

Histoire et Traditions Populaires

**Le cheval et l'homme**  
*en Pays d'Auge*

Foyer Rural Le Billot

LE CHEVAL ET L'HOMME EN PAYS D'AUGE

### ***Histoire et Traditions Populaires***

Bulletin trimestrier publié par le Foyer Rural du Billot

14170 L'Oudon

Tél. et fax : 02 31 20 62 72

Internet : <http://le.billot.pagesperso-orange.fr/foyer.html>

**Juin 2011 - n° 114 - 38<sup>e</sup> année**

Comité de publication formant le Conseil d'Administration de l'association :

Responsable de la publication : Jack MANEUVRIER - Membres : Nicole BARRIÈRE, Almir BELLIER, Dominique BORDEAUX, Yvon et Arlette BOUILLÉ, Éric BOURGAULT, Denise BOURGAULT, Thierry et Paule BRICON, Stéphanie BRICON, José et Claude CASTEL, Florent et Mercé CHABOISSIER, Michel et Marie-France CHANU, Claire CŒURET, Yvette DENIS, Pierre et Brigitte FERRAND, Guy HARDOUIN, Jean-Pierre et Roselyne Gallou, Pierre et Christiane GIRARD, Jean et Marie GODET, Gérard et Chantal GUILLIN, Marie-Thérèse HUGOT, Daniel et Monique LALIZEL, Bernard et Majo LECERF, Colette LÉCHENAULT, Claude et Michèle LEMAÎTRE, Christophe MANEUVRIER, Jacky et Danie MANEUVRIER, Michel NIGAULT, Jacqueline PAVY, Odile PLÉKAN, Olivier et Fabienne STOREZ, Jean et Françoise TRAMBLAIS, François et Colette WÈBRE.

*Abonnement simple : 16 € + frais d'envoi : 6 € = 22 €. Règlement par chèque à l'ordre du Foyer Rural du Billot.*

*Périodicité : mars, juin, septembre, décembre, le bulletin de juin étant généralement consacré à l'exposition annuelle.*

**Histoire et Traditions Populaires**

**Le cheval et l'homme  
en Pays d'Auge**

Catalogue de l'exposition

Foyer Rural du Billot

---



*Alexandre le Grand sur Bucéphale. Détail de la Mosaïque  
d'Alexandre (v. 1<sup>er</sup> siècle av. JC), retrouvée à Pompéi.*

## **Le cheval, toute une histoire**

*Jack Maneuvrier*

Le cheval est un grand mammifère herbivore ongulé appartenant à l'une des sept espèces de la famille des équidés. Il a évolué depuis 45 à 55 millions d'années, passant d'un petit mammifère possédant plusieurs doigts pour devenir un grand animal à sabot unique.

### **Le cheval préhistorique**

Le cheval, dont le plus sûr moyen de défense était le galop rapide, constituait aux temps préhistoriques un gibier particulièrement recherché. Sa chair, la moelle de ses os, mais aussi ses tendons (véritables pelotes de ficelle) et probablement son crin, étaient fortement appréciés. Au Paléolithique supérieur, entre - 35000 et - 10000, il a constitué un thème fréquent dans l'iconographie des peintures ou gravures pariétales et mobilières.

L'origine de la domestication du cheval a été localisée en Ukraine, sur le site de Dereivka. Celui-ci correspond à un habitat attribué à la culture de Stredni Stog, qui s'est développée au cours du v<sup>e</sup> millénaire avant J-C. Plusieurs indices ont conduit à y reconnaître les plus anciens chevaux domestiques.



*Représentation préhistorique d'un cavalier dans la vallée de la Draa (Maroc)*

La domestication du cheval renvoie d'abord à l'intérêt de garder vivant un animal sauvage dont la consommation ne représente qu'une valorisation ultime.

L'hypothèse d'une utilisation précoce du cheval à la monte repose en grande partie sur les pièces en bois de cerf découvertes à Dereivka et interprétées comme des éléments d'un mors. Cette interprétation a souvent été remise en question et ce n'est en fait qu'à partir de l'Âge du Bronze que l'usage du mors semble s'être répandu. Plusieurs découvertes dans des contextes antérieurs à la conquête romaine laissent augurer d'une date assez ancienne pour l'invention du fer à clous. La selle semble plus tardive ; des éléments les plus anciens évoquent des tapis ou des coussins glissés sur le garrot du cheval pour protéger le cavalier. On en trouve sur des bas-reliefs assyriens des VIII<sup>e</sup> et VII<sup>e</sup> siècles. Les étriers sont tout aussi rares ; les premiers exemplaires les plus sûrs ne semblent pas antérieurs à la période médiévale.

Dans le domaine du transport attelé, le cheval ne s'est imposé que tardivement face aux bovins et aux asiniens qui lui ont été préférés jusqu'au Moyen Âge.

Les restes d'équidés découverts sur les sites archéologiques sont la source documentaire la plus cohérente que l'on puisse imaginer pour écrire l'histoire du cheval et de ses rapports avec l'homme sur une période qui couvre sept millénaires, du Mésolithique aux temps modernes. Le Calvados dispose de nombreux sites archéologiques témoignant de la présence du cheval ; ceux-ci sont surtout localisés dans la plaine de Caen. S'ils font défaut dans le Pays d'Auge, cette carence est vraisemblablement due à l'absence de fouilles archéologiques.

L'inhumation d'un cheval dans une ferme gauloise de Mondeville, ainsi que les restes de chevaux décomposés enfouis dans le fossé d'un petit enclos à Thaon (deuxième Âge du Fer), un cheval complet de l'Âge du Fer à Saint-Martin-de-Fontenay ont été découverts dans le Calvados.

En outre, d'autres sites ont révélé la présence de chevaux domestiqués. Renseignements fournis par Cécile Germain, Service Départemental d'Archéologie du Calvados, Caen :

Sites de découvertes : commune, lieu-dit, périodes chronologiques attribuées aux ossements

- Basly, « la Campagne » : Hallstatt final<sup>1</sup> ;
- Biéville-Beuville, « Le Château » : Haut Moyen Âge ;
- Bretteville-l'Orgueilleuse, « la Corneille nord » : époque Gallo-romaine ;
- Courseulles-sur-Mer, « La Fosse Touzé » : transition Hallstatt – la Tène<sup>2</sup> ;
- Eterville « Les Prés Vallon » : Tène ancienne ;
- Fleury-sur-Orne, « Périphérique sud » : Tène finale ;
- Fleury-sur-Orne, « ZAC du Parc d'activités » et « Delles des Marques » : Tène finale ;
- Fontenay-le-Marmion, « RD 562 –La Grande Pièce » :

---

1. Hallstatt final : entre 550 et 480 av. J-C. Hallstatt moyen : entre 650 et 550 av. J.C.

2. Tène : second âge du fer, fin de la protohistoire. Tène I : à partir de la seconde moitié du v<sup>e</sup> siècle av. J-C. Tène II/III : époque de la conquête romaine.

- Bronze moyen, transition Hallstatt et transition Hallstatt-la Tène ;
- Giberville, « Delle sur le Marais » : Haut Moyen Âge ;
  - Ifs, « ZAC Object'Ifs Sud : Transition Bronze-Hallstatt, Hallstatt final, transition Tène, Tène moyenne, Tène finale et époque gallo-romaine ;
  - Mondeville, « ZAC du Mir » : Tène finale ;
  - Mondeville, « L'Étoile » : la Tène ;
  - Mondeville, « ZI Sud-Est : Bronze moyen ;
  - Saint-Martin-de-Fontenay, « RD 562 – Le Chemin de May » : Hallstatt final ;
  - Thaon, « Le Bissonnet, Le Fond du VI » : la Tène ;
  - Touffreville, « La Saussaye » : la Tène finale et l'époque Gallo-romaine ;
  - Vieux, « Quartier du Théâtre » et « le bas Vieux » : époque Gallo-Romaine ;
  - Cagny, « Projet Décathlon » : Hallstatt-Tène ancienne (sur ce site deux spécimens en connexion ont été retrouvés dans le comblement des fossés d'enclos).

### **Chronologie des principaux éléments d'équipement du cheval :**

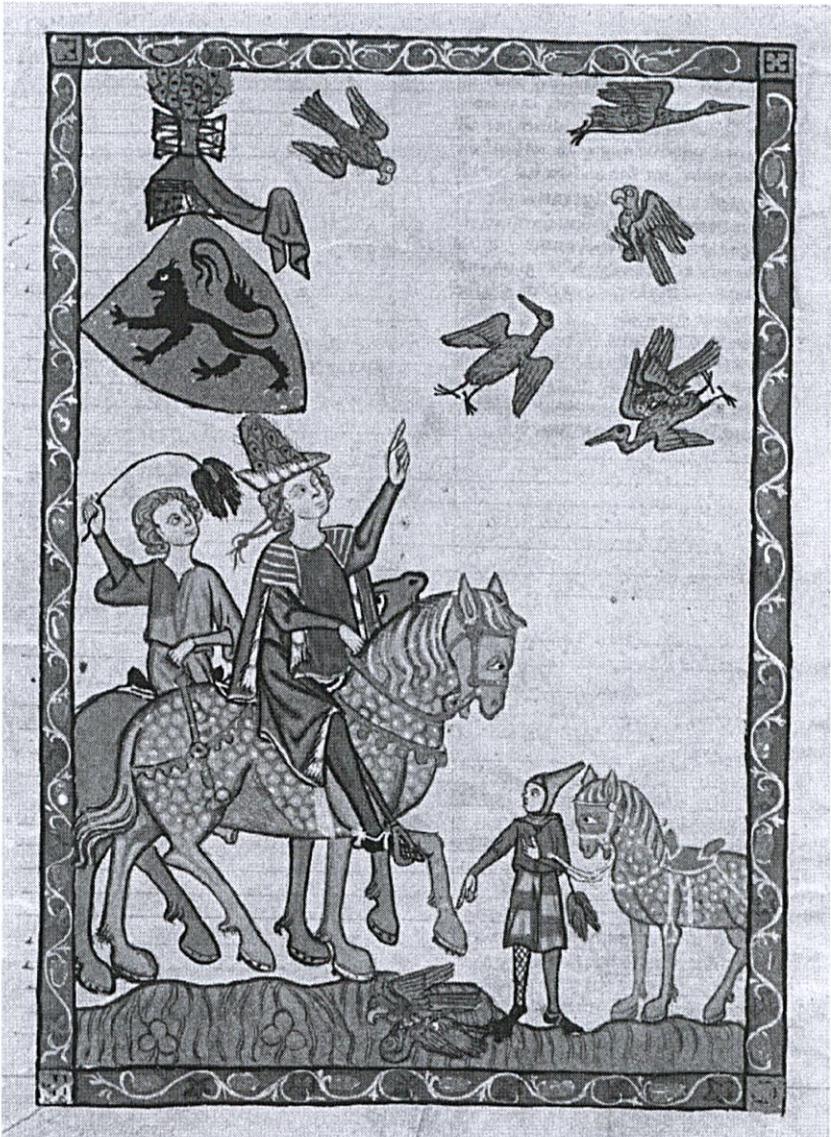
- **Mors** : 2000 ans avant J.-C.
- **Selle** : 500 avant J.-C.
- **Fer** : 500 de notre ère
- **Hipposandale** : de 100 avant J.-C. à 300
- **Etrier** : à partir de 900 de notre ère

### **Le cheval au Moyen Âge**

Selon Christophe Maneuvrier<sup>3</sup> : « Parmi les productions animales, figure bien entendu, le cheval. L'usage du cheval

---

3. Christophe MANEUVRIER, *Paysages et Sociétés rurales au Moyen Âge : le Pays d'Auge jusqu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, Université de Caen-Basse-Normandie, 1999-2000.



*Fauconnerie à cheval. Enluminure extraite du Codex Manesse  
(XIV<sup>e</sup> siècle).*

*semble avoir été très répandu dès le XIII<sup>e</sup> siècle, en raison, d'une part, de l'existence d'une importante classe chevalesque et d'un nombre élevé de vasseurs dont le service de « chevalage » était lié à la possession d'une ou plusieurs montures. À la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, on compte ainsi trois vasseurs au domaine des Autels-en-Auge qui possédaient chacun au moins un cheval. Si l'on ajoute à cela celui du prévôt de l'abbaye, on arrive à un minimum d'un cheval pour 70 à 80 hectares. Tous ces chevaux étaient vraisemblablement élevés sur place et l'on signale parfois, dès le XI<sup>e</sup> siècle, des dîmes de chevaux ou de juments. L'organisation de cet élevage reste cependant très mal connue, sinon que les chevaux, comme les bovins, étaient fréquemment emmenés en forêt. Ainsi les habitants de Bellou<sup>4</sup> pouvaient faire conduire leurs chevaux et leurs poulains dans la forêt des Moutiers-Hubert<sup>5</sup> moyennant une redevance de 12 deniers par cheval et 6 deniers par poulain.*

#### *L'équipement des chevaux*

*La généralisation de l'usage du cheval comme animal de traction est certainement partie des réserves seigneuriales avant de se répandre progressivement dans l'ensemble du monde rural. L'achat de cet animal reste cependant réservé aux paysans les plus riches : au début du XIX<sup>e</sup> siècle, on utilisait encore des bœufs de labour autour de Pont-l'Évêque ainsi qu'aux confins du Pays d'Auge et du Lieuvin. À cette époque, l'intérêt d'une substitution des bœufs par des chevaux était très discuté car le cheval coûte cher en céréales et en équipement L'enquête de 1266 signale que des redevances en « paniaulz, chevestres et cengles » étaient dues par certains tenanciers du roi. Plus courantes sont celles*

---

4. Canton de Livarot.

5. Canton de Livarot.

*stipulées en fers à cheval, généralement par lots de 10, 16 ou 60. Le prix d'un fer à cheval avec ses clous se situe alors autour de deux à trois deniers l'unité. Un cheval ferré des quatre pieds six à huit fois par an coûte donc chaque année en ferrure près de cinq sous, prix qui varie en fonction de la qualité des fers selon qu'il s'agit de fers à six ou huit clous. Ces deux types de fers doivent correspondre aux deux catégories de fers mis en évidence sur la plupart des habitats fouillés en Normandie les uns « à rives ondulés » fixés par six clous en « clé de violon » ; les autres « à rives linéaires » plus larges et maintenus sur le pied du cheval par huit clous à tête pyramidale<sup>6</sup>. La possession d'un cheval était donc réservée à quelques agriculteurs aisés ayant besoin d'effectuer de fréquents transports de marchandises : à la fin du XI<sup>e</sup> siècle, trois seulement des 29 tenanciers du domaine de l'abbaye de la trinité de Caen, à Auberville, devaient le service d'un cheval. »*

### **Le cheval au XVIII<sup>e</sup> siècle**

*D'après Stéphanie Bricon<sup>7</sup> : « Nous avons très peu de mentions d'animaux dont la fonction spécifique est de tirer la charrue ou la herse. On trouve très rarement une mention de bœufs ou de chevaux de « harnois », comme dans l'inventaire de François Ouin qui possède deux chevaux destinés à cette fonction. De 1700 à 1810, dans le canton de Saint-Pierre-sur-Dives, les inventaires après décès mentionnent : 5 bœufs et 26 chevaux de trait. L'utilisation*

---

6. Ces deux types de fers signalés dans un même texte et découverts l'un et l'autre sur le site de Grimbosq pourraient répondre à des besoins différents, et non appartenir à deux phases successives de fabrication comme on le croit généralement.

7. Stéphanie BRICON, *Fermiers du sud Pays d'Auge (1690-1830)*, mémoire de maîtrise d'Histoire Moderne, Université de Caen-Basse-Normandie, 1999.

*du cheval domine donc dans ce canton, même si on y utilise encore des bœufs. L'utilisation prépondérante du cheval est compréhensible lorsque l'on se réfère aux données géographiques et géologiques. Le cheval convient effectivement mieux pour les reliefs accidentés du Pays d'Auge. Si le bœuf possède une force plus grande, il est possible que le cheval, plus nerveux, soit mieux à même de tirer la charrue dans les sols lourds. En revanche, déterminer le nombre d'animaux tirant la charrue est beaucoup moins aisé. Lorsque le notaire effectue l'inventaire de Nicolas Bourdon, fermier à Écots, sa veuve déclare « qu'il y a 4 juments à la charrue équipées, lesquelles sont très vieilles et de peu de valeur ».*

Inventaire après décès de René Demay, sieur de Briéville, paroisse de Bretteville sur Dives, 18 janvier 1725 :

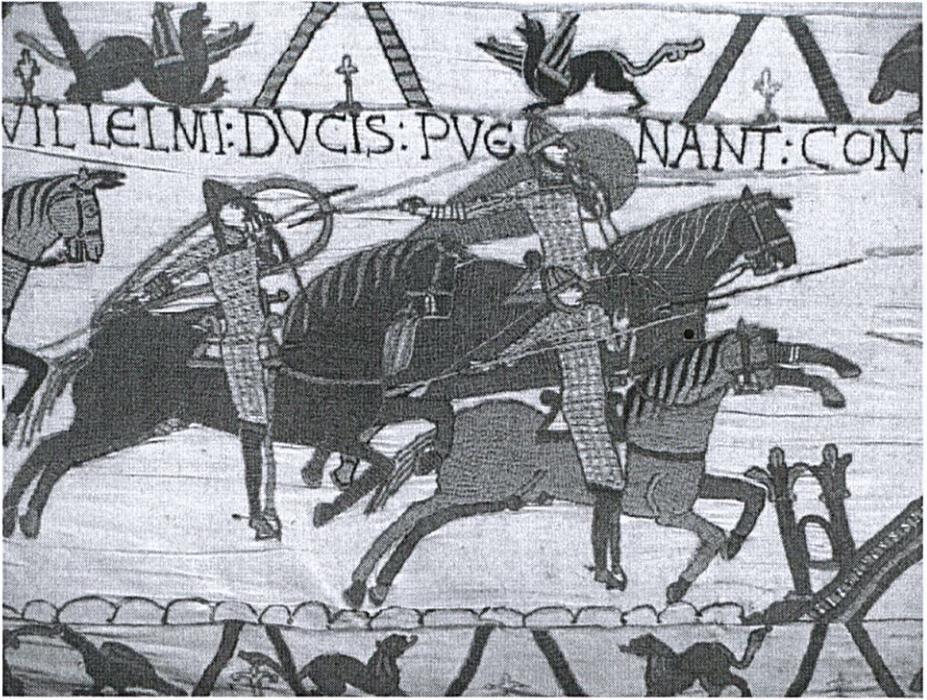
*« Item dans l'écurie, nous avons trouvé un vieux lit de plumes, un traversin, une mauvaise couverture*

*Item une cavale isabelle, une autre cavale brune, deux autres cavales brunes, deux pouliches venant à deux ans l'une à poils noirs, et l'autre baie rune, deux poulains de poils roux*

*Item deux bans à cheval équipés, une selle à cheval avec une paire de cordes, une bride orbière (sic), une bride à haut mors, dans laquelle écurie il y a trois cents bottes de foin commun y compris ce qui est dans le grenier à côté d'icelle. »*

Inventaire après décès de Jacques Lemièrre, Écots, 18 juin 1778 :

*« Nous nous sommes transportés dans une aître du corps du logis à usage d'écurie dans laquelle s'est trouvé trois chevaux dont deux juments de différents poils avec chacun leurs ustensiles dont une selle à limon, deux bâts, deux colliers, une selle à cheval, brides... cet article estimé à la somme de trois cents livres. »*



### **La tapisserie de Bayeux<sup>8</sup>**

La tapisserie de Bayeux présente les plus anciens documents iconographiques montrant le harnachement du cheval à l'époque de Guillaume le Conquérant.

Le harnachement du cheval est alors assez simple. L'usage de la selle est général, Normands et Saxons utilisent pratiquement les mêmes. De conception simple, elles sont probablement faites de bois de hêtre. Ces selles ont un pommeau et un troussequin très hauts et recourbés en sens opposé. La selle est fixée par une seule sangle réglée par un anneau qui permet au cavalier de la serrer sans descendre en

---

8. Simone BERTRAND, *La tapisserie de Bayeux et la manière de vivre au onzième siècle*, 1964, éditions du Zodiaque.

amenant à lui l'extrémité laissée longue. Le cavalier dispose d'un étrier en forme de triangle de fer surmonté d'une bielle forgée dans laquelle passe l'étrivière. Rênes et mors complètent le harnachement. Tous les chevaux portent des fers. Au XI<sup>e</sup> siècle, le fer à cheval était non seulement d'usage courant, mais regardé comme la première des nécessités.

La Tapisserie de Bayeux est un témoignage précis de la révolution agraire du XI<sup>e</sup> siècle qui va introduire l'utilisation du cheval comme animal de trait. Elle représente pour la première fois l'utilisation du cheval pour les travaux des champs. Pesant sur le manche de sa charrue, le paysan creuse un sillon. Montée sur roue et possédant un avant-train, cette charrue possède déjà le coutre qui ouvre verticalement le sol et le soc avec versoir qui retourne la terre.

Un autre paysan conduit un cheval attelé à une herse. Le collier d'épaule rigide a remplacé la bricole qui gênait l'animal et entravait son effort.

En 1564, Maîtres Charles Estienne et Jean Liébault, docteurs en médecine, donnent les conseils suivants au charretier dans la *Maison Rustique* :

*« Le cheval est commode aux paysans et sert aux nobles et aux princes, enfin à toutes sortes de personnes comme étant une bête qui n'a pas son pareil soit en beauté, courage, adresse. Le charretier qui a la charge du cheval vilageois et qui aime ses bêtes, jamais ne les frappe, mais il les accoutume au cingle et son de son fouet, à sa parole et à son cri, ne les fait travailler plus qu'elles peuvent. Il les étrille le matin et quelquefois en été, après midi, ne les abreuve qu'aux heures et après leur repos, leur lave souvent les pieds, en été, à l'eau froide.*

*Ils prennent soin que leurs traits, sellettes, colliers, brides et autres pièces de leur harnais ne soient déchirées ou rompues. »*

## **Bibliographie**

*Le cheval en Normandie*, congrès des Sociétés archéologiques et historiques de Normandie, Annales de Normandie, Caen, Musée de Normandie 1996.

Rose-Marie ARBOGAST, Benoît Clavel, Sébastien LEPETZ, Patrice Méniel et Jean-Hervé YVINEC, *Archéologie du cheval*, éditions Errance.

Simone BERTRAND, *La Tapisserie de Bayeux et la manière de vivre au onzième siècle*, 1964, éditions du Zodiaque.

MM. BAILLY, BIXIO et MALEPEYRE, *Maison rustique du XIX<sup>e</sup> siècle*, tome deuxième, Paris, Librairie agricole et rustique, 26 rue Jacob.

Stéphanie BRICON, *Fermiers du sud Pays d'Auge (1690-1830)*, mémoire de Maîtrise, non publié, 1999, Université de Caen-Basse-Normandie.

Christophe MANEUVRIER, *Paysages et sociétés rurales au Moyen Âge*, thèse de doctorat, non publiée, 1999-2000, Université de Caen-Basse-Normandie.

## **Le cheval : un dieu du panthéon gaulois ?**

*Hubert Lepaumier*

*(Archéo 125 ; Inrap ; UMR 6566)*

Si, d'après le dicton populaire, le cheval est la plus belle conquête de l'Homme, l'archéologie montre bien la relation particulière que nous entretenons avec cet animal. Les quelques exemples et situations abordés ci-dessous ne visent nullement à l'exhaustivité. Ils illustrent cependant l'ancienneté de notre attrait pour la race équine et sa traduction dans le monde gaulois.

Dans la région, l'intérêt pour le cheval apparaît dès la fin de la préhistoire. Cela se traduit concrètement par la gravure au cours du paléolithique supérieur (vers 12000 – 10800 av. J-C) de plusieurs chevaux sur les parois de la grotte de Gouy (Seine-Maritime) (VERRON, 2000). Ce thème du cheval, bien que non exclusif, semble relativement récurrent dans l'art magdalénien (FRITZ *et al.* 2011) et plus largement de la fin du paléolithique, comme en témoignent les nombreuses représentations sur les parois de la grotte de Lascaux (Dordogne) ([http://www.lascaux.culture.fr/#/fr/02\\_00.xml](http://www.lascaux.culture.fr/#/fr/02_00.xml)).

Mais il faut réellement attendre l'âge du Fer pour percevoir pleinement le statut particulier acquis par le cheval.

À Cagny (Calvados), P. Giraud a pu reconnaître lors de la fouille du projet « Décathlon » le dépôt complet d'un cheval dans le remplissage sommital d'un fossé délimitant un important enclos de 8000 m<sup>2</sup> attribué à la fin du 1<sup>er</sup> âge ou au tout début du second (de la fin du VI<sup>e</sup> à la fin du V<sup>e</sup> siècle av. J-C). Un autre squelette de cheval, complet lui aussi a été reconnu dans le comblement d'un fossé parcellaire (GIRAUD, 2009).

À Thaon (Calvados), les sondages réalisés au début des années 1990 par G. San Juan et N. Forfait sur l'enclos du « Bissonet » ont permis de mettre au jour un dépôt où les restes de trois chevaux côtoyaient une cinquantaine d'ossements d'autres animaux. Bien qu'incomplets, les squelettes des chevaux présentaient encore certaines connexions anatomiques. L'étude faite par P. Méniel montre que cet assemblage s'apparente à certains dépôts de faune rencontrés en contexte de sanctuaire (SAN JUAN *et al.*, 1999).

Au « MIR », site fouillé par D. Leroy et C. Peuchet sur les communes de Giberville et Mondeville (Calvados), c'est dans une fosse quadrangulaire qu'a été découvert le squelette d'un cheval. Sur ce même site, l'étude des restes de faune menée là encore par P. Méniel a permis de reconnaître les stigmates d'un dépeçage de certains de ces animaux. Ces observations tendent à montrer qu'il y a eu consommation de plusieurs chevaux sur ce site dont la fréquentation s'étale de la fin de La Tène ancienne jusqu'à l'aube de la conquête (entre les IV<sup>e</sup> et I<sup>er</sup> siècles av. n. è.). Elles permettent de rattacher la région à une vaste zone du nord de la Gaule où la pratique de l'hippophagie a pu être mise en évidence. Sur ce site on notera également la présence d'un squelette complet de cheval « inhumé » dans une grande fosse quadrangulaire.

Au-delà de ces exemples très emblématiques, le dépôt volontairement mis en scène de restes de chevaux est très

fortement soupçonné sur les sites 1 et 3 de « l'Étoile » à Mondeville (Calvados), sur ceux de la ZAC « Object'Ifs sud » à Ifs (Calvados) ou encore sur celui du « CD 120 » à Fleury-sur-Orne (Calvados). Il faut bien préciser ici que les dépôts de faune sont assez fréquents sur les habitats enclos ruraux gaulois, que ce soit sous la forme de dépôt d'animaux complets ou sous celle d'ossements mis en scène. Si certains d'entre eux mettent en jeu des restes de chevaux, d'autres espèces sont également concernées : les moutons, les porcs, les bovins mais surtout les chiens.

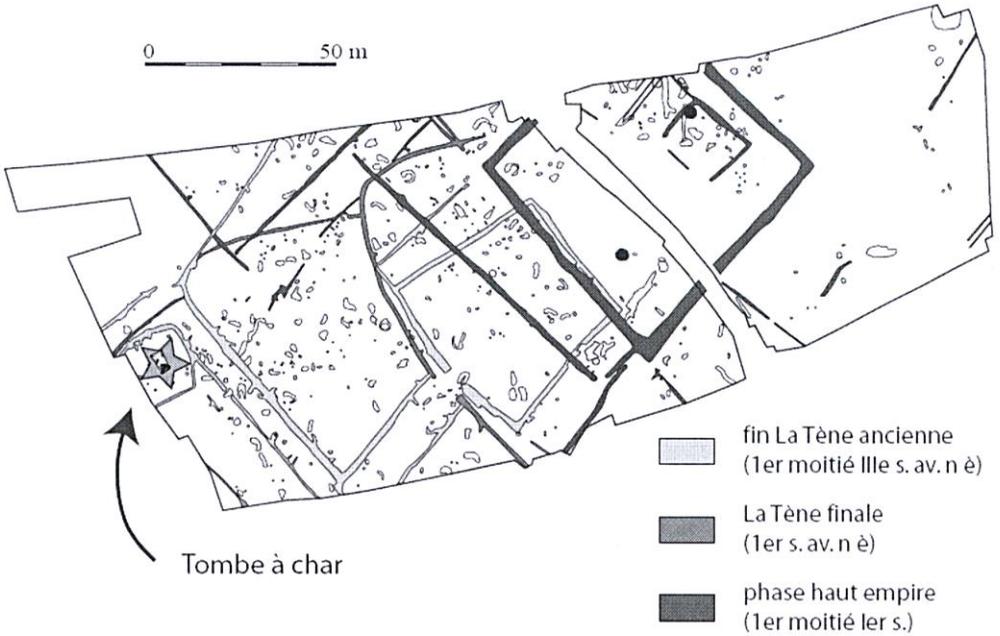
Pour la fin de la période gauloise, certains crânes ne laissent que peu de doute quant à leur exposition. Les fouilles conduites par T. Mercier sur le site des « Grouas » à Alençon (Orne) auraient ainsi mis au jour un crâne de cheval « à l'occipital sectionné et au palais perforé » qui rappelle en tout point les exemplaires recueillis sur les grands sanctuaires du nord de la Gaule que sont Gournay-sur-Arroude ou Ribemont-sur-Ancre. Sur ces sites, la perforation récurrente des palais incite à envisager l'exposition des crânes empalés à l'extrémité de pieux (LEJARS *et al.* 2009). Sur le sanctuaire voisin d'Aunou-sur-Orne (Orne), l'étude de la faune par A. Bandelli montre que des ossements de chevaux portent des traces de couperet, suggérant une consommation de viande (LEJARS *et al.* 2007, p. 114), à l'image de ce qui a été décrit sur le site du « MIR ».

Tous ces vestiges nous montrent que le cheval gaulois présentait une stature assez réduite, d'une taille au garrot comprise entre 1,22 et 1,34 m seulement (Baudry, AUXIETTE, 2009). Actuellement seuls les équidés offrant au moins 1,5 m au garrot sont considérés comme chevaux, les animaux de plus petites taille étant classés dans la catégorie des poneys (à titre d'exemple, le « selle français » mesure entre 1,52 et 1,85 m au garrot).

Outre les vestiges osseux, l'intérêt porté au cheval peut être perçu au travers de quelques mobiliers spécifiques au premier rang desquels les mors. Ce type de mobilier est suffisamment caractéristique pour pouvoir assez facilement être identifié. Dans la région, pour l'ensemble de l'âge du Fer des mors ou fragments de mors sont mentionnés sur les sites déjà mentionnés du « MIR » et de « l'Étoile », ainsi que sur la fouille récente de Fleury-sur-Orne, « Les Mézerettes ». Au-delà du mobilier simple, certaines tombes illustrent encore davantage l'importance du cheval dans les sociétés celtiques.

Ainsi, à Mondeville sur le site 2 de « l'Étoile », c'est une très probable sépulture à éléments de char qui a été exhumée. Sur ce site, seuls les bandages de roues ont été déposés dans la fosse où ont été déposés les restes incinérés d'au moins un individu (BESNARD-VAUTERIN (dir.), 2009).

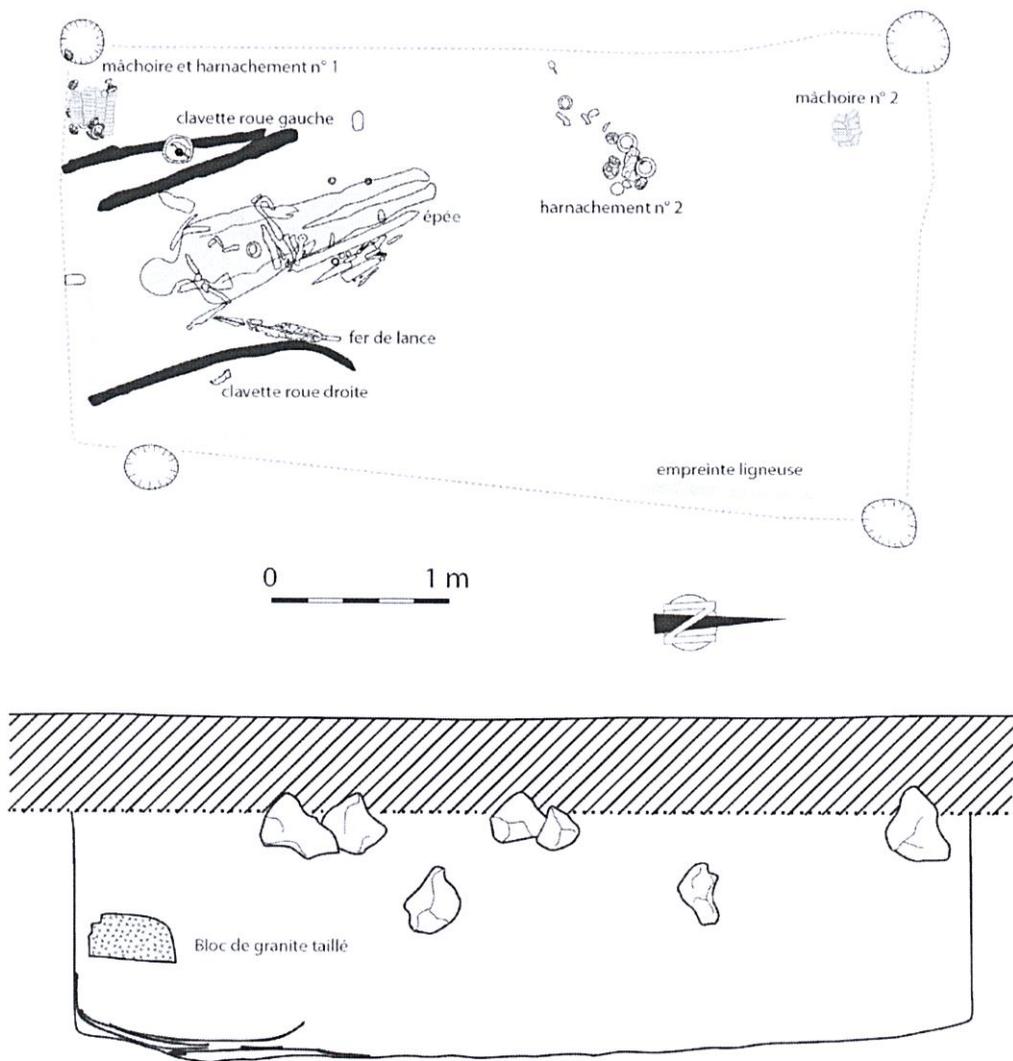
L'exemple reconnu sur le site des « Pleines » à Orval (Manche) est plus frappant. Ici, la tombe à char prend place au cœur d'un petit enclos dessiné en marge du chemin de desserte d'un modeste habitat enclos de la fin de La Tène ancienne ou du début de La Tène moyenne (vers le milieu du III<sup>e</sup> siècle av. J-C) (**figure 1**). La fosse présente une forme quadrangulaire de 4,75 mètres de long sur 2,5 m de largeur et une profondeur d'un peu plus de 2 m sous la surface actuelle. Elle devait à l'origine être recouverte d'un tertre. Une stèle dont un fragment a été retrouvé dans le remplissage de la tombe devait également participer à son signalement en surface. Des trous de poteaux placés dans les angles de la fosse et des empreintes ligneuses plaquées le long des parois révèlent la présence d'une chambre funéraire en bois (**figure 2**). Du char déposé dans la tombe il subsiste les roues matérialisées par deux bandages en fer espacés de 1,25 m et de rares pièces métalliques. Parmi ces dernières, les deux clavettes qui maintenaient les roues



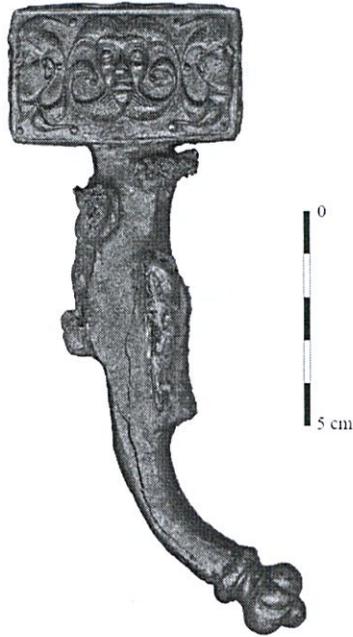
**Figure 1.**

Plan du site d'Orval « Les Pleines » et localisation de la tombe à char

en place présentent un caractère exceptionnel (**figure 3**). Ces pièces qui associent deux extrémités en bronze reliées par une tige en fer commencent à être bien connues dans le domaine celtique. Pour Orval, leur morphologie permet de les attribuer au début du III<sup>e</sup> siècle av. J-C. Dans une certaine mesure elles sont assez proches des clavettes de la tombe 1002 de Roissy (COLL., 2000). Les bouterolles côtelées présentent des similitudes évidentes. Le traitement de la tête des clavettes est en revanche légèrement différent, traité en ronde bosse à Roissy et en bas-relief à Orval. Sur



**Figure 2.**  
Plan de la tombe avec localisation des dentures des chevaux



**Figure 3.**  
L'une des deux clavettes du char d'Orval

le décor à proprement parler, la représentation des cheveux et de la barbe en rinceaux finement hachurés par gravure est semblable à certains décors reconnus à Roissy notamment sur la garniture de récipient en bronze ou sur certaines appliques zoomorphes (LEJARS, 2002, COLL., 2000). Sous une forme un peu différente, on retrouve cette technique sur le fourreau de l'épée de Cernon-sur-Cooles (DUVAL, KRUTA, 1986). En l'état, la tombe de Roissy est attribuée à la première moitié du III<sup>e</sup> siècle av. J-C, l'épée de Cernon au milieu du III<sup>e</sup> siècle. D'une certaine façon, les têtes de la clavette avec les cheveux et la barbe en rinceau évoquent la figure située à la base de l'anse de la cruche de Kleinaspergle datée du IV<sup>e</sup> siècle avant notre ère.

