : « Faut laisser la nuit à qui elle appartient (4). » Cet homme d'Ercé « comprit l'avertissement », le traînard de chez nous, non !

Le processus narratif

Le processus narratif est présenté aussi sous un angle uniquement négatif, celui de la chute.

L'attaque est brutale, rendue par la locution « d'un coup » encore accentuée par la comparaison « comme un espi » où se manifeste le thème du serpent, considéré dans la symbolique chrétienne comme l'incarnation du péché, l'instrument du châtiment ; que l'on se remémore les représentations littéraires ou picturales de l'Enfer grouillant de serpents.

Cette intervention indirecte du thème du serpent – comme celui de la nuit prépare l'arrivée du cheval noir – n'est pas sans rappeler « les grandes bêtes noires de la région de Fougères ».

Que représente-t-il ?

Ce cheval est le messager de la mort, une sorte de premier « avènement ». Et il est noir comme Charon, le dieu de la mort chez les Grecs. Noirs sont aussi ces coursiers de l'au-delà dont la chevauchée nocturne poursuit les voyageurs égarés comme nous le confie Ronsard dans son *Hymne aux démons* :

« Un soir vers la minuit
[…]
Tout seul oultre le Loir et passant un détour
Joignant une grande croix, dedans un carrefour
J'ouis, ce me semble, une aboyante chasse
De chiens qui me suivait pas à pas à la trace.
Je vis auprès de moi un grand cheval noir
Un homme qui n'avait que les os, à le voir,
Me tendant une main pour me monter en croupe
[…]
Une tremblante peur me courut par les os […] »

Chevauchée macabre que l'on retrouve aussi dans la région de Loudéac où la Mort, sur un cheval noir, pénètre dans l'église durant la messe de minuit et touche avec sa funestre baguette ceux qui doivent trépasser dans l'année.

Ces apparitions sont donc fréquentes en Haute-Bretagne (5). Ainsi Sébillot nous rapporte que dans la région de Matignon (Côtes-du-Nord) « un grand cheval noir […] glaça d'épouvante […] plusieurs jeunes gens [qui] s'étaient réunis pour danser ». Heureusement, « un prêtre se trouve à passer par là et chasse cette bête, qui était évidemment le diable (6) ».

Du reste, comme pour sous-tendre ces représentations symboliques inquiétantes, la langue nous offre une gamme de variations sémantiques significatives. Étudiant le terme « cauchemar », Alexandre H. Krappe remarque dans son livre *La genèse des mythes* que ce mot – qui se traduit en anglais par *nightmare* (litt. : jument de la nuit) – doit être rapproché de nombreux vocables signifiant « jument » : l'allemand *mahrt*, l'irlandais *marc* ; ajoutons le breton *marc'h* (7).

Ce cheval diabolique hante donc aussi la mythologie celtique tels le *March Malaen*, le « cheval malin », l'un des trois fléaux de l'île de Bretagne, ou le *Marc'h* – personnage de la célèbre légende de Tristan et Yseut –, « cavalier […] des ténèbres » chargé de conduire « les âmes dans l'Autre Monde (8) ».

Le dénouement

Le dénouement de ce bref conte se présente en point d'interrogation. On sent bien, en effet, qu'il est inachevé. On devine que cet « avertissement » veut une conclusion. De fait, pour n'avoir pas voulu – ou pu – entendre cette « avision », cet appel à revenir dans le droit chemin, ce « trin-nou » aura bientôt un ultime rendez-vous avec ce cheval noir, avec le diable, avec la mort ; quelques années plus tard, il va périr d'un feu qu'il avait malencontreusement allumé dans l'appentis jouxtant le bistrot où il avait coutume de boire.

Où la réalité rejoint et parachève l'imaginaire populaire, mais pouvait-il en être autrement pour ce pauvre hère ?

Claude Bourel
Docteur ès lettres

(1) Littérature de Bretagne, revue littéraire *Europe*, mai 1981, n° 625.
(2) Jean Markale, *Contes et légendes de Brocéliande*, 1961.
(3) Paul-Yves Sébillot, *Le folklore de la Bretagne*, tome 2, p. 271.
(4) Paul Sébillot, *Traditions et superstitions de la Haute-Bretagne*, tome 1, p. 204.
(5) … et ailleurs. Plus généralement, le thème de l'animal noir tourmentant un être humain égaré dans la nuit n'est pas particulier à notre région ; il se retrouve sous des formes et apparitions multiples dans toute l'Europe.
(6) Paul Sébillot, *Traditions et superstitions de la Haute-Bretagne*, tome 1, p. 195.
(7) Georges Dottin, *La langue gauloise*.
(8) Jean-Paul Persigout, *Dictionnaire de mythologie celtique*.

SAGORY
PAYSAGISTE
SARL
Taille de haies et d'arbustes
Abattage, Élagage
Terrassement (mini engin)
Maçonnerie paysagère (terrasses, murets…)
Clôtures, Plantations
Arrosage automatique
Heurteloup - 22120 POMMERET
Tél./Fax 02 96 51 10 70

ELLE S'APPELAIT « JEANNETTE »…

Il était une fois un petit garçon et une vieille jument, qui était cependant encore une très belle postière bretonne, qui allait sur ses vingt ans.

Le récit commence comme un conte, en quelque sorte c'en est un.

Le petit garçon s'appelle Claude, la jument Jeannette.

Pourquoi l'appeler ainsi, avec un joli prénom féminin, personne n'a su vraiment l'expliquer à Claude, si ce n'est en lui disant que, l'année de la naissance de la jument, le *Stud Book* (1) imposait des noms commençant par la lettre « J ». Mais revenons à notre histoire, car le règlement du *Stud Book* est un jeu de grands et l'on s'éloigne de l'atmosphère du conte.

Il convient maintenant de planter le décor ; celui-ci a pour cadre une ferme sise dans la commune de Le Bodéo, près du lac de Bosméléac, au lieu-dit « Le Gouët ». Comme cela était la règle pour toutes les congénères de Jeannette dans les fermes de la région au cours des années 1942-1946, non seulement cette brave jument travaillait en attelage tous les jours, mais elle était aussi une excellente poulinière, puisque chaque année un poulain naissait dans l'écurie de Jeannette.

C'est précisément à cause d'un poulain qu'une amitié originale va naître entre Jeannette et le petit garçon. Au début du printemps 1942, Claude avait six ans, Jeannette avait donné naissance à un joli poulain. Le moment était attendu et l'oncle du petit garçon avait même couché plusieurs nuits dans l'écurie, afin d'aider, si nécessaire, le « poulinage » de Jeannette. Le lendemain, Arthur, l'oncle du petit garçon, vint le chercher avant qu'il ne parte à l'école afin qu'il admire ce jeune poulain. L'enfant, émerveillé, le vit encore un peu « branlant » sur ses longues jambes qui arrivait cependant à téter sa mère. L'oncle recommanda au petit garçon de ne pas chercher à venir seul voir le poulain dans l'écurie : « Tu sais Jeannette est très gentille, mais elle pourrait devenir méchante pour défendre son poulain. » Claude, en partant à l'école, promit à son oncle Arthur, de ne pas venir seul à l'écurie.

Le soir même…

Sur le chemin de l'école avec Gaston, son ami et voisin, le petit garçon parla bien sûr de la naissance du poulain de Jeannette, il en parla aussi à la récréation. Oh ! pour les camarades d'école ce n'était pas à vrai dire un événement. À l'époque des « poulinages », chaque jour voyait naître des poulains dans les diverses exploitations de la commune. Cependant, pour Claude, le poulain de Jeannette c'était quelque chose, et sur le chemin du retour de l'école il n'avait qu'une idée en tête, revoir le poulain et sa mère.

