

Découverte

Aux Mille Sabots Le halage du sinagot

C'EST EN OUVERTURE TRADITIONNELLE DE LA FÊTE DES « MILLE SABOTS, EN PAYS VANNETAIS », QUE LE PUBLIC TRÈS NOMBREUX A PU ASSISTER, DEPUIS LE QUAI DE LA RABINE, À L'ENTRÉE DU PORT DE VANNES, AU HALAGE DU DERNIER SINAGOT CONSTRUIT POUR LA PÊCHE CÔTIÈRE EN 1943, « LES TROIS FRÈRES » (CLASSÉ MONUMENT HISTORIQUE ET INSCRIT AU PATRIMOINE), PAR MIGNONNE 2000, UNE TRAIT BRETON AUBÈRE ET PUISSANTE, ÂGÉE DE 8 ANS.

MIGNONNE 2000 AFFICHE FIÈREMENT ses 750 kilos de muscles sur la balance... Et le sinagot, 8 tonnes. De l'avis de Pascal Février, président de l'Association « Les Amis du Sinagot », « il est important pour nous tous de retrouver les savoir-faire d'antan, ce à quoi nous nous attachons, notamment pour bien maîtriser les techniques de halage. Pour ce faire, nous avons suivi les conseils de Jean-Marie Hel qui a pratiqué la drague et le halage pendant une quinzaine d'an-

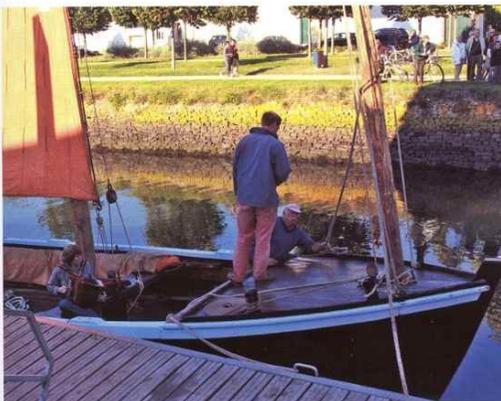
Texte & Photos :

Daniel Simon

Pierre Lerohellec, aux côtés de Jean-Marie Hel et d'un membre de l'équipage du sinagot.



Découverte



Les 3 Frères

Année de construction : 1943, sur les chantiers de Querrien (Le Bono en Plougoumelen). Longueur hors tout : 10,40 m. Maître-bau (largeur) : 3,20 m. Déplacement : 8 tonnes (environ). Équipage : 12 personnes maximum. Propulsion : voiles uniquement (+ annexe motorisée).

Amis du Sinagot,

6 Rue de la Tannerie
56000 Vannes.
☎ 06 14 93 04 69.
contact@amis-du-sinagot.net

Du XIX^e siècle à 1969...

AVANT L'APPARITION DE L'ÉNERGIE « MÉCANIQUE », la propulsion des bateaux sur les fleuves et les canaux s'effectuait grâce au courant, à la voile, à la perche ou au halage. Le halage, moyen de traction par des hommes ou des bêtes est alors le plus utilisé pour remonter les rivières. Réalisé par des hommes, celui-ci a l'avantage de pouvoir s'employer le long de rivières non aménagées, contrairement au halage par des chevaux qui nécessite un chemin continu et dégagé tout le long du rivage. Alors que l'essentiel des canaux a été construit au début du XVIII^e en Europe, le cheval remplace le halage à « col d'homme » au XIX^e, car plus rapide. En effet, la distance parcourue par l'homme est de 12 km/jour, contre 30 km/jour, pour le cheval. Avec 4 chevaux, cette distance s'élève à 50 km/jour, ce qui permet par exemple d'effectuer le trajet Paris-Lyon en