Autres termes de comparaison pour la morphologie de la clavette, celle de Nanterre attribuée à La Tène moyenne (OLIVIER, SCHÖNFELDER, 2002) ou encore de la tombe à char des « Longchamps » à Bouqueval, dans une nécropole datée de La Tène B2/C1 (MARION, 2004, p. 578). Enfin, dans une moindre mesure, la clavette entièrement en fer de Condé-sur-Marne présente là encore une tête rectangulaire surmontant une tige arquée cylindrique.

La présence de deux chevaux est attestée dans cette tombe par les restes de deux crânes dont il ne subsiste que les dentures. À ce fait peu habituel pour ce type de sépulture, s'ajoute le fait, quasi unique, qu'un des deux crânes, appartenant à un étalon de cinq ou six ans (détermination P. Méniel), était encore équipée de son harnais (**figure 4**). La position dans la tombe de ce crâne est toutefois assez curieuse puisqu'il s'est retrouvé « bloqué » entre la roue gauche du char et le poteau sud-ouest de l'aménagement de la sépulture. L'exiguïté des lieux pourrait suggérer un dépôt partiel limité à la seule tête du cheval. Le second crâne, celui d'un cheval un peu plus âgé que le précédent (détermination P. Méniel), est plus en position fonctionnelle puisqu'il se retrouve devant le timon à l'avant du char, dans l'angle nord-ouest de la fosse. L'espace est ici beaucoup plus dégagé et permet d'envisager un dépôt intégral du cheval. Le second harnais, apparemment identique en tout point au premier, se trouvait non loin de celui-ci, à l'extrémité supposée du timon, peut être déposé dans un sac au vue des restes de cuir et de cordelette retrouvés autour. Ces deux ensembles, assez exceptionnels, se composent d'un mors à canon en deux tiges articulées, de six à huit phalères, d'une ou deux plaques à bouton et de quelques anneaux en bronze.

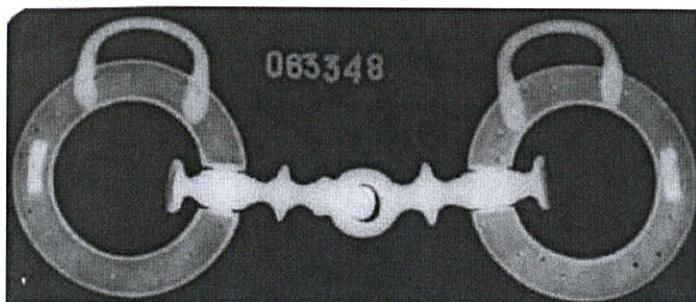
Les mors à canon brisé sont largement répandus dans le monde celtique. Le plus souvent ils sont en fer. On en rencontre par exemple à Nanterre en contexte de La Tène



**Figure 4.**

Mors toujours en position sur la denture découvert entre la roue gauche et la paroi de la tombe (cliché K. Chanson, Inrap)

moyenne. Dans l'ouest de multiples exemplaires sont connus : on en recense à Inguinel (MORBIHAN, TANGUY *et al.*, 2000) dans un contexte qui pourrait être de La Tène ancienne, au « Boisanne » à Plouer-sur-Rance (Côtes d'Armor, RAPIN *in* MÉNEZ, 1996, p. 140-141) en contexte La Tène finale. Le système d'accroche des anneaux latéraux (ou jugaux) sur les canons est en revanche tout à fait singulier. Habituellement, ils restent libres. Leur attache est assurée par la terminaison des canons en forme d'anneau qui ménage un œil. Ici, les anneaux latéraux, de section non pas torique mais plus aplatie, sont reliés aux canons par le biais d'un axe qui en limite leur mouvement (**figure 5**). Ce type d'assemblage est à notre connaissance unique à l'heure actuelle. Autre point très surprenant sur ces anneaux, la présence d'une multitude de plaquette de corail ou d'ivoire sculpté, système

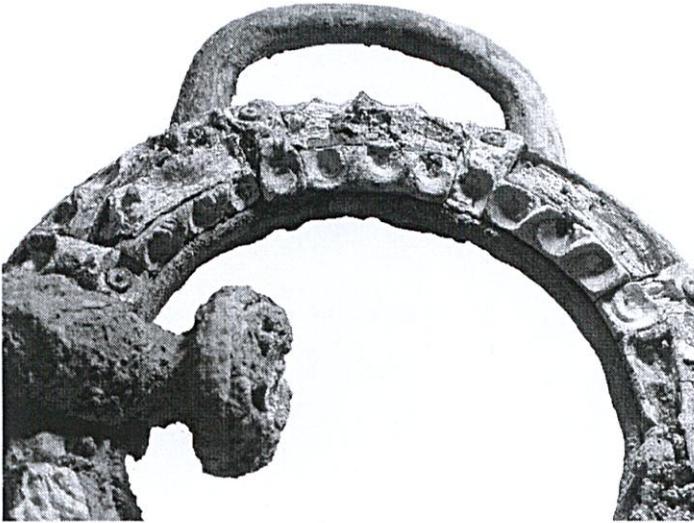


**Figure 5.**

Radiographie de l'un des mors d'Orval (cliché Conservare, Compiègne)

ornemental là encore inédit à notre connaissance sur ce type de pièce (**figure 6**). Toujours au sujet des mors, l'une des particularités d'Orval réside dans la largeur somme toute réduite des canons, l'espace entre anneaux latéraux étant limité à moins de 8 cm.

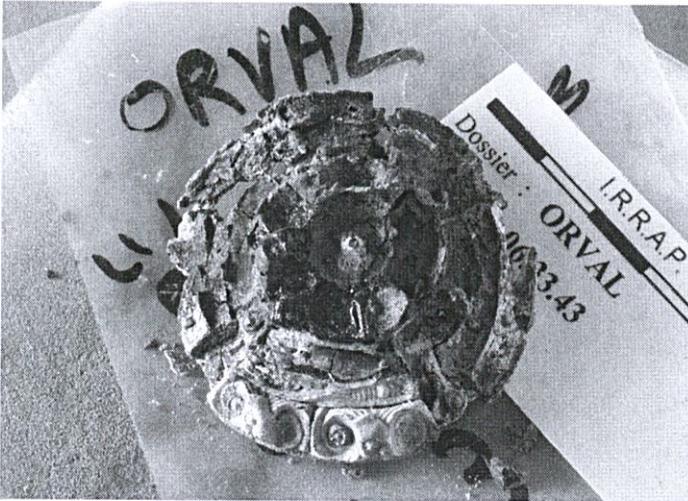
Les phalères qui ornent les harnais sont en tôle de bronze rehaussé d'éléments en corail ou d'ivoire sculpté. La fixation de ces derniers est assurée par une colle à base de brai de bouleau renforcée sur certains éléments par de petits rivets en bronze (**figure 7**). La physionomie d'ensemble et le système de fixation paraît assez proche de certaines des pièces qui ornent le mors de la tombe à char de Condé-sur-Marne (Marne), découverte certes déjà ancienne mais qui a fait l'objet d'études récentes. Cette tombe est attribuée à la seconde moitié du IV<sup>e</sup> siècle av. J-C (LEGENDRE, GOMEZ DE SOTO, 1990). La technique de fixation se retrouve également sur l'assemblage des éléments de corail à base plane du casque d'Agris (Charente), dans un contexte là encore du IV<sup>e</sup> siècle av. J-C (LOURDEAU-JURIETTI, 2003). L'abondance du corail sur les divers éléments des harnais d'Orval et leur traitement par sculpture trouve également un bon terme de comparaison sur le bracelet en fer de la sépulture 1-3/378 de



**Figure 6.**  
Radiographie de l'un des mors d'Orval (cliché Conservare,  
Compiègne)

la nécropole de Pećine (Serbie) dans un horizon attribué à la première décennie du III<sup>e</sup> siècle av. J-C (POPOVIĆ, JOVANOVIĆ, 2004).

Quant au défunt, en l'absence d'ossements, il n'était plus représenté que par quelques effets personnels. La disposition de ces objets permet de restituer le placement du corps en avant de l'essieu, au centre de l'espace défini par les roues, les jambes vers le timon, position classique des défunts retrouvés dans les tombes à char de La Tène ancienne du nord de la Gaule. Les principaux éléments mobiliers sont représentés par une épée dans son fourreau et son système de suspension (auquel pourrait participer un anneau en ambre), un long fer de lance de près de 70 cm de longueur, une hache en fer à emmanchement vertical et une bague en or. Ces éléments nous renseignent sur le personnage inhumé qui appartient sans aucun doute à l'aristocratie militaire.



**Figure 7.**

Exemple de bouton (phalère) ornant les harnais d'Orval (cliché H. Paitier, Inrap)

Enfin, parmi les autres mobiliers reconnus dans la tombe on relève une trousse de toilette, associant paire de forces et rasoir ainsi que de nombreux outils (LEPAUMIER *et al.*, 2011).

Le dépôt de chevaux au sein des tombes à char demeure à notre connaissance assez rare. Il n'est guère que pour la sépulture de Nanterre (Seine-Saint-Denis) que le compte rendu de la fouille indique clairement la présence des chevaux dans la tombe (HUBERT, 1902). Cet élément apparaît d'ailleurs suffisamment singulier pour que l'auteur souligne la différence avec ce qui avait été observé quelques années auparavant dans le cas de la sépulture de « la Gorge Meillet ».

Pour l'extrême fin de l'âge du Fer, au 1<sup>er</sup> siècle av. J-C, l'importance et l'intérêt porté aux chevaux se retrouvent sur certaines émissions monétaires. Si le cheval, plus ou moins stylisé, apparaît souvent sur le revers des monnaies



**Figure 8.**

Exemple de monnayage en or de la fin de la période gauloise attribué à une tribu du Calvados (d'après GUIHARD, 2009)

gauloises et tout particulièrement des productions normandes, certaines monnaies vont jusqu'à proposer des représentations de chevaux androcéphales, à tête humaine surmontant le corps du cheval. Ce type de monnaie a semblé-t-il connu une grande mode dans les régions de l'ouest de la Gaule et se retrouve entre autre sur certaines émissions en or du Calvados (**figure 8**). Cette représentation constitue sans nul doute un paroxysme qui illustre toute la place prise par le cheval dans la culture gauloise.

Par la suite les marques de déférence vis-à-vis de la race équine paraissent quelque peu s'atténuer. Certains contextes méritent toutefois d'être soulignés. Ainsi, au bas Empire (vers le IV<sup>e</sup> siècle ap. J-C), dans la nécropole du Clos du Duc à Évreux (Eure), quelques sépultures mêlent des crânes de chevaux aux restes humains dans de drôle de mise en scène (<http://www.haute-normandie.culture.gouv.fr/pdf/duc.pdf>). Mais beaucoup plus près de nous il est encore certaines situations qui donnent lieu à de curieuses pratiques. En 1967, au haras du Pin (Orne), Furioso, étalon renommé de l'époque fait l'objet d'une véritable inhumation. Les archéologues du futur qui viendraient à étudier cette sépulture y découvriront un cheval enterré... debout.

BIBLIOGRAPHIE

- BAUDRY, A., AUXIETTE, G., 2009**, «Élevage, cheptel», *Gaulois sous les pommiers. Découvertes de l'âge du Fer en Basse-Normandie IX<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècle av. J.-C.* Éditions Les Cahiers du Temps, p. 48-50.
- BESNARD VAUTERIN, C.-C. (dir.), 2009**, *En Plaine de Caen : une campagne gauloise et antique. L'occupation du site de l'Étoile à Monderville*. Collection Archéologie et Cultures. Presses Universitaires de Rennes, 312 p.
- COLLECTIF, 2000**, Roissy-en-France, La Fosse Cotheret. *Sur la piste des Gaulois, exposition du 6 octobre au 31 décembre 2000*. Aéroports de Paris, p. 16-17.
- DUVAL, P.-M., KRUTA, V., 1986**, «Le fourreau celtique de Cernon-sur-Coole (Marne). I. Analyse et description», *Gallia*, t. 44, fasc. 1, p. 9-27.
- FRITZ, C., TOSELLO, G., 2011**, «Exceptional evidence for Palaeolithic art in the Paris Basin : the engraved pebble from Étioilles (Essonne)», *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, t. 108, n° 1, p. 27-46.
- FRITZ, C., TOSELLO, G., 2001**, «Un témoin privilégié de l'art paléolithique dans le Bassin parisien : le galet gravé d'Étioilles (Essonne)», *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, t. 108, n° 1, p. 47-51.
- GIRAUD, P., 2009**, «Cagny, projet Décathlon», *Bilan Scientifique Régional 2008*, Direction Régionale des Affaires Culturelles de Basse-Normandie, Service Régional de l'Archéologie, p.33-35.
- GUIHARD, P.-M., 2009**, «Les monnaies», *Gaulois sous les pommiers. Découvertes de l'âge du Fer en Basse-Normandie IX<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècle av. J.-C.*, éditions Les Cahiers du Temps, p. 88-90.
- HUBERT, H., 1902**, «Sépulture à char de Nanterre», *L'anthropologie*, t. 13, p. 66-73.
- LEGENDRE, R.-M., GOMEZ DE SOTO, J., 1990**, «La tombe à char de Mont-de-Marne à Condé-sur-Marne (Marne)», *Archäologisches korrespondenzblatt*, 20, 3, p. 285-303.
- LEJARS, T., 2005**, «Le cimetière celtique de la Fosse Cotheret, à Roissy (Val d'Oise) et les usages funéraires aristocratiques dans le nord du Bassin parisien à l'aube du III<sup>e</sup> siècle avant J.-C.», *L'âge du Fer en Île-de-France. Actes du XXVF colloque de l'Association Française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Paris et Saint-Denis 2002)*. *Revue Archéologique du Centre de la France*, 26<sup>e</sup> supplément, p. 73-83.

**LEJARS, T., MÉNIEL, P., PERNET, L., 2009**, « Les sanctuaires d'Aunou-sur-Orne et d'Alençon (Orne) », *Gaulois sous les pommiers. Découvertes de l'âge du Fer en Basse-Normandie IX<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècle av. J.-C.*, éditions Les Cahiers du Temps, p. 96-98.

**LEJARS, T., PERNET, L., 2007**, « Le gisement protohistorique et gallo-romain du « Pré du Mesnil » à Aunou-sur-Orne : un site à caractère culturel », *Découvertes archéologiques récentes dans l'Orne. Bulletin de la Société Historique et Archéologique de l'Orne*, t. CXXXVI, décembre 2007, p. 107-116.

**LEPAUMIER, H., GIAZZON, D., CHANSON, K. (avec la collaboration de L. FÉRET, V. GUITTON et D. CORDE), 2011**, « Orval, « Les Pleines » (Manche). Habitats enclos et tombe à char en Cotentin », *L'âge du Fer en Basse-Normandie. Gestes funéraires en Gaule au second âge du Fer. Actes du XXXIII<sup>e</sup> colloque international de l'AFEAF (Caen 2009). Annales Littéraires de l'Université de Franche-Comté*, presses Universitaires de Franche-Comté, vol 1, p. 315-333.

**LOURDEAU-JURIETTI, S., 2003**, « L'utilisation du corail sur le casque de la grotte des Perrats à Agris (Charente). Décors, images et signes de l'âge du Fer européen », *Actes du XXVI<sup>e</sup> colloque de l'Association Française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Paris et Saint-Denis 2002), thème spécialisé. Revue Archéologique du Centre de la France*, 24<sup>e</sup> supplément, p. 113-120.

**MARION, S., 2004**, *Recherches sur l'âge du Fer en Ile-de-France. Entre Hallstatt final et La Tène finale. Analyse des sites fouillés. Chronologie et société*, British Archaeological Report (BAR) International Series 1231, 2 vol, 1121 p.

**MÉNEZ, Y., 1996**, *Une ferme de l'Armorique gauloise, Le Boisanne à Plouër-sur-Rance (Côtes-d'Armor)*, documents d'Archéologie Française, 58, éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1996.

**OLIVIER, L., SCHÖNFELDER, M., 2002**, « Nanterre (Hauts-de-Seine) un char de parade de La Tène moyenne », *L'aristocratie celtique à la fin de l'âge du Fer (du II<sup>e</sup> siècle avant J.-C. au I<sup>er</sup> siècle après J.-C.), actes de la table ronde de Glux-en-Glenne (Mont Beuvray 1999)*, *Bibracte*, 5, p. 113-118.

**POPOVIĆ, P., JOCANOVIĆ, B., 2004**, « La sépulture 1-3/378 de la nécropole de Pećina près de Kostolac », *Balkanica*, XXXV, p. 23-34 (disponible sur internet).

**SAN JUAN *et al.*, 1999**, SAN JUAN (G.), MÉNIEL (P.), MATTERNE-ZECK (V.), SAVARY (X.), JARDEL (K.). – «L'occupation gauloise au nord-ouest de Caen. L'évaluation du plateau de Thaon (Calvados)», *Revue Archéologique de l'Ouest*, 16, p. 131-194.

**TANGUY, D., CHÉREL, A.-F., LE REST, G., 2000**, «Le site d'habitat de l'âge du Fer de Kerven Teignouse à Inguiniel (Morbihan)», *Revue Archéologique de l'Ouest*, n° 17, 2000, p. 143-173.

**VERRON, G., 2000**, *Préhistoire de la Normandie*. Éditions Ouest France Université, Rennes, 365 p.

## À pied, à cheval, en voiture

*Daniel Lalizel*

Avant le xv<sup>e</sup> siècle, les voitures — chariots et carrosses — sont construites pour le seul usage du propriétaire.

### Les postes

C'est à partir de ce xv<sup>e</sup> siècle que Louis XI organise Les Postes, en 1464. Sur les grands chemins du royaume on établit, de quatre lieues en quatre lieues, un dépôt de quatre ou cinq chevaux propres à la course. Ces dépôts sont gouvernés par des *Maîtres de Chevaux-courants au service du Roy*. En 1550, la Poste Royale fournit des chevaux nécessaires aux voitures particulières.

Au xvi<sup>e</sup> siècle, les relais sont doublés, répartis de deux lieues en deux lieues. Malgré cette amélioration, on ne parcourt que 30 ou 35 km par jour.

En 1681 et 1692, Louis XIV déclare l'unification du service sur toutes les routes du Royaume, c'est la première forme de transport en commun.

Nommés par le surintendant depuis 1673, les maîtres de Postes sont désormais nommés par le Roi dès 1692. Les entreprises individuelles sont absorbées par la Ferme Royale, qui, de ce fait, devient un monopole d'État.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, il existe en France 1 200 relais de postes. Vaste propriété en bordure des routes et chemins, le relais est constitué d'une porte cochère ouvrant sur une cour pavée. Les cuisines et les écuries sont au rez-de-chaussée et les chambres à l'étage.

### **Turgot**

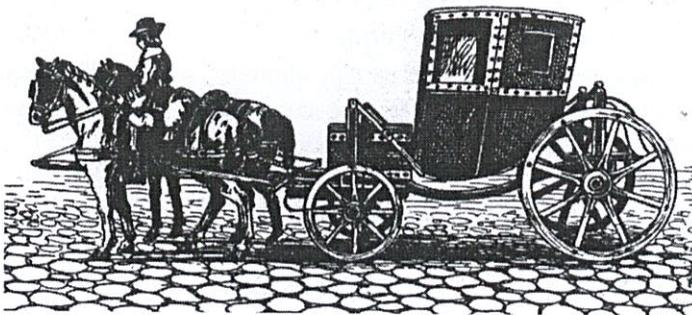
En 1774, Turgot est nommé contrôleur général des finances. Lorsqu'il remplacera le service de diligence par des voitures plus légères et plus confortables, celles-ci seront baptisées *Turgotines* en son honneur.

### **Les véhicules**

#### *Le coche de terre.*

Apparu sous Louis XIII, le coche de terre est une sorte de grande charrette bâchée, tirée par quatre chevaux, démunie de ressort et suspension. Les voyageurs sont assis sur des banquettes fixées aux ridelles, ce qui en améliore le confort.

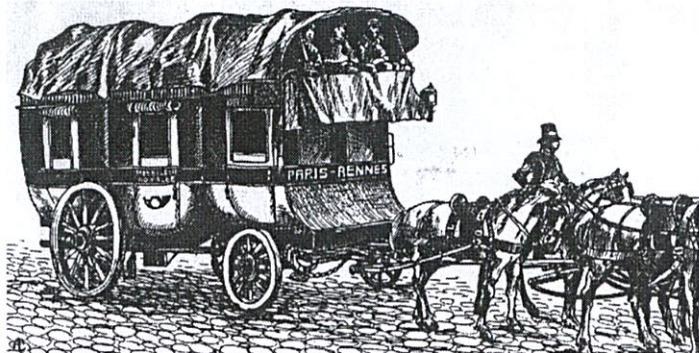
#### *La chaise de Poste*



Mise en service sous Louis XIV, cette voiture est constituée d'une chaise suspendue par de larges courroies au train de roues. L'incident le plus fréquent est le bris

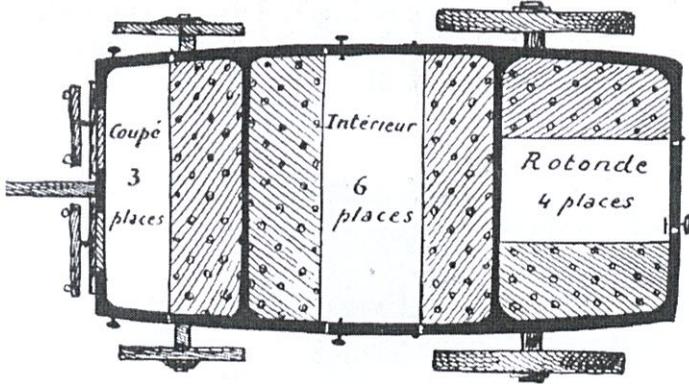
des roues sur les pavés. Attelée à deux ou trois chevaux, elle pouvait recevoir six passagers. Le coût est d'environ 100 sous pour 2 lieues, 8 km; 50 sous pour la chaise de Poste et 20 ou 25 par cheval.

*Les diligences.*



Le XVIII<sup>e</sup> siècle verra l'apogée des diligences. Ce sont des voitures transportant 16 voyageurs en plusieurs compartiments: à l'avant, *le coupé* doté de trois places; au centre, *l'intérieur*, comportant deux banquettes de trois places en vis-à-vis; à l'arrière, *la rotonde* de quatre places en vis-à-vis sur deux banquettes. Au-dessus, il y avait *l'impériale*, trois places en plein vent. Avec les bagages, le tout approchait les 5 000 kg. L'attelage se composait de cinq chevaux, deux aux brancards et trois de front en volée. Ainsi équipée, la diligence avançait à une moyenne de 12 km/h.

Dans les côtes, les passagers étaient invités à descendre et parfois même à pousser la voiture. La diligence souffre de deux maux: la stabilité et les attaques des bandits de grands chemins.



*La malle-poste*

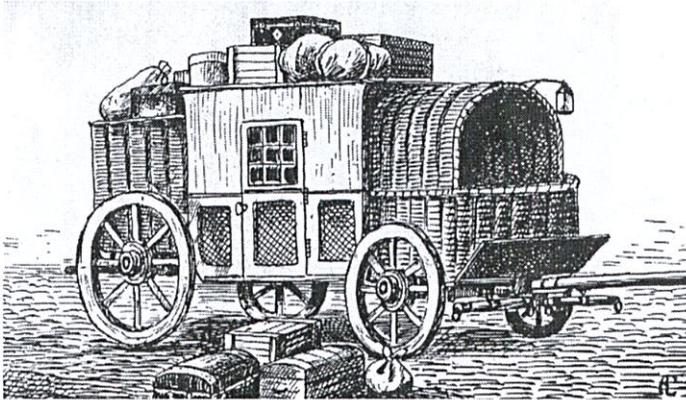


À côté des diligences, dès 1793, on trouvait les malles-poste, plus stables et plus rapides. De forme rectangulaire, elles étaient plus basses, munie d'un cabriolet sur le toit pour le conducteur. L'intérieur comprenait un compartiment pour trois passagers et une cabine pour les sacs postaux. Attelées de quatre chevaux elles filaient bon train.

Divers modèles selon l'utilisation :

- La malle Briska, service des dépêches.
- La voiture montée, sorte de fourgon de correspondance avec la malle des Indes Orientales.

*Le carabbas*



Autre voiture publique, utilisée surtout près des grandes villes, le carabbas était une sorte de caisse de carrosse, disposant à l'avant et à l'arrière de cages en osier tressé. L'accès au compartiment central se faisait par les portes latérales.

*La berline de voyage*

Réservée aux plus riches, la berline est constituée d'une carrosserie suspendue par des ressorts au-dessus du train de quatre roues; celles de l'arrière étaient de la hauteur d'un homme. Le propriétaire se bornait, aux relais de postes, à demander des chevaux. Il en fallait quatre pour tirer cette berline dont la capacité pouvait atteindre six à huit passagers et leurs bagages.



### Distances et temps

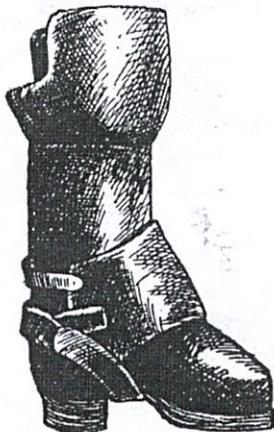
Les diligences ayant une vitesse moyenne de 12 km par heure, le trajet de Paris à Marseille était de 9 jours. De Paris à Bordeaux, 8 jours (avec passage du *coche d'eau* à Blaye : le véhicule était placé sur une sorte de bac.)

Les parcours se font de jour, ce n'est qu'à partir de 1820 que l'on accepte de rouler de nuit.

### Le postillon

Sort peu enviable que celui du Postillon, il est en selle sur le premier *cheval de brancard* à gauche et dirige l'ensemble de l'attelage, le *coursier*, cheval à sa droite et les 2 ou 3 de front devant lui.

Son équipement est constitué d'une culotte de peau de daim, d'une veste bleue à galon d'argent, d'un haut-de-forme ciré et de bottes énormes fixées à la selle et dans lesquelles il glisse ses jambes. Il passe de 10 à 14 heures en selle.



### **Les chevaux**

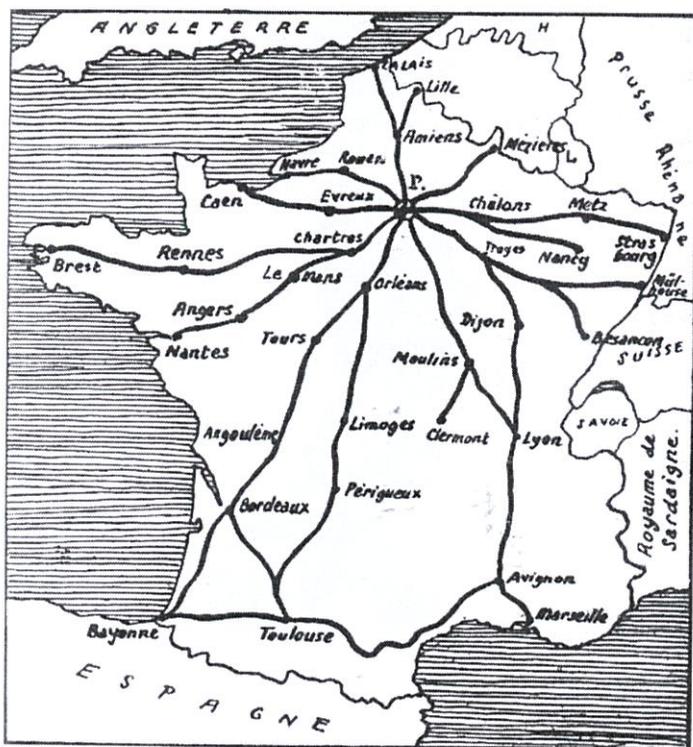
On utilise des races de trait : les beaucerons, les boulonnais, les ardennais, ainsi que les percherons qui sont appréciés pour leur robe grise et claire.

### **Les compagnies**

A partir de 1828, les horaires, les services et les tarifs sont organisés et unifiés. A ce moment là, 4 compagnies se partagent le réseau routier français : Les **Malles Postes officielles**, les **Messageries Royales**, les **Messageries Lafitte-Gaillart et Cie** et enfin les **Jumelles**.

En 1830, le pays est entièrement desservi par les transports en commun. Quant au chemin de fer, il fera son apparition deux décennies plus tard et en 1855 entre Paris et Caen.

LE CHEVAL ET L'HOMME



(Source: A. CARLIER, « Diligences et malles-postes », Histoire du véhicule, Bibliothèque de Travail n° 2, avril 1932.)

## **L'ancien relais de poste de Saint-Pierre-sur-Dives**

*Jacqueline Martin*

À Saint-Pierre-sur-Dives se trouvait un relais de poste, situé en haut de la rue de Lisieux, dans la cour de la ferme de la Milleraye.

La porte cochère existe encore et l'on voit toujours les anciens bâtiments. Les murs sont en pierre de moellon très épais. Sur la rue, les immeubles sont récents, les constructions antérieures ayant été détruites pendant les bombardements d'août 1944.

Pierre Philippe Courtois était propriétaire de la terre et de la ferme de la Milleraye. Il l'avait acquise, pour la somme de quarante-six-mille francs, auprès de Joseph Louis Bourdon, avoué près de la Cour d'Appel de Caen, suivant un contrat reçu par M<sup>e</sup> Lechastelain, notaire à Falaise, le 25 janvier 1836.

Joseph Bourdon possédait ces biens en sa qualité d'héritier unique de Louise Delaunay Desfontaines, sa mère, et de Joseph Arsène Bourdon, son père. Celui-ci en avait lui-même hérité de son père, donataire de son épouse, née Desfontaines. Cette dernière, Mme Bourdon née Desfontaines, en était propriétaire par le biais de la succession de Charles

François Delaunay Desfontaines, son aïeul paternel, dont elle était héritière pour les trois quarts. Ceux-ci lui avaient été attribués en lot, aux termes d'un partage sous seing privé du vingt-six frimaire an sept<sup>1</sup>, enregistré à Saint Pierre sur Dives, le treize prairial an huit<sup>2</sup>, et déposé le même jour devant Maître Carpentier, notaire, et pour le surplus comme en ayant fait l'acquisition suivant contrat reçu par le même notaire le sept floréal<sup>3</sup> de la dite année, de Mademoiselle Ursule Delaunay Desfontaines, sa tante, demeurant à Saint-Pierre-sur-Dives, qui en était propriétaire, comme faisant partie du lot qui lui était dévolu dans la succession du dit Claude François Delaunay Desfontaines, son père, en vertu des partages précités.

Pierre Philippe Courtois était maître de la poste aux chevaux. Marié à Marie Anne, Esther Hélain, de Langannerie (contrat de mariage établi le 21 septembre 1831), il avait un fils unique, né le 23 janvier 1833.

Pierre Courtois décède le 24 décembre 1840. Une délibération du conseil de famille du mineur Courtois, exercée sous la présidence de Monsieur Robillard, juge de paix du canton de Saint-Pierre-sur-Dives, le 5 avril 1841, autorise la tutrice à poursuivre dans les formes et les formalités indiquées par la loi la vente de la totalité de la terre de la Milleraye.

La vente a lieu les 9 novembre 1841 et 18 janvier 1842. Il a été fait quinze lots, dont trois n'ont pas trouvé preneur.

Dans l'inventaire de la totalité des biens qui a duré trois jours, on trouve deux vaches, onze bœufs, cinq génisses, un génisson et vingt huit chevaux.

---

1. 16 décembre 1798.

2. 2 juin 1800.

3. 27 avril 1800.

St-PIERRE-sur-DIVES (Calvados)

Rue de Lisieux



*La rue de Lisieux à Saint-Pierre-sur-Dives. L'entrée du relais se trouvait à l'endroit où l'on voit une carriole.*

### **Pour le relais de poste**

Un cabriolet à trois places, une voiture à six places faisant le service de Livarot à Caen.

Un équipage complet pour six chevaux avec trois selles de postillon, huit coltières de diligence, et sept paires de traits, et huit brides, six colliers et leurs accessoires, cinq colliers de diligence.

Dans une écurie, une couche, un vieux matelas, deux draps, un traversin, une couverture.

Dans une autre écurie, une couche, un matelas, deux draps, une couverture, un traversin.

### **La ferme**

Une charrue, deux colliers de charrues avec leurs traits et brides, trois chartils, une charrue toute équipée, deux mauvaises charrues, deux herses en bois, une à dents de fer, deux mauvais tombereaux, un rouleau, un banneau avec ses roues et son essieu.

### **Les papiers**

Dans la cote première de quatre pièces, se trouvait le brevet de maître de poste de Saint-Pierre-sur-Dives, délivré au défunt au nom du roi par le Ministre des Finances sous la date du 25 avril 1832. Les trois autres étaient relatives à l'attribution de ce brevet.

Cote douze : treize pièces, toutes relatives à la diligence de Lisieux à Falaise et pouvant servir de renseignements pour établir le compte des sociétaires entre eux. Cote treize, cinq pièces, toutes relatives à un marché entre le défunt et un sieur Rossey relativement au service des dépêches de Falaise à Livarot. Cote quatorze : sept pièces, dont les six premières sont relatives à la diligence de Bernay à Falaise et peuvent servir de renseignements pour la part et le compte du défunt dans cette entreprise. La septième et dernière est relative au service de la diligence de Lisieux à Falaise

La requérante déclarant que la succession est intéressée par un quart par la messagerie de Falaise à Bernay, et pour un quart quelconque qu'elle ne peut préciser, dans la messagerie de Lisieux à Falaise.

### **Le six septembre 1841 : cahier des charges et conditions**

Second lot : *« un corps de bâtiment à usage d'écurie et de grange à menu grain y compris une salle de café attenant sur le grenier de la dite grange située à Saint-Pierre-sur-Dives,*

*rue de Lisieux, borné d'un côté par la dite rue de Lisieux, d'autre côté par la dite cour d'exploitation de la ferme de la Milleraye, d'un bout par la grande porte de la dite ferme et d'autre bout par la maison composant le premier lot, le comble de ce bâtiment comprend depuis la dite maison jusque y compris le mur qui fait clôture entre l'écurie dont il vient d'être parlé et l'ouverture de la dite grande porte.»*  
L'estimation du dit corps de bâtiment est de 5 500 F.

### **Le 9 novembre 1841 : procès verbal d'adjudication**

**Le second lot :** dans l'ordre de la désignation estimé à cinq mille cinq cents ayant été mis en vente.

Plusieurs bougies ont été allumées et pendant leur durée il n'a été reçu aucune enchère, en conséquence la vente de ce lot a été ajournée.