En se rendant à l'écurie, le petit garçon se souvint de la promesse faite à son oncle Arthur, alors il commença par regarder entre les planches disjointes du bas flanc de l'écurie. Certes, il voyait la jument et son poulain, mais il avait tellement envie d'aller le caresser, et puis Jeannette était sa copine, n'avait-il pas été plusieurs fois déjà hissé sur son dos large et confortable.

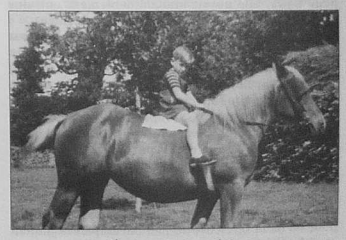
Dehors Claude entendait le va-et-vient dans la cour de la ferme, mais, aucun bruit de sabots ne semblant se rapprocher, il décida d'essayer d'ouvrir la porte. Celle-ci était fermée par un loquet qui était assez difficile à manœuvrer ; le garçonnet arriva cependant à l'ouvrir.

La porte ouverte, la jument vint immédiatement vers Claude, s'ébroua les naseaux un grand coup et, tournant la tête vers son poulain, elle fit en quelque sorte un geste d'invitation à entrer à l'enfant, qui ne se fit pas prier et alla sans plus attendre caresser le poulain qui se laissait faire.

Cartable sur le dos, Claude accroupi et « aux anges » entendit soudainement : « Petit malheureux, surtout ne bouge pas, j'arrive ! » C'était l'oncle Arthur qui , après avoir parlé à la jument et lui avoir donné une tape amicale sur l'encolure, vint attraper d'une main ferme son neveu, qui manifestement n'avait pas mesuré le danger encouru.

La soirée fut dans un premier temps « orageuse » pour Claude, mais les choses se calmèrent lorsque l'on eut expliqué à l'enfant les risques auxquels il s'était exposé et surtout lorsque sa mère, et surtout sa grand-mère, eurent mis en avant qu'après tout, cela s'était bien passé et que, dans le fond, Jeannette avait très bien reconnu son jeune « visiteur ».

Depuis ce jour, et dans les années qui suivirent, des sentiments très forts unirent le petit garçon à cette vieille jument qui lui rendait bien cette amitié.



L'auteur et sa « copine ».

En effet, comme tous les enfants de son âge, Claude gardait les vaches dans les prés ou les pâtures de la ferme. Parfois, quand les travaux de la ferme le permettaient, les chevaux étaient également mis à l'herbe, avec ou sans leur poulain.

Contrairement aux pratiques actuelles, il était hors de question de laisser les animaux passer la nuit dehors et, chaque soir, on rentrait le troupeau. Alors, privilège des privilèges, il arrivait que, Jeannette étant dans la prairie, le retour « à cheval » fût possible.

À l'heure convenue, le signal était souvent l'apparition dans le ciel de « l'étoile du berger ». Claude prenait la bride de Jeannette qui avait été laissée accrochée près de la barrière du pré. Muni de cet accessoire indispensable, il se dirigeait alors dans la pâture vers la jument. Arrivé près d'elle et sans avoir à lui dire autre chose que : « Donne ta tête, Jeannette », celle-ci s'arrêtait de paître et docilement tenait sa tête à hauteur du garçonnet qui lui passait la bride, bouclait la sous-gorge et jetait les rênes sur l'encolure de la jument.

Ensuite, la tenant par la bride, il se dirigeait pour ouvrir la barrière en se frayant un chemin au milieu des vaches qui attendaient impatiemment ce moment. Claude emmenait Jeannette, toujours conduite par la bride, le long du talus où elle attendait docilement, se rapprochant même parfois pour que son jeune cavalier se hisse sur son dos, après s'être agrippé des deux mains à la crinière de la jument. Ensuite, fermant la marche du troupeau, tranquillement l'on rentrait à la ferme par le vieux chemin creux qui, à l'époque, descendait vers le Gouët. Régulièrement, le troupeau tout entier s'abreuvait à un petit ruisseau qui, à la faveur d'un talus, coulait en cascade dans une grande auge en granit. Jeannette passait la dernière, attendant même un peu parfois, pour boire une eau bien claire. Ici aussi, il y avait un accord tacite entre Jeannette et son jeune cavalier. Celui-ci avait depuis la pâture récupéré en mains les rênes de la bride. Or, si Jeannette avait, sans prévenir, baissé la tête pour boire, elle aurait immanquablement entraîné Claude, qui aurait fait un plongeon dans l'auge.

Alors la jument sollicitait la liberté des rênes par un petit coup de tête vers le bas. À ce signal, l'apprenti cavalier lâchait prise, Jeannette buvait et quand elle avait fini, d'un franc mouvement de tête et d'encolure, elle renvoyait les rênes…

Pendant ce temps, le troupeau était rentré, et de son pas tranquille Jeannette s'arrêtait devant la porte de son écurie pour que quelqu'un vienne prendre possession du « paquet » qu'elle avait sur le dos.

Brave Jeannette, si intelligente ! L'histoire pourrait continuer par la narration du passage de la houe ou de la sarcleuse auquel participait la jument et où le petit garçon voulait absolument « conduire » une Jeannette qui savait seule exécuter à la perfection ce travail (sans jamais écraser une plante). L'oncle Arthur acceptait parfois et pourtant, pour lui, comme pour la jument, la tâche se compliquait. En effet, au moment du demi-tour en bout de rang, Jeannette devait faire attention non seulement à ne pas écraser les plantes, mais aussi les pieds du jeune « conducteur ».

Il conviendrait aussi de parler des « promenades » ou plutôt des aller et retour au marché de Quintin en char à bancs. C'était jeannette qui était du voyage ; sa docilité d'une part, le fait aussi qu'elle n'avait pas peur, ni des automobiles ni des camions, la désignait tout naturellement pour cette sortie quasi hebdomadaire, à laquelle Claude participait de temps en temps. L'enfant aimait bien voir Jeannette prendre son petit trot coutumier et entendre le « flap, flop » régulier de ses sabots ferrés.

Bien sûr, chaque année, la vente et le départ du poulain de Jeannette étaient assez dramatiques pour le jeune garçon. Mais le vrai drame survint lorsqu'à vingt ans, Jeannette, sur les conseils du vétérinaire, fut vendue et quitta la ferme du Gouët. Claude avait dix ans. Même si la chose lui faisait mal, il était en mesure de comprendre et il comprit… En outre, il n'était plus alors à la ferme près de l'étang ; son père étant revenu de cinq ans de captivité en Allemagne, la petite famille avait repris son autonomie. À l'occasion d'une visite au Gouët, il retourna dans l'écurie, dans le box de Jeannette ; il y avait une autre jument qui était aussi très belle, mais dont le petit garçon n'a pas retenu le nom…

Le lecteur aura compris, cette histoire d'une amitié originale entre le petit garçon Claude et la vieille jument qui s'appelait Jeannette, c'est une petite tranche de la vie du signataire de ces quelques lignes.

Claude Morin

(1) Registre où est inscrite la généalogie des chevaux de races.

GRAPHE
ÉDITION - IMPRESSION
PHOTOCOMPOSITION
• LIVRES
• DÉPLIANTS
• REVUES
• CATALOGUES
• TARIFS
• AFFICHES
• PUBLICITÉ
PAO - FLASHAGE
15 BIS, RUE ROCHONEN
22800 QUINTIN
TÉL.02.96.74.91.20
FAX.02.96.74.06.80

QUELQUES BRÈVES SUR LE CHEVAL

Extrait du livre de R. Amiot, *Le Cheval*, Presses Universitaires de France, page 11.