10 jours. L'idéal pour tracter des péniches de 300 à 400 tonnes. A cette époque, les compagnies de transport développent les péniches écuries, particulièrement adaptées pour héberger les chevaux la nuit. Ces derniers étaient transférés depuis la berge par une rampe. Sur ces chemins de halage, les charretiers choisissaient plutôt des chevaux de type trait, mais plus légers. Ils optaient aussi pour des mulets ou des ânes. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'amélioration des routes, la concurrence déloyale du chemin de fer qui casse les prix, et l'apparition des bateaux à vapeur va contribuer à la disparition progressive de la batellerie avec traction animale, sachant que la grande récession du halage à cheval, s'engage dès 1930, avec l'apparition des moteurs. La réglementation des heures de navigation qui passe de 7 à 19h en 1936, va accélérer ce processus de disparition du halage. En 1969, la dernière péniche écurie est en cessation d'activité à Marseille les Aubigny. Trois ans plus tard, la Compagnie Générale de traction sur les voies navigables dépose son bilan... ■

nées, de 1950 à 1965, sur les bords de la Loire, où il aidait, entre autres, les bateaux de pêche au saumon à remonter le fleuve. Son expertise nous a été très utile, en particulier pour régler la bonne longueur du cordage entre le bateau et le cheval (...). Il aura fallu, en effet, une fintrelle de 100 m pour mener à bien l'opération. Comme le précise Jean-Marie Hel, « plus on tire loin, plus on tire en ligne, sachant que c'est le départ qui est le plus embarrassant. Pour cela, il importe que le cheval parte doucement et dans le même temps, il nous faut donc donner du mou pour faciliter ce démarrage. Une fois que le cheval est lancé, c'est le skipper, à l'arrière, qui fait tout le travail ». Et Mignonne 2000, impassible, marche au pas cadencé, sans à-coup, et sans jamais faiblir. Pierre Lerohellec, dit Pierrot, son agriculteur de propriétaire à la retraite, en est très satisfait. Outre cette sortie sur le port, avec elle, il assure les mariages, les balades et les animations dans le Pays de Vannes. A Radon, sur l'exploitation, tous deux travaillent encore au champ. « Oh, juste pour ne pas perdre la main, nous labourons, binons et hersons, quelques rangs de patates et de choux. Mignonne 2000 est un amour qui a du cœur et du poumon et qui, de surcroît, travaille particulièrement bien à l'attelage ».

En Bretagne, le halage de bateaux par des chevaux date de 1870. Avant cette époque, celui-ci s'effectuait « à col », c'est-à-dire par un ou deux hommes ceinturés d'une bricole. Pour remonter dans le port de Vannes, on utilisait aussi le vent dans les voiles, le courant et la marée... Sur les canaux, un cheval seul pouvait tirer un chaland de 26 mètres de long rempli de sel, de sable ou de bois sur une distance de 20 à 30 kilomètres par jour ! Le harnachement de Mignonne 2000 est constitué d'un collier en cuir, de traits, d'un palonnier appelé aussi « bat jarret » et d'une croupière. Comme le cheval tire en biais, on équilibre la longueur des traits raccourcissant celui situé du côté du bateau. Les mariniers bien équipés de l'époque possédaient au moins trois cordes de grosseurs et de longueurs différentes pour le halage du bateau, selon que ce dernier utilisait un, deux, ou quatre chevaux. La corde à un cheval mesurait environ 80 mètres, celle à deux chevaux 120. Le câble de halage était fixé en hauteur à un mât spécial implanté sur le tiers avant de l'embarcation, mât très fortement haubané pour résister aux efforts, et qui pouvait se coucher pour passer sous les ponts. Ce câble devait être très long pour ne pas tirer le bateau vers la berge ou entraîner les chevaux dans l'eau, ces derniers pouvant parfois être victimes d'accidents, lorsque cette corde restait coincée dans un obstacle. Le bateau qui continuait sur son erre, dans sa lancée, pouvait effectivement fort bien entraîner le cheval à l'eau. Pour éviter cela, les palonniers étaient équipés d'un système de largage rapide qui se déclenchait d'une simple pression du manche de fouet... ■