### **18 janvier 1842 : procès verbal d'adjudication de la seconde vente**

**Article 2° :** *« le second lot est composé de la salle de café et le grenier au dessus, autant qu'en compose la dite salle, qui se trouve maintenant composée avec le bâtiment à usage d'écurie et grange à menu grain, formant le deuxième lot et sera réservé de fond en comble à la deuxième partie du bâtiment du premier lot occupée par le sieur Morin et la séparation de la portion du grenier, autant qu'en emporte la dite salle, sera faite par un mur que les adjudicataires des bâtiment à usage de grange et de ladite salle feront construire à frais commun et qui sera mitoyen. »*

**Deuxième adjudication, 2<sup>ème</sup> lot :** *« le deuxième lot de la désignation ayant été mis en vente, deux bougies ont été allumées sans qu'il soit survenu aucune enchère.*

*Pendant la durée du troisième feu, Joseph Lesaulnier dit Laviolette, propriétaire, demeurant en la commune de*

*Berville a offert quatre mille francs, montant de la mise à prix. Deux derniers feux ayant été successivement allumés, ayant brûlé et s'étant éteints sans qu'il soit survenu d'enchère, mondit sieur Lesaulnier, comme dernier enchérisseur, a été proclamé adjudicataire définitif par le notaire soussigné, moyennant la dite somme de quatre mille francs, outre les charges de l'enchère.*

*Ce qui est accepté par Monsieur Lesaulnier qui déclare avoir pris connaissance du cahier des charges et qui promet et s'oblige d'exécuter toutes les charges et conditions qu'il contient.*

*Et ont les parties signé avec les témoins et le notaire, lecture faite.*

*Signé : L. J. Lesaulnier Laviolette, Decour, Lemoine, Fergant, veuve Courtois, Toutain. »*

Louis Lesaulnier dit Laviolette exerça la profession de maître de poste pendant quelques années. Il décède le 27 juin 1847. Son fils, Louis Joseph Arsène Lesaulnier prendra sa succession pendant environ dix ans.

Les lignes desservies étaient : Falaise/Saint-Pierre-sur-Dives/Rouen, Saint-Pierre-sur-Dives/Lisieux, Saint-Pierre-sur-Dives/Livarot/Bernay, Saint-Pierre-sur-Dives/Vimont, Saint-Pierre-sur-Dives/Caen.

De 1850 à 1862, Marcel Gournay exerçait aussi un service public de voyageurs entre Saint-Pierre-sur-Dives et Caen. Il exista ensuite un service de dépêches entre Saint-Pierre-sur-Dives et Livarot. Un autre, entre Saint-Pierre-sur-Dives et Mézidon, conduisait plusieurs fois par semaine les voyageurs à la gare de Mézidon

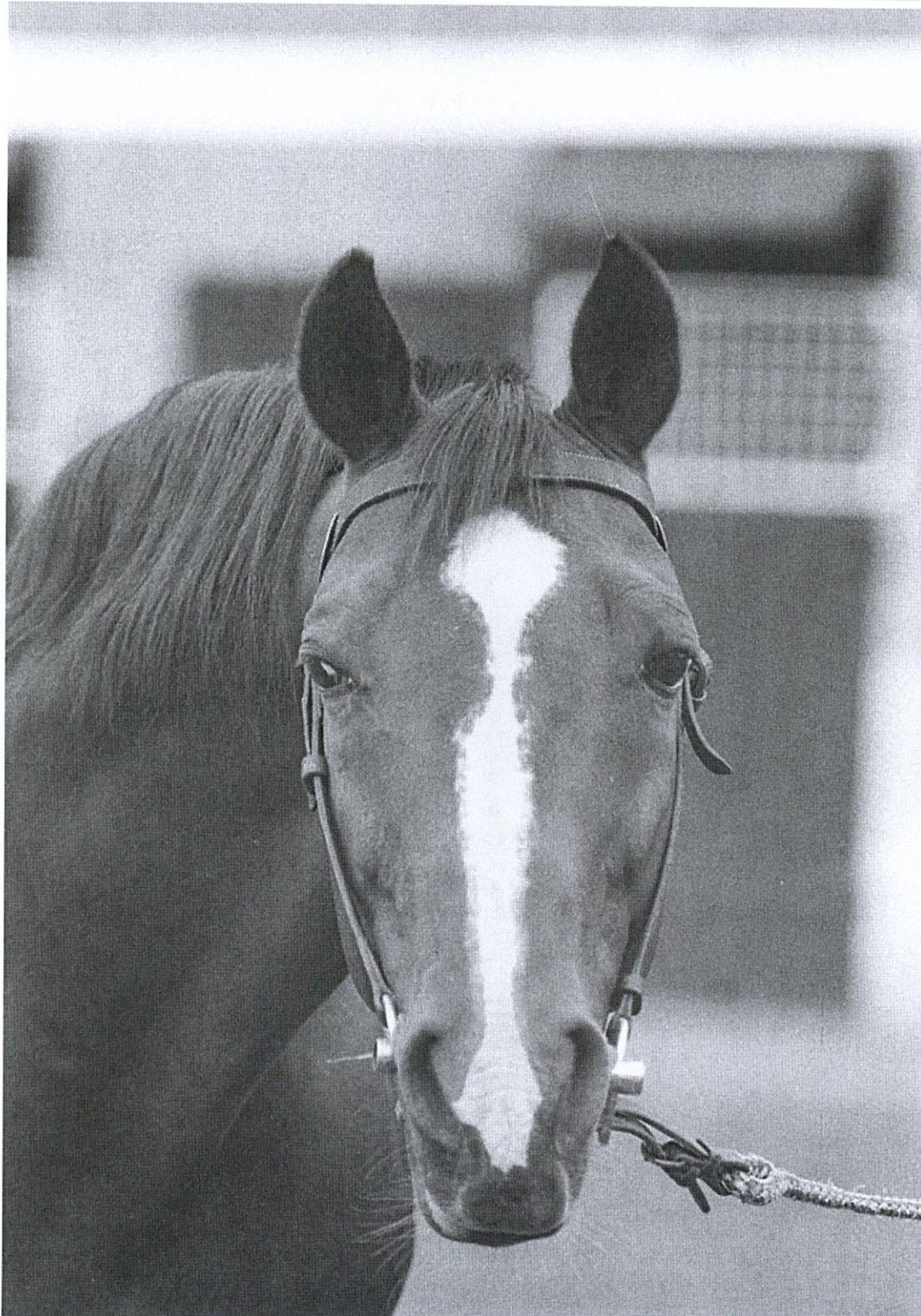
L'arrivée du chemin de fer avait considérablement réduit le service des voitures publiques. Les relais de poste ont disparu vers les 1860, par décret du gouvernement.

*L'ancien relais de poste de Saint-Pierre-sur-Dives*



43— SAINT-PIERRE-SUR-DIVES (Calvados). La Gare. ND Phot.

*Transport des voyageurs à la gare de Saint-Pierre-sur-Dives  
(carte postale ancienne)*



## **Le cheval dans les houillères de Littry**

*Pierre Coftier*

Dans *Germinal*, le premier personnage que Zola fait rencontrer à son héros est un charretier dont le cheval « attendait, dans une immobilité de pierre qu'on eût vidé les dix berlines remontées par lui ». Quelques pages plus loin dans le roman, un bruit sourd inquiète Etienne Lantier lors de sa descente initiatique dans la fosse, « le bruit lointain d'un orage dont la violence semblait croître et venir des entrailles de la terre. Était-ce le tonnerre d'un éboulement, écrasant sur leurs têtes la masse énorme qui les séparait du jour ? Une clarté perça la nuit, il sentit trembler le roc ; et, lorsqu'il se fut rangé le long du mur, comme les camarades, il vit passer contre sa face un gros cheval blanc, attelé à un train de berlines. »

L'imagerie romanesque s'est emparée du cheval dans la mine, parce qu'il y était omniprésent, force de traction rudimentaire et robuste. Mais aussi parce que, dans l'obscurité des tréfonds, l'animal était placé dans un univers totalement étranger à sa nature. Son destin suscitait chez le lecteur un potentiel d'émotion. Dans le réel, le cheval de travail accompagne l'histoire des seules mines de charbon importantes en Normandie, les houillères

de Littry<sup>1</sup>. La tradition orale a relayé l'existence d'une « cavalerie », d'écuries au fond de la mine et de chevaux aveugles.

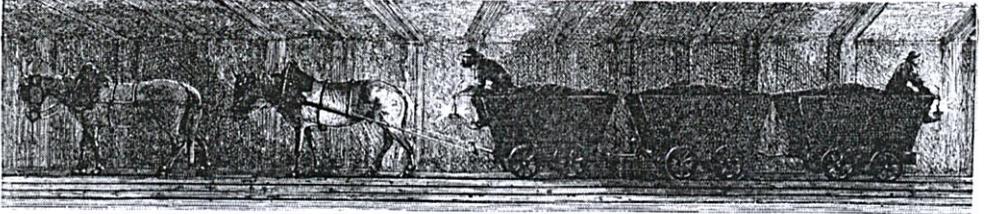


Fig. 43. — Train traîné par des chevaux.

*Transport de la houille par les chevaux. Paul Poiré, La France industrielle, Paris, 1875.*

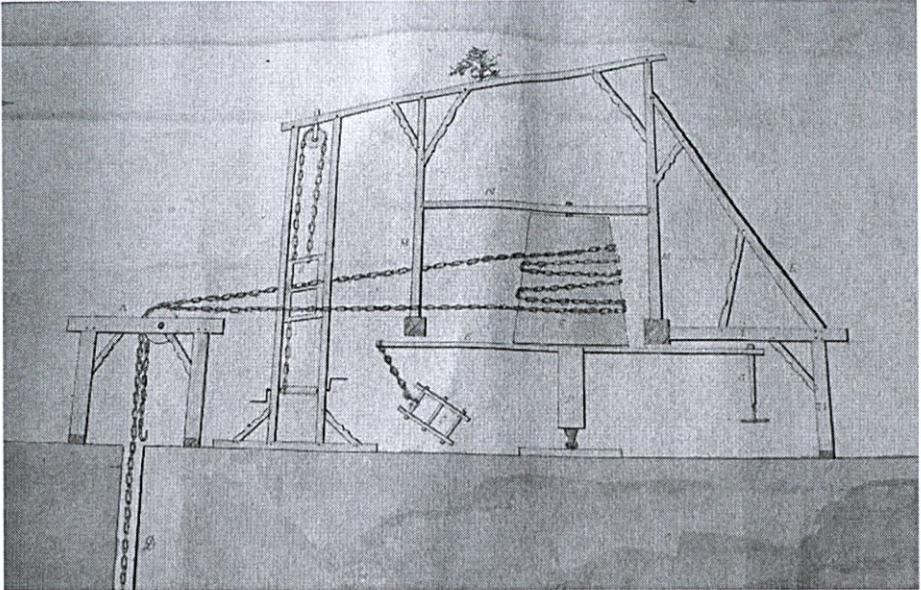
#### *La machine à molettes*

L'installation de machines dans les mines de charbon répond à deux nécessités : la remontée du produit de l'extraction, l'évacuation des eaux qui envahissent naturellement les travaux. Le treuil ou *bourriquet* mu par la force humaine s'avère rapidement insuffisant lorsqu'une fosse s'approfondit. La machine à molettes ou *baritel* devient alors l'outil le plus communément répandu à l'orifice des puits. Des chevaux tournent autour d'un manège pour remonter l'eau et les matières tirées de la mine.

Dans le *Journal des mines*, Héricart de Thury décrit le fonctionnement de ces « machines les plus en usage dans les mines, [...] mues par deux, trois ou quatre chevaux ». A Littry, elles sont composées « d'un arbre vertical tournant sur un pivot et portant, ou un tambour cylindrique d'un diamètre variant selon la profondeur du puits, ou deux tambours coniques posés sur le même arbre vertical. A la partie inférieure de l'arbre sont des leviers, à l'extrémité

---

1. Exploitées entre 1742 et 1880, puis entre 1941 et 1949.

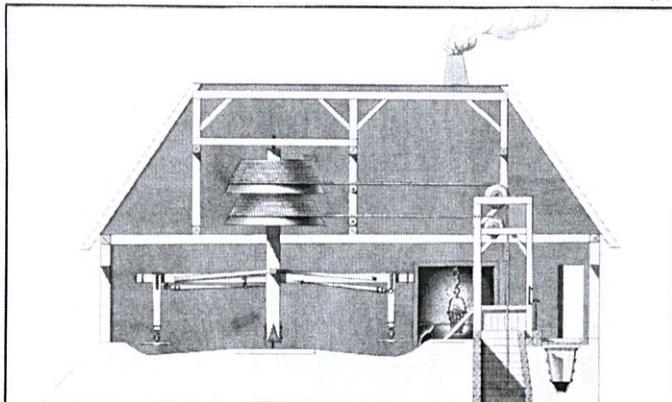


*Machine à molettes des mines de Littry, au début de l'exploitation.  
Dessin non daté, milieu XVIII<sup>e</sup> s. Arch. dép. du Calvados.*

*desquels sont attelés des chevaux. Les câbles se roulent sur le tambour ou sur les deux cônes, passent sur deux poulies ou molettes placées perpendiculairement sur le puits. [...] Les chevaux en tournant font monter une tonne, tandis que l'autre descend. Pendant que l'ouvrier au jour décharge la tonne montée, celui qui est au fond du puits charge la tonne qui vient de descendre. Cette opération faite, les chevaux tournent en sens contraire, et la tonne nouvellement chargée monte à son tour, tandis que la tonne vide descend. »<sup>2</sup>*

La mine de Littry occupe ainsi deux sortes de baritels. Le plus rudimentaire, à tambour cylindrique, présente l'inconvénient d'une variation du poids des tonnes en fonction de la longueur des chaînes ou des câbles déroulés,

2. *Journal des mines*, frimaire an XI (1802).



*Machine à molettes des mines de Littry. Mémoire sur la houillère de Littry, Héricart de Thury, an VIII (1800), arch. munic., Le Molay-Littry.*

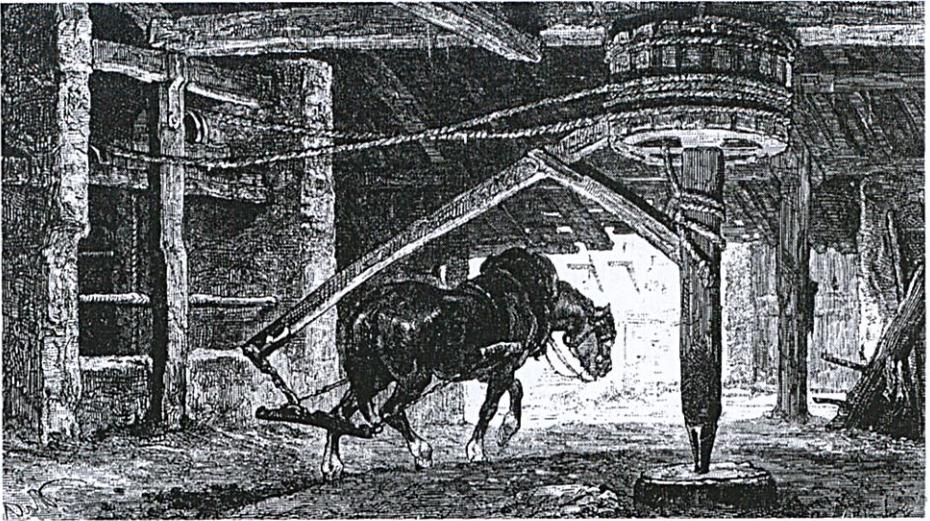
ce qui peut occasionner des blessures aux chevaux attelés. Le baritel perfectionné à deux tambours coniques, inspiré des mines d'Allemagne et de Hongrie, rééquilibre la charge et assure la régularité de l'engin.

Les ouvriers occupés aux machines à molettes sont appelés *moulineux*. « Leur tâche est de vuidier les tonnes ou paniers pleins d'eau ou de charbon et de brouetter ce dernier sur les tas. »<sup>3</sup> Cette machine est « infatigable et plus puissante que le treuil et les bras d'hommes »<sup>4</sup>. Relativement économique à la construction, puisqu'elle est fabriquée dans les ateliers de la mine, elle est sûre et souple de fonctionnement.

Elle assure accessoirement la descente et la remontée des hommes, c'en est même l'unique moyen tant que des échelles n'ont pas été posées dans une fosse. Mais c'est alors une source nouvelle de risque. « Les baritels servent non seulement

3. HÉRICART DE THURY, *Mémoire sur la houillère de Littry*: An VIII (1800).

4. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq808. Courrier de la Compagnie, 30 décembre 1825.



*Cheval attelé au baritel. Louis Simonin. La vie souterraine ou les mines et les mineurs. Paris, Hachette, 1867.*

*à l'extraction des matières minérales et des eaux qu'ils tirent du fond des puits, mais aussi à y descendre les bois nécessaires à la charpente des souterrains ; il y a même des mines où les ouvriers ne descendent que par les tonnes des machines à molettes, ce qui a lieu dans presque toutes nos mines de charbon de France. C'est un très grand abus qui devrait être réformé, il a coûté la vie à bien des hommes qui ne peuvent pas échapper à la mort quand le câble vient à manquer»<sup>5</sup>.*

La performance de la machine à molettes trouve sa limite lorsque les venues d'eau sont importantes, lorsque les fosses atteignent une grande profondeur ou lorsque le débit en charbon augmente. L'énergie vapeur s'impose alors progressivement et, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les mines de Littry s'équipent de puissantes machines à vapeur qui font la fierté des exploitants.

---

5. DUHAMEL, *L'art du mineur, ou manière d'exploiter les mines métalliques*. 1789.

*Les chevaux de la mine*

La Compagnie de Littry possède un nombre important de chevaux, jusqu'à 60 en 1794, dont la plus grande partie est affectée aux machines à molettes. Pour acheter des chevaux, le directeur se rend à la foire de Guibray, à Falaise, ou à celle de Caen. À plusieurs reprises, les propriétaires de la mine insistent pour qu'il achète des chevaux aveugles, moins chers à l'achat. « *Nous voudrions que vous trouviez souvent de ces chevaux aveugles ; ils sont à bien meilleur compte et sont très bons* »<sup>6</sup>.

Jour et nuit, les chevaux se relaient, de deux heures en deux heures, autour du manège. Quand l'extraction s'intensifie pour répondre à des commandes, ils peuvent être « *excédés de travail* ». L'augmentation des quantités d'eau et de matières à remonter oblige à accélérer le manège au détriment de la sécurité. Une vitesse excessive, une rupture mécanique, un défaut de surveillance peuvent occasionner des blessures ou de la mort d'un cheval. Si les actionnaires admettent l'accident, ils ne tolèrent pas que les chevaux soient mis en danger par la négligence des ouvriers. Une nuit de mars 1814, « *nous avons eu une jument gravement blessée. Il est à craindre que ce soit parce qu'ils étaient à se chauffer. Nous les avons provisoirement suspendus* »<sup>7</sup>. Pour cette faute, la Compagnie demande une « *punition pécuniaire. Cela leur apprendra à être à leur devoir* »<sup>8</sup>. De même, les mauvais traitements sont bannis. « *Vous avez bien fait de punir ce brutal de moulineux qui maltraite les chevaux. S'il récidive, vous ferez bien de le chasser* »<sup>9</sup>.

6. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq804. Courrier de la Compagnie, 24 février 1792.

7. Arch. dép. du Calvados, F7060. Courrier du directeur, 15 mars 1814.

8. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq807. Courrier de la Compagnie, 18 mars 1814.

9. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq803. Courrier de la Compagnie, 8 octobre 1784.

*Un coût pour la Compagnie*

L'utilisation des chevaux amène une petite recette pour la Compagnie, celle de la vente du fumier recueilli dans les écuries, qui ne compense pas des dépenses importantes. Plus encore que le coût d'acquisition, c'est celui de l'entretien des chevaux qui effraie les associés. Les périodes de disette en grains et en fourrages provoquent un renchérissement tel que les chevaux sont considérés à certaines époques comme « *la principale cause à la ruine de cette affaire* »<sup>10</sup>.

Les aléas climatiques gênent indirectement l'exploitation. « *Si la sécheresse continue, nous aurons un grave inconvénient à craindre, c'est le défaut de nourriture pour les chevaux. Dans cette saison, tous les bestiaux devraient être nourris à l'herbe, tout au contraire le sont au foin. Cette dernière denrée devenue rare, vient de doubler à peu près de prix ; les trèfles, si la pluie ne vient pas avec de la chaleur, ne seront pas bons avant un mois, encore en aura-t-on ?* »<sup>11</sup>

Les soins génèrent également des frais considérables. Certaines années la dépense pour les médicaments destinés aux chevaux dépasse celle pour les ouvriers blessés. « *Le vétérinaire fait aux chevaux de l'entreprise une visite chaque semaine à jour fixe soit 52 visites par an (plus en cas de soins)* »<sup>12</sup>. C'est une perte considérable lorsqu'une épidémie les décime, comme en 1790, quand une douzaine de chevaux meurent lors d'une épidémie de *morve*<sup>13</sup>. Les réquisitions militaires pendant la Révolution ou sous l'Empire portent également préjudice à la Compagnie.

---

10. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq804. Courrier de la Compagnie, 6 frimaire an IV (27 novembre 1795).

11. Archives départementales du Calvados, F7061. Courrier du directeur, 29 avril 1817.

12. Arch. dép. du Calvados, F7067. Courrier du directeur, 20 août 1850.

13. Maladie parfois mortelle provoquant des ulcères des fosses nasales.

Face à de telles dépenses, le directeur agace les actionnaires lorsqu'il fait part de ses hésitations quant au nom à donner à de nouveaux chevaux. « *Vous êtes embarrassé pour donner des noms à vos chevaux, que n'en prenez vous dans la liste des fleurs, mieux encore que celle des poissons, car les fleurs ne mangent pas et nos chevaux mangent* »<sup>14</sup>. Constamment évoqué dans les correspondances entre la Compagnie et son directeur, le coût des chevaux joue en faveur de l'introduction des machines à vapeur. Chaque machine installée permet d'éliminer entre six et huit chevaux. En 1800 « *les 2/3 des chevaux ont été supprimés. Il reste encore 24 chevaux* »<sup>15</sup>. Ils ne sont plus que dix « *mangeurs* » en 1802.

#### *Le personnel affecté aux chevaux*

L'utilisation des chevaux induit l'emploi d'un personnel. Des enfants appelés *chasseurs de chevaux* sont occupés à surveiller les manèges, un bourrelier fabrique les harnais nécessaires, un maréchal ferre les chevaux.

Des écuries sont bâties pour plusieurs dizaines de bêtes qui nécessitent la présence constante de palefreniers (sept en 1794).

Les palefreniers ne sont pas logés par la Compagnie contrairement à d'autres artisans mais dorment dans les écuries, sauf en cas d'épidémie. Ainsi, en présence de la « *maladie de la morve contagieuse pour les animaux, mais aussi pour les hommes qui les soignent, vos palefreniers feront bien de ne plus coucher dans les écuries où les juments suspectes de morve sont logées, surtout avant leur assainissement par la chaux* »<sup>16</sup>.

14. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq804. Courrier de la Compagnie, 10 octobre 1788.

15. Arch. dép. du Calvados, F7054. Courrier du directeur, 9 vendémiaire an IX (31 septembre 1800).

16. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq810. Courrier de la Compagnie, 4 avril 1846.

Le métier présente aussi ses risques. La correspondance de la mine mentionne le décès du palefrenier Poidevin « *des suites d'un coup de pied de cheval dans nos écuries* ». <sup>17</sup>

Le bourrelier est chargé de la confection et de l'entretien des harnais et colliers pour les chevaux et des bretelles pour les hercheurs qui tirent les traîneaux, des soufflets de forges et tous autres éléments de cuir nécessaires à la mine. En 1797, Pierre Paris-fils succède à son père Pierre Paris, bourrelier de la mine, « *très ancien ouvrier de la mine dont on n'a jamais eu à se plaindre et homme doux, tranquille, point ivrogne* » <sup>18</sup>. Payé au nombre de journées nécessaires pour les travaux au service de la Compagnie, son salaire diminue avec l'introduction des machines à vapeur qui élimine des chevaux.

#### *Les voituriers*

Personnages incontournables pour l'acheminement de la production, les voituriers sont des artisans indépendants que la Compagnie peine à plier à ses besoins. Ils mènent fréquemment de front plusieurs activités et la régularité du transport en souffre. « *Les moissons vont bientôt nous enlever les voituriers* » <sup>19</sup>, se plaignent les associés de Littry. À certaines époques, le directeur ne peut faire charger son charbon qu'en « *harcelant les voituriers, qui sont très occupés soit à brasser leur cidre, ou ensemercer leur terre* » <sup>20</sup>.

---

17. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq804. Courrier de la Compagnie, 18 messidor an V (6 juillet 1797).

18. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq804. Courrier de la Compagnie, 6 nivôse an VI (26 décembre 1797).

19. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq803. Courrier de la Compagnie, 10 juillet 1778.

20. Arch. dép. du Calvados, F7054. Courrier du directeur, 1<sup>er</sup> frimaire an 11 (22 novembre 1802).



LE CHARRETIER NORMAND, tableau de M. Verlat. — Page 206.

« *Le Charretier normand* », *L'Univers illustré*, 30 mai 1861.

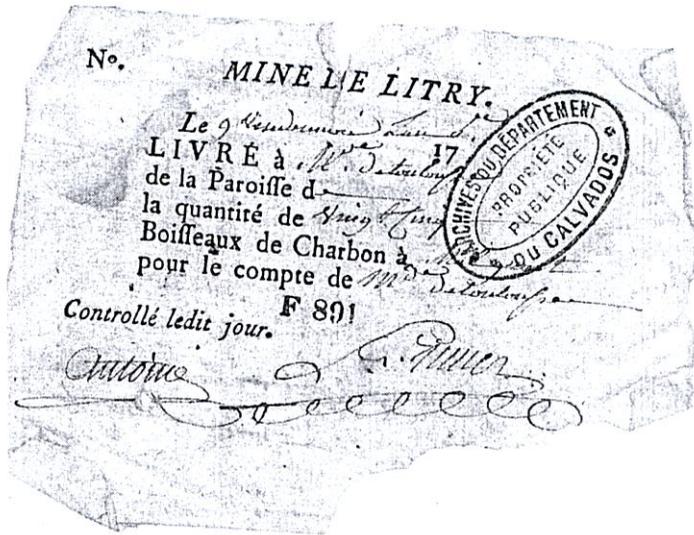
### *Les voituriers indépendants*

Le voiturier reçoit un billet de la Compagnie indiquant la quantité de charbon à livrer et le destinataire. Il se présente sur la fosse pour charger et les mesureurs de la mine acquittent le billet attestant le chargement. La rémunération du voiturier tient compte de la distance à parcourir et de la charge transportée.

Dès 1757, la Compagnie de Littry doit faire face aux prétentions des voituriers en matière de rémunération. Elle incite son directeur à n'accepter d'augmentation « *qu'après que le tumulte des ouvriers sera apaisé. Il faut tenir ferme à ne point accorder et chasser les plus turbulents* »<sup>21</sup>. L'année

---

21. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq803. Courrier de la Compagnie au directeur, 10 août 1757.



*Billet de voiturier des mines de Littry.  
Archives départementales du Calvados.*

suivante, un nouveau conflit les oppose à la mine. Dans un premier temps, le directeur doit montrer « *de la fermeté à l'égard des mutins et de refuser la soumission à ces derniers s'ils se présentent, ou, au moins, de les faire prier plusieurs fois avant de les admettre* »<sup>22</sup>. Mais les voituriers s'obstinent à « *ne signer aucun marché* », et la Compagnie préfère capituler ; « *il vaut mieux leur céder que de laisser tomber notre transport* »<sup>23</sup>.

En 1792, le prix de l'avoine pour les chevaux incite les voituriers à réclamer. Pour éviter une « *augmentation*

22. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq802, Courrier de la Compagnie au directeur, 10 mars 1758.

23. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq802, Courrier de la Compagnie, 17 mars 1758.

*fâcheuse* », le directeur est invité à faire jouer la concurrence. « *Ne pouvez-vous pas avoir des voituriers d'Isigny, sans rien dire aux nôtres? Cela leur ferait voir qu'on peut se passer d'eux et alors, ils viendraient supplier.* »<sup>24</sup> L'affaire se règle par une augmentation aussitôt répercutée sur le prix de la marchandise.

Une élévation trop importante du prix du fourrage peut amener les voituriers à abandonner leur activité de transport. En novembre 1802, ils « *sont occupés aux labours. Je crains fort que les voituriers ne se coalisent pour demander l'augmentation des prix en donnant pour prétexte la cherté des fourrages. Beaucoup d'entre eux ont vendu partie de leurs chevaux* »<sup>25</sup>. Devant leur refus persistant de convoier le charbon, la Compagnie est contrainte à accorder une nouvelle augmentation qui la « *fâche beaucoup* »<sup>26</sup>.

Dans les mêmes circonstances l'année suivante, le directeur contient mal son embarras. « *La pénurie de fourrages est telle et leur prix, que la plupart des chevaux de ces malheureux ne pouvant marcher, sont lâchés et abandonnés dans de mauvais fonds d'herbage ou dans les chemins pour y soutenir seulement leur existence.* »<sup>27</sup>

### *Les réquisitions révolutionnaires*

Durant la période révolutionnaire, aux difficultés pour trouver des voituriers s'ajoutent des entraves à la circulation. En 1793, la municipalité de Bayeux régleme

24. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq804. Courrier de la Compagnie, 23 novembre 1792.

25. Arch. dép. du Calvados, F7054. Courrier du directeur, 18 brumaire XI (9 novembre 1802).

26. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq805. Courrier de la Compagnie, 30 floréal an XI (20 mai 1803).

27. Arch. dép. du Calvados, F7055. Courrier du directeur, 21 floréal an XII (11 mai 1804).

la circulation du charbon mais la petite commune voisine de Tour-en-Bessin, sur la route d'Isigny, s'arroge quant à elle le droit de saisir les biens qui transitent sur son territoire.

Le citoyen Chrétien, *l'agent national* désigné par le Comité de salut public pour s'occuper à Isigny de l'approvisionnement de la marine en charbon, correspond à ce sujet avec les administrateurs de Bayeux. Son émissaire a été « *arrêté par des habitants de la commune de Tour qui le renversèrent par terre de son cheval, puis prirent votre dépêche, se saisirent du cheval et de 18 livres de pain dont il était porteur pour ma maison qui depuis plusieurs jours ne mange que du riz. Quelles violations des droits de l'homme, citoyens, et ce dans le district de Bayeux, que l'on commet ! [...] C'est à vous, concitoyens administrateurs, que je viens douloureusement porter mes plaintes ; c'est à vous que je réclame une justice sévère contre la violation des lois ; contre la municipalité sous les yeux de laquelle cette scène s'est passée et qui n'a pas fait son devoir. Je réclame mon cheval, son harnachement, ma valise, mon manteau et 18 livres de pain* »<sup>28</sup>.

Tous les moyens sont mis en œuvre pour lever cette obstruction et assurer l'approvisionnement de la marine en charbon. Fin 1794, « *commandés pour le service de la République* », presque les voituriers de Littry sont « *en réquisition pour le transport du charbon de terre de la mine à Isigny* »<sup>29</sup>.

La rémunération des voituriers est fixée en application du décret de 1793 imposant un maximum pour les salaires comme pour le prix des denrées. Profitant de l'abolition du maximum qui rétablit la liberté du commerce et des sa-

---

28. Arch. dép. du Calvados, 4L9. Chrétien aux administrateurs du district de Bayeux, 11 septembre 1793.

29. Arch. dép. du Calvados, 4L9. La municipalité de Littry aux administrateurs du district de Bayeux, 4 frimaire an III (24 novembre 1794).

lares en 1794<sup>30</sup>, les voituriers du Bessin s'estiment libérés de leur engagement, ce qui provoque une vive réaction du Comité de salut public. « *Des voituriers, tant par terre que par eau, sous prétexte de l'abolition du maximum, se prétendent dispensés d'obéir aux réquisitions, à moins d'être demeurés d'accord de leurs salaires. Considérant que ce principe donnerait lieu à l'arbitraire et ferait dépendre l'activité des transports publics de la bonne ou mauvaise volonté des voituriers, arrête : Art1 : Tous les voituriers demeurent sujets aux réquisitions de la Commission des transports. Art2 : Prix convenu de gré à gré, mais le défaut d'accord sur le prix ne pourra être un motif de refuser d'obéir aux réquisitions* »<sup>31</sup>.

Un tableau de voituriers réquisitionnés est dressé mais ceux-ci annoncent dans une pétition, qu'à défaut d'une augmentation du prix du transport, « *ils se voient forcés de l'interrompre dans ce moment, leur paiement n'étant pas relatif au prix excessif où ils payent leurs denrées nécessaires tant pour les chevaux que pour l'entretien de leurs voitures* »<sup>32</sup>.

Chrétien constate que « *les voituriers en réquisition ne font pas leur devoir. Comme il en résulte une perte évidente pour la République, je dénonce au Directoire ceux à ma connaissance qui se sont rendus coupables de ce délit, ils sont au nombre de seize* ».

L'agent de la Marine interpelle les responsables du district de Bayeux. « *Si vous ne prenez pas sur le champ des mesures promptes et sévères contre les voituriers infracteurs aux réquisitions, sous peu de temps tous auront*

30. Décret du 4 nivôse an III (24 décembre 1794).

31. Arch. dép. du Calvados, 4L9. Extrait du registre du Comité de salut public, 25 pluviôse an III (13 février 1795).

32. Arch. dép. du Calvados, 4L9. Pétition de 11 voituriers aux citoyens administrateurs du district de Bayeux, 21 ventôse an III (11 mars 1795).

*abandonné le transport du charbon pour la marine »<sup>33</sup>. Malgré la menace qui pèse sur eux, les voituriers dénoncés s'obstinent à trouver d'excellentes raisons pour ne pas obéir. L'un « ne refuse pas, avant tout il faut qu'il fasse son labour », un autre « n'avait pas de nourriture pour ses chevaux », d'autres encore « à cause du mauvais temps de neige et de gelées et deux juments qui ont avorté et qui ont été malades »<sup>34</sup>.*

### *Les voituriers attirés de la Compagnie*

Pour éviter d'être à la merci de voituriers trop exigeants, la Compagnie fait l'acquisition de deux attelages et recrute deux voituriers. « *L'une de ces voitures sert dans l'entreprise même pour porter d'une fosse à l'autre ou des magasins aux fosses ce qui leur est nécessaire. L'autre voiture va au loin chercher les approvisionnements journallement nécessaires, tels que les bois, charpente, chandelle, câbles, etc. Ces deux voitures emploient journallement dix chevaux.* »<sup>35</sup>

L'arrivée du chemin de fer en 1857 modifie le voiturage puisqu'il s'agit désormais essentiellement de transporter le charbon jusqu'à la gare du Molay. Incidemment, « *les travaux du chemin de fer occupent beaucoup de voituriers qui se montrent plus exigeants pour aller charger à Littry et à Fumichon* »<sup>36</sup>.

En 1869, sept voitures transportent le charbon, dont deux appartiennent toujours à la mine. La Compagnie

---

33. Arch. dép. du Calvados, 4L9. Chrétien au directoire du district de Bayeux, 19 floréal an III (8 mai 1795).

34. Arch. dép. du Calvados, 4L9. Maire et officiers municipaux du Molay, 5 prairial an III (24 mai 1795).

35. Mémoire sur la houillère de Littry. Héricart de Thury, An VIII (1800).

36. Arch. dép. du Calvados, Nouvaq796. Courrier de la Compagnie, 4 décembre 1857. Fumichon est le lieu où se transporte le siège de l'extraction après épuisement des veines de Littry et qui sera repris au xx<sup>e</sup> s. (Bernesq).

veut imposer des bâches pour protéger la marchandise des intempéries et, à cette occasion, « *les voituriers de transport à la gare ont, d'un commun accord, suspendu leur travail, soit une petite grève* »<sup>37</sup>. Au-delà du prétexte de « *se soustraire à l'obligation de bâcher* », le directeur estime justifié « *le vrai motif* », une demande d'augmentation du prix à la tonne en raison des hausses sur le fourrage.