« Le cheval semble sur son déclin : il a été le plus admirable serviteur de l'homme dont il fut le plus puissant instrument de civilisation : dès qu'il fut ferré et garni d'un collier, il prit à sa charge la plus lourde part de la peine des hommes qui lâchèrent la houe qui les courbait sur la glèbe et posèrent la hotte qui accablait leurs épaules. Le cheval donc les libéra de l'esclavage et du servage, et il n'est pas bien sûr que, cela, l'homme l'ait nettement compris. Puis le chemin de fer supprima la diligence ; l'automobile chassa le cheval de la route ; le canon lui enleva la suprématie dans les batailles ; l'avion de guerre dispersa ses formations. Enfin, le camion le supplanta dans les services de guerre de l'arrière, et le tracteur va se charger à sa place des labours et des moissons. »

Extrait des archives de la mairie de Quintin sur le passage des chouans à Quintin, le 22 juillet 1795.

« Les Quintinais firent alors le bilan des pertes de cette occupation des chouans : […] Les chevaux, armements, habillements et équipements de toutes espèces de la gendarmerie et de la garde nationale ont été enlevés. »

Extrait du premier numéro du *Guide Michelin*, édition de 1900.

« Certains hôteliers émettent la prétention de faire payer le remisage des automobiles. Les voyageurs en voitures à chevaux ne paient jamais rien pour le remisage de leur véhicule, nous ne devons donc rien payer pour le nôtre. C'est un abus naissant que, dans l'intérêt général, nous prions nos collègues de nous aider à réprimer… »

Extrait du mémoire rédigé par Martine Duault en vue de la maîtrise d'espagnol, et intitulé : *La manufacture et le commerce des toiles « Bretagne » avec l'Espagne et l'Amérique espagnole du XVIe au XVIIIe siècle.*

« […] La balle prête pour la vente était alors expédiée par le marchand vers les ports d'embarquement, Morlaix et surtout Saint-Malo.

« Le transport était fait par des voituriers ou à cheval. La route de Quintin à Saint-Malo […] n'était pas trop mauvaise, à part le passage du Guildo dont le fond changeant à chaque marée exposait les voituriers à mouiller leur marchandise en passant le gué, risque qu'ils couraient encore à marée haute lorsqu'il fallait embarquer les chevaux et les marchandises. […] Le transport ne se faisait pas en moins de six jours et les frais en étaient élevés. Le transport à cheval, plus rapide, ne durait pas plus de quatre jours […] À Dinard, il fallait embarquer les toiles. Les marchands et voituriers laissaient leurs chevaux à Dinard. »

Jean Bernard

LE BONHEUR, LE CHEVAL ET LA NEIGE

Suite à l'éclatement de l'URSS, évocation sous forme de conte à la liberté et à l'indépendance de l'Ukraine (1991).

Situons notre conte slave aux alentours de la semaine de la Saint-Vladimir, au beau milieu du XXe siècle, dans la région la plus poétique de l'ex-URSS :

l'Ukraine.

C'est un grand bonheur et un grand pas vers l'abondance d'avoir, dans son écurie, un jeune cheval ou une jeune jument. C'est une partie essentielle du patrimoine. À la fois il apparaît comme l'utilité, l'indispensable, l'amour et la joie. C'est pourquoi on associe son âme à la fête de la Saint-Vladimir, à la fête des fleurs et du printemps.

La décoration naturelle prévue pour l'homme de la montagne ou celui de la plaine varie selon les circonstances. Avec quelques petits arrangements avec Dieu, elle est éternelle, à l'inverse de celle de l'homme qui plaît pour un certain moment. Bien avant la Saint-Vladimir, les jeunes filles décorent leur église, leur maison et le bien-aimé cheval. Il est étrillé et « habillé » des *sabots* à la tête. Sur la crinière des poulains est noué un long ruban jaune et bleu aux couleurs nationales, sur la crinière des plus âgés deux ou trois.

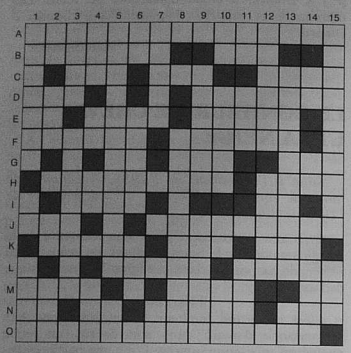
Imaginons un seul instant que chaque Ukrainien enfourche sa monture et s'oriente la face vers l'étoile polaire. Vu de la voûte céleste, un tel rassemblement s'étire et s'articule à la manière d'une chenille. Une superbe ronde qui contourne successivement les régions ensoleillées du sud et les régions enneigées du nord.

Sur son nuage de paix, l'Éternel regarde bien et ne voit qu'une chenille molle. Supposons qu'il se penche un peu et déplie son télescope de poche, il y voit **au nom de la liberté**, sur un disque étincelant, la cavalerie cosaque lancée au grand galop sur une couronne de gloire. Des milliers et des milliers de rubans frissonnants gonflés par le vent, pour ne former qu'un drapeau immaculé, pour ne plus former qu'un panneau rigide, qu'aucun envahisseur ne peut traverser.

Lucien Tamoré

ÉDITION SPÉCIALE

LES MOTS CROISÉS DE LA CAVALIÈRE



Horizontalement

A. Au chaud – **B.** Terminés par des ergots - Envoya – **C.** Pâte en beignet - Poil retourné - Peut rapporter gros – **D.** En herbe - Une grande famille – **E.** Familier au cosaque Mendeleïev - Terrain glissant ou distingue la botte - Pur-sang arabe qui ignore... la lecture du Coran – **F.** Cheval âgé, tu mérites une... - En artillerie, autrefois tirées par les chevaux *(données dans le désordre)* – **G.** Il est peut-être complément d'attribution... à l'arrivée - Marque l'étonnement - Levés parfois avant le clairon – **H.** Allée « réservée » - Pesage – **I.** Avec ou sans œillères - Elles sont élevées pour être sautées *(phonétique)* – **J.** Parfois la grande prairie - N'était pas celui qui couvrait la charrette à l'annonce de l'orage – **K.** Un alliage de qualité pour les mors - Serra la corde - Pas très loin de la Camargue – **L.** En général les plus forts *(données pêle-mêle)* - Style – **M.** Avoir des préférences sur les favoris - République d'Amérique centrale divisée en deux - Prises au milieu de la piste – **N.** Lettre double - Genre - La première arrivée dans une nombreuse famille *(données dans le désordre)* - Manche – **O.** Récidiviste d'une grande cavale.

Verticalement

1. Postérieurs et antérieurs - Symbole - Ou sans – **2.** Aspiré *(phonétique)* - Forme abrégée du grec *Lexus (mot)* - Possessif - Avance codée *(données en vrac)* – **3.** Courroie de cuir - Indispensable à l'entraîneur – **4.** Du latin populaire *Aera* - Symbole ou couleur de la robe - Sur le chemin des pâturages - Peut s'enfoncer dans le bois à l'aide d'un outil *(données retournées)* – **5.** Indispensables au bon déroulement des courses - Symbole – **6.** Transmissions *(phonétique)* - Indiscutables - Au niveau des tribunes – **7.** À l'abri des fatigues - Préfixe : ajouté à – **8.** Date de la féodalité – **9.** Interrompre - Donne un éclat tout particulier à la Garde républicaine – **10.** Symbole – Chasse-mouches – Interjection qui marque la surprise – Sigle – **11.** Trouvé là pour désaltérer sa monture - Royaume - Il peut être à la couleur de son écurie – **12.** Dérobé - Identique – **13.** Intégration - Participe passé – **14.** Dans la gamme - Très recherché en chariot - Près du quartier – **15.** Trois pistes à Auteuil - Course d'obstacles *(phonétique)*.