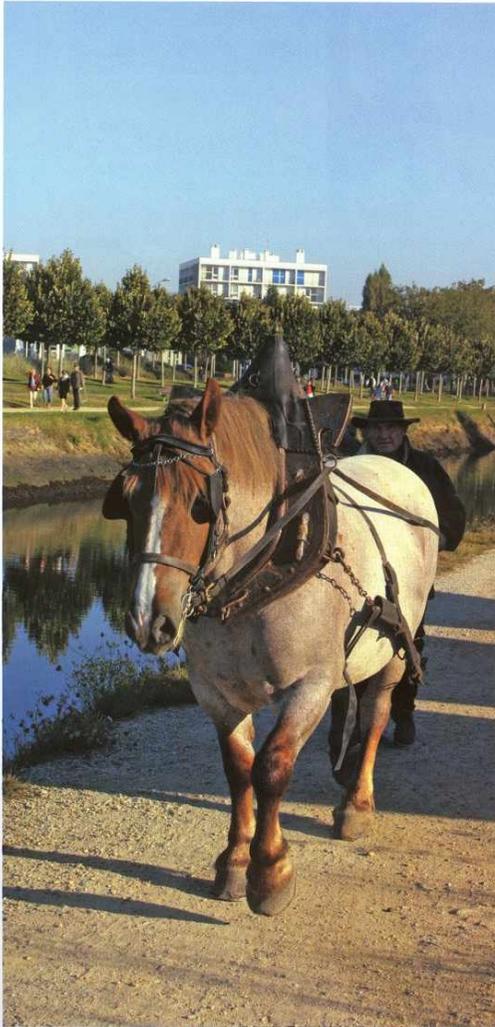
Découverte



Pour mener à bien l'opération, il aura fallu une fintrelle de 100 m.

Plus le cheval tire loin, plus il tire en ligne.

Pour faciliter le démarrage, ou lors de passage d'écluses, de ponts ou de gués, il faut donner du mou au cordage.



De difficiles conditions de travail

LES CHEVAUX DE HALAGE TRAVAILLAIENT AU PAS. LES câbles exerçaient une traction oblique sur leurs épaules et leurs jambes, ce qui ruinait leur santé en deux ou trois ans. En se déplaçant sur le fond irrégulier des rivières, ils étaient amenés aussi à marcher sur des pierres anguleuses, faute de les voir, et le fond était parfois assez instable pour que certains s'y noient. Le choix se portait sur des chevaux lourds au tempérament calme. Contre les cailloux, ils portaient des fers qui ne laissaient apparaître que la fourchette. Ces fers n'avaient pas de pinçons pour permettre à la corne de changer de volume, au rythme des variations de température eau froide / air extérieur plus chaud. Le travail était d'autant plus difficile que les fers n'avaient pas de crampons, afin de ne pas s'accrocher dans les cordages ou défoncer les ponts des bateaux qui les transportaient à la descente. Anes, mulets et chevaux utilisés dans la batellerie étaient parfois logés dans une petite écurie placée au milieu du pont. Une petite réserve de foin était placée sur le toit de cette écurie. Les accidents les plus graves leur étaient évités grâce à un large couteau fixé au collier qui permettait au conducteur de trancher rapidement les cordes dans le cas où le bateau risquait d'entraîner les chevaux à la rivière. Les mariniers propriétaires d'un petit attelage avaient intérêt à soulager les efforts de leurs bêtes. Pendant qu'un marinier les conduisait, l'autre aidait ses bêtes en s'harnachant avec elles... ■

Entre Rhône et Saône !

EN 1842, LA REMONTÉE DES FLEUVES ÉTAIT ORGANISÉE en convois de 5 à 6 bateaux. Ces convois étaient tirés par des chevaux attelés 4 par 4, avec un charretier pour huit chevaux. Un convoi de 6 bateaux exigeait 16 fois 4 chevaux pour le tracter. Autant d'efforts considérables à fournir, de cris des charretiers, de claquements de fouets, de piétinements des 240 sabots sur les galets, et de tension énorme des cordes en chanvre pour tracter ces 450 tonnes de charge, contre un courant puissant. Le convoi avançait de 10 kilomètres par jour en moyenne, soit 30 à 40 jours pour faire Arles-Lyon. En revanche, la descente s'effectuait en seulement 3 jours. Pour cela, les chevaux étaient embarqués sur des « bateaux de chevaux » qui accompagnaient le convoi. Il s'agissait, d'ailleurs, de leur seul vrai moment de repos... ■