En 1873, la Compagnie décide d'« *augmenter d'un harnais le nombre de nos équipages, face aux demandes des voituriers* »<sup>38</sup>. Les trois équipages de la mine « *font chacun trois voyages en deux jours et transportent au moins un tiers de charbon que nous expédions par le chemin de fer* »<sup>39</sup>.

#### *Les aléas de la circulation hippomobile*

Les voituriers peuvent être victimes d'accidents de la circulation pour lesquels la Compagnie refuse d'endosser une quelconque responsabilité. Elle s'en explique à l'occasion d'un accident qui coûte la vie à un cheval. « *Un ouvrier, un mineur ne peuvent gagner qu'avec leurs bras et leurs outils. Quand ils s'usent ou se cassent, ce n'est pas celui pour qui était la marchandise qui doit payer directement les outils. Ils se trouvent payés par la totalité des bénéfices du commerce. Ainsi nous croyons ne rien devoir strictement à ce malheureux voiturier* »<sup>40</sup>.

Les intempéries et la dégradation des routes sont les principales causes d'accidents, avec les mauvaises manœuvres, les manutentions. « *Un de vos ouvriers que j'avais envoyé avec une voiture charger quelques boisseaux d'avoine,*

37. Arch. dép. du Calvados, F7073. Courrier du directeur, 21 juillet 1870.

38. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq798. Courrier de la Compagnie, 17 janvier 1873.

39. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq798. Courrier de la Compagnie, 5 septembre 1873.

40. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq804. Courrier de la Compagnie, 19 octobre 1792.

*était tombé devant la roue et que la voiture chargée lui avait passé sur le milieu du corps. Il se porte bien aussi et en sera quitte pour la peur »<sup>41</sup>.*

En août 1821, un charpentier « *ayant voulu monter sur le derrière de la voiture, eut l'imprudence de monter sur l'un des rayons de la roue, s'appuyant de sa main vers le haut. Les chevaux ayant marché avant qu'il eût quitté la roue, il se trouva culbuté par dessus elle et tombé en arrière, de manière à ce qu'il eût été écrasé si le voiturier n'eût point été assez lesté pour l'en tirer. Cependant il a eu la main droite prise et quoique sans fracture aucune, il l'a eue tellement dépouillée que tous les tendons sont absolument nus ; et la plaie est tellement grave que Monsieur Victor (le médecin de la Compagnie) a eu peine dans les temps d'excessive chaleur à la lui sauver »<sup>42</sup>.*

En 1845 un conducteur de banneau transportait de la pierre à Fumichon quand « *une des roues froissa sa jambe et la lui rompit »<sup>43</sup>.*

La prospérité de la mine intensifie le trafic de charbon et de chaux ; elle stimule toutes sortes de transports pour le commerce, l'artisanat, l'agriculture. « *Cela occasionne une grande affluence dans notre bourgade. Le concours des voitures en tous sens ne serait pas sans danger si nous n'y maintenions pas l'ordre. La gendarmerie de Vaubadon et le garde-champêtre me secondent avec zèle et, à l'aide de quelques punitions contre les délinquants, nous parviendrons à prévenir les accidents qui ne sont que trop fréquents sur nos routes »<sup>44</sup>.*

---

41. Arch. dép. du Calvados, F7052. Courrier du directeur à la Compagnie, 2 germinal an III (22 mars 1795).

42. Arch. dép. du Calvados, F7063. Courrier du directeur à la Compagnie, 7 août 1821.

43. Arch. dép. du Calvados, F7066. Courrier du directeur à la Compagnie, 30 septembre 1845.

44. Arch. dép. du Calvados, F7062. Courrier du directeur à la Compagnie, 11 juillet 1820.

Afin de ralentir la dégradation des routes, une réglementation impose en 1806 une augmentation de largeur pour les jantes des roues. Conséquence immédiate pour la mine, « *le débit est tombé de moitié au moins depuis que la loi relative aux roues à jantes larges a été mise en exécution. Cela tient de ce qu'il n'y a pas la moitié des voituriers qui ont des roues à larges jantes et que les cultivateurs qui se voiturent n'en n'ont pas du tout* »<sup>45</sup>. Le rédacteur de l'arrêté n'est autre que Lance, directeur-adjoint à la mine, qui constate que son texte « *fait une révolution dans la gent voiturier, mais cela ne sera qu'un passage* »<sup>46</sup>.

Dix ans plus tard, « *choc inattendu* », le sous-préfet de Bayeux décide de faire appliquer le règlement et « *la Gendarmerie arrêtait les voitures dont les roues n'étaient pas dans les dimensions voulues par la loi* »<sup>47</sup>. Plus de vingt voitures sont arrêtées et Lance, alors conseiller général, se rend immédiatement auprès du préfet qui « *consent à surseoir l'exécution de l'arrêté* ». Tout en adressant « *un mémoire au préfet sur le fait de tourmenter les cultivateurs quant aux roues* »<sup>48</sup> et en obtenant la prolongation de l'usage des roues étroites, la Compagnie engage « *les voituriers et les cultivateurs à se conformer à la loi dont l'exécution entière serait avantageuse pour la conservation de nos routes* »<sup>49</sup>.

---

45. Arch. dép. du Calvados, F7056. Courrier du directeur à la Compagnie, 26 juin 1807.

46. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq806. Courrier de la Compagnie, 3 juillet 1807.

47. Arch. dép. du Calvados, F7061. Courrier du directeur à la Compagnie, 14 octobre 1817.

48. Arch. dép. du Calvados, F7061. Courrier du directeur à la Compagnie, 21 avril 1818.

49. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq787. Registre des assemblées de la Compagnie, 27 avril 1818.

### *Le herchage*

La faible épaisseur des veines de charbon et le souci d'économie avaient conduit la Compagnie de Littry à faire creuser des galeries basses pour rejoindre les tailles. Leur hauteur était jugée suffisante pour assurer de transport des matières, *le herchage*, jusqu'au puits d'extraction, par le seul moyen utilisé jusqu'à la fermeture en 1880, la traction humaine. À l'origine, Littry ne se distingue pas des autres bassins miniers quant à l'emploi de jeunes garçons baptisés *hercheurs*.

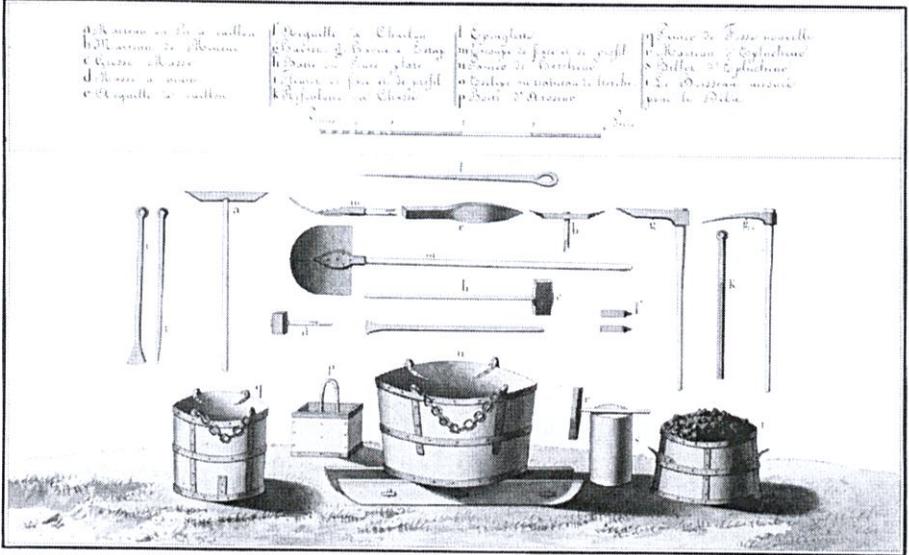
### *Le traîneau*

Duhamel, inspecteur des mines, observe en 1781 les traîneaux qui circulent dans des galeries qui, souvent, « *n'ont que 3 pieds à 3 pieds ½ (0,97 à 1,13 m) de hauteur, ce qui rend la visite de cette mine extrêmement pénible, et le travail des traîneurs de charbon (que l'on nomme hercheux) extrêmement fatigant. Voici de la manière dont ils s'y prennent pour traîner le charbon jusqu'aux puits. Les galeries sont garnies sur leur sol de petits morceaux de bois refendus, d'environ deux pouces en carré, placés en travers des galeries à la distance d'environ un pied les uns des autres (32cm) ; c'est sur ces morceaux de bois que les hercheux traînent leurs paniers qui sont posés sur des traîneaux de bois* »<sup>50</sup>.

Le mémoire d'Héricart de Thury décrit, vingt ans plus tard, en l'an VIII (1800), la méthode utilisée. « *Pour porter et rouler, des chambres ou tailles, la houille qui en est extraite, au pied de la fosse sur la place d'assemblage, on emploie des jeunes gens, qu'on appelle hercheurs. Ce roulage se fait dans des paniers de bois cerclés de fer, de forme ovale, évasés par la partie supérieure ; ces paniers posent dans quatre entailles pratiquées sur les montants d'un traîneau qu'on nomme esclipe.* »

---

50. Archives nationales, F14/4253. Inspection des mines et carrières de la Basse Normandie, année 1781, par Duhamel.



*Le traîneau au milieu des outils des mines de Littry. Mémoire sur la houillère de Littry, Héricart de Thury, an VIII (1800). Archives municipales Le Melay-Littry.*

Vingt ans sont encore passés et la technique de herchage n'a pas évolué, décrite dans le mémoire d'un élève de l'École des mines de Paris. « *Le transport de la houille, se fait par des ouvriers dits hercheurs, sur un panier ovale en bois, fixé à demeure sur un traîneau également en bois. Ce panier est le tiers de la tonne qui contient quatre hectolitres : il est muni à chaque extrémité du grand diamètre d'un anneau en fer destiné à recevoir un crochet qui sert à saisir le panier pour le transporter d'un lieu à un autre. Les hercheurs sont des enfants de 10 à 12 ans* »<sup>51</sup>.

51. Thomas L. *Mémoire sur les mines de houille de Littry (Calvados)*, 1829-1830. Bibliothèque de l'École de Mines de Paris.

Les correspondances de la Compagnie ne mentionnent pas l'utilisation au herchage d'enfants de cet âge, qu'elle estime trop faibles pour cette tâche. Les hercheurs ont plutôt entre 13 et 20 ans, quelques uns exceptionnellement sont plus âgés et il peut s'agir dans ce cas de mineurs subissant une punition. Ces jeunes ouvriers, solides, confrontés à un travail pénible, parfois turbulents, seront à l'origine de nombreuses mutineries dans les houillères de Littry.

Premier pas vers la traction animale, les mines du pays de Liège, en 1768, sont équipées de chariots « *sur quatre petites poulies qui tiennent lieu de roues* », d'autres sont montés sur quatre véritables roues. Vers 1789, les mines en France ont suivi l'exemple venu Allemagne, où « *le roulage se fait avec des brouettes ou dans de petits chariots à quatre roues* »<sup>52</sup>.

Ces évolutions ne concernent pas les mines de Littry qui s'enorgueillissent pourtant d'être à la pointe du progrès technique dans d'autres domaines. Pendant près d'un siècle, les hercheurs tirent quotidiennement le traîneau sur une distance d'environ 13 kilomètres, travail éreintant qui exige une main-d'œuvre en parfaite condition.

### *L'introduction du chemin de fer dans les galeries*

Dans les travaux du fond, le préalable à l'utilisation des chevaux est l'établissement d'une voie pour le *roulage* de berlines. En septembre 1833, l'ingénieur des Mines invite la Compagnie de Littry à établir le chemin de fer dans les travaux « *pour rendre le herchage plus facile et moins dispendieux* »<sup>53</sup>. La question est débattue au plus haut niveau. Le conseiller d'Etat chargé de l'administration des Ponts et Chaussées et des Mines souligne « *l'imperfection*

---

52. *L'art du mineur, ou manière d'exploiter les mines métalliques*. Manuscrit de Duhamel, 1789. Bibliothèque de l'Ecole de Mines de Paris.

53. Arch. dép. du Calvados, Nouvacq801. Registre des procès-verbaux de voyage des commissaires de la Compagnie, septembre 1833



*Le hercheur. Eugène Müller, Causeries de la nature et de l'industrie, Paris, 1881.*

*notable en ce qui concerne le mode de transport. Il serait fâcheux qu'une exploitation qui a offert le premier exemple de l'emploi des machines à vapeur restât en arrière sous les autres rapports* »<sup>54</sup>.

Comme le directeur persévère dans l'ancien système « *peu coûteux à établir, très durable et approprié aux travaux de la mine de Littry si disparate des autres mines* »<sup>55</sup>, le préfet du Calvados est chargé de « *rappeler à MM les propriétaires de la mine que le mode dont on fait usage pour le transport de*

54. Arch. dép. du Calvados, S1289. Lettre du conseiller d'Etat chargé de l'administration des Ponts et Chaussées au préfet, 16 décembre 1833

55. Arch. dép. du Calvados, S1289. Lettre directeur au préfet, 1834.

*la houille à l'intérieur des travaux est en contraste complet avec les progrès qu'a faits l'exploitation des mines* »<sup>56</sup>.

Sous la pression, la Compagnie se met en quête de renseignements, obtient un modèle de chariot des mines d'Anzin et introduit le roulage sur chemin de fer dans une fosse. L'ingénieur des Mines dresse un premier bilan de l'expérience ; « *dans la partie où ils existent maintenant, on n'emploie plus que ce mode de transport. Il en résulte une grande économie pour l'entreprise. Autrefois une coupe de 625 à 540 ½ hl combles de houille exigeait, pour être transportée à 400 mètres de distance, le travail de 27 hommes forts et robustes pendant six heures, et coûtait 24f30c. Actuellement, 17 hommes plus jeunes et moins forts, peuvent exécuter la même opération qui ne coûte que 14f80c ; différence en moins 9f50* »<sup>57</sup>.

Le succès obtenu conduit à généraliser le roulage sur l'ensemble de l'exploitation. Au total, en 1835, plus de quatre kilomètres de galeries sont équipés. Le nombre des hercheurs tombe de 125 en 1794 à 98 en 1800, 83 en 1841. Leur effectif ne cessera ensuite de diminuer. La concentration de l'extraction sur deux fosses à Fumichon, le réduit à 36 en 1873. La suppression de hercheurs est une source d'économie, mais aussi une réponse aux agitations qui secouent sporadiquement les chantiers.

Le progrès dans le herchage s'arrête avec l'élimination du pénible traîneau. Le mode de traction n'évoluera plus jusqu'à la fin de l'exploitation. Les galeries de Littry, trop basses, ne permettront pas la traction par des chevaux ou des ânes telle qu'elle est introduite par d'autres compagnies.

---

56. Arch. dép. du Calvados, S1289. Lettre du directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines au préfet, 5 avril 1834.

57. *Annuaire du Calvados*, 1835. Extrait du rapport de l'ingénieur en chef des Mines Hérault.



C. Jeanne, phot., Falaise

Vve Gillette, édit.

SAINT-RÉMY — Groupe de Mineurs à la Sortie du Tunnel

*Sortie de galerie, mines de fer de Saint-Rémy-sur-Orne. Carte postale début XX<sup>e</sup> s.*

*Conclusion*

Tout au long de son existence, la Compagnie des mines de Littry aura intensément utilisé les chevaux ; pour mettre en mouvement les machines à molettes destinées à remonter le charbon ; pour voiturier le combustible à destination de sa clientèle et notamment des nombreux chafourniers de la région. Par contre, jamais un cheval ne sera descendu dans une fosse, n'aura parcouru les galeries et rejoint les chantiers du fond. Au-delà de sa nécessité, le cheval est avant tout perçu comme une source de dépense que les concessionnaires s'efforcent de réduire.

Après l'abandon des houillères, les mines de fer de Normandie qui ouvrent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle emploient, quant à elles, des chevaux dans leurs travaux souterrains. Mais ces chevaux seront aussitôt concurrencés et bientôt totalement supplantés, au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, par la traction mécanique.

## **Autour du cheval en Normandie (galop anthroponymique)**

*Dominique Fournier*

Le lien entre le cheval et l'homme ne date pas d'hier : les plus récentes découvertes font remonter la domestication des équidés à 5 500 ans, dans l'actuel Kazakhstan, dans le contexte de la culture Botai<sup>1</sup>. Cette domestication est l'une des caractéristiques majeure de la société indo-européenne, dont la langue possédait plusieurs mots pour désigner cet animal : °**markos** (qui survit par exemple dans le breton *marc'h*, l'anglais *mare* « jument », ainsi que dans la première partie du mot *maréchal*), mais surtout °**ékʷos** « cheval », à l'origine des gaulois *epos*, latin *equus*, grec *hippos*, gotique *aihwa-* et sanskrit *ásva-*.

L'un des plus anciens auxiliaires de l'homme, employé à la fois comme véhicule et comme moyen de traction, le cheval fut également un animal sacralisé par de nombreuses cultures (celtique et germanique entre autres), investi de pouvoirs particuliers, et intégré à leurs mythologies respectives. On ne s'étonnera donc pas de trouver des références au cheval dans les anthroponymes (noms de

---

1. Alan K. Outram, « The Earliest Horse Harnessing and Milking », revue *Science* du 6 avril 2009, Université d'Exeter.

personnes) et les toponymes (noms de lieux), dès les temps les plus anciens.

L'onomastique normande ne fait pas exception, et l'on peut y recueillir de si abondantes traces de ce distributeur automatique de crottin qu'une telle étude relèverait plutôt de la thèse de doctorat que d'un simple article. Nous nous limiterons ici à l'examen de quelques surnoms médiévaux et noms de familles actuels reposant sur cette thématique<sup>2</sup>. Nous y incluerons également certains noms similaires évoquant l'âne.

### Noms de chevaux.

L'ancien français *cheval*<sup>3</sup> avait pour équivalents normano-picards les formes *keval*, *queval*, *kaval*. Ces différentes variantes sont à l'origine du patronyme CHEVAL et des noms apparentés QUEVAL [76...], QUEVA [76, 61...], CAVAL [14...], CHEVAS, CHEVAUX [76, 27...], etc.<sup>4</sup>. Ils reposent sur un surnom médiéval qui a pu avoir une valeur métaphorique, « fort comme un cheval », « qui ressemble (d'une certaine manière) à un cheval », ou métonymique : dans ce cas, il peut s'agir d'un surnom de palfrenier, d'éleveur ou de dresseur de chevaux, etc. On relève ainsi au Moyen Âge les noms de *Radulfus Cheval* (1198); *Hugo Caval* 12<sup>e</sup> s., prêtre à Rouen [76]; *Mychael Caval* (1311) à Troarn [14]; *Nicholaus Caval, scolasticus* (1425), écolâtre

2. Les inconditionnels de la toponymie chevaline pourront toujours se consoler en lisant (ou relisant) l'article de Dominique Fournier, « Notes de toponymie normande : Cavaudon et Cavelon, deux variantes du même toponyme gaulois ? », in *Histoire et Traditions Populaires* n° 96 (décembre 2006), p. 50-55.

3. Gallo-roman CABALLU, du latin *caballus* « cheval (de travail, de trait) ». Ce mot, comme le grec *kaballēs*, *kabállion* et le gaulois <sup>o</sup>*caballos*, a été emprunté à une langue inconnue, sans doute non-indo-européenne (peut-être lydienne).

4. Les formes QUEVA, CHEVAS notent les prononciations régionales de QUEVAL, CHEVAL (amuïssement de [-l] final); CHEVAUX est une forme vocalisée (et non un pluriel).

à Lisieux [14], etc. Notons aussi, avec la même valeur, le dérivé CHEVALLOT, nom du nord de la Manche.

Le jeune cheval a reçu différentes appellations en ancien français. Le mot *polain*, *poulain* a signifié initialement «petit d'animal», puis plus tardivement «poulain»; il a été confondu avec *polin*, *poulin*, de dérivation différente mais de sens identique<sup>5</sup>. Il est à l'origine des patronymes POULAIN (très fréquent, attesté partout), POULLAIN [50, 76...], POULIN [76, 14, 27...], ainsi que les plus rares POUILLIN et LE POULAIN. Ce surnom a pu évoquer la gaité, la vivacité, ou, par métonymie, la profession d'éleveur. Par métaphore, le mot *polain* a également désigné au Moyen Âge l'enfant d'un Franc et d'une chrétienne d'Orient. Il est à noter que les formes en -AIN peuvent aussi, dans certains cas, représenter un surnom évoquant l'appartenance ethnique, issu de l'ancien français *polain*, *poulain* «polonais». Parmi les attestations médiévales ou plus tardives, notons *Joh[annes] Polein* (m-13<sup>e</sup> s.) à Bretteville-sur-Odon [14]; *Robert Poulain* (~1260) à Bernay [27]; *Guillaume le Polein* (1283), *Guillelmus le Poulain* (1287) à Valognes [50]; *l'oir Guillaume Poulain* (1312) dans la vicomté d'Auge [14]; *Petrus Poulin* (1419), bailli de Louviers et Gaillon [27]; *Philippe Pion et Symon Poullain, gens de pied* 1520 à Caen [14]; *Laurens Depoullain, prebtre sieur de la Noe, curé de Blangy* (1627) à Blangy-le-Château [14]; *François Poullain, sergent* (1637) à Lisieux [14]; *Laurens Poullain, toillier* (1684) à Lisieux [14], etc.

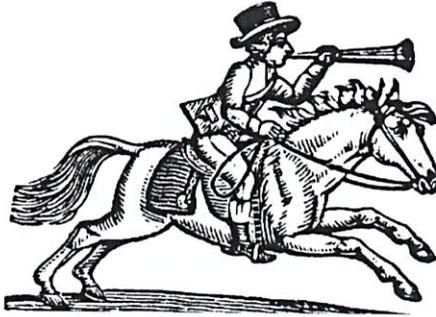
Un autre nom du poulain était en ancien français le mot *poltrél*, *poutrel*<sup>6</sup>, d'où le patronyme POUTREL [50, 76, 14...]

---

5. L'ancien français *polain* est issu du latin *pullamen* «portée d'animal», dérivé collectif neutre en -men du latin *pullus* «petit d'animal» (auquel se rattachent également les mots *poule* et *poulet*), confondu avec le dérivé diminutif *pullinus* de *pullus*.

6. Dérivé diminutif en -el de l'ancien français *poltre*, *poutre* «jument, pouliche» < latin populaire *pullitra*, féminin de *pulliter* «petit d'animal», puis «poulet», dérivé nominal en -ter du latin *pullus* «petit d'animal».

évoquant, comme le précédent, soit une caractéristique morale (vivacité, etc.), soit par métonymie la profession d'éleveur. On le trouve attesté en Normandie sous les formes *Rogerus Poutrel, clericus* (1276/1277) à Saint-Sauveur-le-Vicomte [50]; *Guillebert le Poutrel* (1525) à Caen [14]; *Guillaume Poutrel* (1550) à Bricquebosq [50], etc. La variante plus rare POUTRELLE [14...] doit représenter un matronyme secondaire, « femme de POUTREL », le féminin *°poutrelle* « pouliche » n'étant pas formellement attesté (et le sens moderne de *poutrelle* datant du 17<sup>e</sup> siècle).



Un grand nombre de termes ont été utilisés en ancien français pour désigner des chevaux particuliers. L'un des plus prestigieux était le mot *palefrei* (forme primitive, puis restreinte à l'Ouest), *palefroi* (forme de l'Est et du Nord-est, devenue standard) « cheval de marche, de parade »<sup>7</sup>.

7. Du gallo-roman *°PARAV(E)REDU* (bas-latin *paraveredus*) « cheval de poste », initialement « cheval de renfort ». Ce mot a été constitué tardivement du préfixe d'origine grecque *para-* « auprès de, le long de » [indo-européen *°para-*, élargissement en *-a / -ā* de la base prépositionnelle *°per-* « en avant; à travers » au degré zéro] + *veredus* « cheval de poste ». Ce dernier terme est d'origine gauloise, et repose sur le celtique commun *°vo-rēd-* (cf. gallois *gorwydd* « coursier »), constitué du préfixe *°vo-* « sous » [indo-européen *°upo*] + *rēd-* < indo-européen *°reidh-* « chevaucher » (cf. anglais *to ride*), mot composé sans doute calqué sur le grec *parippos* « cheval de renfort, de remplacement » puis « cheval de poste » [de *para-* + *hippos* « cheval »].

Ce mot est à l'origine des noms de famille PALFRAY [76, 27...] et PALFROY, beaucoup plus rare [27, 50], qui doivent représenter un surnom métonymique : nom possible de palefrenier, ou de l'heureux possesseur d'un palefroi<sup>8</sup>. Parmi les attestations anciennes, citons *missire Jehan Palefray, vicayre dudit lieu de Cherebourg* (1555) à Cherbourg [50].

Plus rapide encore que le *palefrei*, voici le *corsin*<sup>9</sup> «coursier, cheval de course», d'où le patronyme COURSIN [50...], surnom possible de messenger à cheval, de cavalier, etc.<sup>10</sup>. On lui associera le *poquet* (mot d'origine incertaine) qui a désigné en ancien français un petit cheval, un bidet. On retrouve peut-être ce mot dans les noms POQUET [76, 27...], PAUQUET [27, 76...] et LE POQUET [50], d'où un éventuel surnom métaphorique (d'après la petite taille) ou métonymique (nom de coursier, etc.). Cependant, ces noms peuvent aussi bien se rattacher au moyen français *poque* «petite vérole», d'où dans ce cas un nom de personnage au visage grêlé, marqué par la petite vérole. Quoi qu'il en soit, ils sont attestés en Normandie par *Johan Pochet* (1338; forme française ou francisée) au Tréport [76] ou encore *Antoine Pauquet* (1793) à Lyons-la-Forêt [27].

L'ancien français *malier* «cheval de poste, qui porte la malle et les bagages», constitue le réemploi de l'adjectif

---

8. On note ainsi vers 1261/1266 : *Guillaume de Roquelon doit trouver a la dame de Hardoville palefrey et chape quant le seignor de Hardoville et la dame iroint por prendre le conrey* (Joseph Reese Strayer, *The royal domain in the baillage of Rouen*, Princeton, Princeton University Press, 1936, p. 43-44).

9. L'ancien français *corsin* est un dérivé nominal en *-in* de *cors* ou *corse* «course, action de courir».

10. Marie-Thérèse Morlet (*Dictionnaire Étymologique des Noms de Famille*, Perrin, Paris, 1991, p. 250a) voit dans COURSIN une forme contractée de *caorsin*, *caoursin* «habitant de Cahors» (peu probable ici), puis «banquier, prêteur sur gage, usurier»; les habitants de Cahors avaient en effet au Moyen Âge la réputation de se livrer à l'usure ou *caorserie*. Ce dernier sens est envisageable, mais en l'absence d'attestations normandes anciennes, nous nous en tiendrons ici au principe de simplicité cher à Occam.

*malier* « qui sert au transport »<sup>11</sup>. Il est à l'origine des patronymes MALLIER [61, 27], MALIER [27] et LEMALLIER [50, 14...], surnoms probables de postillons, de cochers, de transporteurs, etc. Mais ces noms peuvent néanmoins, dans certains cas, être dérivés de l'ancien normand *malle*, *masle* « marne; fumier » (d'où un nom de transporteur ou d'épandeur de marne, de fumier, etc.). Sur le mot *malier* ont également été formés les noms plus rares MALLERET [50] (qui peut aussi représenter l'ancien français *maleret*, *malerec* « qui sert au transport ») et MALLERON [76, 50].

À l'autre extrémité de l'échelle des valeurs hippiques, nous mentionnerons le *roncin*, qui a désigné entre autres un cheval de somme et de trait, de peu de valeur<sup>12</sup>. Ce mot explique les noms de famille RONCIN [61...], RONSIN [61, 27...], qui ont pu être les surnoms de possesseurs de *roncin*, ou de personnages sujets au *roncinage*, c'est-à-dire au service d'un cheval que le vassal devait à son seigneur. On relève ainsi au Moyen Âge *Radulfus Roncin* (1180) au bailliage du Bessin, prévôté d'Osmanville [14], ou encore *Guillaume Haimery dit le Rouchin* (1396) à Saint-Désir [14], dont le nom revêt une forme dialectale normande.

Le cheval de charge ou la bête de somme était également nommée *somier* en ancien français<sup>13</sup> (dont notre actuel et dormitif *sommier* représente un emploi métaphorique). Il est à l'origine de SOMMIER [27, 14, 78...] et du rare LE SOMMIER [50], surnoms possible de conducteurs de bêtes de sommes (autrefois appelés *someliers*); mais le mot *somier* a également eu les sens de « bagage, équipage » et plus

---

11. Mot dérivé de l'ancien français *male* « sacoché, malle » < francique °*malha* < germanique commun °*malhō*- (cf. ancien haut-allemand *malaha*, *malha* « sacoché ») < indo-européen °*molko*- « sac en cuir, sacoché ».

12. L'origine de ce mot est incertaine.

13. Du bas-latin *sagmarium*, dérivé nominal neutre en *-arium* de *sagma* « bât, selle; chargement suspendu au bât », emprunt au grec *sagma*, de même sens.

tardivement de « poutre, sommier », d'où peut-être d'autres possibilités.

Le mot *haquet*, à l'origine de HAQUET [76, 27...] et HACQUET (plus rare), a eu deux sens différents quoique sémantiquement liés : « charrette longue et étroite utilisée pour le transport des tonneaux », d'où un possible surnom d'utilisateur, évoquant la profession; et « vieux cheval maigre », d'où un surnom métaphorique évoquant sans doute l'apparence physique <sup>14</sup>. Le lien sémantique entre les deux réside principalement dans l'idée de « carcasse » : elle est suggérée d'une part par les montants de la caisse à claire-voie de la charrette, son étroitesse et son allure bringueballante, et d'autre part dans la maigreur, la faiblesse et les côtes saillantes de l'animal. Ce nom est anciennement attesté en Normandie par celui d'*Alveredus Haket* (1198).

On retrouve exactement la même évolution sémantique dans l'emploi de l'ancien français *harace* et de son équivalent normano-picard *harache*, à l'origine des noms HARASSE [50...] et HARACHE [14, 50...]. Ces termes ont désigné d'une part un grand panier rectangulaire formé de cordes, à claire-voie; une cage en osier <sup>15</sup>, et aussi « grand bouclier de la taille d'un homme » (d'où un possible nom de fabricant, de marchand ou d'utilisateur) <sup>16</sup>. Puis ils ont pris dans les parlers normands le sens de « haridelle, vieux

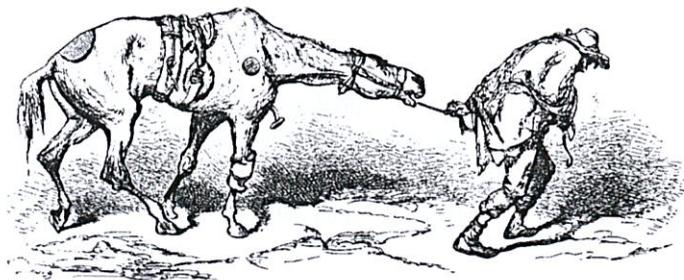
---

14. L'étymologie de ce mot est discutée, mais il s'agit sans doute, comme le pense Pierre Guiraud (*Dictionnaire des étymologies obscures*, Payot, Paris, 1982, p. 354), d'un dérivé déverbal d'un verbe *haqueter* « hoqueter », au sens non attesté (mais probable) de « cahoter, secouer ».

15. Mot toujours employé en français régional de Basse-Normandie aux sens de « grand panier » et de « poêle à trous pour griller les châtaignes ».

16. On explique ce mot par un emprunt au germanique <sup>o</sup>*hraza* « treillis », sans doute lui-même un emprunt ancien au latin *cratis* « treillis, objet à claire-voie; bouclier », etc., à moins qu'il ne soit directement issu, quoique de manière mal définie, de l'indo-européen <sup>o</sup>*krat-*, variante de <sup>o</sup>*kert-* « tresser, tourner », etc.

cheval usé»<sup>17</sup>, d'où un surnom métaphorique de même valeur que HA(C)QUET. Ce nom fut porté en Normandie par un certain *Wimondus Harace* en 1203.



### Noms d'ânes

Les références anthroponymique à l'âne (ancien français *asne*)<sup>18</sup> sont d'une tout autre nature. Les surnoms métaphoriques reposant sur ce mot évoquent le plus souvent la stupidité, l'ignorance ou encore l'entêtement. Voici par exemple, sous leur forme latinisée, *Hugo Asinus* (~1050); *Supius Asinus* (1180) dans le bailliage du Bessin, prévôté d'Osmanville [14]; *Gueroldus Asinus* (1198); *Walterus Asinus* (1203); *Johannes Asinus* (~1230), etc. Parmi les formes romanes, un peu plus tardives, voici encore *Jehan dit Lasne* (1261/1266) dans la sergenterie de Cailly [76]; *Gascon Lasne* (1261/1266) vers Beuzeval [14]; *Colin Lasne* (1302) à Ardevon, aujourd'hui Pontorson [50], etc. Ces attestations anciennes correspondent aux modernes LASNE

17. On distingue généralement les deux sens, en faisant de *harace / harache* « vieux cheval » un dérivé péjoratif en *-ace / -ache* d'un radical *har-* (emprunt à l'ancien norois *harr* « aux poils gris, aux cheveux gris; vieux ») désignant initialement un cheval à poil gris, d'où les notions secondaires de « vieux », etc. Cet élément a éventuellement pu jouer un rôle, mais dans cas, il est sans doute secondaire.

18. Gallo-roman °AS(I)NU, du latin *asinus*; mot emprunté à une langue orientale, et sans doute apparenté au sumérien *anshu, anshe* « âne » (d'où également le grec *ónos* et l'arménien *ēs*).

[76, 14, 27, 61...] et LANE [50, 27, 76]<sup>19</sup>. L'ancien français *asne* avait pour diminutif *asnel* «ânon; bête, stupide»<sup>20</sup> et *asnon* «ânon», d'où, avec les mêmes valeurs, les surnoms médiévaux de *Robertus Asnellus* (1079/1101); *Richardus Asnel*, variante *Anel* (1279) à Secqueville-en-Bessin [14], et *Alexandre Lasnon* (1420) à Falaise [14]. Ils survivent à travers les noms de famille LASNEL [76...], LASNÉ [76]<sup>21</sup> et LASNON [76, 27, 14...].

Une appellation plus particulièrement normande de l'âne était le *bourri* (mot toujours en usage localement), qui est en fait la forme masculine de *bourrique*<sup>22</sup>. Il est possible qu'il soit à l'origine des patronymes BOURY [76, 27, 14...] et BOURRY [14, 61...], quoique ces noms puissent également représenter «de Boury(-en-Vexin)» [60], ou encore une forme dialectale normande de l'ancien français et normand *bourrier* «débris de paille, criblures, balayures», etc., d'où un probable surnom de vanneur. Le mot a également signifié «mauvaises herbes» dans l'Orne, et d'une manière plus générale «ordure, immondice» en moyen français.

La *mule* et le *mulet* sont respectivement les hybrides féminin et masculin d'un âne et d'une jument, ou d'un cheval et d'une ânesse. Ils étaient désignés en ancien français par les noms de *mule* et *mul*<sup>23</sup>, sur lesquels ont été formés les noms

---

19. Éventuellement, ce dernier nom peut aussi reposer sur l'ancien français *ane* «canard» (surnom d'après la voix, la démarche...).

20. Mot initialement attesté sous la plume anglo-normande de Wace (xii<sup>e</sup> siècle).

21. Prononciation dialectale du mot (amuïssement de [l] final).

22. Le mot *bourri* est issu du gallo-roman <sup>o</sup>BURRICU (latin populaire *burricus*), réfection, par analogie avec *burrus* «roux», du bas-latin *buricus* «mauvais petit cheval, bourrique». Ce dernier représente sans doute un adjectif signifiant «relatif aux *Buri*» (nom d'une peuplade germanique), ce qui est conforme à la description que Tacite fait des chevaux germains.

23. L'ancien français *mule* est issu du latin *mula* «mule», féminin de *mulus* «mulet» (d'où l'ancien français *mul*), d'origine inconnue. Ce mot a probablement été emprunté à une langue méditerranéenne ou asiatique non identifiée.