Lucien TAMORÉ

Solutions dans *Le Quintinais* de janvier 1999
Références *Petit Larousse*, 1986

Séri-Publi
InterSignal
PUBLICITÉ
SIGNALISATION
RN 12 • 22120 POMMERET
Tél. 02 96 34 33 06
Fax. 02 96 34 22 85

FIGUR'IN
SALON DE COIFFURE
Féminin - Masculin - Junior
Journée continue vendredi et samedi
8, Place de la République
22800 QUINTIN
Tél. 02 96 74 80 05

Disco Flash
Animation, sonorisation, spectacle de magie
Pelo CADORET
Tél. 02 96 28 88 55
Fax. 02 96 28 88 08

HISTOIRES DRÔLES

Une note de service du colonel du 51e de cavalerie stationné à Saumur en 1923 :

Notre régiment devra fournir trois J.P.P. pour Tours avant la revue du 14 Juillet.

Cette note attire l'attention de trois « bidasses » qui traînent un balai.

– Et pourquoi qu'on irait pas à Tours tous les trois ?

– Yaka d'mander à l'adjudant de semaine si i veut qu'on aille.

– Yaka yaler.

– Mon adjudant, c'est nous qu'on est les trois J.P.P.

– Et, bien entendu, aucun de vous ne sait ce que c'est que des J.P.P. ?

– … ben, mon adjudant…

– Ce sont des juments présumées pleines, bande d'â…

Dans la même unité de cavalerie.

Instruction, lecture, écriture pour le peloton de sergent.

L'adjudant pose sa question :

– Une jument met au monde quoi ? Vous là-bas ?

– Un poulain mon adjudant.

– Et si exceptionnellement une jument mettait au monde deux poulains, ce serait quoi à votre avis ?

– Jamais vu, mais p'tète que si la mère est une jument, alors ça fait des jumeaux, mon adjudant.

Lucien TAMORÉ

EXERCICE DE STYLE

Le cheval du meunier

Le cheval breton solidaire du meunier
Descendant des collines, longeant les ruisseaux
Sur les mauvais chemins, arpentant les sentiers
Est bien l'exemple d'un cheval comme il faut.

Courageux à la tâche, ardent limonier
Cheval des légendes, cheval de fardeaux.
Gros et court, puissant, trapu hongre ou entier
Solide, aux reins courts et aux larges sabots.

Quand l'angélus lui prie de cesser le travail
Poussé au ferrage, le pied sur l'enclume
Parmi les clous, le rogne-pied, les tenailles
Soupçonneux, défiant, quand la forge s'allume.

Marqué dans sa chair, marqué dans sa mémoire
A l'image des martyrs de la chrétienté.
Etendant son savoir au niveau du devoir
Trimant sous ses cuirs, voici le cheval du meunier.

Ainsi en cheminant de fermes en moulins
Et de moulins en fermes: les blés les froments
Les seigles, l'orge, l'avoine crue ou le foin.
Les produits de la terre des Pays de Quintin.

Lucien TAMORÉ

Marbrerie BRIEND
4, rue du Séminaire
22800 QUINTIN
Tél. 02 96 74 88 22
MONUMENTS FUNÉRAIRES
CAVEAUX - GRAVURE
ARTICLES FUNÉRAIRES

Si vous aimez lire
Vous cultivez Vous détendre
BIBLIOTHÈQUE POUR TOUS
7 000 OUVRAGES POUR JEUNES ET ADULTES
(DERNIÈRES NOUVEAUTÉS)
Ouverte
le mardi de 10 h 30 à 12 h
le mercredi de 15 h à 18 h
le samedi de 15 h à 17 h 30
OFFICE DU TOURISME
RUE AU LAIT, QUINTIN

LA MAISON HERMÈS ET LE CHEVAL

Du harnais au parfum de luxe

HERMÈS
PARIS

Elle trouve son origine dans une entreprise artisanale fondée à Paris en 1837 par Thierry Hermès, sellier-harnacheur, rue Basse-du-Rempart, où il fabrique et vend des harnais qui seront vite reconnus sur les plus beaux équipages ; l'usage intensif du cheval dans la capitale suscite l'émulation des meilleurs qui doivent exceller pour satisfaire une clientèle exigeante. Une « forme à collier » permettant l'ajustement exact à l'encolure du cheval, et précieusement conservée, a valu la médaille de première classe à l'exposition universelle de 1867.

Charles-Émile Hermès a pris la suite de son père et s'installe en 1880 au 24, faubourg Saint-Honoré, se rapprochant d'une clientèle fortunée dont les équipages luxueux se croisent sur les Champs-Élysées.

Le savoir-faire des générations suivantes s'adapte aux mouvements du siècle à naître, et c'est la naissance du célèbre sac baptisé ultérieurement « Kelly ».

Après la guerre, en 1922, Émile-Maurice Hermès, attentif aux modes de vie nouveaux, veut imaginer les accessoires de la vie moderne, ajoutant à ses activités traditionnelles : gants, ceintures, bijoux, parfums, nécessaires de voyage, tenues de cavaliers… La soie utilisée pour les casaques de jockeys donne naissance au foulard lancé en 1937 alors que la maison fête son premier centenaire.

Puis le « logo » devient le signe de reconnaissance ; il est l'interprétation stylisée d'un duc, voiture à quatre roues tirée par deux chevaux ; ce véhicule sans cocher avait la particularité d'être conduit par le passager lui-même.

En 1951, Robert Dumas Hermès prend les « rênes » de l'entreprise et se consacre particulièrement à la conception des fameux carrés de soie, acquérant ainsi la maîtrise d'un illustrateur sans égal, se plaisant à représenter attelages, cavaliers, harnais… et immortalisant ainsi l'œuvre de son fondateur.

L'entreprise actuelle est dirigée, depuis 1978, par Jean-Louis Dumas Hermès, le sixième de sa génération.

Marguerite Le Lay

Source : *Historique de la Maison*, communiqué aimablement par Hermès.

Associations et sociétés quintinaises

ASSOCIATIONS SPORTIVES

Vélo-Club Quintinais
M. Perrot Alain
34, rue de la Madeleine
✆ 02 96 74 87 32

Stade Quintinais
M. Jouanny Bernard
Chemin Ville Gaudin
Saint-Brandan
✆ 02 96 74 88 62

M.J.C.
(Maison des Jeunes et de la Culture)
Mme Logéat D. (Présidente)
M. Pasquet É. (Directeur)
✆ 02 96 74 92 55

Tennis-Club Quintinais
M. Girot Ludovic
La Salle - Saint-Brandan
✆ 02 96 32 12 84

Quintin-Roller-Club
M. Golhen Émile
12, rue de Bellevue
✆ 02 96 74 99 24

Quintin Musculation
M. Moreau Hervé
7, rue des Perrières
✆ 02 96 74 88 43
Appel vers 13 h ou en soirée