MULLOIS [14, 61, 27...], MULOIS et LEMULLOIS [14...]. Il faut probablement y voir des surnoms métaphoriques de personnes obstinées, plutôt que des surnoms de muletiers. Cette dernière profession était appelée *mulier* en ancien français, mais le mot a également signifié « mulet », d'où différentes possibilités d'interprétation pour les noms MULLIER [14, 27, 61, 76...], MULIER [50, 14, 61...] et LEMULLIER [27, 76...]. DEMULIER [14...] est un patronymique, « (fils) de MULIER », d'où également DEMULIÈRE [50], matronyme secondaire, « femme de DEMULIER ».

### Surnoms évoquant le statut ou la fonction

La possession d'un cheval en tant que monture, avec tout l'équipement nécessaire, était assez rare et prestigieuse au Moyen Âge pour avoir donné progressivement naissance à un statut social particulier, celui de l'ordre des *chevaliers*. À cette notion correspondent historiquement l'ancien normano-picard *cevaler*, *cavaler*, *cavailler*, *quevalier* et l'ancien français *chevaler*, puis *chevalier*<sup>24</sup>. Ces termes ont initialement désigné un garçon d'écurie, un palfrenier, puis un cavalier, un soldat à cheval sans armure (d'où différents surnoms évoquant le statut, la fonction, voire la simple possession d'un cheval), et enfin un guerrier noble combattant à cheval, un chevalier (d'où généralement un surnom ironique reposant sur ce nom de dignité).

Le mot *chevalier* est traduit en latin médiéval par *miles* (réemploi du latin classique *miles* « soldat »), d'où les surnoms latinisés tels que *Herbertus Miles* (1180) dans le bailliage du Bessin, prévôté d'Osmanville [14]; *Rogerus Miles* (1198); *Osber dictus Miles* ou encore *Bertinus Miles* (m-13<sup>e</sup> s.) à Bretteville-sur-Odon [14]. La variante normande

24. Toutes ces formes reposent sur le gallo-roman °CABAL(L)ARIU (bas-latin *cabalarinus* « palfrenier, écuyer », etc.), dérivé agentif en *-arius* de *caballus* « cheval (de travail, de trait) ».

*cavelier* est adaptée sous la forme *cavelarius* dans le nom de *Willelmus Cavellarius* (1120/1153) aux Préaux [27]. Quant aux différentes formes romanes, françaises et dialectales, elles sont attestées par *Robertus Chevalier* (1164/1166) à Rouen [76]; *Richardus Chevaliers* (~1210) à Barneville [50]; *Johannes dictus Chevalier* (1230) à Fleury-sur-Andelle [27]; *Dionisius le Chevalier* (1247) à Tassilly, aujourd'hui Bons-Tassilly [14]; *Simon Chevalier* (~1250) à Pacy-sur-Eure [27]; *la terre Pierres Lecavelier* (1261/1266) dans la sergenterie de Saint-Victor-l'Abbaye [76]; *Robert Quevalier* (1276), *Robert Kevalier* (1284) à Eu [76]; *Jehen le Chevalier* (1302) à Ardevon, aujourd'hui Pontorson [50]; *Jourdain Chevalier* (1380) aux Andelys [27]; *Natalis Chivalier, clericus* (1421) à Sées [61]; *Le Chevallier* (1489) à Grestain, aujourd'hui Fatouville-Grestain [27]; *Marin le Chevallier* (1581) [50]; *maistre Jacques Cavellier, escuier, conseiller du roy et lieutenant général civil au bailliage de Rouen* (1598) à Rouen [76]; *Pierre Cavellier, tisserant* (1684) à Lisieux [14]; *maistre Guillaume Le Chevallier, sergen* (1636) à Lisieux [14]; *Thomas Le Cavellier* (1637) à Lisieux [14]; *Robert Lecavellier* (1637) à Lisieux [14]; *Jacques Chevallier, mareschal* (1684) à Lisieux [14]; *la veufve Lucas Cavellier* (1684) à Lisieux [14]; *Jacques Cavalier* (1835) à Berville [14], etc.

Ces différentes attestations correspondent aujourd'hui aux noms de famille CAVELIER [76, 27, 14...] <sup>25</sup>, CAVELLIER [76, 14...], LECAVELIER [50, 76, 27...] et LECAVELIER DES ÉTANGS [76...], LECAVELLIER [50], DECAVELIER [61], CAVALIER

---

25. Marie-Thérèse Morlet (*op. cit.*, p. 184a) considère CAVELIER comme un dérivé de l'ancien français *cavel* « cabaret », d'où un surnom de cabaretier. Il semble cependant qu'en Normandie, où l'on attend de nombreux correspondants en [k] face aux formes françaises en [□], ce nom soit dans la grande majorité des cas à interpréter comme l'équivalent normano-picard de CHEVALIER, le type (LE)CAVALIER se révélant nettement insuffisant d'un point de vue statistique. Ceci est confirmé par la quasi-disparition du type (LE)CAVELIER dans l'Orne, au sud de la ligne Joret.

[14, 76, 50...], CAVALLIER [76], LECAVALIER [14], CHEVALIER [76, 27, 14, 61, 50], CHEVALLIER [76, 27, 61, 14, 50], LECHEVAL(L)IER [50, 14, 76, 27, 61] et CHEVAILLER [61, 50].

D'un point de vue morphologique, au *chevalier* correspond l'*ânier* (ancien français *asnier* « ânier, conducteur d'ânes »), nettement moins prestigieux. On en trouve les traces médiévales dans les noms de *Willelmus Asinarius* (1259) à Rouen [76]; *relicta Ranl[...]* *Asnier* (m-13<sup>e</sup> s.) à Bretteville-sur-Odon [14]; *David Lasnier* (1380) aux Andelys [27]; *Jehan Lasnier* (1513), brûlé pour sacrilège à Lisieux [14]; *Jehanne Lasnier* (1549) au Mesnil-au-Val [50], etc., d'où aujourd'hui LASNIER [76, 27, 14, 61] et le plus rare LASNIER DE LOIZELLERIE [50].

L'instrument de travail de l'ânier était l'aiguillon à âne, appelé *diguet*<sup>26</sup> en ancien normand. On rencontre ce mot utilisé comme surnom dans le nom de *Rogerus Diguët* (1198), ou encore de *maistre Gilles Diguët* (1549) à Cherbourg [50], d'où l'actuel patronyme DIGUET [50, 76, 27, 14]. On peut avoir affaire ici à un nom d'ânier ou de bouvier, mais aussi, au figuré, à un surnom de personne agaçante, etc.

L'un des principaux métiers en rapport avec le cheval (et accessoirement, l'âne) est celui de maréchal-ferrant, qui se disait simplement *mareschal*, *marischal* en ancien français<sup>27</sup> (forme normano-picarde *marescal*, *mariscal*<sup>28</sup>). Les surnoms issus de ces mots évoquent généralement cette profession,

26. Dérivé diminutif en *-et* de *diguer* « piquer, aiguillonner ».

27. Ce mot, noté en latin médiéval *mariscalcus*, est issu du francique <sup>o</sup>*marhaskalk* « domestique chargé de soigner les chevaux; palfrenier » < germanique commun <sup>o</sup>*marhaskalkaz* (cf. ancien haut allemand *marahscalc* > moyen haut allemand *marschalc*). Ce mot est composé de <sup>o</sup>*marha-* « cheval » [germanique <sup>o</sup>*marhaz* < indo-européen <sup>o</sup>*marko-s* « cheval »; cf. breton *marc'h*], et de *skalk* « domestique, serviteur, esclave ».

28. Ce sont ces dernières formes qui ont subsisté dans les parlers bas-normands, sous les formes *marécha*, *maricha*; on trouve aussi *marichel* en Haute-Normandie.

mais il peut aussi s'agir dans certains cas d'un nom de dignité, « maréchal, grand officier », employé ironiquement, ou encore d'un nom de fonction, « officier chargé du soin des chevaux ». On en relève évidemment de très nombreux exemples anciens : *Willelmus Marescal* (1058/1066) à Fécamp [76]; *Hunfredus Mariscalcs* (1070/1079); *Herveus Marescallus* (1153/1154), *Herveius le Marescal* (1155/1158); *Willelmus Marescallus* (1202/1205), comte de Pembroke, en Angleterre; *dominus Ricardus Marescallus, miles* (1230); *Ricardus Marescallus* (1247) à Orbec [14]; *Robertus le Mareschal* (1250) à Lisieux [14]; *Gaufridus le Mareschal de Valoniis* (1287) à Valognes [50]; *Raoul le Marescal* (1293) à Lisieux [14]; *Guillelmus le Mareschal, scutifer* (1357); *Thomas le Mareschal* (1419) à Harfleur [76]; *Willelmus Mareschall, armiger* (1419) à Acquigny [27]; *Robert Mareschal* (1422) à Caen [14]; *la veuve de Jean Le Maréchal* (1747) à Luneray [76], etc. Parmi les patronymes actuels, citons MARÉCAL [76, 14, 50...], MARICAL [76, 25, 14...], MARÉCHAL [76, 27, 61, 14, 50], MARESCHAL [14, 50, 61...], LEMARÉCHAL [50, 76, 14, 61...], LE MARESCHAL [76], DE MARESCHAL [61] et MARCHAL [14, 76, 27, 61...].

Le soin apporté plus particulièrement aux ânes est évoqué par le pittoresque surnom composé médiéval qui apparaît dans le nom de *Jordanus Torchelasne* (1198), issu ancien français *torche l'asne* « essuie l'âne, frotte l'âne » (surnom d'ânier ou de palfrenier, de valet d'écurie).

Parmi les autres professions relatives au cheval, il faut bien sûr citer celle de bourrelier. Or l'ancien français *borrelier*<sup>29</sup> a bien désigné cette activité, mais aussi, moins fréquemment, celle de bourreau. Il existe donc une relative incertitude quant à la valeur exacte des surnoms de ce type.

---

29. Dérivé agentif en *-ier* de l'ancien français *borrel* « collier de bête de somme, harnais de cheval », lui-même un diminutif en *-el* de l'ancien français *borre* « bourre, laine grossière ».

On relève parmi les attestations anciennes *Le Borrelrier* XIII<sup>e</sup> s. à Caen [14]; *Ergnault le Bourrelrier* (1380) aux Andelys [27]; *Louis César Lebourrier, cordonnier* (1796) à Montviette [14], etc., et aujourd'hui BOURLIER [27, 61, 14...], BOURRELIER [76, 14] et LÉBOURLIER [61].



Un autre nom du bourrelrier ou du sellier en ancien français était le *lorénier*, variante *loremier*, *lormier*<sup>30</sup>. Ce mot désignait plus particulièrement l'artisan qui fabriquait tout le harnachement du cheval. On le trouve attesté en tant que surnom à de très nombreuses reprises : *Emelina*

30. Dérivé agentif en *-ier* de l'ancien français *lorain* « courroie, bride, partie de harnachement (poitrail et bride); harnais ». Ce dernier mot est issu du gallo-roman °LORAMINE < latin populaire °*loraminem*, accusatif de °*loramen*, lui-même un dérivé neutre collectif en *-men* du latin *lorum* « courroie, bride », etc.

**Loremeiria** (1180) au bailliage du Bessin, prévôté d'Osmanville [14; forme féminisée de **Loremier**]; **Subertus Loremaris** (1181/1189) vers Notre-Dame-de-Bondeville [76]; **Galfridus Loremer** (1198), **Gaufridus Leloremer** (1203); **Mauricius Loremier** (1198); **Simo Lelorimer** (1198); **Bartholomeus le Loremier** (1210) à Lisieux [14]; **Robertus dictus Loremerius, presbiter** (1271) à Coquainvilliers [14]; **Guillaume Lorimer, escuyer** (1418); **le jardin à Pierre Lormier** (1422) à Caen; **Jehan Lorimier, machon, ouvrier et menuier en pierre, demourant en icelle parroisse Saint-Pierre** (1436) à Caen [14]; **Lorimier** (1549), **Lormier** (1553), **Lorymier** (1555) au Mesnil-au-Val [50]. Il n'existe actuellement qu'un seul type de patronyme en Normandie : **LORMIER** [76, 27].

L'activité du bourellier ou du sellier peut également être évoquée par un surnom métonymique, reposant sur l'un des objets que cet artisan fabrique. Ainsi, l'ancien français *bride*<sup>31</sup> est à l'origine du nom de famille BRIDEL [14, 50, 61, 76...], qui en représente un dérivé anthroponymique.

De même, l'ancien français *herneis, harneis* (forme primitive, puis restreinte à l'Ouest), *harnois* (forme de l'Est et du Nord-est), qui a signifié entre autres « équipement du soldat; arme, armure; harnais de cheval; outil »<sup>32</sup>, est la

---

31. Emprunt au moyen haut-allemand *bridel* < germanique commun *\*brigdil-* « bride » (cf. ancien anglais *bridel* > anglais *bridle*; ancien frison *bridel*; (moyen) néerlandais *breidel*; ancien haut-allemand *brittil*), mot évoquant initialement les mouvements brusques de la tête du cheval [indo-européen *\*bhrek-*, variante de *\*bherek-* « briller, scintiller; être vif, brusque », elle-même variante de *\*bhereg-* « blanc, brillant »].

32. Emprunt à l'ancien norois *\*hernest* « provisions pour l'armée », avec changement analogique de la finale d'après les nombreux noms en *-eis*, variante de l'Ouest du suffixe *-ois*. L'ancien norois *\*hernest* est un mot composé de *herr* « armée » et *nest* « provisions de voyage » < germanique commun *\*nestam* < indo-européen *\*nes-to-m*, forme suffixée en *-to-* de la racine *\*nes-* « retour (sain et sauf) chez soi » (cf. grec *nóstos* « retour chez soi », radical du mot *nostalgie*).

base d'un surnom de soldat, d'armurier ou de bourrelier<sup>33</sup>, aujourd'hui attesté par les noms HARNAIS [14], HARNAY [50, 76...], HARNOIS [76, 50, 14...], HARNOY [76].

Toujours dans le même ordre d'idée, l'ancien français *poitre*, qui a désigné le plastron du poitrail dans le harnachement du cheval<sup>34</sup>, a permis la formation d'un surnom de fabricant ou de marchand, de bourrelier, etc., d'où les noms actuels POUETTRE [14, 27...], POUËTRE [76] et LEPOËTRE [14, 76]<sup>35</sup>.

Enfin, l'ancien français *sele* « tabouret; selle de cheval »<sup>36</sup> peut également être à l'origine d'un surnom métonymique de fabricant, de sellier, etc., d'où par exemple le patronyme SELLE [76, 14, 27, 61...]. Mais ce mot a eu de nombreux homonymes, dont l'ancien français *celle* « cellule, chambre; ermitage; petit monastère » (ainsi que les noms de lieux qui en sont issus), d'où procèdent divers noms tels que SCELLE(S), SELLES, LASSELLE, DE LA CELLE, etc. Comme leur attestations anciennes le montrent, l'orthographe de ces noms a été très variable, de telle sorte qu'attribuer telle ou telle forme à l'un ou l'autre type est quasiment impossible. Tout au plus peut-on citer, comme formes anciennes pouvant se rapporter au mot *sele*, les noms de *Robin Seelle* (1305) à Gorges [50] et de *Pierres Selle* (1309) au Tréport [76]. Pour les mêmes raisons, les noms de famille issus de l'ancien français *selier* « sellier, fabricant de selles »<sup>37</sup> se sont parfois confondus avec le type (LE)CELLIER, reposant sur l'ancien français *celier* « caveau,

33. Le mot *harnais*, *harnois*, utilisé au pluriel, était en ancien français un fréquent euphémisme pour « l'équipement » sexuel masculin, d'où aussi un possible surnom évoquant une caractéristique anatomique flatteuse.

34. L'ancien français *poitre* est issu du gallo-roman °PECT(O)RE < latin *pectorem*, accusatif de *pectus* « poitrine (d'homme ou d'animal) » < indo-européen °pek-tos, forme suffixée en -to-s de °pek-, variante de °peg- « poitrine ».

35. La graphie -o(u)E- note la prononciation ancienne [wé] du digraphe *oi*.

36. Du latin *sella* « siège » < indo-européen °sed-lā, forme suffixée en -lā de la racine °sed- « être assis » (cf. latin *sedēre* « être assis » > ancien français *seoir*; anglais *to sit*).

37. Dérivé agentif en -ier de l'ancien français *sele* « selle ».

cellier» (par exemple, *Watier le Selier*, ainsi noté en 1292, est dit l'année suivante *Galterus dictus Cellarius* «le Cellier»). Parmi les attestations médiévales évoquant l'artisan sellier, on peut néanmoins citer : *Ricardus Sellarius* (1092) à Bayeux [14]; *Radulfus Sellarius* (1180) à Montpinchon (?) [50]; *Robertus Selier* (1198); *Lorens le Selier* (1272) à Eu [76]; *Garinus le Selier* (1277) à Lisieux [14]; *Guyillaume Lesellier* (1282) à Orbec [14]; *Watier le Selier* 1292 LRE 72, *Galterus dictus Cellarius* 1293 LRE 72-73 [Eu, 76]; *Adan le Selier* (1305), bourrelier à Eu [76]; *Guiffroi le Selier* (1336/1338) à Saint-Désir [14]; *Thomas Lesellier* (1418), chapelain de la paroisse Saint-Pierre à Caen [14]; *Colen Sellier* (1549) à Valognes [50]; *Guillaume et Mathieu Sellier* (1607) à Saint-Pierre-du-Chatel, aujourd'hui Saint-Pierre-du-Val [27]. À ce type se rattachent (en principe) les patronymes actuels SEL-LIER [76, 27, 14, 61...], SCELLIER [76, 27...], LESELLIER [61, 14, 50, 27, 76], LESSELLIER et LESCELLIER [50]

### Surnoms métaphoriques composés

La représentation traditionnelle du cheval et de l'âne, leur présence familière dans la société médiévale et la symbolique qui s'était élaborée autour de leur image ont suscité, nous l'avons vu, bon nombre de surnoms métaphoriques simples, évoquant uniquement le nom de l'animal. Il a également existé des sobriquets à la formulation plus précise, mais d'interprétation parfois ambiguë, formés à partir de surnoms composés<sup>38</sup>.

---

38. Pour une étude un peu plus approfondie des surnoms composés médiévaux en Normandie, cf. Dominique Fournier, «Surnoms médiévaux de (petits) métiers en Normandie, in *Histoire et Traditions Populaires* n° 111 (septembre 2010), p. 9-31. Si cette soif d'antroponymes composés n'est toujours pas étanchée, on pourra toujours aller voir dans Dominique Fournier, «Morphosyntaxe des anthroponymes en Normandie (XI<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles) : l'exemple des NP composés», in *Mélanges d'Histoire de la Langue française, de Dialectologie et d'Onomastique offerts au Professeur Jacques Chaurand, Parlure* n° 7-10, Charleville-Mézières, 1995, p. 357-384.

*Aspect physique*

Dans plusieurs de ces surnoms composés, une partie du corps de la personne est comparée à la partie correspondante de celui de l'animal. C'est le cas du nom de famille CUCHEVAL [14, 27], «cul de cheval», dont la forme est celle d'un composé nominal archaïque (déterminé + déterminant, sans préposition), évoquant un personnage au postérieur généreux. À ce propos, est impossible ici de passer sous silence l'existence du surnom picard parallèle de *Williaume dit Culemule* (1289), «cul de mule», originaire de Haute-Picardie.

Le nom de *Radulphus de Pidasne* (1177/1189), attesté vers Valmont [76] représente sans doute la forme dialectale normande de *pié d'asne* «pied d'âne», pouvant faire référence à un pied bot. Il semble moins probable ici que ce nom corresponde à l'ancien français *piz d'asne* «poitrail d'âne», ce dernier n'ayant apparemment rien de caractéristique. Quant à la préposition *de*, elle représente peut-être la trace d'une ellipse, «(fils) de Pidasne», plutôt que l'ajout d'une particule de courtoisie.

*Comportement.*

Le nom de *Radulfus Manjuekaval* (1198), issu de l'ancien normand *manjue kaval* «mange cheval», peut paraître a priori assez surprenant, mais évoque sans doute simplement les habitudes alimentaires d'un fin gourmet médiéval, amateur de viande de cheval. Beaucoup de surnoms composés de ce type soulignent en effet une préférence alimentaire. Mais on pourrait également y voir une allusion hyperbolique à la quantité plutôt qu'à la nature de la nourriture ingérée, et donc à un appétit d'ogre, évoquant un personnage «capable de manger un cheval entier».

Le patronyme actuel POINCHEVAL [50, 14...], variante POINTCHEVAL [50, 76] repose sur un surnom médiéval

évoquant un comportement ou une activité particulière, issu de l'ancien français *point cheval* « pique cheval, éperonne cheval; frappe cheval, blesse cheval »<sup>39</sup> : nous avons ici affaire, suivant le sens que l'on veut bien donner au premier élément, soit à un sobriquet dénonçant l'incompétence et la brutalité de l'utilisateur d'un cheval (laboureur, charretier, cavalier, etc.), soit à un simple surnom descriptif de la profession. Il est analogue en cela au sobriquet de *Thomas Point lasne* (1198) « pique l'âne », surnom d'ânier de même valeur probable que DIGUET ci-dessus.

Nous terminerons par trois sobriquets impliquant l'âne, d'une manière ou d'une autre :

Le premier est porté par *Willelmus Pert sen asne* (1198), issu de l'ancien français *pert sen asne* « perd son âne », et faisant vraisemblablement allusion à une anecdote personnelle à jamais perdue, ou peut-être à l'incapacité notoire d'un ânier particulièrement distrait. On rapprochera ce nom de celui du hameau de Perceval / Percaval à Deux-Jumeaux, La Cambe et Saint-Pierre-su-Mont [14], qui représente sans doute initialement *perd caval* « perd cheval », réinterprété en *Perceval* par la suite. On pourra également s'interroger sur l'interprétation donnée au patronyme PERCHEVAL, qui est systématiquement considéré comme une simple variante normano-picarde de *Perceval*, nom de baptême médiéval emprunté à l'un des personnages du roman de la Table Ronde<sup>40</sup>. Rien n'empêcherait *a priori* certaines des occurrences de PERCHEVAL de correspondre à l'ancien français *pert cheval*.

Le deuxième est celui de *Bertaut Lasne mort* (1302) à Ardevon, aujourd'hui Pontorson [50], issu de l'ancien

---

39. L'ancien français *poindre* « piquer » est issu du latin *pungere*, de même sens [indo-européen \*pu-n-g-, forme nasalisée de la racine \*peug-, variante de \*peuk- « piquer », au degré zéro].

40. Cf. Marie-Thérèse Morlet, *op. cit.*, p. 771a.

français *l'asne mort* « l'âne mort ». Il évoque sans doute à l'origine un certain manque de vivacité, ou fait lui aussi allusion à une anecdote perdue.

Le troisième et dernier prouvera définitivement que le rire n'est pas le propre de l'homme, si l'on en juge par celui que portait *Hunfredus Risus asini* (~1083/1085), « rire d'âne », à Caen [14]. Cette appellation est assez parlante pour se dispenser de commentaire. On le rapprochera simplement de son congénère *Etienne Risdebeuf* (1207) « rire de bœuf » à Saint-Pierre-sur-Dives [14], prouvant que le rire n'est pas le propre de l'âne non plus. À quand le *ris de veau* ?



### Liste alphabétique des noms cités

ASINARIUS : [Willelmus] *Asinarius* 1259 CNo 128b § 647 n. 29 [Rouen, 76].

ASINUS : Hugo *Asinus* ~1050 RADN; [abl.] Supio *Asino* 1180 MR I 1b [baillie du Bessin, prévôté d'Osmanville (?), 14]; Gueroldus *Asinus* 1198 MR II; Walterus *Asinus* 1203 MR II; Johannes *Asinus* ~1230 CNo 60a § 377.

ASNEL : Richardo *Asnel*; Richardo *Anel* 1279 PSP [Secqueville-en-Bessin, 14].

ASNELLUS : Robertus *Asnellus* 1079/1101 CSE.

ASNIER : relicta Ran[...]*Asnier* m-xiii<sup>e</sup> s. ANMA 686 [Bretteville-sur-Odon, 14].

CAVAL : Hugo *Caval* xii<sup>e</sup> s. ECHN [Rouen, 76]; Mychael *Caval*

1311 ANMA [Troarn, 14]; Nicholaus *Caval*, scolasticus 1425 BL [Lisieux, 14].

CAVALIER : Jacques *Cavalier* 1835 CN [Berville, 14].

CAVELARIUS : Willelmus *Cavelarius* 1120/1153 CAP [Les Préaux, 27].

CAVELIER : la veufve Lucas *Cavelier* 1684 RTL [Lisieux, 14].

CAVELLIER : maistre Jacques *Cavellier*, escuier, conseiller du roy et lieutenant général civil au bailliage de Rouen 1598 ANDG [Rouen, 76]; Pierre *Cavellier*, tisserant 1684 RTL [Lisieux, 14].

CHEVAL : Radulfus *Cheval* 1198 MR II.

CHEVALER : Simon *Chevaler* ~1250 CNo 84b § 492 [Pacy-sur-Eure, 27].

CHEVALIER : Robertus *Cheval[er]* 1164/1166 RAH2 I 353 n. 1 [Rouen, 76]; Johannes *dictus Chevalier* 1230 CNo 312 § 1142 [Fleury-sur-Andelle, 27]; Jourdain *Chevalier* 1380 RLA [Les Andelys, 27].

CHEVALIERS : Richardus *Chevaliers* ~1210 CNo 30a § 198 [Barneville (?), 50].

CHEVALLIER : Jacques *Chevallier*, mareschal 1684 RTL [Lisieux, 14].

CHIVALER : Natalis *Chivaler*, clericus 1421 RNF [Sées, 61].

CULEMULE : Williaume *dit Culemule* 1289 EAP 309 [Haute-Picardie].

DE PIDASNE → PIDASNE (DE —).

DEPOULLAIN : Laurens *Depoullain*, pbre sr de la Noe, curé de Blangy 1627 RCB 31 [Blangy-le-Château, 14].

DIGUET : Rogerus *Diguet* 1198 MR II; maistre Gilles *Diguet* 1549 JSG [Cherbourg, 50].

HAKET : Alveredus *Haket* 1198 MR II.

HARACE : Wimondus *Harace* 1203 MR II.

KEVALIER → QUEVALIER.

LASNE : Jehan *dit Lasne* 1261/1266 RDBR [sergenterie de Cailly, 76]; Gascon *Lasne* 1261/1266 RDBR [vers Beuzeval, 14]; Colin *Lasne* 1302 ANMA [Ardevon (Pontorson), 50].

LASNE MORT : [les] heirs Bertaut *Lasne mort* 1302 ANMA [Ardevon (Pontorson), 50].

LASNIER : David *Lasnier* 1380 RLA [Les Andelys, 27]; Jehan *Lasnier* 1513 BL [brûlé pour sacrilège à Lisieux, 14]; Jehanne *Lasnier* 1549 JSG [Le Mesnil-au-Val, 50].

LASNON : Alexandre *Lasnon* 1420 RNF [Falaise, 14].

- LE BORRELIER** : *le Borrelier* XIII<sup>e</sup> s. ACO [Caen, 14].
- LEBOURLIER** : Louis César *Lebourlier*, cordonnier 1796 GNM [Montviette, 14].
- LE BOURRELIER** : Ergnault *le Bourrelrier* 1380 RLA [Les Andelys, 27].
- LECAVELIER** : la terre Pierres *Lecavelier* 1261/1266 RDBR [sergenterie de Saint-Victor-l'Abbaye, 76].
- LE CAVELLIER, LECAVELLIER** : Thomas *Le Cavellier* 1637 LCEL [Lisieux, 14]; Robert *Lecavellier* 1637 LCEL [Lisieux, 14].
- LE CHEVALIER** : Dionisius *le Chevalier*, de Tassilleio 1247 QN [Tassilly (Bons-Tassilly), 14]; Jehen *le Chevalier* 1302 ANMA 146 n. 59 [Ardevon (Pontorson), 50].
- LE CHEVALLIER** : *Le Chevallier* 1489 ANDG [Grestain (Fatouville-Grestain), 27]; Marin *le Chevallier* 1581 RGN [50]; maistre Guillaume *Le Chevallier*, sergen 1636 TLX [Lisieux, 14].
- LELOREMER** → **LOREMER**.
- LE LOREMIER** : Bartholomeus *le Loremier* 1210 LXM [Lisieux, 14].
- LELORIMER** : Simo *Lelorimer* 1198 MR II.
- LE MARÉCHAL** : la veuve de Jean *Le Maréchal* 1747 RTL [Luneray, 76].
- LE MARESCAL** : Herveo *Marescallo* 1153/1154 RAH2 I 70 § LXII, Herveio *le Marescal* 1155/1158 RAH2 I 161 § LIX; Raoul *le Marescal* 1293 (copie / trad. 18<sup>e</sup> s.) LXM [Lisieux, 14].
- LE MARESCHAL** : Robertus *le Mareschal* 1250 LXM [Lisieux, 14]; Gaufridum *le Mareschal* de Valoniis 1287 CCC [Valognes, 50]; Guillelmus *le Mareschal*, scutifer 1357 RNF; Thomas *le Mareschal* 1419 RNF [Harfleur, 76].
- LE POLEIN** : Guillaume *le Polein* 1283 CCC, Guillelmus *le Poulain*, de Valoniis 1287 CCC [Valognes, 50].
- LE POUTREL** : Guillebert *le Poutrel* 1525 JCC [Caen, 14].
- LE ROUCIN** : Guillaume Haimery dit *le Rouchin* 1396 BL [Saint-Désir, 14].
- LE SELIER** : Lorens *le Selier* 1272 LRE 22 [Eu, 76]; Watier *le Selier* 1292 LRE 72, Galterus dictus *Cellarius* 1293 LRE 72-73 [Eu, 76]; Garinus *le Selier* 1277 LXM [Lisieux, 14]; Guyillaume *Leselier* 1282 LPAT [Orbec, 14]; Adan *le Selier* 1305 LRE 113 [Eu, 76]; Guiffroi *le Selier* 1336/1338 LXM [Saint-Désir, 14].
- LESELLIER** : Thomas *Lesellier*, nunc perpetuus capellanus in ecclesia

- predicta [= Beati Petri de Cadomo] 1418 PSP [Caen, 14].  
**LOREMARIUS** : [gén.] Suberti *Lozemarii* 1181/1189 RAH2 II 389 § DCCXLVII [vers Notre-Dame-de-Bondeville, 76].  
**LOREMEIRA** : Emelina *Loreineiria* [lire *Lozemiria*] 1180 MR I 4a [bailliage du Bessin, prévôté d'Osmanville, 14].  
**LOREMER** : Galfridus *Lozemer* 1198 MR II, Gaufridus *Lelozemer* 1203 MR II.  
**LOREMERIUS** : [dat.] Roberto dicto *Lozemerio*, presbitero 1271 NCo 188a § 810 [Coquainvilliers, 14].  
**LOREMIER** : Mauricius *Lozemier* 1198 MR II.  
**LORIMER** : Guillaume *Lorimer*, escuyer 1418 RNF.  
**LORMIER** : le jardin à Pierre *Lormier* 1422 RNF [Caen 14].  
**LORIMIER** : Jehan *Lorimier*, machon, ouvrier et menuier en pierre, demourant en icelle paroisse Saint-Pierre 1436 PSP [Caen, 14]; *Lorimier* 1549, *Lormier* 1553, *Lorymier* 1555 JSG [Le Mesnil-au-Val, 50].  
**MANJUEKAVAL** : Radulfus *Manjuekaval* 1198 MR II.  
**MARESCAL** : Willelmus *Marescal* 1058/1066 PSG [Fécamp, 76].  
**MARESCALLUS** : Herveo *Marescallo* 1153/1154 RAH2 I 70 § LXII, Herveio *le Marescal* 1155/1158 RAH2 I 161 § LIX; Willelmo *Marescallo* 1202/1205 CCC, Willelmo *Marescallo* comite de Pembroc 1202/1208 CCC [comte de Pembroke, Angleterre], dominus Ricardus *Marescallus*, miles 1230 CSW; Ricardus *Marescallus* 1247 QN [Orbec, 14].  
**MARESCHAL** : Robert *Mareschal* 1422 RNF [Caen, 14].  
**MARESCHALL** : Willelmus *Mareschall*, armiger 1419 RNF [Acquigny, 27].  
**MARISCALCS** : Hunfredus *Mariscales* [lire *Mariscalcs* ?] 1070/1079 CSE.  
**MILES** : [abl.] Herberto *Milite* 1180 MR I 2a [bailliage du Bessin, prévôté d'Osmanville (?), 14]; Rogerus *Miles* 1198 MR II; Osber dictus *Miles* m-13<sup>e</sup> s. ANMA 674 [Bretteville-sur-Odon, 14]; Bertinus *Miles* m-13<sup>e</sup> s. ANMA 687 [Bretteville-sur-Odon, 14].  
**PALEFRAY** : Missire Jehan *Palefray*, vicayre dud. lieu de Cherebourg 1555 JSG [Cherbourg, 50].  
**PAUQUET** : Antoine *Pauquet* 1793 RDLF [Lyons-la-Forêt, 27].  
**PERT SEN ASNE** : Willelmus *Pert sen asne* 1198 MR II.  
**PIDASNE (DE —)** : [gén.] Radulphi *de Pidasne* 1177/1189 RAH2 II

348 § DCCXXIV [vers Valmont, 76].

**POCHET** : Johan *Pochet* 1338 LRE 165 [Le Tréport, 76].

**POINT LASNE** : Thomas *Point lasne* 1198 MR II.

**POLEIN** : Joh[annes] *Polein* m-13<sup>e</sup> s. ANMA [Bretteville-sur-Odon, 14].

**POULAIN** : Robert *Poulain* ~1260 CNo 136a § 664 [Bernay (?), 27]; l'oir Guillaume *Poulain* 1312 CGB [vicomté d'Auge, 14].

**POULIN** : Petrus *Poulin* 1419 RNF [Louviers et Gaillon, 27].

**POULLAIN** : Philippe Pion et Symon *Poullain*, gens de pied 1520 JCC [Caen, 14]; François *Poullain*, sergent 1637 LCEL [Lisieux, 14]; Laurens *Poullain*, toillier 1684 RTL [Lisieux, 14].

**POUTREL** : [gén.] Rogeri *Poutrel*, clerici 1276/1277 CNo 209b § 884 [Saint-Sauveur-le-Vicomte, 50]; Guillaume *Poutrel*, de Briquebosc 1550 JSG [Bricquebosq, 50].

**QUEVALIER** : Robert *Quevalier* 1276 LRE 30, Robert *Kevalier* 1284 LRE 42 [Eu, 76].

**RISDEBEUF** : Etienne *Risdebeuf* 1207 ECAN [Saint-Pierre-sur-Dives, 14].

**RISUS ASINI** : Hunfredus *Risus Asini* ~1083/1085 AGC [Caen, 14].

**RONCIN** : Radulfus *Roncin* 1180 MR I 2b [bailliage du Bessin, prévôté d'Osmanville, 14].

**SELLE** : Robin *Seelle* 1305 CCC [Gorges, 50].

**SELIER** : Robertus *Selier* 1198 MR II.

**SELLARIUS** : [abl.] Ricardo *Sellario* 1092 LNEB I 31 § XXII [Bayeux, 14]; [abl.] Radulfo *Sellario* 1180 MR I 6a [baillia de Ultra Montem Linche = Montpinchon, 50 ?].

**SELLE** : Pierres *Selle* du Tresport 1309 LRE 124 [Le Tréport, 76].

**SELLIER** : Colen *Sellier* 1549 JSG [Valognes, 50]; Guillaume et Mathieu *Sellier* 1607 ANDG [Saint-Pierre-du-Chatel (Saint-Pierre-du-Val), 27].

**TORCHELASNE** : Jordanus *Torchelasne* 1198 MR II.

## Sources

ACO : Laurence Jean-Marie, «Anthroponymie caennaise et origine géographique des caennais (XI<sup>e</sup>-milieu du XIV<sup>e</sup> siècle)», in *Annales de Normandie* n° 1 (mars 1998), p. 33-65.

AGC : Lucien Musset, *Les actes de Guillaume le Conquérant et de la Reine Mathilde pour les abbayes caennaises*, MSAN XXXVII, Caen, 1967.

ANDG : Charles Bréard, *L'Abbaye de Notre-Dame de Grestain de l'ordre de Saint-Benoît à l'ancien diocèse de Lisieux*, A. Lestringant, Rouen, 1904.

ANMA : Léopold Delisle, *Études sur la condition de la classe agricole et l'état de l'agriculture en Normandie au Moyen-Âge*, éd. A. Hérissey, Évreux, 1851.

ADC : Archives départementales du Calvados.

ARC : archives communales.

ARP : archives privées.

BL : François Neveux, Bayeux et Lisieux, *Villes épiscopales de Normandie à la fin du Moyen Âge*, Éditions du Lys, Caen, 1996.

BSHL : Bulletin de la Société historique de Lisieux.

CAP : Dominique Rouet, *Le Cartulaire de l'abbaye bénédictine de Saint-Pierre-de-Préaux (1034-1227)*, collection de documents inédits sur l'histoire de France, Section d'histoire et philologie des civilisations médiévales, série in-8°, vol. 34, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2005.

CCC : Julie Fontanel, *Le cartulaire du chapitre cathédral de Coutances*, Archives départementales de la Manche, Saint-Lô, 2003.

CGB : marquis Henri de Frondeville, *Le compte de Gautier du Bois, vicomte d'Auge, pour la Saint-Michel 1312*, s. l., 1951.

CN : cadastre napoléonien.

CNo : Léopold Delisle, *le Cartulaire normand de Philippe-Auguste, Louis VIII, saint Louis et Philippe le Hardi*, MSAN XVI (2<sup>e</sup> série, 6<sup>e</sup> vol.), Paris, 1852.

CSE : Étienne Deville, *Analyse d'un ancien cartulaire de l'abbaye de Saint-Etienne de Caen*, Évreux, 1905.

CSW : Cartulaire de Saint-Wandrille.

EAP : Marie-Thérèse Morlet, *Étude d'Anthroponymie Picarde*, Musée de Picardie, Amiens, 1967.

ECAN : Léchaudé d'Anisy, *Extrait des chartes et autres actes normands ou anglo-normands, qui se trouvent dans les archives du Calvados*, MSAN VII (t. 1), Caen, 1834 et VIII (t. 2), Caen, 1835.

ECHN : Charles de Beaurepaire, *Notes et documents concernant*

*l'état des campagnes de la Haute Normandie dans les derniers temps du Moyen Âge*, Rouen, 1865.

FNC : David Bates, « Four recently discovered Norman charters », in *Annales de Normandie* n° 1 (mars 1995), p. 35-48.

GNM : Liste des citoyens de 16 à 60 ans constituant la Garde Nationale de Montviette, 20 prairial an IV = 8 juin 1796 [ARC].

JCC : Henri Navel, « La justice criminelle à Caen d'après les comptes de la vicomté (1475-1525) », in *Normannia* n° 2-3, avril-septembre 1939, p. 369-390.

JSG : Eugène Robillard de Beurepaire et le Comte Auguste de Blangy, *Le Journal du Sire de Gouberville*, MSAN XXXI, Caen, 1892, et XXXII, Caen, 1895 ; rééd. Les Éditions des Champs, Bricqueboscq, 1993-1994.

LCEL : le Marquis Henri de Frondeville, « Documents ayant trait à la Levée d'une Contribution extraordinaire sur la Ville de Lisieux en 1637 », in *Études Lexoviennes* III, 1928, p. 241-256.

LNEB : abbé V. Bourrienne, *Antiquus Cartularius Ecclesie Baiocensis (Livre Noir)*, Société de l'histoire de Normandie, Rouen, A. Lestringant, Paris, Auguste Picard, t. 1, 1902, t. 2, 1903.

LPAT : Jean Lesquier, « Les plus anciens textes de la Société historique », in BSHL n° 22, année 1915, p. 27-55.

LRE : abbé A. Legris, *Le Livre Rouge d'Eu (1151-1454)*, Société de l'histoire de Normandie, A. Lestringant, Rouen, Auguste Picard, Paris, 1911.

LXM : Olivier Buon, *Lisieux du début du XIII<sup>e</sup> s. au milieu du XIV<sup>e</sup> s. Notes d'histoire urbaine*, Caen, 1993 [mémoire de maîtrise dactylographié].

MR I : Léchaudé D'Anisy, *Grands Rôles des Échiquiers de Normandie*, première partie, MSAN XV, 2<sup>e</sup> série, 5<sup>e</sup> volume, Paris, 1845.

MR II : Léchaudé D'Anisy et A. Charma, *Magni Rotuli Scaccariae Normanniae sub regibus Angliae*, pars secunda, MSAN XVI, 2<sup>e</sup> série, 6<sup>e</sup> volume, Paris, 1852.

MSAN : *Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*.

PSG : Pancarte Saint-Gabriel [Fécamp], 1058/1066 [FNC].

PSP : Georges Huard, *La paroisse et l'église Saint-Pierre de Caen des origines au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle*, MSAN vol. XXXV, Rouen / Paris, 1923.

QN : Léopold Delisle, *Rerum gallicarum et franciscarum scriptores, Querimonia Normannorum, anno 1247* (enquêtes sur l'administration de Saint Louis), in Recueil des Historiens de la France t. XXIV (1<sup>ère</sup> partie), Paris, 1904.

RAH2 : Léopold Delisle, *Recueil des actes de Henri II*, revu et publié par Élie Berger, Imprimerie Nationale, Paris, t. I, 1916, t. II, 1920, t. III, 192....

RCB : registre de la charité de Blangy-le-Château, Calvados (17<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> s.).

RDBR : Joseph Reese Strayer, *The royal domain in the baillage of Rouen*, Princeton, Princeton University Press, 1936.

RDLF : Registre des délibérations de Lyons-la-Forêt [Eure], 1793-1794 [ARM D 5-7], cité in Dr M.-A.Dollfus, « La révolution à Lyons-la-Forêt, 1789-1802 » (suite et fin), *Cahiers Léopold Delisle*, Janvier-Juin 1962, fasc.1-2, p. 1-47.

RGN : Bertrand Pâris, *Registres des gardes nobles de la Chambre des Comptes de Normandie*, t. 1, SPHAN, Limeil-Brévannes, 1995 [Répertoire Périodique de Documentation Normande, deuxième série, n° 4].

RLA : Étienne Deville, *Le registre de la léproserie d'Andeli en 1380*, Imprimerie de l'Eure, Évreux, 1910.

RNF : *Rôles Normands et Français et autres pièces tirées des archives de Londres par Bréquigny en 1764, 1765 et 1766*, MSAN XXIII (3<sup>e</sup> série, 3<sup>e</sup> volume), 1<sup>ère</sup> partie, Paris, 1858.

RTL : Rôle de Taille de Lisieux, 1684 [ARP].

TLX : tabellionage de Lisieux, 15<sup>e</sup>-17<sup>e</sup> siècles [ADC 7E241].



## **La société hippique de Saint-Pierre-sur-Dives**

*François Havin*

Véritable institution locale, la société hippique de Saint-Pierre-sur-Dives date de 1924. C'est le 14 avril de cette année-là qu'elle a été créée, avec pour président d'honneur Georges Malais — alors maire de Saint-Pierre-sur-Dives — et pour président actif Robert Leneveu — sénateur de l'Orne et propriétaire à Écajeul. Le 5 mai suivant, celui-ci était installé dans ses fonctions avec ses vice-présidents, M. Beauvois, éleveur à Vimoutiers et M. Moutier, maire de Mittois.

Le terrain choisi pour champ de courses se trouvait au même endroit qu'aujourd'hui. Dénommé La prairie de Donville, il appartenait au colonel Marielle, lequel avait comme fermier M. Delfosse. La location pour l'organisation des courses hippiques fut entérinée le 26 mai. On fixa la date des courses au 17 août. Le programme prévoyait sept épreuves, dont le Prix de l'Inauguration en trot attelé. Sur proposition de Georges Malais, le champ de courses prit le nom d'Hippodrome de la Dives. Le 17 juin, on décida la construction de deux tribunes en bois.

Le compte rendu fait par le secrétaire, de cette première journée de courses précise : « *Le public était évalué à six mille*



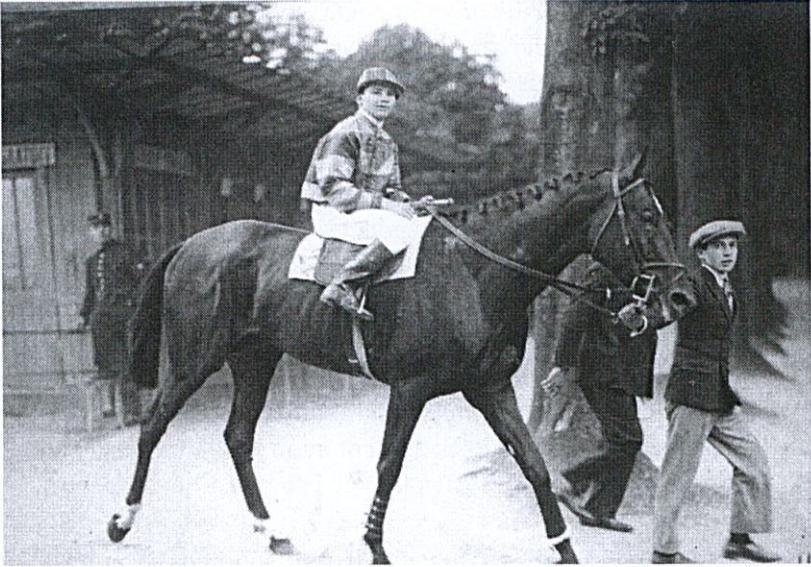
*La société de courses de Saint-Pierre-sur-Dives*

*personnes, avec deux cents voitures, la plus grosse partie automobiles, qui ont pénétré dans le parc destiné à cet effet. Entre chaque course, un groupe de musiciens de Saint-Pierre-sur-Dives, sous la direction de M.Cossé, a exécuté plusieurs morceaux choisis». Il indique également : « Temps nuageux, vent de sud-ouest, quelques petites averses. »*

Au décès du président Leneveu, c'est le comte d'Harcourt qui lui succède en 1927.

En mai 1932, le succès des courses est tel que l'on envisage une deuxième journée hippique le lundi ; mais le projet n'aboutira qu'en 1947.

Après une interruption pendant la Seconde Guerre Mondiale, les courses hippiques reprennent en août 1946. Le président du comité est alors Léon Lebourgeois, de Boisse. Il



*Un jockey et sa monture se préparent.  
(Arch. M. Bara, haras d'Écajeul)*

exerce ses fonctions jusqu'en juillet 1959, date à laquelle lui succèdera André Patin. De manière immuable, les courses hippiques ont toujours lieu les dimanche et lundi après-midi qui suivent le 15 août. Le public continue à faire preuve d'une belle fidélité. On signale une foule particulièrement importante en 1957, lorsque la princesse Yasmina, fille d'Ali Khan, participe à la course de poneys Shetlands.

Secrétaire de la société hippique depuis 1946, Pierre Comello rappelle : « Dans les années qui ont suivi la guerre de 1939-45, il existait un raid sur route d'une distance de vingt kilomètres, le dimanche matin. Des jockeys menant un sulky quittaient Saint-Pierre-sur-Dives par la route de Livarot, tournaient vers Castillon-en-Auge au lieu-dit Les

*Forges de Viette, prenaient la route du Mesnil-Mauger et arrivaient sur celle de Crévecoeur-en-Auge au carrefour Goussaire. Après cet échauffement, ils revenaient, à allure libre vers Saint-Pierre-sur-Dives en traversant Bretteville-sur-Dives. Cette course a été supprimée en 1956, faute d'engagés. »*

En 1972, les courses s'étendent sur une journée supplémentaire, le samedi, ce qui leur vaut alors d'être surnommées « les trois glorieuses ».

Tout n'est pas toujours rose pour les organisateurs. Ainsi, en 1978, à la suite de fortes pluies ayant sévi pendant plusieurs jours, l'hippodrome de la Dives se trouve impraticable et les courses doivent avoir lieu à Lisieux. Il en sera de même en 1981, puis en 1987 où l'on ira cette fois à Cabourg.

À la démission d'André Patin, c'est Roger Ledoyen, propriétaire du haras d'Ammeville, qui lui succède le 15 mai 1979. En 1980, la société hippique de Saint-Pierre-sur-Dives se jumelle avec celle de Villeneuve-sur-Lot. Désormais, un prix porte le nom de cette ville, dont des représentants ne manquent pas d'être présents aux Trois glorieuses.

Après avoir été fêté; en 1999, ses vingt années passées à la présidence, Roger Ledoyen passe la main en mars 2002. Il a alors pour successeur Thierry Andrieu.

## Gélinotte, trotteur de légende

*Yves Robert*

*Gélinotte appartient à l'histoire des reines du trotting. Considérée comme l'une des juments du siècle, couverte d'or et de gloire, elle s'est endormie à jamais, en 1970, dans la noble demeure des Étangs, en plein bourg de Croissanville. Elle est enterrée sur ses terres d'élevage comme Belino II qui, lui, repose en Haute-Savoie.*

*« Les champions on droit à certains égards », résume joliment François Wantz, rédacteur en chef adjoint de Trot Magazine. Trop jeune pour avoir connu cette princesse de légende, il sait toutefois la place de choix qui est la sienne dans le livre d'or du trot. « Par son palmarès et sa longévité, Gélinotte reste une jument exceptionnelle, le pendant d'Uranie son aïeule. Comme pour tout champion, la popularité d'un crack est liée à ses résultats et au fait de le voir souvent. Le public a besoin de vedettes qui durent longtemps ». Et ce spécialiste ose une comparaison avec le milieu cycliste : « Une de Mai au trot c'est Poulidor. Elle n'a jamais gagné le prix d'Amérique mais fut aussi populaire que Général du Pommeau. »*

*Un poulain normal*

Gélinotte est née le 3 avril 1950 au haras des Étangs, à Croissanville. Un demi-siècle plus tard, son nom évoque encore quelques souvenirs dans cette localité paisible qui s'étend un peu à l'écart de la RN 13, sur la route de Caen.

Le Maire, Guy Lebredonchel, est trop jeune pour avoir suivi la carrière du crack mais il sait la place qu'il a occupée dans les esprits, l'intérêt suscité par chacune de ses apparitions.

Dans le bourg, l'ancien boucher, Eugène Lepaulmier, conserve les grandes dates de la vie de la jument, et la liste de ses poulains. Pour le reste il livre un conseil : *« celui qui sait tout là-dessus c'est Pierrot, il fut l'homme de confiance de M. et Mme Karle, il est retiré dans l'Orne près d'Alençon »*.

Le conseil était bon. Pierre Vanpebernage qui a fêté ses 81 ans, passe sa retraite auprès de son épouse Thérèse, dans la campagne ornaise. Ce couple a passé 34 ans au service de M. et Mme Karle, les propriétaires de Gélinotte. *« C'est une histoire très longue tout ça »* annonce Pierrot invité à parler d'une jument étonnante.

Tout débute par un aveu : *« C'est moi qui suis au départ de la fabrication, j'ai présenté Rhythicère à Kairos. Attention, cet étalon n'était pas n'importe qui : 154 de ses produits se sont distingués à Vincennes ! »*

Le dévoué soigneur était aussi dans le box fleurant bon la paille à la naissance de Gélinotte, puis à sa mort ; *« Je l'ai enterrée 20 ans plus tard, ce cheval c'est la moitié de ma vie »*. L'homme parle de sa jument comme d'un être cher. Souvent, à une évocation, à un détail, ses yeux se troublent de larmes. Alors Thérèse, tendrement, pose sa main sur son bras, *« Te fais pas de mal »*. Elle sait ce que représente ce chapelet de souvenirs dans le cœur de son mari.

Garçon d'écurie chez les meilleurs, Pierrot arriva chez les époux Karle en 1948. Il raconte : « *Paul Karle était huissier de justice, boulevard Magenta à Paris. Il avait la passion des chevaux de course. Au départ, il détenait seulement deux juments dont Rhyticère, la mère de Gélinotte et un vieil étalon. Rhyticère, dont la carrière en course fut très modeste, a eu d'excellents produits outre sa fille célèbre, exemple Chardonneret son premier poulain gagnant d'un prix du Président de la République* ».

Un mot aussi sur Uranie, grand-mère paternelle de Gélinotte. Elle remporta trois prix d'Amérique consécutifs, se révélant comme la trotteuse du siècle. La petite-fille ne pouvait que suivre la prestigieuse lignée.

Gélinotte fut un poulain normal. Attelée à 18 mois, elle resta jusqu'à ses deux ans à Croissanville. Son amour immodéré des pommes l'incita à une fugue dans une ferme voisine où elle mit à mal un tas de ces fruits laissés dans la cour. Puis son propriétaire la confia à Marcel Pelbarg, entraîneur réputé à Joinville-le-Pont. Elle y resta un an et gagna une course. Trop nerveuse elle fut renvoyée à Croissanville. Pour se calmer, après quelques caprices de collégienne. C'est là que Pierrot en eut la révélation !

### Une drôle de mariée

Il l'attèle sur la route pour lui redonner confiance, souvent elle trottine dans le ruisseau pour le bien de ses tendons. Au bout de deux mois, la jument avait retrouvé toute sa confiance. « *L'homme fait beaucoup aux chevaux nerveux* » commente notre hôte. Ensuite tout alla très vite, « *Un jour j'ai prévenu M. Karle : vous avez une drôle de mariée. Parce que je vous garantis qu'elle est bonne cette jument, vous verrez elle sort de l'ordinaire.* »

L'huissier parisien savait qu'il pouvait s'en remettre totalement aux conseils de son employé, fin connaisseur.

L'entraîneur annonça : « *On va faire venir Mills* ». « *C'était pas de la rigolade* » se souvient Pierrot admiratif.

Charles Mills était pour l'époque le pape du trot. Grand précurseur, esprit curieux, il basait tout le travail sur le sérieux, la discipline, la rigueur. Considéré comme le premier driver d'Europe, cet Irlandais distingué n'avait pas la réputation d'un homme facile. Il effectua le déplacement à Croissanville avec sa secrétaire.

Il observa longuement Gélinothe trotter sur la route et lâcha conquis : « *Elle est O.K, je la prends.* » Pierrot sait que ce départ fut un tournant dans la carrière du trotteur. : « *Mills était un Monsieur. Il savait mettre un climat. Il a vu tout de suite qu'elle était bonne. Elle est partie près de Senlis. Puis elle a gagné à Enghien* ».

### Une carrière prodigieuse

Pierrot et Thérèse suivent désormais au loin les résultats du trotteur. Janvier 1955, après 11 victoires consécutives, Gélinothe dispute son premier Prix d'Amérique, elle est favorite. Pierrot est présent : « *M. Karle m'avait invité à venir à Vincennes comme à chaque fois qu'une victoire était possible. Notre jument était la plus forte. Elle aurait dû gagner. Mills l'a retenue pour laisser passer Fortunato II, drivé par Roger Ceran-Maillard. Elle était deuxième. J'ai trouvé ça injuste. Je pleurais. Mon patron m'a offert une bière* »

L'homme se souvient de la terrible amertume du bock à la dimension de sa terrible déception.

L'année suivante, Gélinothe enlevait son premier Prix d'Amérique sous une pluie battante, sans forcer. Elle enchaîna : prix d France, Prix de Paris et une fabuleuse série en Europe.

Pour fêter l'événement, Pierrot se vit offrir un téléviseur par ses patrons : « *Nous étions les premiers à*

*l'avoir à Croissanville. Il fallut même attendre l'émetteur de Montpinçon, après les copains venaient voir le foot à la maison. »*

La carrière se prolonge, prodigieuse. En piste à quatre-vingt-sept reprises, Gélinotte s'imposa cinquante-quatre fois, glanant près d'un million de francs de l'époque. Cela représente plus de six cent mille euros !

François Wantz, de *Trot Magazine* estime ce palmarès colossal : « *Etonnant pour une jument qui courait dans les années 50* ». Pour le spécialiste, les résultats s'expliquent avant tout par des qualités étonnantes : « *le talent est souvent dû à un supplément de personnalité que les autres chevaux n'ont pas. Ca s'exprime en course. Gélinotte alliait la robustesse, la vélocité et le courage et savait sublimer son mental* ». Pierrot ajouterait simplement : « *C'était aussi une bonne mère. Elle était gentille* ».

Gélinotte meurt en mai 1970, lors d'un poulinage. Ce fils de Fantango ne devait pas survivre à sa mère.

Pierrot et Thérèse ont une moisson de souvenirs, ceux d'une vie : « *Quand la télé parle de Gélinotte, nous sommes fiers et émus.* »

De nombreux journalistes ont effectué des reportages à Croissanville, s'émerveillant de cette moisson de gloire. Parmi eux, André Garnier de Paris-Normandie, le fin chroniqueur à la plume alerte une très suivie *tour de guet* dans la rubrique caennaise, fut du nombre. Il écrit : « *Les juments avaient fait de la nuit leur amie et les bébés chevaux venaient au monde entre deux étoiles. Celle qui brillait cette nuit-là dans le ciel de Gélinotte devait avoir la forme d'un fer à cheval, car elle lui a porté bonheur* ».

Dans une ferme, aux portes d'Alençon, un couple de charmants retraités se souvient avec tendresse de ces nuits étoilées.

## Les courses de Livarot

*Jean Tramblais*

Il y avait du beau monde ce dimanche du mois de juillet 1930 à Livarot. En effet, le comité local des courses organisait une réunion à l'hippodrome.

Le journal *l'Information de Basse Normandie* raconte : « *La pluie diluvienne qui tomba dimanche matin à Livarot, a failli compromettre la réunion et les commissaires ont dû s'employer avec ardeur pour rendre les tribunes accessibles au public.*

*À 14 heures, le soleil brillait de tout son éclat et c'est devant une nombreuse assistance que se sont déroulées les différentes épreuves du programme.*

*Parmi les personnalités présentes, on remarquait MM. Henry Chéron, ancien ministre, sénateur du Calvados ; Bussière, préfet du Calvados ; Piton, sous-préfet ; Bisson, maire de Livarot ; Tambareau, conseiller d'arrondissement de ce canton ; Le Tourneur d'Ison, conseiller général ; un grand nombre de maires et quelques personnalités des cantons voisins.*

*Les opérations de pesage étaient présidées par le comte de Neuville, assisté de M. le Maréchal, le dévoué secrétaire et des membres du comité.*



*Jour de courses à Livarot*

*M. Ed. Beauvois, jugeait à l'arrivée et M. Herbinière donnait les départs.*

*Au point de vue technique, les courses ont souffert de la concurrence des réunions de Laigle et de Flers, et les champs, dans les courses au trot principalement, n'ont pas été très fournis. Disons, toutefois, qu'elles n'ont pas manqué d'intérêt.*

*Les trois courses militaires qui ont clôturé la journée ont été, par contre, très intéressantes ; elles ont prouvé une fois de plus, la science et le brio de nos officiers et sous-officiers. Ceux-ci ont été, les uns et les autres, très applaudis.*

*Au cours de la réunion, la musique municipale de Livarot a fait entendre plusieurs morceaux qui ont été très appréciés du public. »*

Voici les résultats :

#### **Raid hippique des sociétés des courses du Sap et de Livarot 5000 mètres**

1<sup>er</sup>, Pépito (M. Boulet), 2<sup>e</sup> Baïs (M. Lainé), 3<sup>e</sup> Cirano (M. Delecour ), 4<sup>e</sup> Vérine.

Le gagnant a pris la tête dès le début et ses concurrents ne l'ont jamais approché.

Pari mutuel : gagnant : 15 fr., placé 5,50.

#### **Prix du Gouvernement, du conseil général et de Livarot.**

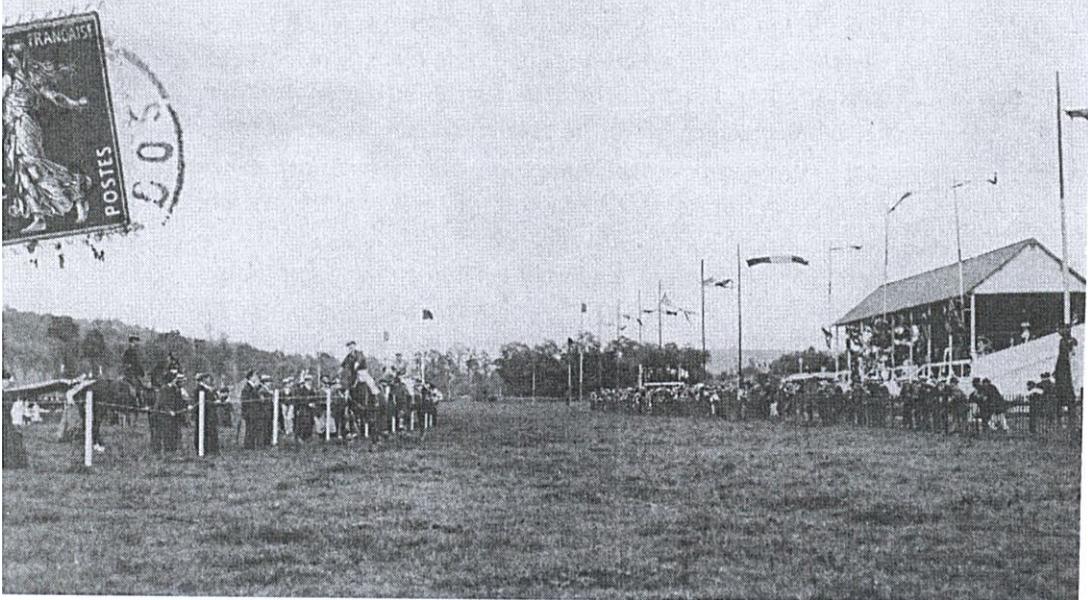
4.000fr. (trot monté) 2.200 mètres.

1<sup>er</sup> Fatma IV (Ph. Hanse) à M. L. Moreau, 2<sup>e</sup> Elven (H. Marie) à M. Dupuis, 3<sup>e</sup> Epernon (Tierce) à M. Levan Maillard.

Au départ Epernon s'est enlevé et a perdu toute chance, Fatma IV et Elven se sont tour à tour dépassés et grâce à une allure plutôt régulière Fatma IV a conservé l'avantage sur son rival.

Pari mutuel : gagnant 14 fr,50.

LIVAROT (Calvados) — Les Courses



*Le champ de courses de Livarot*

**Prix de la Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang.**

4.000 fr., (trot monté), 3.200 mètres.

1<sup>er</sup> Ekalem (Ph. Hanse) à Mlle Krauss, 2<sup>e</sup> Draga (Morière) à M. Molinet, 3<sup>e</sup> Emeraude II, à M. Andrieu.

Ekalem a pris la tête dès le début, suivi à distance respectueuse par ses deux concurrents et l'ordre ne s'est pas modifié pendant toute la course, le vainqueur gagnant facilement.

Pari mutuel : gagnant 9 francs.

**Epreuve régionale de la Société Sportive d'Encouragement, 4.000fr. (au galop) 1.200m.**

1<sup>er</sup> Estafette II (L. Brohier) à M. Albert Brohier, 2<sup>e</sup> Triple patte (J. Lefebvre), à M. Lucien Ratti.

Estafette II s'est élancée en avant dès le départ et n'a jamais été rejointe par son unique adversaire qui a fini à cinq longueurs derrière.

Pari mutuel : gagnant 7 francs.

**Prix de la société des steeple-chases (2<sup>e</sup> série), 2.500 fr., 3.500 m. pour officiers.**

1<sup>er</sup> Clément Marot (lieutenant Fratz) ; 2<sup>e</sup> La légende (capitaine Lainé) ; 3<sup>e</sup> Sélénite (lieutenant Bouvet) ; La Harpe (lieutenant Rater) ; 5<sup>e</sup> l'Épervier (lieutenant Grandclément).

Tous les concurrents sont restés bien groupés au premier tour à l'exception de Sélénite à l'arrière ; au deuxième tour, La Harpe et Clément Marot étaient en tête serrés de près par l'Épervier. Au troisième tour, les deux leaders menaient toujours, mais dans le dernier tournant tous les concurrents se groupaient, Clément Marot se détachait et semblait gagner facilement lorsque La Légende énergiquement ramené dans la ligne droite l'obligeait à une série d'efforts pour conserver la première place. Sélénite bien revenue finissait bonne troisième.

Pari mutuel : Gagnant 56fr.50 ; placé 24fr.50 ; 19fr.50.

**Military Steeple-chase militaire (pour sous-officiers), 3.000 mètres. Cette épreuve a été dédoublée en raison du nombre de concurrents.**

**Première épreuve**

1<sup>er</sup> Uranus (Houel) ; 2<sup>e</sup> Alcoran (Garnier) ; 3<sup>e</sup> Céline (Daniau) ; 4<sup>e</sup> Foyal (Delapierre).

Le gagnant a mené toute la course et malgré les efforts d'Alcoran énergiquement monté par son excellent cavalier

Garnier a passé le poteau sans effort.

Pari mutuel : gagnant : 14fr. placé : 9fr.50, 7fr50.

### **Deuxième épreuve**

1<sup>er</sup> Belle-de-Jour (Henry) ; 2<sup>e</sup> Bariolet (Lechat) ; 3<sup>e</sup> Céline (Daniau) ; 4<sup>e</sup> Brunet (Ebel).

Tous les concurrents à l'exception de Brunet distancé dès le départ sont restés bien groupés pendant toute la course. Belle-de-Jour s'est détachée au dernier tour pour ne plus être rejointe et gagner facilement.

\*

### **La Société des Courses de Livarot**

La Société a été fondée le 21 mai 1889 et autorisée par arrêté préfectoral du dix neuf juin 1891.

Le statut d'origine n'étant pas archivé, il n'a pas été possible de connaître le nom des membres fondateurs de la Société des Courses en 1889.

Un extrait du registre des arrêtés du maire de Livarot est consacré aux mesures de police à l'occasion des courses de Livarot du 24 août 1890 (fête patronale de la localité). Cet extrait date du 18 août 1890, il est signé Paul de Neuville, maire de Livarot. Le maire de Livarot était membre de droit du conseil d'administration de la Société des Courses de Livarot.

En 1914 une lettre de la sous-préfecture de Lisieux est adressée à Monsieur Joseph Rioult de Neuville, président de la Société de courses de Livarot

Le 18 mai 1925 une demande de prolongation de validité des statuts est formulée, cette demande apparaît comme la simple copie (avec complément) des statuts du trente juillet 1904, la Société des Courses de Livarot était alors présidée par le comte de Neuville.

Ses statuts ont été périodiquement prolongés notamment pour s'adapter à l'évolution des règlements administratifs.

Le 16 décembre 1925 Monsieur Paul de Neuville charge Monsieur Chauvin d'organiser et de faire fonctionner le pari mutuel à Livarot. Créés en 1868 par Joseph Oller, les paris mutuels sur hippodrome sont légalisés en 1891, deux sociétés sont, à l'origine, autorisées à en assurer la gestion dont la société de M. Chauvin.

Le 8 avril 1839 une lettre de la sous-préfecture de Lisieux est adressée au président de la Société des Courses de Livarot M. Paul Rioult de Neuville, marquis de Neuville.

Dans un compte rendu de la Société Hippique rurale du 5 septembre 1953 il est stipulé que « Monsieur J. de Neuville est élu président de la Société en remplacement de son père ».

Le 10 mars 1954, un procès verbal du conseil d'administration de la Société des Courses de Livarot est signé par Monsieur Joseph de Neuville, président de la Société.

Un courrier de la recette des finances de Lisieux du 6 mars 1956 adressé au secrétaire de la Société des Courses de Livarot indique que la Société a cessé ses activités en septembre 1953. Toutefois ladite Société n'ayant pas été dissoute, la recette des finances demande un bilan de l'exercice 1955.

## **Le groupe sportif hippique de Livarot**

*Yves Meslon*

Avant 1936, il y avait un dépôt d'étalons du haras du Pin dans chaque chef-lieu de canton. Avec l'arrivée des automobiles, l'activité de ces dépôts diminuait constamment et les étalons ne servaient plus. Pour remettre le cheval à la mode, le Directeur du haras du Pin, M. de Castel-Blajac, eut l'idée de promouvoir une activité sportive, principalement pour les jeunes, qui utiliseraient les juments. Des cercles hippiques furent alors créés, à Livarot sous l'influence du marquis de Neuville, et à Saint-Pierre-sur-Dives, sous la présidence de M. Gustave, assureur et M. Bazin, notaire.

L'équipe de Livarot à laquelle j'appartenais, s'entraînait dans les bois de M. de Neuville. Nous portions un bel uniforme : culotte, taille Saumur, en velours bleu, confectionnée par M. Vachez, tailleur à Vimoutiers, casquette bleue et pull blanc.

Nous assurions des animations locales, des présentations d'attelages à la Fête de Livarot, des concours hippiques, compétitions entre les différentes équipes cantonales. Nous nous livrions aussi à la chasse au renard (le dragme ?). Un renard mort (ou simplement sa peau) était traîné dans un sac. Des chiens devaient retrouver la trace du renard et nous, à cheval, devions suivre les chiens.



*Yves Meslon et deux collègues du groupe sportif hippique de  
Livarot, vers 1939*

Jusqu'en 1940, nous avons pris beaucoup de plaisir à ces activités hippiques qui réunissaient les jeunes des cantons de Livarot, Saint-Pierre-sur-Dives, Vimoutiers.

## Histoires de selliers et de bourreliers

*Françoise et Jean Tramblais*

La selle proprement dite, formée d'une carcasse solide ne fut connue qu'au IV<sup>e</sup> siècle. Jusqu'à cette époque, les cavaliers se contentaient de recouvrir leur monture d'une peau de bête ou d'une étoffe. Au Moyen Âge, les selles étaient en bois, parfois incrustées d'ivoire et couvertes de peintures; parfois elles étaient recouvertes de velours et richement ornées. Dès le XV<sup>e</sup> siècle, les ouvrages de sellerie étaient exécutés par les selliers lormiers. Le lormier était celui qui fabriquait les harnais, il n'a plus sa place dans les dictionnaires modernes.

Les bourreliers fabriquaient les colliers, les brides, les harnais de toutes sortes pour les chevaux de travail. Ils formaient une communauté spéciale jusqu'en 1775, époque à laquelle ils furent réunis aux selliers lormiers.

La sellerie française resta sans rivale jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, puis elle dut céder sa première place à la sellerie anglaise avant de la retrouver au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Le sellier lormier est devenu sellier bourrelier.

À Livarot, dans la première partie du siècle dernier, Monsieur Chappey a exercé le métier de sellier bourrelier. Son atelier de la rue Marcel-Gambier occupait une partie



de la boutique où il vendait des accessoires de harnais. Les années se sont écoulées, la sellerie bourrellerie a disparu mais dans un bâtiment qui sert à présent de garage, une grande forme à collier demeure soigneusement remise. C'est l'unique vestige d'un métier oublié.

Le collier est pour l'homme du métier, la pièce de harnachement la plus délicate et son exécution demande de la part du bourrelier toute son attention. L'artisan utilisait de la paille longue et humidifiée pour bourrer les coussins de cuir qu'il ajustait ensuite sur la forme à collier pour obtenir les dimensions adaptées à l'encolure du cheval pour éviter de blesser l'animal au travail

Auguste Buchot a été bourrelier à Saint-Pierre-sur-Dives jusqu'à la fin des années 1950.

En août 1983, sa veuve Jeanne Buchot décède et il appartient à sa famille de déménager sa maison pour laisser place nette au propriétaire.

Dans un petit atelier, au fond du jardin, les outils d'Auguste Buchot sont là, oubliés depuis plus de vingt ans, bien rangés sur leur présentoir et dans de vieilles caisses. Les fers sont rouillés, les viroles vert-de-grisées et les bois vermoulus.

Françoise Trambiais, une de ses nièces, a bien voulu se charger de cet outillage.

Un traitement pour le bois, de la toile abrasive, de la cire et beaucoup de persévérance redonneront du lustre à tous ces objets. Il suffira de consulter un petit livre de technologie pour leur donner un nom : alène, abat-car, arrache crin, couteau à pied ou mécanique, griffe, formoir, herminette...

Le tablier du bourrelier, humble relique de toile rapiécée a résisté au temps. Il le fermait avec un crochet de cuivre moulé qui symbolisait sa profession.