Union Bouliste
M. Mauvieux Didier
2, rue de la Géserie
✆ 02 96 74 07 54

O.G.E.C.Q.
M. Kerhousse Michel
38, rue de la Gare
Saint-Brandan
✆ 02 96 74 92 12

AMICALES

Amicale laïque
M. Blévat Raymond
8, rue de Bellevue
✆ 02 96 74 99 70

Amicale des sapeurs pompiers
M. Dahirel Henry
2, rue des Eaux
✆ 02 96 74 02 65

Amicale des employés communaux
✆ 02 96 74 84 01

Amicale des employés hospitaliers
Mme Breton Françoise
La Croix-Neuve - Le Foeil
✆ 02 96 79 65 37

ASSOCIATIONS D'ANIMATION

Comité des Fêtes
M. Le Bret Paul
6, rue des Douves
✆ 02 96 74 93 82

Dans Bro (Danses bretonnes)
Mairie de Quintin
✆ 02 96 74 84 01

Kadéroussel jeunes enfants
Mme Le Jean Catherine
Le Bourg - Le Foeil
✆ 02 96 74 91 29

"Paëonia" art floral
Mme Royer Jeanine
1, rue de Robien
✆ 02 96 74 97 17

Club des retraités de la Roche-Longue
M. Boscher Louis
20, rue des Perrières
✆ 02 96 74 83 55

Union des Commerçants
Mme Guillou Françoise
25, Grand'Rue
✆ 02 96 74 94 33

Comité d'animation de la Rocade
M. Mariette Yvon
5, rue Théodore-Botrel
✆ 02 96 74 00 01

Carte Chance Quintinaise
Mme Jouan Danielle
20, Grand'Rue
✆ 02 96 74 94 30

Cinéma Le Rochonen
M. Jean-Pierre Carro
6, ruelle du Verger
✆ 02 96 74 95 83

Comice Agricole
M. Jean-Yves Loyer
La Hautière, Plaine-Haute
✆ 02 96 42 03 49

ASSOCIATIONS SOCIALES HUMANITAIRES

Aide à domicile en milieu rural ADMR
Mme Alleno Yvonne
Le Quelen - Lanfains
✆ 02 96 74 90 02
Fax 02 96 74 85 84

Comité d'entraide du Pays de Quintin
M. Verdier Jean
21, rue Saint-Thurian
✆ 02 96 74 81 36

Association tiers-monde
Mlle Nédélec Annick
1, rue Glais-Bizoin
✆ 02 96 74 92 86

Comité local de la FNACA
M. Busson Albert
Rue de Saint-Eutrope
Saint-Brandan
✆ 02 96 74 98 28

Section locale des ACPG
M. Rollet Raymond
Les Perrières
✆ 02 96 74 80 87

Comité de la Croix-Rouge
Mme Le Fur Nathalie
9, rue Saint-Thurian
✆ 02 96 79 61 23

Union Nationale des Combattants
M. Rio Raymond
19, rue Henri-Dunant
✆ 02 96 74 98 24

Accidentés du travail F.N.A.T.H.
18 A, rue de Brest - St-Brieuc
✆ 02 96 33 21 95

Souvenir Français
M. Rannou Pierre
La Touche - Le Foeil
✆ 02 96 74 00 84

V.M.E.H.
(Visiteurs des malades)
Mme Kerhousse Francine
32, rue La Gare, St-Brandan
✆ 02 96 74 87 40

Les Amis de la salle Verte
M. Hazard Jeanine
7, rue Digaultray
✆ 02 96 74 95 40

Médaillés Militaires de Quintin/Plœuc-sur-Lié
1355e section des médaillés
M. Danielou Pierre
1, place de la Mairie
✆ 02 96 74 93 96

ASSOCIATIONS CULTURELLES

Chorale Notre-Dame de Délivrance
M. Bothorel Jean
7, rue au Lin
✆ 02 96 74 95 65

Les Tisseurs de notes A cœur joie
M. Gouédard Jean
3, rue Sainte-Anne
✆ 02 96 74 80 57

A.R.B.R.E.S.
(Ass. pour la Réhabilitation des Bois, Rivières, Étangs et Sites du bassin du Gouët)
M. Jouanny Paul
La Perche
✆ 02 96 79 68 78

Culture et bibliothèque pour tous
Mme de Rochebouet M.-Th.
La Noë-Sèche - Le Foeil
✆ 02 96 74 80 16

Office du Tourisme
Mme de Bagneux Caroline
6, place 1830
✆ 02 96 74 01 51

Association Festival des Chanteurs de rues
Mairie
✆ 02 96 74 84 01

Comité de Jumelage Quintin-Perros-Guirec
Mairie
✆ 02 96 74 84 01

Cap Art (peinture)
M. Arouche Michel
37, Grand'Rue
✆ 02 96 79 69 75

DIVERS

Groupe animation paroissiale
Presbytère
✆ 02 96 74 92 17

Communauté de Communes du Pays de Quintin
M. Bannier Gilbert
Mairie La Harmoye
✆ 02 96 32 41 79

PERMANENCES A LA MAIRIE

- **CAISSE PRIMAIRE D'ASSURANCE MALADIE :** 106, boulevard Hoche, B.P. 64, 22024 Saint-Brieuc. Tél. 02.96.01.44.44. **Service prestations :** Permanence assurée par Mme Le Rat, agent d'accueil CPAM, tous les mardis de 9 h à 12 h. Les dossiers complets peuvent être déposés tous les jours dans l'urne placée à cet effet dans la salle de permanence.
- **CAISSE RÉGIONALE D'ASSURANCE MALADIE DE BRETAGNE :** 106, bd Hoche, Saint-Brieuc. Permanence de renseignements sur la retraite assurée par Mme Lefeuvre le 4e vendredi de chaque mois de 9 h à 12 h sans rendez-vous et de 13 h 30 à 16 h sur rendez-vous en téléphonant au 02.96.01.44.73.
- **C.I.C.A.S.** (Centre d'Information et de Coordination de l'Action Sociale des régimes complémentaires de l'ARRCO) : 2, rue Saint-Vincent-de-Paul, immeuble Le Gallion, Saint-Brieuc. Tél. 02.96.61.51.86. Permanence le 4e vendredi de chaque mois de 10 h 30 à 11 h 30.
- **LYONNAISE DES EAUX :** Guingamp. Tél. 02.96.40.64.04. Permanence assurée par M. Le Boucher tous les jeudis à 14 h.
- **C.D.H.R.** : Comité Départemental d'Habitat et d'Aménagement Rural le 1er mardi de chaque mois de 10 h à 12 h.
- **Mission locale pour l'emploi :** 2e et 4e jeudi de chaque mois de 9 h à 12 h.
- **Caisse d'Allocations familiales :** le 1er et le 3e mardi du mois de 9 h 30 à 12 h.

PERMANENCES DU MAIRE ET DES ADJOINTS

Mairie - Tél. 02.96.74.84.01

Le maire - M. Claude Morin : les mardi et jeudi de 10 h à 12 h et sur rendez-vous.
1er adjoint - Finances, Affaires économiques - M. Michel Royer : le samedi de 11 h à 12 h et sur rendez-vous.
2e adjoint - Travaux, Environnement - M. Charles Pléven : le samedi de 11 h à 12 h et sur rendez-vous.
3e adjoint - Affaires sociales - Mme Marie-Thérèse Cosson : le vendredi de 14 h à 15 h 30 et sur rendez-vous.
4e adjoint - Enseignements, Affaires scolaires - M. Guy Duault : le mercredi de 9 h à 11 h et sur rendez-vous.
5e adjoint - Fêtes et animations - M. Paul Le Bret : le mardi de 15 h à 16 h et sur rendez-vous.
6e adjoint - Sport, Petite enfance et Jeunesse - Mme Noëlle Pouliquen : le samedi de 10 à 11 h et sur rendez-vous.

AUTRES PERMANENCES

- **SERVICE SOCIAL DE LA CAISSE PRIMAIRE D'ASSURANCE MALADIE** (au Centre médico-social, rue du Chéneau-Blanc) : Permanence assurée les 2e et 4e mardis du mois de 10 h à 12 h.
- **MUTUALITÉ SOCIALE AGRICOLE** (allocations familiales, régime agricole) : 12, rue de Paimpont, 22025 Saint-Brieuc Cedex 1. Tél. 02.96.78.87.00. Permanences assurées par les assistantes sociales tous les mardis de 10 h à 12 h, au dispensaire (tél. 02.96.74.94.50) : Mme Logéat (secteur de Plaine-Haute, Le Bodéo, La Harmoye, Lanfains, Plaintel, Quintin). Permanence administrative assurée par M. Allano, le 1er mardi du mois de 9 h à 12 h.
- **CONSEIL D'ARCHITECTURE, D'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT (C.A.U.E. 22)** : 9, place du Général-de-Gaulle, 22000 Saint-Brieuc. Tél. 02.96.61.51.97. Permanence assurée par Claude Thimel, les 2e et 4e lundi du mois de 14 h à 16 h, subdivision de l'Équipement de Quintin, "La Villeneuve", Saint-Brandan (sur rendez-vous).

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

ENSEIGNEMENT PUBLIC

- **ÉCOLE MATERNELLE PUBLIQUE :** rue Maréchal-Leclerc. Directrice Mme Suzanne Robin. Tél. 02.96.74.93.28.
- **ÉCOLE PRIMAIRE PUBLIQUE MIXTE :** rue Léquyer. Directeur M. Jean-Yves Connan. Tél. 02.96.74.93.18.
- **CANTINE SCOLAIRE DES ÉCOLES PUBLIQUES :** Tél. 02.96.74.84.70.
- **COLLÈGE LE VOLOZEN :** chemin du Volozen. Principal M. Yann Le Pivert. Tél. 02.96.74.93.34. Fax. 02.96.74.04.32.
- **LYCÉE JEAN-MONNET :** rue des Ursulines. Proviseur Mme Tanguy-Quellec. Tél. 02.96.74.86.26. Fax. 02.96.74.07.89.

ENSEIGNEMENT PRIVÉ

- **ÉCOLE NOTRE-DAME** (maternelle et primaire) :
rue du Bourg-Jugné. Directeur M. Joseph Le Vée. Tél. 02.96.74.93.79. Fax. 02.96.74.80.67.
- **LYCÉE-COLLÈGE JEAN XXIII-SAINT-NICOLAS :**
rue du Séminaire. Directrice Mme Marie-Antoinette Rouxel. Tél. 02.96.79.62.40. Fax. 02.96.74.07.72 et 02.96.74.08.38.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

MAIRIE : Place de la Mairie - Tél. 02.96.74.84.01 - Secrétaire général : M. *Michel Mackowski* Bureaux ouverts au public de 9 h à 12 h et de 14 h à 16 h 30 et le sam. de 9 h à 12 h.

POLICE MUNICIPALE : Brigadier de police M. *Jacques Rouault* - Mairie.

TRÉSOR PUBLIC : Place du Martray - Tél. 02.96.74.93.68 - CCP 9000-43 E Rennes - Heures d'ouverture au public : du lundi au jeudi de 8 h 12 h et de 13 h 30 à 16 h 30, vendredi de 8 h à 12 h et de 13 h à 16 h - Comptable du Trésor : M. *Jean-Claude Gourmelon*.

CORRESPONDANTE LOCALE DES DOUANES : Mme *Viviane Bogard* - Maison de la Presse - 9, rue aux-Toiles - Tél. 02.96.74.94.87 - Aux heures d'ouverture sauf mardi matin.

LA POSTE : Heures d'ouverture au public : du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h et le samedi de 9 h à 12 h - Chef d'établissement M. *Jean-Pierre Macadré* - Bureau : 02.96.74.88.09 - Renseignements : 02.96.74.88.23.

ÉQUIPEMENT : "La Villeneuve" en Saint-Brandan - Tél. 02.96.79.63.00 - Ingénieur des T.P.E. M. *Yvon Corbic* - Heures d'ouverture au public : du lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h 15.

GENDARMERIE : Rue Saint-Eutrope - Tél. 02.96.74.80 17 - Chef de brigade : adjudant de gendarmerie M. *Maurice Verdet*.

CENTRE DE SECOURS : Rue des Douves - Chef de corps : lieutenant *Henry Dahirel* - Tél. 18 - Tél. administratif : 02.96.74.93.74.

SNCF : Renseignements : Tél. 02.96.74.87.85.

BANQUE DE BRETAGNE : Place 1830 - Tél. 02.96.79.68.00 - Directeur M. *Pierre Martinais* - Heures d'ouverture au public : du mardi au vendredi de 8 h 20 à 12 h 15 et de 13 h 30 à 17 h 15, le samedi de 8 h 20 à 12 h 15 et de 13 h 30 à 17 h.

BANQUE POPULAIRE DE L'OUEST : 6, rue du Château-Gaillard - Tél. 02.96.74.94.63 - Directeur M. *Gaël Largenton* - Heures d'ouverture au public : du mardi au samedi de 8 h 45 à 12 h 30 et de 14 h à 17 h 50, le samedi 16 h 50.

CRÉDIT AGRICOLE : Place 1830 - Tél. 02.96.74.86.17. Directrice : Mme *Christiane Massé* - Heures d'ouverture au public : mardi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h, du mercredi au samedi de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h.

CRÉDIT MUTUEL DE BRETAGNE : 2 *bis*, Grand'Rue - Tél. 02.96.79.67.67 – Directeur M. *Hervé Le Coent* - Heures d'ouverture au public : du mardi au vendredi de 8 h 45 à 12 h 30 et de 13 h 45 à 18 h, le jeudi ouverture à 10 h 30 et le samedi de 8 h 45 à 12 h 30 et de 13 h 45 à 17 h.

CAISSE D'ÉPARGNE ÉCUREIL D'ARMOR : Grand'Rue - Tél. 02.96.74.94.83. Responsable d'agence M. *Christian Kérichard* - Heures d'ouverture au public : du mardi au vendredi de 8 h 45 à 12 h 30 (jeudi 9 h 15 à 12 h 30) et de 14 h à 17 h 30, le samedi de 8 h 45 à 12 h 30 et de 14 h à 16 h.

CAISSE NATIONALE D'ÉPARGNE LA POSTE : Place de la République - Tél. 02.96.74.88.09.

NOTAIRE : Me *Jehanno* - 6 *bis*, rue au-Lait - Tél. 02.96.74.94.60.

ARCHITECTE D.P.L.G. : M. *Jean Guillaume* - 9, Petite-Rue - Tél. 02.96.74.86.02.

ARCHITECTE D.P.L.G. : Mme *Sabine Le Men* - 4, rue au-Blé - Tél. 02.96.79.64.78.

GÉOMÈTRE-EXPERT FONCIER D.P.L.G. : M. *François Dzikowski* - 17, rue au Lin - Tél. 02.96.74.81.01

ÉTUDE-CONSTRUCTION : M. *Loïc Anger* - 4, rue Château-Gaillard - Heures d'ouverture : du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 18 h - Tél. 02.96.74.03.93.

AXA ASSURANCE : 19, Grand'Rue - Agent M. *Jacques Pichard* - Tél. 02.96.74.80.00.

AXA ASSURANCE : 22, rue aux-Toiles - Agents M. *Éric Le Men* & *Régis Le Coq*- Tél. 02.96.74.80.59.