À partir des années 1950, les tracteurs ont définitivement remplacé les attelages. De nos jours, le sellier travaille essentiellement pour les besoins de l'équitation moderne.

Il y a quelques années, nous avons rencontré Marc Ciercolés à Ernes; il souhaitait vendre ses machines à coudre. Ce jeune sellier bourrelier s'était installé pendant un temps à Saint-Pierre-sur-Dives.

Il a travaillé pour les haras les plus importants de la région.

À cette époque, les importations de produits finis bon marché notamment en provenance d'Italie, ont réduit le rôle du sellier qui doit se contenter de vendre des équipements neufs, d'entretenir ou de réparer les harnachements usagés qui en valent encore la peine.

Marc Ciercolés a décidé de changer de métier. Il tient maintenant une cordonnerie située rue Froide à Caen, où il fabrique et répare des chaussures sur mesure.

Aujourd'hui le métier de bourrelier a disparu.

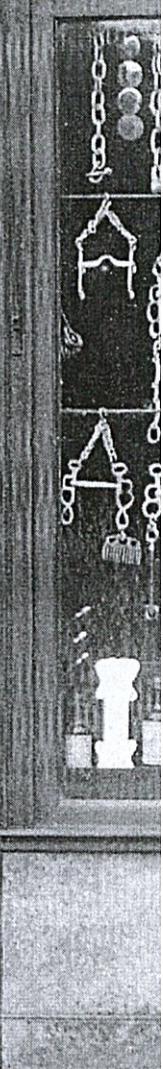
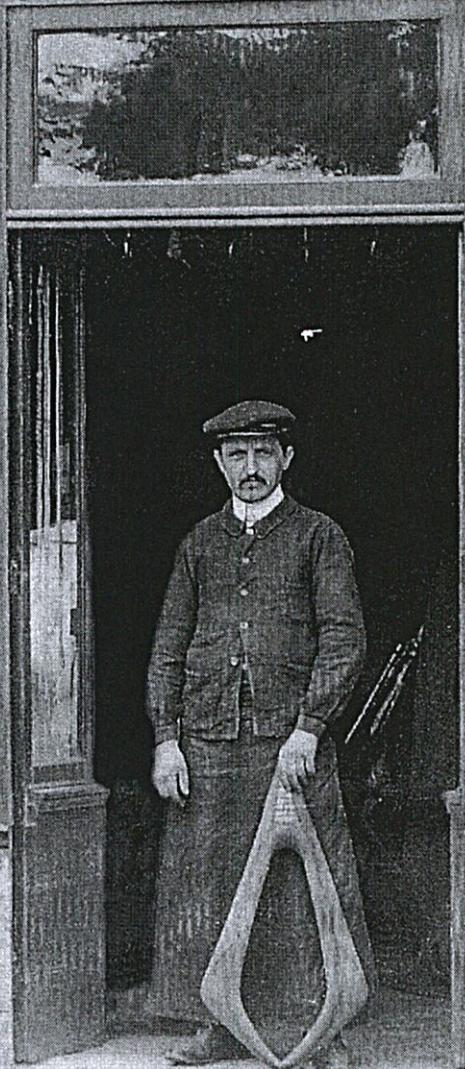
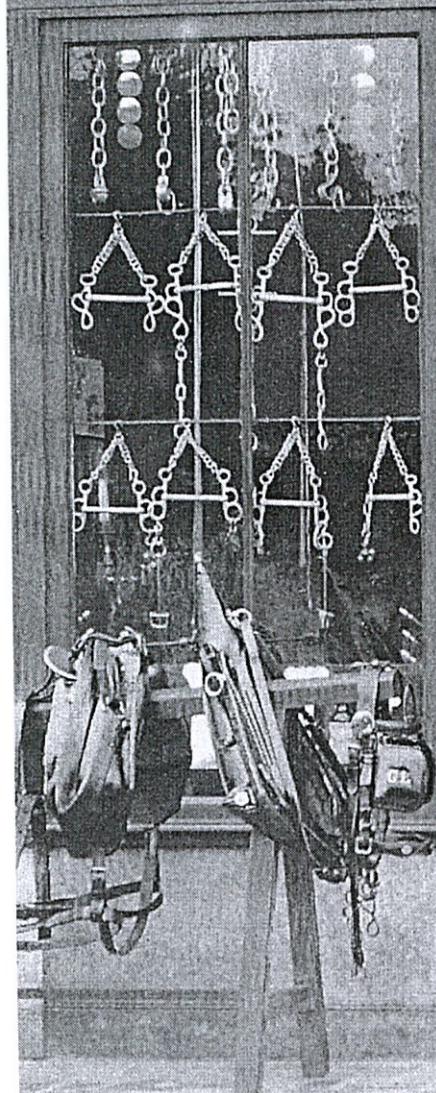
L'industrialisation des fabrications et les importations mettent en difficultés les artisans selliers.

Il n'en demeure pas moins que le cuir reste un produit de grande qualité, qui mérite l'attention de ceux qui le travaillent pour le plaisir de ceux qui l'utilisent.

ORFÈVRE

1887

1887





*Robert Lecoœur, maréchal-ferrant au Billot, vers 1925  
(voir aussi, p.132, la maréchalerie du Billot au début du  
xx<sup>e</sup> siècle)*

## **Le maréchal-ferrant**

*Françoise et Jean Tramblais*

*« Homère parle du char de Neptune attelé de chevaux aux pieds d'airain. On pourrait croire que la ferrure des chevaux date de la plus haute antiquité. Il n'en est rien ; car à Rome, d'après certains auteurs latins, on remédiait à l'usure des pieds des chevaux au moyen de protections de crin ou de jonc tressés, parfois garnies d'une plaque de fer qui ne ressemblait en rien à la ferrure. On a découvert à Tournay, dans le tombeau de Childéric, un fer à clous. Mais c'est le seul qui soit resté de cette époque mérovingienne. À partir du X<sup>e</sup> siècle, on trouve, au sujet de la ferrure, des documents précis, Guillaume le Conquérant attachait une grande importance à la ferrure des chevaux de son armée, on raconte qu'il fit don d'une ville et d'un district à un Normand chargé de cet office. À présent [au début du siècle dernier] le maréchal-ferrant s'occupe spécialement de ferrer les chevaux. Ces derniers bien ferrés peuvent tirer, sur de longues distances, des voitures et des chariots lourdement chargés. »*

### **Apprentissage du métier**

*« Les ouvriers maréchaux viennent pour la plupart de la campagne. Ils débutent dans leur village, apprennent à approcher un cheval, à tenir les pieds ; ils tirent le soufflet,*

*forgent de petits fers, les étampent, les ajustent eux-mêmes, et peu à peu apprennent ainsi leur métier, tout en faisant un peu de tout, même des ouvrages qui n'ont aucun rapport avec la maréchalerie. Quelques-uns quittent leur village de très bonne heure et font leur « tour de France » ; les uns travaillent pour être forgerons, les autres pour être brocheur, ou pour les deux spécialités à la fois.*

*Il faut qu'ils aient une bonne santé, et qu'ils soient suffisamment robustes pour tourner, souder et forger les lopins, ou maintenir des chevaux impatients. Nous ne saurions trop prémunir les ouvriers maréchaux contre l'abus de l'alcool auquel le métier paraît prédisposer d'une manière particulière. L'excès de travail, les sueurs provoquées par le feu, les changements de température entre le dedans et le dehors de la forge ou la cour attenante seront souvent des causes de la maladie. Il n'est donc pas étonnant que les compagnons de la saint Eloi aient le plus souvent la vie courte. On peut dire qu'ils s'usent... Quoiqu'ils gagnent assez pour se suffire, ils sont exposés à d'autres dangers parmi lesquels les coups de pieds et les morsures ne sont pas les moindres. Parfois il en est qui sont tués du coup, soit en ferrant soit en administrant des médicaments. Aussi, par prudence, les moyens de contention – licols, tord-nez, plates-longes, travaux, appareils pour coucher les chevaux ou pour les entraver debout – devront-ils être employés le plus souvent possible.»*

### **Les ouvriers**

*« Le teneur de pied, lequel chauffe aussi les fers, perce les trous au fond des étampures, lorsque ceux-ci sont prêts, et maintient le pied du cheval. Après qu'il aura été fixé sous le pied, c'est lui qui, avec une lime, enlèvera les aspérités des rives du fer. Il faut de la résistance et de l'agilité.*

*Le maréchal qui s'appelle aussi le ferreur ou brocheur, et qui, dans cette besogne, joue le premier rôle, selon les*

*cas, sitôt que le cheval a été mis nu-pieds, il forge de toutes pièces, ou bien il achève un fer à la convenance du pied de l'animal. Par le martelage, il doit arriver à façonner la chaussure pour le pied, et non pas le pied pour la chaussure ; puis il l'ajuste sous le sabot, et la fixe enfin avec des clous affilés ou broches, de façon à pénétrer seulement dans la corne et pas dans la viande, pour employer le langage des ateliers. Il est nécessaire, pour que la ferrure soit bien faite de ne pas brocher en musique ; les clous doivent tous ressortir sur une même ligne horizontale.*

*Les étampeurs sont parfois spécialisés dans les fabriques des fers à cheval ; les fers façonnés à la mécanique étant débités bruts, ces ouvriers pratiquent dans leur épaisseur les étampures règlementaires.*

*Les maréchaux-ferrants ont en général une assez bonne idée de leur profession : sans doute en souvenir de leur patron saint Eloi qui fut orfèvre et évêque ; cependant il en est dont le sort est de rester toujours teneurs de pieds. Ceux-là sont les moins payés.»*

\*

Ce texte est extrait d'un *Guide pratique pour le choix d'un métier* publié au début du siècle dernier sous la direction de Paul Jacquemart (Inspecteur général de l'enseignement technique au Ministère du Commerce et de l'Industrie).

Le chapitre consacré à l'apprentissage peut rebuter l'apprenti maréchal-ferrant mais le jeune homme avait-il la possibilité de choisir son futur métier ? Mademoiselle Mallet, *maréchal-ferrant* à Livarot, devait avoir une forte personnalité.



## Souvenirs : le maréchal-ferrant, le charron

*Yvette Denis*

J'allais passer une grande partie de mes vacances, vers 1930, chez mes grands-parents. Mon grand-père était maréchal-ferrant, sa forge était tout près de la maison. J'y allais très souvent voir travailler mon grand-père et mon oncle.

En ce temps-là, il n'y avait pas de tracteur : c'étaient les chevaux qui travaillaient aux champs. Il fallait donc changer les fers assez souvent.

Dès cinq heures, cinq heures et demie au plus tard, nous étions réveillés par le bruit des marteaux sur l'enclume et le hennissement des chevaux.

Les pattes diffèrent avec les bêtes, il faut donc travailler les fers pour qu'ils s'adaptent exactement au sabot. Mon grand-père enlevait le vieux fer et devait travailler le nouveau, le marteler alors qu'il était tout rouge et l'essayer à la patte. On sentait l'odeur de la corne brûlée lorsqu'il le posait sur le sabot. Parfois celui-ci était malade, un genre de tumeur, le *piétin*. Il fallait alors soigner, gratter, parfois profondément jusqu'à la chair et appliquer les onguents qui guérissent le mal.

En général, les chevaux se laissaient ferrer tranquillement ; mon grand-père assis sur un tabouret prenait la patte

sur ses genoux pour placer le fer brûlant pendant que le propriétaire du cheval émouchait le dos de l'animal. Mais si la bête était peureuse ou méchante, il fallait la mettre dans *le travail* (*pluriel les travaux !*), appareil qui permettait d'attacher la patte repliée à 70 cm de haut afin de travailler en toute sécurité.

Puis la guerre est arrivée, ainsi que l'Occupation. Le cheval ardennais, comme le percheron, est un cheval puissant, mais calme. Aussi les Allemands les ont-ils tous réquisitionnés. Il fallut faire travailler les bœufs — à ferrer également — et s'adapter à ce nouveau travail.

Après la Libération, il y eut moins de chevaux dans les champs mais quelques-uns encore, le long du canal latéral à l'Aisne qui passait à proximité. Suivant le chemin de halage, guidés le plus souvent par la femme, les chevaux tiraient lentement les péniches, ces bateaux qui contiennent la valeur de 15 à 20 gros camions. Ils allaient rejoindre l'Oise, puis Paris sur les quais de débarquement.

Mon oncle avait appris le métier avec son père. Pour une question de santé de sa fille, il dut se rapprocher de Paris ; il trouva sur place dans un haras qui élevait des trotteurs : c'est de ce haras que vient le fer présenté à l'exposition. C'est celui d'une jument « charmeuse » qui courait sur les hippodromes de la région parisienne. On verra la grande différence entre les deux fers, chevaux de trait / chevaux de course, présentés côte à côte.

### *Le cerclage des roues vers 1930*

Mon grand-père, le maréchal-ferrant, était aussi charron et le spectacle du ferrage des roues m'impressionnait. Il fallait un grand nombre de préparatifs et le travail prenait beaucoup de temps. Ce jour-là mon grand-père ne ferrait pas.

Il fallait d'abord préparer un grand feu afin d'avoir suffisamment de chaleur et de braises sur toute la surface de la roue. On commençait donc bien avant le ferrage lui-même. Il fallait aussi apporter beaucoup d'eau ; c'est pourquoi le cerclage se fait à proximité de la pompe afin de pouvoir remplir à nouveau arrosoirs et brocs.

On devait d'abord enlever le vieux fer, le chauffer un peu pour qu'il se dilate et se sépare de la roue. Venait ensuite le cerclage. Mon grand-père n'était pas seul. Il fallait au moins deux personnes avec lui, armées de longues pinces.

Le nouveau fer était placé sur le foyer. Lorsqu'il était rouge, commençait un véritable ballet. Armés de leur pince, les hommes prenaient le fer et le posaient sur la roue de bois. Celle-ci, bien sûr, se mettait à fumer, toujours prête à s'enflammer. Il fallait adapter exactement le nouveau fer et aussitôt arroser copieusement afin que le fer dilaté reprenne sa dimension normale en enserrant la roue et que le bois ne prenne pas feu. La vapeur d'eau s'élevait et les brocs se vidaient rapidement : la pompe n'en finissait pas de fournir de l'eau. Après s'être assuré que le fer était bien adapté, on continuait d'arroser jusqu'à ce que le fer refroidi enserre parfaitement la roue. Il faisait très chaud auprès du foyer (ma grand-mère venait chercher des braises pour sa cuisinière) et il fallait s'assurer que le feu ne reprendrait pas, puis attendre que tout refroidisse sans problème.

Tout cela valait bien un bon coup d'eau sur les bras et sur les cous en sueur... Ainsi que de boire un « canon » ! Si la propriétaire n'avait pas apporté le nécessaire, ils allaient tous au café d'à côté.

## **Témoignages**



## Jean Godet

*Recueilli par Paule Bricon*

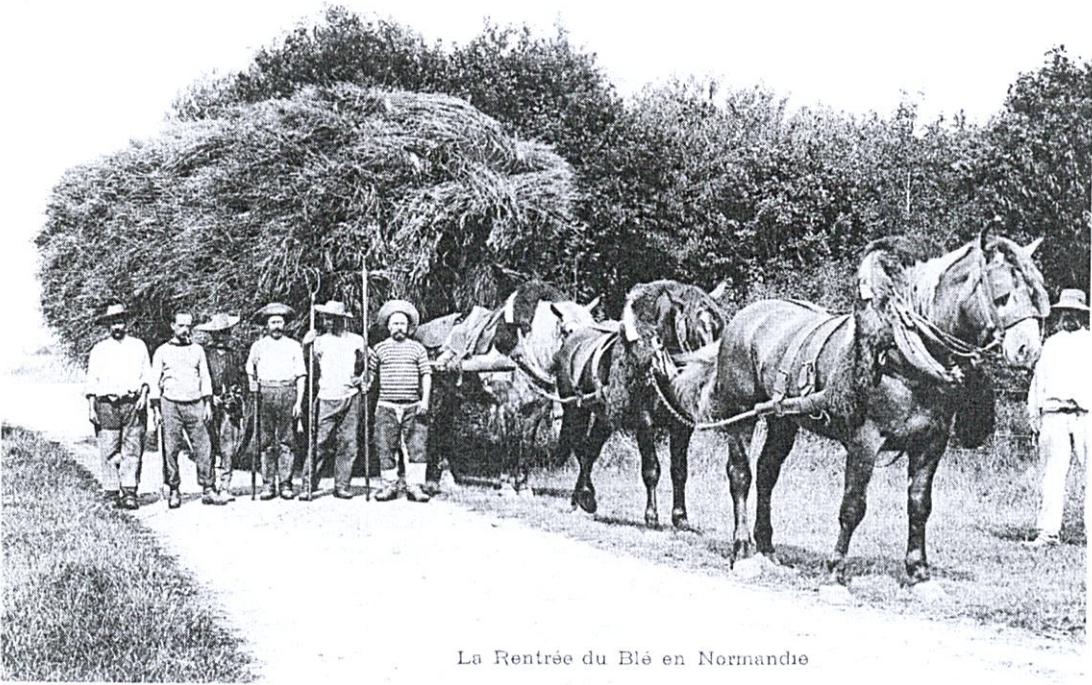


Après quatre années passées dans le commerce pour livrer de l'épicerie je suis revenu à Grandmesnil travailler avec ma mère.

On avait un cheval, un cob (demi-sang de la Manche) qui s'appelait « Papillon ». C'était un jeune cheval, un cheval de trait qui courait après les bêtes et sautait les barrières. C'était bien de pouvoir le monter en selle dans l'herbage. Je l'aimais bien, c'était mon compagnon. Mon premier cheval c'était comme mon premier vélo, j'y étais très attaché.

Pour le travail de la ferme, il faisait tout ce qu'on lui demandait car il était très fort de collier. On l'utilisait pour transporter le bois, le foin, le fumier. Pendant la saison des foins, on l'attelait devant la faucheuse, la faneuse ou la râteleuse et les journées étaient longues. Et puis il tirait la carriole (qui était découverte) pour nous transporter au marché ou pour se promener le dimanche.

En été, notre cheval restait dehors et il mangeait de l'herbe et du foin. Pendant la période des gros travaux, on lui donnait un petit supplément d'avoine aplatie, mais au compte-gouttes. L'hiver on le rentrait à l'écurie et il avait du foin, de la paille et un peu d'avoine.



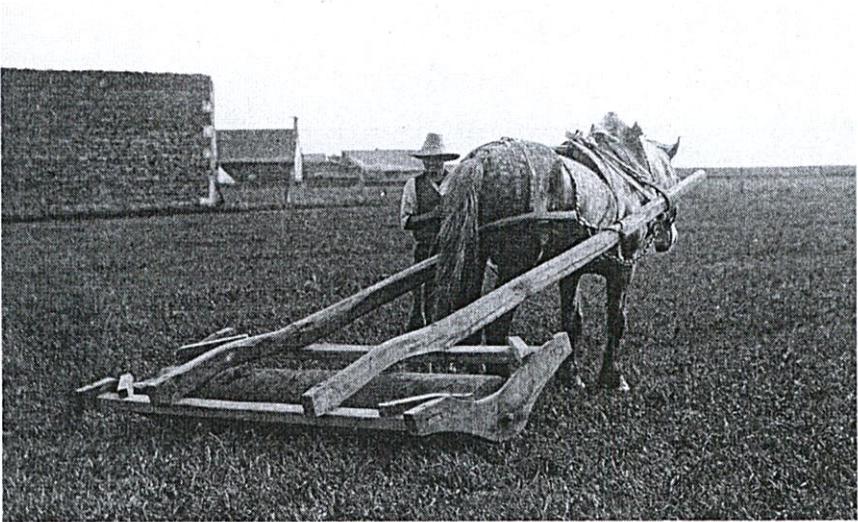
La Rentrée du Blé en Normandie

*La rentrée du blé*

Une fois par an environ on emmenait Papillon chez M. Tudor à Saint-Pierre-sur-Dives puis, plus tard chez M. Chéron au Billot. Il fallait retailler ses sabots et réajuster ses fers, qu'il n'usait pas beaucoup puisqu'on allait peu sur la route.

L'équipage du cheval, on l'avait eu d'occasion. Quand on a eu un peu d'argent, on a fait faire une bâche pour la carriole chez le bourrelier de Tôtes. C'était mieux pour les jours de mauvais temps.

Papillon n'était pratiquement jamais malade mais



*Le rouleau (carte postale ancienne)*

une anecdote me revient : si un cheval avait des « tran-chets » (des coliques), il fallait le faire marcher sur trois cantons ; sans doute pour lui détendre les intestins.

Et puis un jour le drame est arrivé : en sautant une barrière, Papillon s'est blessé gravement et il a fallu l'euthanasier. C'était très dur de perdre son compagnon de travail ; on s'habitue à lui et on s'y attache, on ne peut pas l'expliquer.

Après, à la ferme, on a utilisé un percheron, le cheval d'un oncle et, dans les années 1960 on a eu notre premier tracteur mais ce n'était pas pareil. Je n'ai jamais oublié Papillon, il restera mon plus fidèle compa-gnon de la ferme.



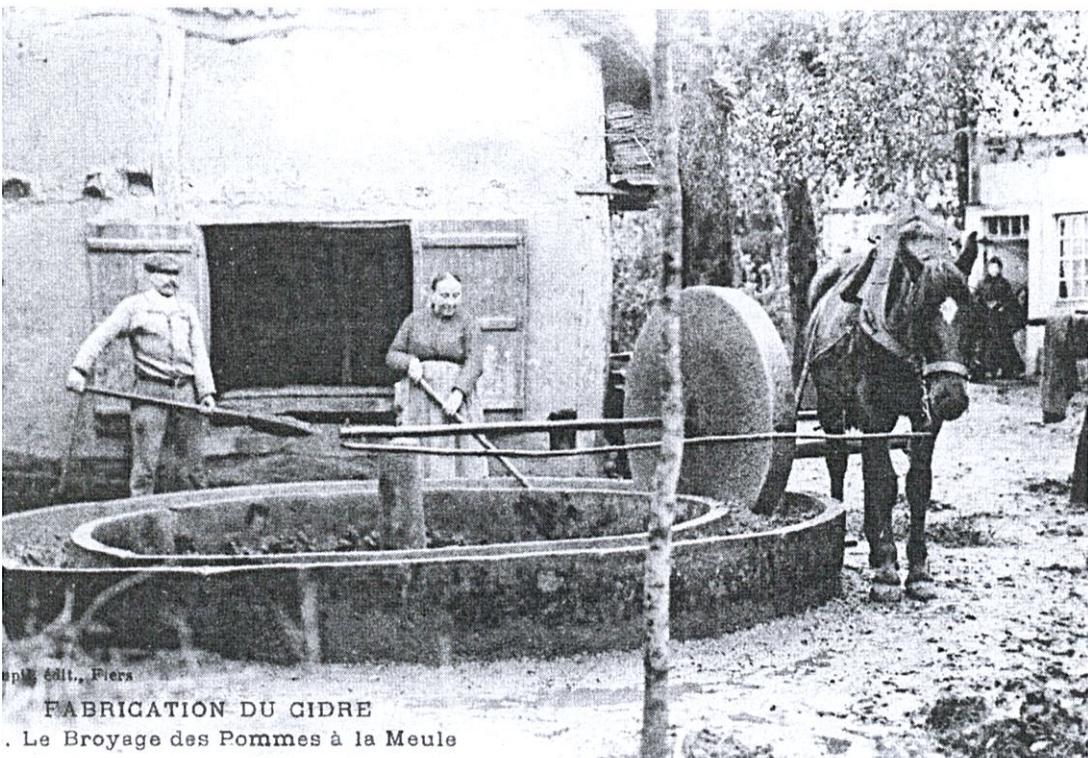
## Pierre Radé

*Recueilli par Paule Bricon et Danie Maneuvrier*

◀◀ J'ai eu des chevaux pour travailler sur ma ferme jusqu'en 1966. L'un d'eux, « Pompon », était utilisé pour tirer la roue en granit qui écrasait les pommes dans le pressoir. Il était malin comme un singe ! Dès que je quittais le pressoir, il se mettait au fond de la pièce, face à la porte, et il attendait que je revienne pour se remettre à travailler. Quand il effectuait quelques travaux divers, il ne supportait aucun cheval devant lui. S'il y en avait un, il refusait d'avancer.

J'aimais bien le cob, qui est le croisement d'un percheron et d'un pur-sang. C'est un cheval un peu moins costaud que le percheron mais plus nerveux. Je pouvais l'utiliser pour les travaux des champs mais aussi pour tirer la carriole.

Un jour j'ai acheté une jument cob à La-Haye-du-Puits, dans la Manche. Elle s'appelait Castille. Quand elle tirait la faucheuse équipée d'un moteur électrique auxiliaire qui actionnait les couteaux, elle avançait au rythme du moteur. Si le moteur peinait et ralentissait, elle le sentait et ralentissait également ; arrivée au bout du champ, elle tournait toute seule et refaisait le chemin inverse. Nous l'avons beaucoup regrettée, ma femme et moi.



sept. édit., Piers

### FABRICATION DU CIDRE

. Le Broyage des Pommes à la Meule

#### *Fabrication du cidre*

J'ai labouré en Mayenne avec trois ou quatre chevaux en ligne. Celui qui était le plus près de la charrue ne faisait pratiquement rien quand il labourait en ligne droite, il laissait ses compagnons faire tout le travail; mais dès que l'attelage arrivait près de la haie, il prenait les choses en main et s'occupait seul à faire tourner l'attelage.

La veille de mon mariage, je suis allé à l'église dans une carriole tirée par un cheval de trois ans qui n'avait

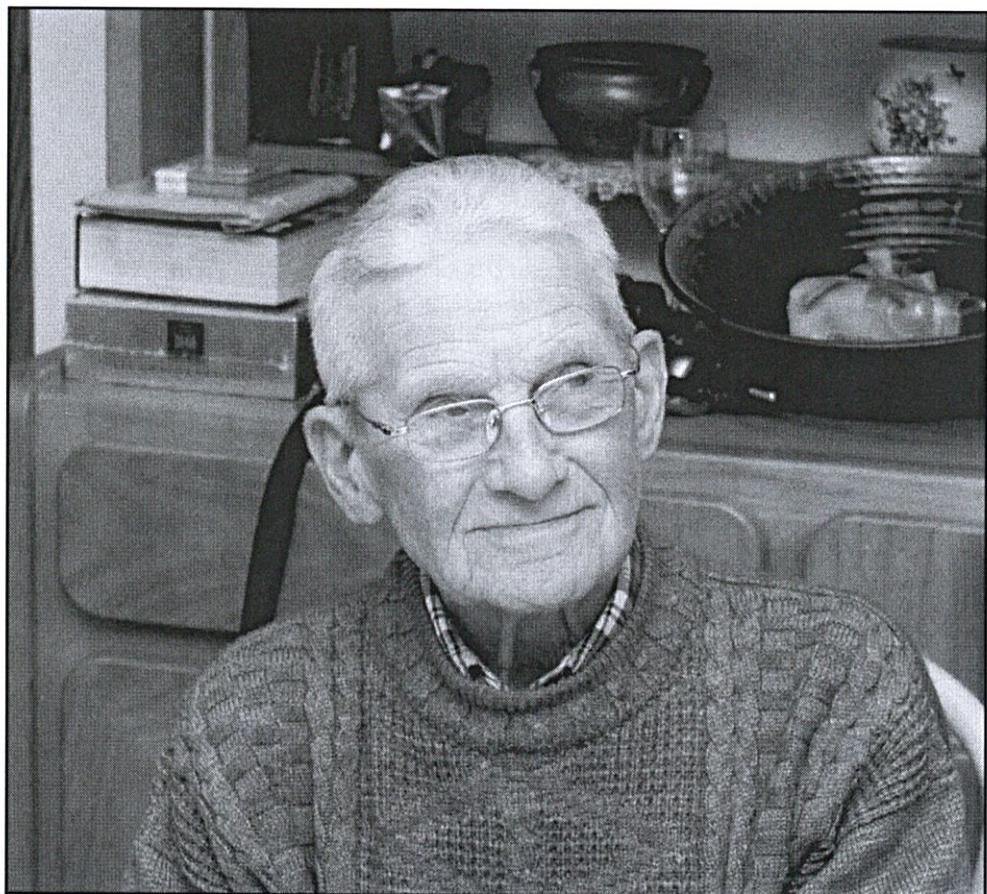
jamais attelé. Il s'appelait «N'y touche pas!». Malgré son inexpérience, il nous a conduits sans encombre à la cérémonie... mais je n'en menais pas large!

Je passais beaucoup de temps à soigner mes chevaux. Le soir, je grattais les pieds, j'étrillais, je brossais, je faisais la crinière des chevaux qui avaient travaillé. Quand un cheval avait le «tranchet rouge», maladie grave qui provoquait des coliques causées par une alimentation riche en trèfles rouges, il ne fallait pas qu'il se couche, ce qui aurait pu occasionner une occlusion intestinale. Alors je le faisais beaucoup marcher... On prétendait qu'il fallait le mener sur trois communes.

Quand on avait un jeune poulain, il fallait le débourrer vers 13 ou 14 mois, avant de l'atteler. On mettait deux chevaux devant lui pour lui apprendre à marcher droit.

Les juments poulinières étaient surveillées très attentivement au moment des poulinages. On avait installé dans l'écurie un réduit séparé des chevaux par une cloison, avec un lit où dormait l'ouvrier chargé de la surveillance des chevaux.

Les chevaux ont toujours été une passion et, aujourd'hui encore, si je n'en ai plus pour travailler, je possède quelques trotteurs qui occupent bien mes journées... et quelquefois mes nuits.



## Louis Bricon

*Recueilli par Paule Bricon*

« Dans les années 1930, mes parents avaient une ferme céréalière avec des vaches laitières à Villy-lez-Falaise. À cette époque on n'avait pas le choix de choisir un métier, on restait à la ferme. Dès l'âge de 14 ans, j'ai appris à traire, car mon père disait : « tout le monde doit savoir traire ». Pourtant, ce qui m'intéressait le plus, c'étaient les chevaux.

L'écurie de la ferme était belle ; un commis avait son lit surélevé à côté des chevaux. Pendant l'Occupation, les Allemands y ont mis jusqu'à trente chevaux qui avaient été réquisitionnés dans les environs. Mon père avait cinq chevaux : des perche-rons que l'on gardait environ sept ou huit ans. On achetait un jeune à peu près tous les ans à un marchand de Falaise pour prévoir le renouvellement de celui qui devenait trop vieux. C'est ainsi qu'on les a nommés : *Mouton* (plusieurs fois), *Bijou*, *Chicane*, *Poulot*, *Tocard*, *Bayard*... On pouvait faire deux "attelées" (deux fois deux chevaux) pour le labour et on avait le « cheval de cour » pour les transports avec le banneau ou la carriole.

*Les travaux*

Pour la période des labours et des foins, en plus du commis, mon père embauchait un homme de journée. Pour labourer on avait deux chevaux, parfois trois quand ça tirait dur. Il fallait maintenir le brabant et diriger l'attelage sans les guides : « Mouton, allez hue ! » ou « dia ! »... Pour tourner la charrue oh ! la ! la ! bien souvent ça « versait » et il fallait de la force pour relever le brabant. Le cheval qui était à « hors main » ne bougeait pas (bien souvent c'était le plus vieux) et l'autre devait tirer et tourner en même temps. Et là il fallait « renfiler sur la raie ».

Le champ labouré, il fallait passer le rouleau. On suivait le cheval toute la journée en le tenant par le licol, c'était long. Je me souviens d'un petit commis qui avait voulu « rouler » en étant assis sur le bord de l'engin, et qui s'était endormi. Il est tombé en avant et le rouleau lui est passé dessus. Des accidents tragiques comme cela, il y en a eu, à cette époque, car le travail était dur.

Pour le transport du fumier, on mettait trois chevaux bout à bout : en limon, on pouvait essayer un jeune pour l'habituer, en « cheville » (au milieu), c'était moins dur et un autre encore devant car la charge était lourde. Là on prenait des guides pour ralentir celui du devant et faire tirer celui du milieu. Il fallait trouver un équilibre entre le cheval qui porte et celui qui tire ; c'était une habitude mais il fallait bien connaître ses chevaux.

Pour atteler la carriole, c'était le cheval de cour. On allait au marché de Falaise où on vendait le beurre et les œufs ; quand on avait un petit veau à vendre on le mettait au fond de la carriole et on partait au marché de Saint-Pierre-sur-Dives.

pour déchaumages, labours légers,  
même par temps de sécheresse,  
la déchaumeuse à disques  
McCORMICK est sans rivale.



*Réclame pour la déchaumeuse à disques McCormick*

La carriole servait aussi pour se promener et pour aller aux repas de famille le dimanche. Je me souviens que l'hiver on s'enveloppait dans des couvertures pour aller chez les grands-parents à Berville. mais on était contents; c'était le jour du repos.

### *Le dressage*

Le jeune cheval était castré par le vétérinaire de Falaise vers deux ans et demi. Pour le dresser, on commençait à marcher à côté de lui sans l'atteler. On lui parle, on

le caresse pour qu'il s'habitue à nous. Progressivement, on lui met le collier, puis les autres pièces du harnais. Après, on l'habitue au bruit de la chaîne qui relie le harnais au bacul, etc. Avec un autre cheval, c'est une autre étape. Il faut toujours lui parler avec douceur et beaucoup de calme.

*La nourriture, les soins, les maladies*

En été, le soir, on conduit les chevaux dans l'herbage ou on les met au piquet pour qu'ils mangent de l'herbe. On leur donne seulement un peu de foin et d'avoine le midi à la maison. L'hiver, ils mangent du sainfoin ou de la luzerne avec de l'avoine trois fois par jour : matin, midi et soir.

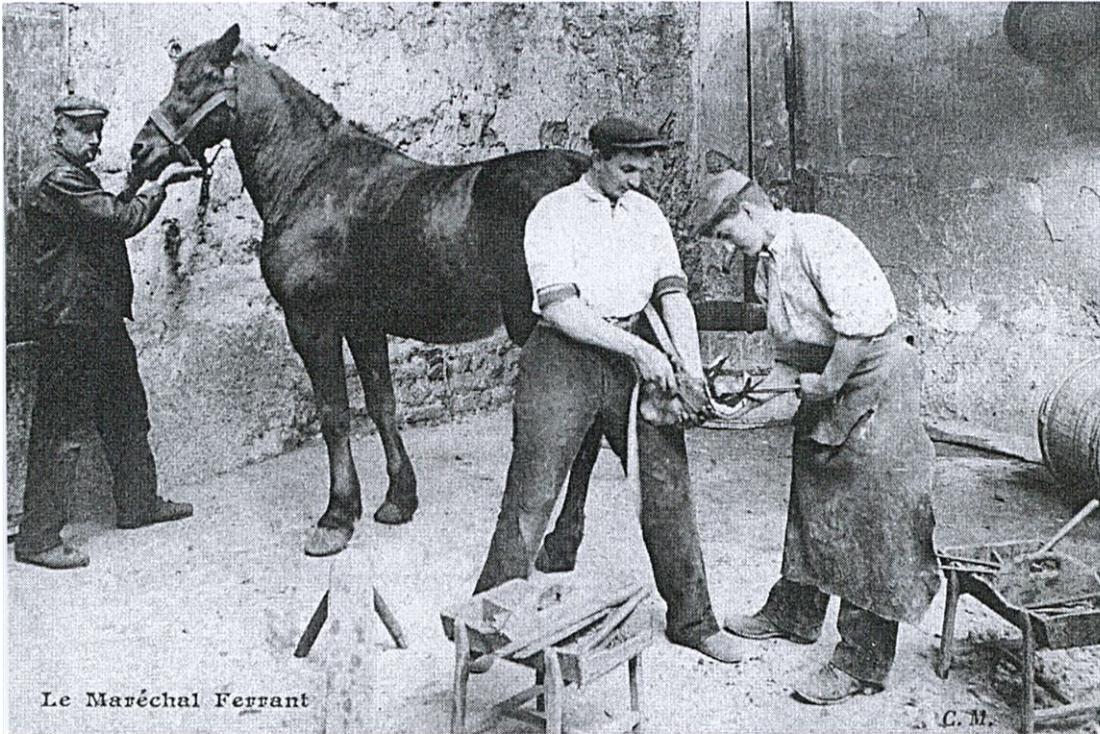
Chaque matin le cheval est étrillé et brossé. Pour lui enlever la poussière sur son pelage on lui passe un coup d'époussette (l'époussette est fabriquée avec une queue coupée, fixée sur un manche par le bourrelier qui coud un lacet de cuir autour du crin.) La crinière était peignée une fois ou deux par semaine suivant le besoin.