GROUPAMA BRETAGNE : 4, place 1830 - Tél. 02.96.74.90.73.

BIBLIOTHÈQUE POUR TOUS : Office du Tourisme, place 1830 - Responsable Mme *Marie-Thérèse de Rochebouet* - Heures d'ouverture : le mercredi de 15 h à 18 h et le samedi de 15 h à 17 h 30 - Tél. 02.96.74.01.51.

AMBULANCES QUINTINAISES : MM. *Bonny* et *Paillardon* - Bureau : 4, rue de la Vallée - Tél. 02.96.74.99.65.

AMBULANCES ET TAXIS ROBIN : La Gravelle en Le Foeil - Tél. 02.96.74.80.26.

POMPES FUNÈBRES :
Ambulances Quintinaises Bonny-Paillardon - Tél. 02.96.74.99.65.
Pompes funèbres Robin - La Gravelle en Le Foeil - Tél. 02.96.74.80.26.

GARAGE Le Floch Raymond : 1, rue des Douves - Tél. 02.96.74.93.77.

GARAGE Morvan Jean : Route de Saint-Eutrope, Saint-Brandan - Tél. 02.96.74.83.99.

La Sté Automobile Quintinaise : Route de Saint-Brieuc - Tél. 02.96.74.87.96.

TÔLERIE AUTOMOBILE : *Jean-Yves Le Goff* - route de Saint-Eutrope, Saint-Brandan - Tél. 02.96.74.09.27

CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE : *Christophe Pénault* - La Villeneuve, Saint-Brandan - Tél. 02.96.79.60.49.

AUTO-ÉCOLE CAMPUS : 2, rue de la Vallée - Tél. 02.96.74.87.38.

AUTO-ÉCOLE YVES COLLIN : 8, Grand'Rue - Tél. 02.96.74.94.08.

AUTO-ÉCOLE DU CHÂTEAU : 14 *bis*, rue de la Vallée - Tél. 02.96.74.94.61.

PRESSE :
• Correspondant *Ouest-France* : M. *Jacques Failler* - 8, rue Rochonen - Tél. 02.96.74.86.08. Fax. 02.96.74.05.67.
• Correspondant *Le Télégramme* : M. *Joël Sangan* - "Le Beau Doué", Le Foeil - Tél. 02.96.74.81.93. Fax. 02.96.79.66.43.

PRESBYTÈRE : Abbé *Eugène Bicou* - Curé et abbé *Michel Tronneur* - Tél. 02.96.74.92.17.

CULTE : Basilique Notre-Dame-de-Délivrance, rue Notre-Dame - Messes tous les soirs à 18 h 30 dans la petite salle Notre-Dame à droite de la basilique, sauf en cas d'obsèques dans les relais de la paroisse de Quintin. **Messes dominicales :** Le samedi à 19 h et le dimanche à 9 h à la chapelle de l'hôpital - Le dimanche à 10 h à la basilique. Messe le 1er et le 3e dimanche du mois au Foeil à 11 h 15. **Pardon :** 2e dimanche de mai.

COMMUNAUTÉ DES FILLES DU SAINT-ESPRIT : (Bureau d'aide sociale) - Tél. 02.96.74.93.31.

SANTÉ PUBLIQUE - SERVICES SOCIAUX

MÉDECINS :
Maison médicale du "Vieux-Moulin" - Tél. 02.96.74.89.89
- Dr *Bogard Jean-Yves*
- Dr *Bourget Claude*
- Dr *Bracuetz Jacques*
- Dr *Pigeon Philippe*
- Dr *Verdier Jean*

Cabinet Saint-Sébastien - 9 *bis*, rue Saint-Thurian - Tél. 02.96.74.95.00
- Dr *Lenorais Bernard*
- Dr *Thomas Maryannick*

INFIRMIÈRES ET INFIRMIERS DIPLÔMÉS :
Mme *Nadine Guénard* - 3, impasse de la Pompe - Tél. 02.96.74.93.98
Mme *Catherine Rault* - La Noé, Saint-Brandan - Tél. 02.96.74.93.20
Mme *Maryse Lenormand* et M. *Bruno Le Biannic* - 12, rue Rochonen - Tél. 02.96.74.98.01
Mmes *Catherine Briens* et *Anne Raimbault* - 18, rue aux Toiles - Tél. 02.96.74.80.96

PHARMACIENS :
M. *Jean-François Bothorel* - 10, rue au Lin - Tél. 02.96.74.94.46
Mme *Catherine Mazéret* - 21, Grand'Rue - Tél. 02.96.74.93.51
Mlle *Martine Rannou* - 46, rue Saint-Thurian - Tél. 02.96.74.84.17

OPTICIENS :
M. *Jean Bothorel* - 7, rue au Lin - Tél. 02.96.74.95.65
Centroptic - Place du Martray - Tél. 02.96.74.85.91

OPHTALMOLOGISTE : Dr *Marc Girault* - 6, rue Saint-Thurian - Tél. 02.96.74.07.07

ORTHOPHONISTES : *Sylvie* et *Jean-Pierre Cosiaux* - 4, imp. de la Pompe - Tél. 02.96.74.07.56

DENTISTES :
MM. *Yves Le Gal*, *Bruno Saverat* - 6-8, rue du Jeu-de-Paume Tél. 02.96.74.94.00. (Docteur en chirurgie dentaire)
M. *François Noël* - 4, impasse de la Pompe - Tél. 02.96.74.94.66. (Chirurgien dentiste).
Mme *Brigitte Éveillard-Duault* et M. *Perré* (son collaborateur), M. *Christophe Bouret* - 12, rue Saint-Thurian - Tél. 02.96.74.02.96. (Docteurs en chirurgie dentaire).
M. *Charles Carl de Cuverville* - 57, rue Saint-Thurian - Tél. 02.96.74.84.32.

MASSEURS - KINÉSITHÉRAPEUTES :
MM. *Alain Dudoret* et *Alban Le Goff* - "Le Vieux-Moulin" - Tél. 02.96.74.92.61.
MM. *Yves Bertin* et *Michel Maurice* - 6, rue Saint-Thurian - Tél. 02.96.74.93.86.

podothérapeute-pédicure :
Mme *Agnès Huon-L'Hoste* - 1 *bis*, rue Abbé-Fleury - Tél. 02.96.74.91.62.
Mlle *Marie-Christine Le Goff* (pédicure) - "Le Vieux-Moulin" - Tél. 02.96.74.92.61.
Mlle *Claire Le Chanu* (pédicure-podologue) - 18, rue aux Toiles - Tél. 02.96.74.94.14.

CENTRE DE MÉDECINE PRÉVENTIVE : 2, rue du Chêneau-Blanc - Tél. 02.96.74.93.52 - Infirmière diplômée Mme *Carpy*
Assistantes sociales - Tél. 02.96.60.80.60.

COMITÉ D'ENTRAIDE DU PAYS DE QUINTIN : Service maintien à domicile des personnes âgées. Soins infirmiers à domicile. Pour tous renseignements s'adresser au 21, rue Saint-Thurian - Tél. 02.96.74.81.36.

AIDE À DOMICILE EN MILIEU RURAL : Mme *Yvonne Alléno* - Lanfains Tél. 02.96.74.90.02.

CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE : Mairie - Tél. 02.96.74.84.01.

CENTRE JULES-LEQUIER : Dr *Houallon* et Mmes *Riester* et *Le Coq* - 10, rue des Douves Tél. 02.96.79.61.28.