*Chez le maréchal-ferrant*

On allait à Damblainville, chez M. Lefort, pour ferrer les chevaux. Si on faisait beaucoup de route, les fers usaient plus vite et la corne repoussait. Le maréchal-ferrant taillait les pieds, refixait ou changeait les fers.

*Le « surcouage » pour couper la queue*

Il y avait une journée spéciale pour cela à la forge, où le manège était démonté. Le forgeron laissait un bout de queue de la grandeur d'une main, coupait le reste avec



Le Maréchal Ferrant

C. M.

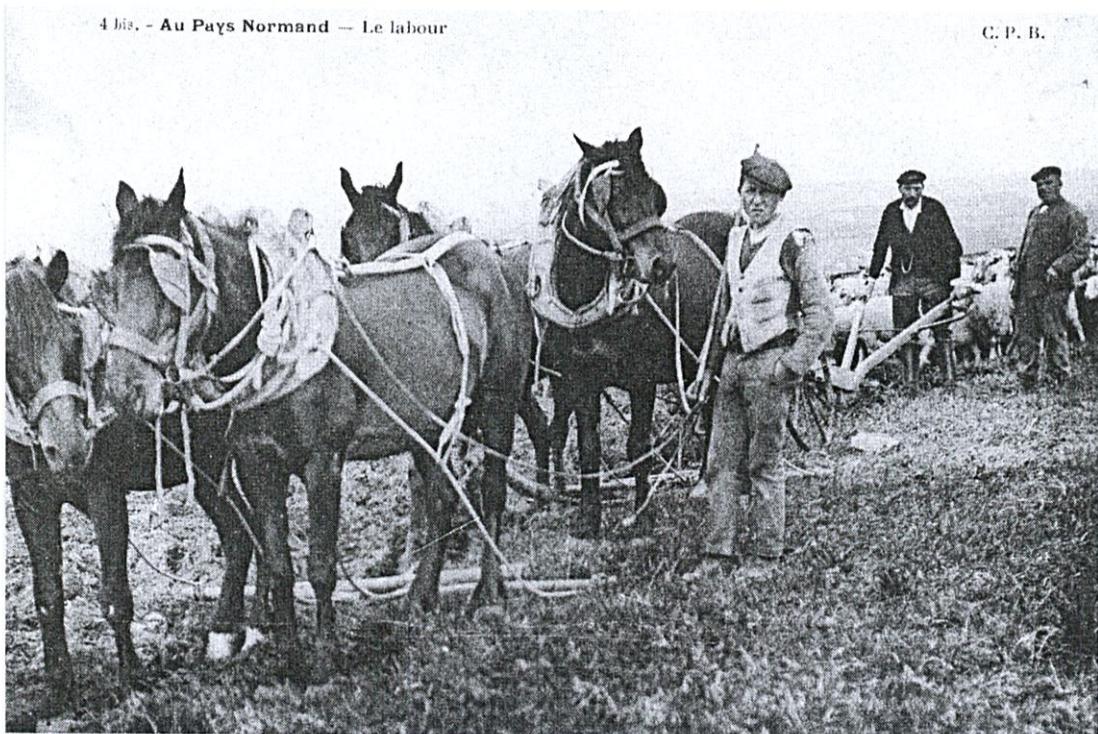
*Le maréchal-ferrant*

un sécateur puis utilisait un fer rouge pour cicatriser.

Un cheval pouvait être malade, attraper un coup de froid. Dans ce cas on demandait un traitement au vétérinaire.

*Un animal intelligent*

Chaque cheval a son propre caractère. Certains sont plus durs à dresser que d'autres. Je me souviens de *To-card*, un beau gris pommelé dont on s'est débarrassé plus vite que les autres, car il fallait se mettre en colère

*Les labours*

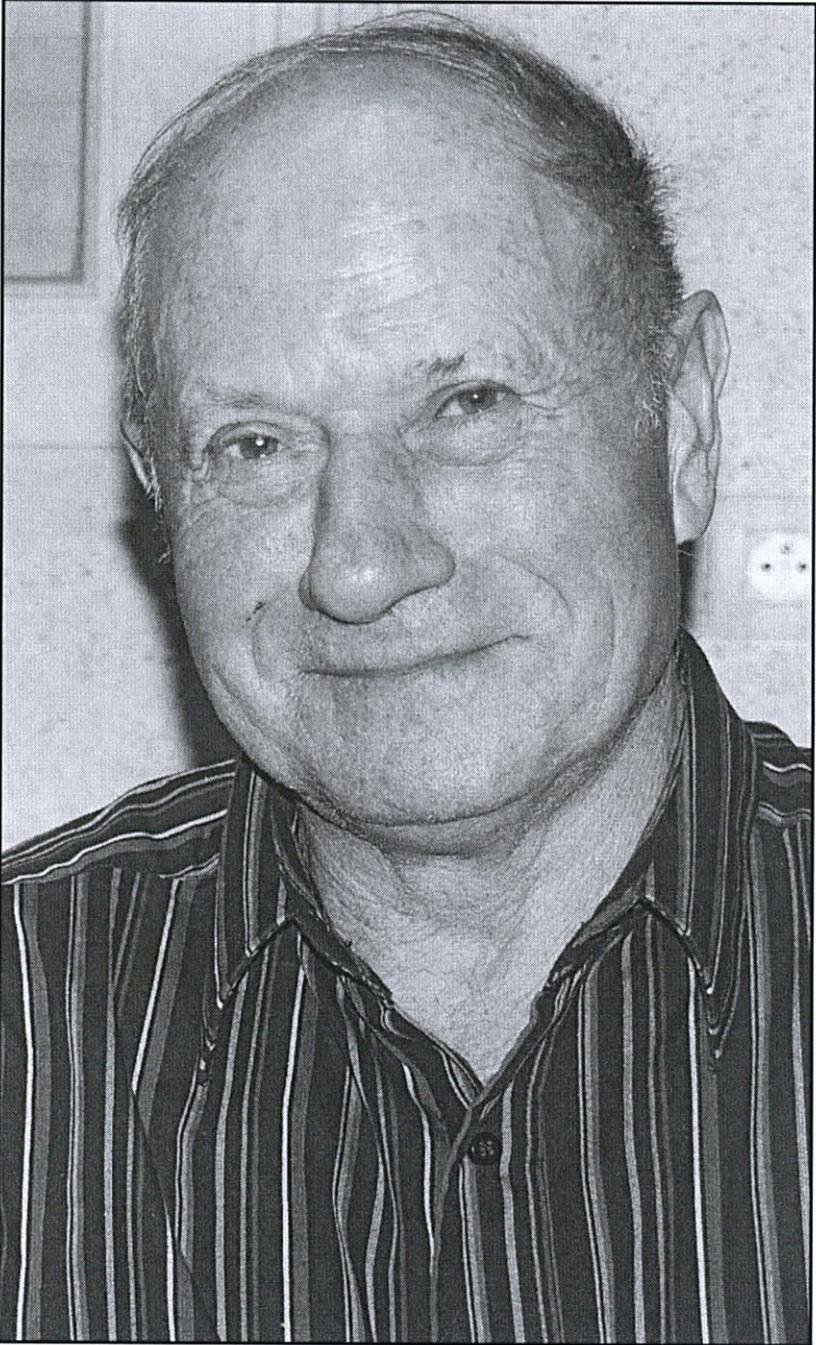
pour le faire marcher. Je me rappelle aussi que, pendant la guerre, mon père cachait deux «requis», dont l'un avait fouetté et mordu un cheval sur le bout du museau. Quand nous, après, on passait près de lui, il se vengeait en nous mordant à son tour! Je pense que les chevaux sont intelligents, à leur manière.

Je m'étais attaché à *Mouton*, un beau percheron tout noir. Le courant passait bien entre nous. Quand il a eu cinq ans il a été question de le vendre. Ce jour-là, j'ai dit à ma mère: «si le cheval s'en va, moi aussi je m'en



*Les foins*

vais». Alors ma mère l'a gardé. Plus tard, quand il a fallu qu'il parte à l'abattoir, j'ai pleuré encore plus que pour les autres. Les chevaux sont nos fidèles compagnons.



## Bernard Marie

Recueilli par Paule Bricon



M'occuper des chevaux m'a toujours passionné. À la ferme, mon père avait deux juments : *Mignonne*, une percheronne blanche, et *Poulette*, une demi-sang au beau pelage marron. Dès l'âge de 12 ans, je revenais vite de l'école pour herser les prairies. Les deux chevaux attelés côte à côte, on me laissait travailler tout seul une heure ou deux et ça me plaisait.

À partir de 14 ans, j'ai travaillé avec les chevaux comme un valet. Je me levais à 6 h et j'allais tout de suite à l'écurie. Je brossais mes chevaux, je les étrillais et je les envoyais boire à la mare qui se trouvait de l'autre côté de la route. Pendant ce temps, j'enlevais le fumier, remettais de la paille fraîche et de l'avoine dans l'auge. Et là, *Mignonne* et *Poulette* revenaient toutes seules à l'écurie. Je pouvais alors prendre mon petit-déjeuner puis revenir les atteler pour la journée de travail.

Les journées de labour, je les passais tout seul derrière la charrue. Les deux chevaux étaient attelés côte à côte. Je les commandais « à la voix » : *hue* pour tourner à droite, *dia* à gauche, *hie* pour repartir... Arrivés au bout du champ, ils s'arrêtaient d'eux-mêmes. Je devais don-

ner les ordres pour que l'un tourne et que l'autre reste sur place, en même temps que je retournais le brabant. C'était lourd et parfois j'enviais le voisin qui avait trois chevaux. Le labour terminé, je devais herser, passer le rouleau pour bien préparer le semis.

L'été, les chevaux mangeaient de l'herbe et j'allais les chercher dans le champ. Pour les foins, on avait une flèche sur la faucheuse, entre les deux chevaux qui marchaient côte à côte. Là, je prenais des guides pour les diriger; parfois je mettais un licol à l'un relié à l'autre, pour qu'ils avancent au même rythme. Pour faner et râtelier, un seul cheval suffisait.

Pour le transport du foin, le cheval attendait entre les bras du charti. Les bottes étaient petites mais on pouvait en tasser jusqu'à 200. Le chargement lié, *allez hie !* jusqu'au grenier. Parfois; c'était dur de tirer si ça montait un peu et on attelait *Mignonne* devant *Poulette*.

Pour la moisson, on commençait par faire le tour du champ à la faux pour laisser le passage aux deux chevaux. Sur la faucheuse à deux sièges, il fallait être deux. L'un dirigeait les chevaux pendant que l'autre rabattait la paille avec l'épi (qui tombait sur une toile en dessous) et la mettait par terre pour faire une javelle. Le grain lié puis mis debout à sécher restait 8 ou 10 jours dans le champ. Puis on le chargeait dans le charti pour le transporter jusqu'à la grange en attendant la corvée de battage.

L'automne arrivant, on charriait le fumier, les betteraves, les pommes. Après, c'était le bois. Il y avait toujours du travail pour les chevaux. Pour cela, j'attelais les deux juments, l'une derrière l'autre devant le banneau. Les journées pouvaient être longues aussi, jusqu'à huit

heures du soir. Alors le midi, on les dételait, on les renvoyait boire, on leur donnait un peu de foin ou d'avoine et on les laissait se reposer pendant une heure ou deux.

Pour aller au marché, à la messe ou se promener le dimanche on attelait *Poulette* devant la carriole, elle trottait bien. Un jour, sur une petite route, la jument s'est arrêtée brusquement... Et heureusement, car une roue de la carriole était tombée dans le fossé ! Je me souviens aussi être allé vendre une dizaine de petits cochons au marché. J'aimais bien cette journée. On partait de nuit, on attachait la jument à un anneau sur la place pendant le commerce et on prenait le temps de déjeuner, rencontrer des gens et discuter.

Les chevaux faisaient partie de notre vie. C'étaient nos compagnons et on y était attachés. Ils nous étaient utiles au travail, mais ils permettaient aussi de prendre des bons moments. Je me rappelle avoir profité du fait que *Poulette trottait* bien : je la montais en selle et je me prenais pour un jockey. Un jour que je devais l'emmener à l'étalon, je l'ai fait trotter jusque chez le palefrenier ; elle est arrivée en sueur. J'ai été réprimandé et j'ai dû attendre que la jument se repose avant de l'emmener près de l'étalon.

Si tout allait bien, le poulinaage se faisait tout seul et allait très vite. On s'apercevait que la jument était prête lorsqu'elle avait la mamelle gonflée et qu'elle perdait son lait ; parfois elle tapait du pied. Quand le poulain se présentait mal, il fallait agir vite et appeler le vétérinaire ; mais on n'a jamais eu ce problème. La jument travaillait normalement jusqu'au bout et reprenait le travail dès le lendemain. Le poulain tétait sa mère pendant environ 6 mois, et on le vendait.



*Ci-dessus et pages suivantes : un poulinage chez  
M. Édouard Bordeaux à Garnetot*

Il fallait prendre soin des fers et des sabots des chevaux. Si un fer était décroché, mon père remettait lui-même les grosses caboches. Mais s'il était usé, il fallait aller chez le maréchal-ferrant qui en profitait pour retailler les sabots. La jument qui tirait la carriole sur la route, c'était *Poulette*, on lui mettait des fers en caoutchouc, ça résonnait moins dans les environs.



Je me souviens qu'un jour je devais emmener *Mignonne* chez le maréchal ferrant et mon père m'avait dit : « surtout ne la fais pas trotter sur la route ». Mais j'étais trop tenté. J'ai voulu essayer et là, catastrophe ! La jument a glissé et on s'est retrouvé tous les deux dans le fossé. J'ai eu très peur car elle ne voulait pas se relever. Les bras autour de son cou je lui disais : « ma petite *Mignonne*, je t'en prie relève-toi, je ne recommencerais pas, je t'en supplie... » Au bout d'un moment elle s'est relevée et on est reparti au pas. Au retour, j'ai



menti et j'ai dit à mon père que la plaie que *Mignonne* avait au genou était due aux barbelés dans le champ.

La relation entre le cheval et l'homme est différente d'un animal à l'autre. Je savais par exemple que *Mignonne* était lente à démarrer, mais qu'elle pouvait être forte de collier. Et elle me craignait. Un jour mon père m'a disputé car je l'avais mise dans les brancards du banneau bien chargé (alors que, d'après lui, une petite jument devait être devant : c'est moins dur). Mais je sa-

vais qu'elle pouvait le faire. Elle me sentait derrière et, sans que je lui donne le fouet, en entendant mes ordres, elle tendait ses traits et je la savais prête à démarrer. Ce jour-là elle a réussi, et moi j'étais content.

En effet si le cheval est bien habitué à son maître qui sait doser ses efforts, il obéit. Le fouet ne sert pratiquement pas, si ce n'est dans certains cas, on le fait « claquer » pour dire : « allez on y va ! ».

On connaît son cheval, on sait quand il faut l'arrêter pour qu'il reprenne son souffle, plutôt que de le laisser aller au bout de sa fatigue sinon il ne pourrait plus redémarrer. Quand le maître aime son cheval, celui-ci le lui rend bien. Les journées se passent mieux, même si elles sont longues et fatigantes. Il y a une entente harmonieuse entre l'homme et son cheval.



## Almir Bellier

« C'était en août 1944, vers le 10, peu avant la Libération. Tenant le cheval par le licol, nous revenions d'un herbage, mon père et moi, de l'église de Berville vers la cour de la ferme. Deux Allemands arrivaient dans la cour en même temps que nous.

Ils demandèrent le cheval à mon père qui, naturellement, refusa. Ils insistèrent, mon père résista encore et ne lâcha la bride que sous la menace de leur mitraillette. Nous regardâmes effondrés notre cheval s'éloigner, pensant ne jamais le revoir ; c'était sans compter sur la fidélité et la mémoire de l'animal. Ils partirent vers Lieury, s'arrêtèrent dans une ferme où ils prirent un harnais pour atteler le cheval à une vachère.

Deux jours plus tard, le matin, ma mère allait traire les vaches dans un pré au Rocreux. Sur le chemin, voilà qu'elle croise notre cheval qui revenait seul, traînant une longe sans la vachère mais avec le harnais. Il avait refusé de servir l'occupant.

Sans doute fatigué de son périple il passa la journée couché dans un coin ombragé du pré entourant la ferme.

*Un mariage en carriole*

Dans mon enfance les déplacements un peu longs en carriole étaient de véritables expéditions. Je me souviens d'un mariage à Sainte-Marguerite-des-Loges, à l'époque où les cérémonies à la mairie et à l'église avaient lieu le matin. Aussi était-il nécessaire de s'organiser sérieusement.

La veille, dès le matin, mon père avait lavé la carriole, astiqué toutes les pièces en laiton, lanternes, moyeux, embouts de brancards ainsi que les boucles et parties en métal du harnais. Tous les cuirs eux, étaient noircis avec un cirage spécial. En fin d'après-midi, muni de deux bottes de foin et d'un peu d'avoine pour nourrir le cheval, qui lui n'était pas à la noce, il fallait faire les travaux de la ferme. Le soir, la traite des vaches ainsi que les soins aux animaux étant confiés aux voisins, nous voilà partis dormir chez des cousins à Livarot afin d'arriver à l'heure à la mairie le lendemain matin.

Le jour du mariage à l'arrivée chez la mariée, le garçon d'honneur distribuait des rubans blancs que nous devions nouer aux lanternes et au bout du fouet. La carriole des mariés et le cheval qui la tirait étaient décorés de fleurs blanches et de rubans. La demoiselle d'honneur, elle, s'affairait à épingler la traditionnelle fleur d'oranger aux vêtements des invités.

Les cérémonies terminées nous nous sommes dirigés en cortège d'une quinzaine de carrioles vers Fervacques où avaient lieu au restaurant les repas du midi et du soir. Les chevaux dételés furent mis à l'écurie où ils pouvaient se reposer et manger eux aussi.

Après le repas du soir vers minuit, à la lueur des lanternes garnies de bougies, nous sommes repartis pour



*Un mariage en carriole*

rentrer à Berville en une seule étape (25 km environ). Je me couchai et m'endormai vers trois ou quatre heures du matin, bercé par le bruit des sabots du cheval sur la route : «clap-clap ! clap-clap !...» que j'avais encore dans les oreilles.

### *Souvenir de Noël*

Habitant Berville, nous fûmes invités chez ma grand-mère fermière à la ferme de la Fontaine-Saint-Julien, à Boissey, pour le repas de Noël. Mes parents passant à Saint-Pierre étaient chargés de prendre un grand plat de charcuterie pour le hors-d'œuvre de toute la famille. Ma mère l'avait posé sur le plancher de la carriole devant ses pieds.

Pour s'engager dans le chemin abrupt qui va de l'église de Boissey à la Fontaine-Saint-Julien, il fallait déjà abaisser la bâche pour ne pas accrocher les branches. Et voilà qu'en montant le chemin caillouteux le cheval «bruche» (trébuche), tombe à genoux, la carriole plonge en avant et ma mère, pour ne pas perdre l'équilibre met les deux pieds dans le plat de charcuterie.

Notre repas fut animé par l'anecdote du plat de charcuterie qui avait la marque des deux talons de chaussures de ma mère. L'expression «mettre les pieds dans le plat» avait pris tout son sens...

## Montviette-Nature

*Extraits d'enquêtes*

### *Les tranchées*

« *Les tranchées* sont les coliques, le cheval se lève, se couche, tape du pied. Il faut les faire marcher sur trois communes : St Georges, Montviette et Viette, à la longe. Il y avait une prière. » (Saint-Georges-en-Auge, Montviette, Écorches)

« C'est les intestins qui se nouent. On allait sur St Michel, Mesnil Bacley et Montviette. Il ne faut pas qu'ils se couchent car comment les ramener à la maison. » (Montviette)

### *La gourme des chevaux*

« Il faut faire chauffer la pelle à feu, mettre un sac percé sur cheval avec goudron de Norvège, on enfumait les chevaux. » (Saint-Georges-en-Auge)

### *L'éparvin*

« Il éparvine, c'est une patte arrière qui saute »; « Il (le cheval) tirait de l'éparvin ». (Saint-Georges-en-Auge)

### *Le crapaud*

« C'est une plaie au sabot. » (Saint-Georges-en-Auge)

*Marcher le vent*

« On avait une carrioleuse de race anglo-normande, demi-sang français. Elle marchait le vent, elle marchait très vite. » (Saint-Georges-en-Auge)

*Litière des vaches et chevaux*

« Toujours de la paille, pas de foin ça attire les puces » ; « il faut mettre au chien la couverture que tu mets sur le dos d'un cheval pour qu'il n'attrape pas de puces. » (Notre-Dame-de-Courson)

*Sevrer les poulains*

« Pour sevrer les poulains, on leur mettait de l'argile et du vinaigre sur les mamelles. Ça faisait comme une boue, on enveloppait la mamelle. » (Saint-Pair-du-Mont, Montviette)

*Mauvais tour aux charretiers*

« Une cale sous la roue. Quand les chevaux avaient tiré deux ou trois coups, ils ne voulaient plus. » (Saint-Pierre-de-Mailloc)

*Coqueluche*

« Quand on a la coqueluche, il faut boire du lait de jument. La coqueluche apparaît en mars, avril. » (Ticheville)

## Bayard, cheval de ferme

*Témoignage de M. Lemazurier, recueilli par Jean Duval*

« Je m'appelle Bayard, je suis un mâle de race percheronne. Je viens de Montilly, près de Condé-sur-noireau. J'avais deux ans quand un cultivateur de Touffeville près de Troarn, m'a acheté à cette foire de Montilly. J'ai passé trois années à Touffeville mais, en 1958, mon maître déménage à Saint-Michel-de-Livet, canton de Livarot. Nous voilà partis à pied vers mon nouveau domicile. Fini la plaine : maintenant, à nous les collines du Pays d'Auge avec leurs côtes !

Je me trouve dans une nouvelle maison bien confortable, maintenant au labour avec mon maître, qui est plutôt du genre travailleur, et avec qui je forme une bonne équipe (moi aussi je suis courageux !); par exemple, avec mon banneau équipé de roues cerclées de fer, parfois, en transportant du fumier, il arrive que l'on « borde ». Alors mon maître me vient en aide en prenant les rayons de la roue et en criant : « Allez ! Bayard » et l'action de nos deux forces réunies fait que nous redémarrons. Mais parfois ce n'est pas possible, alors on met « à cul » pour vider le contenu du banneau et avec plusieurs voyages on s'en tire.

Au retour, mon maître me dételle, me fait boire à l'auge en granit et me donne ma ration d'avoine avec du

foin. Naturellement, les travaux de transport de bois, de betteraves, et de pommes, dans les petits chemins boueux en mauvaises saisons, ne sont pas de tout repos, surtout qu'à cette période, la pluie est souvent au rendez-vous.

Un jour nous partons pour Toufféville, chez les parents de ma maîtresse. Nous revenons avec un plateau équipé de roues à pneus ; je vous assure que mon travail devient alors moins pénible et que j'apprécie ce changement.

Tous les matins, j'ai droit à l'étrille et à la brosse (vous voyez, mon maître prend soin de moi) et s'il n'y a pas de travail, je passe mon temps dans l'herbage. Tous les mois, j'ai droit au ferrage et, pour cela nous n'allons pas chez n'importe qui : nous allons chez la seule femme de France, maréchal-ferrant, mademoiselle Claire Mallet, place Pasteur à Livarot. Mon maître me tient la patte (je suis lourd, je pèse 950 kg) et il a même droit à un petit grog offert par la patronne, la corvée terminée.

Je suis costaud, je n'ai jamais connu le vétérinaire. Malgré tout j'ai des « tranquies » et pour les soins, un seul remède : une promenade sur trois communes différentes. Nous partons de Saint-Michel-de-Livet, passons par Le Mesnil-Bacley et remontons par Castillon. Naturellement mon Maître m'accompagne, à pied lui aussi, en me tenant par le licol. Au retour, je suis guéri.

Au moment des foins, changement de régime : réveil à 5 heures, une ration d'avoine et en route pour le dur labeur du fauchage. Un bon mois de ce régime, en continu, est éreintant.

Et puis, un jour de 1977, mon maître se présente dans la cour de la ferme sur un tracteur (un Vendevre). Je pense que je vais être enfin soulagé de mon travail... J'ignore encore que je vais être vendu pour la boucherie après 16 ans de bons et loyaux services.

## **Le Foyer Rural du Billot, Histoire et Traditions populaires**

Le Foyer Rural du Billot est une association régie par la loi de 1901. L'adhésion familiale comprend l'abonnement au bulletin *Histoire et Traditions populaires*, publié chaque trimestre aux mois de mars, juin, septembre et décembre et permet de participer aux différentes activités: sorties « ma-noirs », voyages culturels, expositions, conférences, randonnées pédestres, etc. Adhésion avec abonnement au bulletin *Histoire et Traditions populaires* : 21 € (frais d'envoi inclus).

### **Quelques dates**

**1970.** Création de l'association « Foyer Rural des jeunes et d'Éducation Populaire ». Activités: tennis de table, ciné-club, bibliobus, arts plastiques, atelier peinture, théâtre (deux pièces, réalisées par les jeunes du Foyer seront présentées au public : *Adolescence 75* et *Les pieds sur terre*), randonnées pédestres, après-midi pour les Anciens...

**1974.** Première exposition dans la salle des Fêtes, « Hier et aujourd'hui, le Fromage en Pays d'Auge », réalisée par les élèves de l'école, les parents d'élèves et les membres du Foyer. Les expositions suivantes seront présentées jusqu'en 1984 dans la salle des Fêtes communale.

**Mars 1983.** Premier numéro de notre bulletin *Histoire et Traditions Populaires*.

**1985.** Achat d'un bâtiment agricole qui, restauré, sera désormais utilisé pour les futures expositions et les activités du Foyer.

**Été 1985.** Première exposition dans notre nouveau Foyer : « Du blé au pain ».

**Octobre 1995.** En Assemblée Générale, le Conseil d'Administration décide d'une nouvelle dénomination de l'association, qui devient « Foyer rural du Billot, Histoire et Traditions populaires ».

### **Expositions réalisées depuis 1974**

#### *Dans la salle des Fêtes du Billot*

- 1974 : Hier et aujourd'hui, le fromage en Pays d'Auge
- 1975 : La pomme et le cidre en Pays d'Auge
- 1976 : La forêt
- 1977 : Le cheval en Pays d'Auge
- 1978 : les repas d'antan
- 1980 : L'enfant en Pays d'Auge
- 1981 : L'école rurale d'autrefois, réalisation de l'exposition permanente
- 1982 : La maison rurale et ses artisans
- 1983 : Saint-Georges-en-Auge, 2000 ans d'histoire, en coopération avec la municipalité
- 1984 : Femmes du Pays d'Auge

#### *Dans notre bâtiment acquis en 1985*

- 1986 : Du blé au pain
- 1987 : Paysans du sud Pays d'Auge
- 1988 : L'art de soigner en pays d'Auge
- 1989 : L'élevage en Pays d'Auge

- 1990 : De la forge à l'atelier
- 1991 : les artisans du cuir
- 1992 : La céramique en Pays d'Auge, potiers, tuiliers, briquetiers
- 1993 : De la fibre à la toile
- 1994 : Il était une fois le jardin
- 1995 : L'art de plaire en Pays d'Auge
- 1996 : Chauffage et éclairage en Pays d'Auge
- 1997 : Le mariage en Pays d'Auge
- 1998 : Naître et grandir en Pays d'Auge
- 1999 : Le Fayel, une famille, une ferme, un village
- 2000 : Les artisans du bois : du sabot à la maison
- 2001 : Jeux, Fêtes et réjouissances
- 2002 : Les Roches, extraction et utilisation
- 2003 : La communication en Pays d'Auge
- 2004 : Le Billot, mon village en 1900
- 2005 : De la soupe de graisse au bourdelot, la cuisine de nos grands-mères
- 2006 : Lessives et beaux linges d'autrefois
- 2007 : Rites et cérémonies : le baptême, la communion, le mariage
- 2008 : La forêt du Billot, son histoire, ses petits métiers, sa verrerie, sa briqueterie
- 2009 : Marie, fermière du Pays d'Auge
- 2010 : Petits métiers oubliés du Pays d'Auge
- 2011 : Le cheval et l'homme

### **Remerciements**

Cette exposition a été réalisée grâce à la participation de **la commune de L'Oudon** qui a financé la publication des dépliants, **la commune de Saint-Georges-en-Auge**, les associations **Espace Évanescence, Montviette-Nature, Randonnées et Patrimoine de la Viette**

**et de L'Oudon (RPVO) et la Société historique de Lisieux.**

**Merci aux membres du Conseil d'administration du Foyer et aux amis de l'association** qui ont effectué les travaux de menuiserie, de peinture, d'électricité, de décoration, recherché les objets et les documents et participé à leur mise en place : Almir BELLIER, Dominique BORDEAUX, Yvon et Arlette BOUILLÉ, Denise BOURGAULT, Thierry et Paule BRICON, José et Claude CASTEL, Michel et Marie-France CHANU, Florent et Mercé CHABOISSIER, Claire COEURET, Yvette DENIS, Brigitte FERRAND, Jean-Pierre et Roselyne GALLOU, Mauricette GODET, Gérard et Chantal GUILLIN, Guy HARDOUIN, Marie-Thérèse HUGOT, Daniel et Monique LALIZEL, Majo et Bernard LECERF, Claude et Michèle LEMAITRE, Jacky et Danie MANEUVRIER, Jean-Noël et Annie MOTTE, Michel NIGAULT, Lucien et Sylvie PERDEREAU, Serge TOREAU, Jean et Françoise TRAMBLAIS, François et Colette WÈBRE ; ainsi qu'à Arno MANEUVRIER qui a assuré le secrétariat d'édition du présent ouvrage.

**Enfin, merci aux prêteurs qui ont permis la réalisation de cette exposition :**

M. et Mme AUMONT Jacques, Ammeville  
M. et Mme BARA, haras d'Écajeul  
M. et Mme BASLEY Michel, Les Autieux-Papion  
M. et Mme BERTRAND Lucien, St-Georges-en-Auge  
M. BORDEAUX Dominique, Saint-Martin de Fresnay,  
M. et Mme BOSQUAIN Jean-Claude, Gonneville-sur-Mer  
M et Mme BOUILLÉ Arlette et Yvon, N.-D. de-Fresnay  
Mme BOURGAULT Denise, Saint-Pierre-sur-Dives  
M. et Mme BRICON Thierry, Le Billot  
M et Mme CHABOISSIER Florent, N.-D. de-Fresnay

*Le Foyer Rural du Billot*

M. et Mme CHANU Michel , Les Autels-Saint-Bazile  
M. et Mme COEURET Alain, Tôtes  
Mme COTTIN Colette, Lisieux  
M. et Mme DALLIER Antoine, Écots  
Mme DENIS Yvette, Saint-Pierre-sur-Dives  
M. et Mme DESHAYES Daniel, Lisieux  
M. et Mme DORLÉANS Philippe, Montpinçon  
M. et Mme FRÉMONT Pierre, Saint-Georges-en-Auge  
M. et Mme GALLOU, L'Oudon  
M. et Mme GODET Jean, Grandmesnil,  
M. et Mme GUILLIN Gérard, Notre-Dame-de-Fresnay  
M. et Mme HARDOUIN Guy, Berville  
Mme Hugot Marie-Thérèse, Le Billot  
M. et Mme LACHAUME Robert, Écots  
M. et Mme LALIZEL Daniel, Ifs  
M. et Mme LEMAÎTRE Claude, Lisieux  
M. et Mme LOUVET Jean-Marc, St-Martin-de-Fresnay  
M. et Mme MADELINE, Mittois  
M. MAILLARD Michel, Ammeville  
M. et Mme MANEUVRIER Jack, Le Billot  
Mlle MARIE Karine, Thury-Harcourt  
Mme MARTIN Jacqueline, Saint-Pierre-sur-Dives  
Ets PIQUENOT , Thiéville  
M. et Mme RADÉ Pierre, Vieux-Pont-en-Auge  
M. RÉGNIER Max, Beuvillers  
M. SEGUIN , Saint-Martin-de-Fresnay  
M. TOREAU Serge, Montormel  
M. et Mme TRAMBLAIS Jean, Livarot  
M. et Mme VERRIER Jean-Claude  
M. et Mme Wèbre Françoise, Berville

## Table des matières

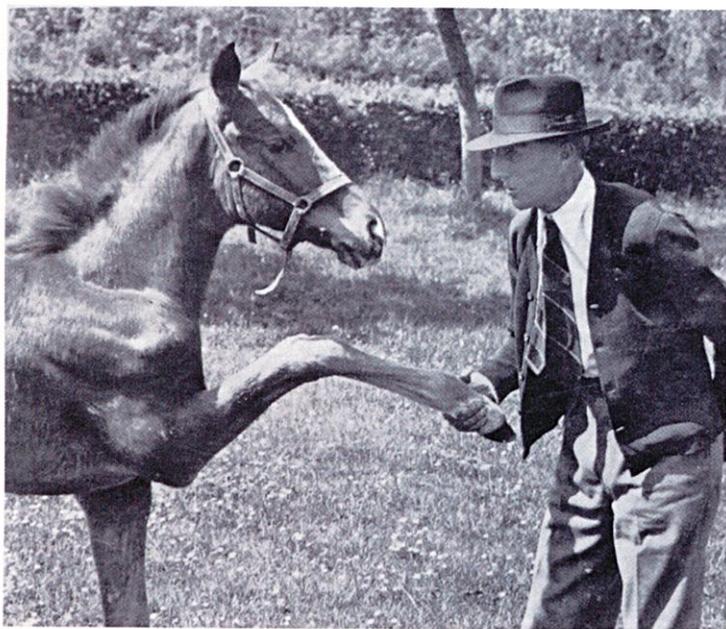
<b>Le cheval, toute une histoire</b>	7
<i>Jack Maneuvrier</i>	
<b>Le cheval : un dieu du panthéon gaulois ?</b>	19
<i>Hubert Lepaumier</i>	19
<b>À pied, à cheval, en voiture</b>	35
<i>Daniel Lalizel</i>	
<b>L'ancien relais de poste de Saint-Pierre-sur-Dives</b>	43
<i>Jacqueline Martin</i>	
<b>Le cheval dans les houillères de Littry</b>	51
<i>Pierre Cofrier</i>	
<b>Autour du cheval en Normandie</b>	77
<i>Dominique Fournier</i>	
<b>La société hippique de Saint-Pierre-sur-Dives</b>	105
<i>François Havin</i>	
<b>Gélinotte, trotteur de légende</b>	109
<i>Yves Robert</i>	
<b>Les courses de Livarot</b>	115
<i>Jean Tramblais</i>	
<b>Le groupe sportif hippique de Livarot</b>	123
<i>Yves Meslon</i>	
<b>Histoires de selliers et de bourreliers</b>	125
<i>Françoise et Jean Tramblais</i>	
<b>Le maréchal-ferrant</b>	131
<i>Françoise et Jean Tramblais</i>	
<b>Souvenirs : le maréchal-ferrant, le charron</b>	135
<i>Yvette Denis</i>	
<b>Témoignages</b>	139
<i>Jean Godet</i>	141
<i>Pierre Radé</i>	145
<i>Louis Bricon</i>	149
<i>Bernard Marie</i>	157
<i>Almir Bellier</i>	165
<i>Montviette-Nature</i>	169
<i>Bayard (M. Lemazurier)</i>	171
<b>Le Foyer Rural du Billot</b>	173

---

*Imprimé en Europe par Lulu.com*  
*Dépôt légal : mai 2011.*

# Le cheval et l'homme *en Pays d'Auge*

*Catalogue de l'exposition organisée par  
le Foyer Rural du Billot,  
Histoire et Traditions Populaires*



*Ci-dessus : archive de M. Bara, haras d'Écajeul.*

Numéro spécial (n° 114 – 38<sup>e</sup> année) du bulletin trimestriel  
*Histoire et Traditions Populaires*, Foyer Rural du Billot

ISSN 0298-6728. **12 €**