CENTRE MÉDICO-PSYCHO-INFANTO-JUVÉNIL : Dr *B. Le Tual* - 4, rue Émile-Nau - Tél. 02.96.79.60.30.

HÔPITAL : Directeur M. *Jean Le Brax* - 1, rue des Carmes - Tél. 02.96.79.66.66.

FOYER-LOGEMENT DES PERSONNES ÂGÉES : Résid. "Le Pavillon" - Tél. 02.96.74.93.89.

MAISON DE CONVALESCENCE : "La Salle Verte" - Tél. 02.96.79.67.00 - Surveillante Mme *Éliane Le Racer*.

VÉTÉRINAIRES :
MM. *Jean Le Helloco* et *Guy Pouliquen* - Rond-point de La Villeneuve - Tél. 02.96.74.94.93
MM. *Noël Loyer* et *Marc Pédazzi* - 1 *bis*, rue de la Madeleine - Tél. 02.96.74.00.00.

DIVERS

CAMPING MUNICIPAL DU VÉLODROME : Responsable : Tél. 02.96.74.92.54.

OFFICE DU TOURISME : 6, place 1830 - Tél. 02.96.74.01.51 ou 02.96.74.84.01 (mairie) Fax. 02.96.74.06.82.

SALLE DES FÊTES MUNICIPALE : "Les Quinconces" - Gardien : Tél. 02.96.74.92.54 ou 02.96.74.84.01.

M.J.C. : "Les Quinconces" - Directeur M. *Éric Pasquet* - Tél. 02.96.74.92.55.

MARCHÉ : Tous les mardis de 9 h 30 à 13 h.

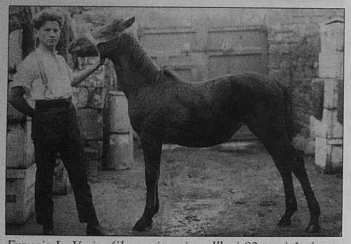
ZONE ARTISANALE : Se renseigner à la mairie - Tél. 02.96.74.84.01

ARTISANAT D'ART :
• Atelier de Sainte-Marie : H.S.M. Vitraux - 12, chemin de la Perche - Tél. 02.96.74.92.28 -
• Ateliers de vitraux et de décorations ornementales - M. *Raymond Budet* - Saint-Eutrope, Saint-Brandan - Tél. 02.96.74.92.90.

CINÉMA "LE ROCHONEN" : 14, rue Rochonen - Tél. 02.96.79.60.83 (salle) - Tél. 02.96.74.95.83 (secrétariat).

Photo collection de Marthe Le Clech, Morlaix, par P. Jouanny

En ce début de siècle, le cheval avait encore toute sa place.



Francis Le Vexier (il aurait aujourd'hui 92 ans) était, en principe, parti pour acheter une carabine... Il revint avec cette jolie pouliche pur-sang.

Fête des tisserands. Les porteurs de lin.

Sommaire

Éditorial	1
Le mot de la rédaction	2
Histoire de la locomotion terrestre hippomobile	3
Le cheval de Corlay	9
Le cheval au service de l'armée	10
La garde républicaine	11
Le cheval au cours de la guerre 1939-1945	14
Le haras national de Lamballe	16
École d'équitation espagnole de Vienne	17
Le Cadre Noir de Saumur	18
Les types et les races de chevaux	19
L'âne	20
Les allures du cheval	22
Toujours à propos de... cheval	23
Le dressage	25
Entraîneur de chevaux de courses	26
Le métier de jockey	28
Le maréchal-ferrant	29
Le cheval à la ferme	30
Le relais postal	32
Le commissionnaire voiturier	32
Témoignage d'un ancien charretier	33
Le cheval au moulin	33
Les enterrements autrefois	34
Le cheval à l'usine des fours à chaux de Cartravers	35
Le ramassage des ordures ménagères	36
Le cheval et le service d'incendie et de secours	36
La randonnée équestre	37
Le concours hippique	38
Réunion équestre, amicale des Perrières	39
Le cheval dans les comices ou autres concours	41
L'on ne baigne plus les chevaux à Saint-Éloy	42
Le cheval et le marché à Quintin	43
Chevaux et voitures les jours de marchés	44
Quelques foires aux chevaux au pays de Quintin	45
La foire Saint-Thurian et la rue du Marché-aux-Chevaux	46
La foire aux poulains	48
Présentation d'un conte de chez nous	49
Elle s'appelait «Jeannette»	51
Quelques brèves sur le cheval	52
Le bonheur, le cheval et la neige	53
Les mots croisés de la cavalière	54
Histoires drôles	55
Exercice de style	55
La maison Hermès et le cheval	56
Associations et sociétés quintinaises	57
Permanences	58
Renseignements généraux	59

GRAPHE - 15 *bis*, rue Rochonen - 22800 QUINTIN - Achevé d'imprimer en décembre 1998

Jacques PICHARD
19 Grande Rue - 22800 Quintin
Tél. 02 96 74 80 00 Fax. 02 96 74 81 94

AXA ASSURANCES

Particuliers • Commerçants
Entreprises • Agriculteurs
Placements • Retraite
Prévoyance

MENUISERIE T. DENOUAL
Tradition du Bois
Menuiserie sur mesure - Bois - PVC
Agencements cuisines
Escaliers - Rénovation...
25 *bis*, **rue de la Gare** - 22800 **ST-BRANDAN**
Tél. 02 96 74 08 42 / 02 96 79 65 90 - Fax 02 96 74 97 84

milquin
LAITERIE DE QUINTIN
Tél. 02 96 74 84 00

ALAIN MACÉ
PROTECTION FOUDRE
PANNEAUX DE COMMUNICATION LUMINEUX
La Croix-Cadio
22800 PLAINE-HAUTE
Téléphone 02 96 42 96 68
Télécopie 02 96 42 96 67

Le groupe de rédaction, avec la participation de *(de gauche à droite)*
1er rang : Madeleine DANIEL, Marguerite LE LAY, Ernest ALLAIN, Nicole ROLLET. ***2e rang :*** François L'ALLINEC, André BLUTEAU, Lucien TAMORÉ, père Jean-Noël ÉOUZAN, Jean GOUÉDARD, Jean BOTHOREL, Pierre MALLÉTROIT, Pierre ANDRÉ, François KERGOAT, Pierre BLAIS, Claude MORIN, Arthur CHARLES, Béatrice PÉRENNÈS, Monique WARIN. ***3e rang :*** Raymond ROLLET, Claude BOUREL, Paul JOUANNY, Pierre LENOUVEL, Pierre SALMON, Paul LE FOLL, Guy DUAULT, Jean BERNARD.

Foulard Hermès

Autostar 99 : les camping-cars passion

GAMME
Athenor

La ligne Autostar 99 a été conçue pour seduire tous les passionnes de camping-car.
Avec la naissance de l'Amical, la qualite Autostar devient accessible à tous.
La gamme Atlas se pare de nouveaux interieurs jusqu'à présent reserves aux Athenor et aux Aryal.
La gamme Athenor peaufine ses équipements et confirme ainsi sa réputation de "grand-confort" quel que soit la saison.
L'apparition de la ligne Aryal "Performance" permet le luxe à un prix très compétitif. Quant à la ligne Aryal "Prestige", elle demeure la référence de l'intégral haut de gamme.

Pour découvrir plus en détail la ligne Autostar 99, demandez notre nouveau catalogue.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : ..... Ville : ..... Code : .....

AUTOSTAR S.A. - Z.I. du Launay - 22800 QUINTIN - Tél. 02 96 79 62 00 - Fax 02 96 74 09 37

AUTOSTAR