



ETS. Vandergoten

Cet article a été écrit par le journaliste équestre célèbre † Pierre Wolfs, décédé en décembre 2004.

Ils ont fait partie du patrimoine vivant de Bruxelles

Jusqu'à la fin des années soixante, les puissants attelages de chevaux de traits alezans de la firme de déménagement Vandergoten constituaient une véritable richesse culturelle de notre capitale. Attelés en harnais de travail à des lourdes tapissières de transports ou revêtus de riches harnachements pour participer aux processions de la cathédrale St-Michel à Bruxelles, de St-Guidon à Anderlecht, à l'Ommégang, ou au concours national du cheval de trait belge sur la grande piste du palais 5 du Heysel, ces magnifiques colosses suscitaient toujours l'admiration générale.

Pierre Wolfs a eu le privilège de rencontrer René Vandergoten, actuellement retiré des affaires et consacrant ses loisirs au classement et à la mise en valeur de ses riches collections : documents, archives, photos, tableaux harnachements de fête, ... L'interview se déroula dans la sellerie installée au dernier étage de son hôtel de maître, situé dans un cadre de verdure. Ils y admirent des brides richement décorées d'éléments de cuivre avec œillères, frontal, muserolle, mors ; des colliers gigantesques soigneusement rembourrés relevés de cuivrieres ... Et la conversation entre Pierre Wolfs et René Vandergoten :

Quelle est l'origine de la firme Vandergoten ?

René Vandergoten : La création de la firme remonte à 1870. Mon grand-père qui tenait une ferme rue du Canon à un jet de pierre de la rue Neuve, accepta d'effectuer des transports occasionnels pour des amis, des voisins et des connaissances. Il ne disposait que de deux chevaux, des rouans, de très modeste qualité. Au fil du temps ses fils, dont mon père, firent l'acquisition de voitures de déménagement modernes, de chevaux de trait de valeur et créèrent une société familiale de transports et de déménagements. Cette société acheta et construisit des dépôts et des écuries au quai de la Houille, près de la Porte de Flandre. L'entreprise recruta du personnel spécialisé et se tailla rapidement une réputation non seulement bruxelloise, mais nationale et même internationale. Des visiteurs étrangers, dont plusieurs Hollandais, venaient visiter nos écuries.

Comment achetiez-vous vos chevaux ?

René Vandergoten : Il faut bien vous dire qu'à l'époque le cheval conditionnait toute l'économie nationale. Il existait dans le pays tout un réseau de marchands, de maquignons, de courtiers qui avaient leur clientèle personnelle. C'est par leur intermédiaire que nous assurions la remonte de nos écuries. L'un de nos plus fidèles fournisseurs fut monsieur Van Pimperzele, d'une honnêteté de toute description, ce qui n'était pas toujours le cas dans

cette corporation. Il est évident qu'un cheval acquis chez lui coûtait bien plus cher que si nous l'avions acheté nous-mêmes chez le fermier ou l'éleveur. Mais à chacun son métier. Nous n'étions pas marchand de chevaux, mais amateurs d'animaux de haute qualité. Cette philosophie d'achat présentait d'ailleurs de nombreux avantages : gain de temps, accès aux meilleurs élevages, essai de huit jours aux frais du courtier, avant conclusion définitive de la transaction. Nous n'achetions que des chevaux belges, des hongres car les juments sont souvent capricieuses au moment des chaleurs et les étalons peuvent provoquer des problèmes dans une écurie. Les chevaux étaient adultes, âgés de 4 à 5 ans, et déjà dressés à l'attelage agricole, critère important car la firme ne pouvait se permettre le luxe de débourrer un jeune cheval vert ... et ce n'était d'ailleurs ni notre but ni notre métier.

Quels critères déterminaient votre décision d'achat ?

René Vandergoten : Ils étaient tellement nombreux qu'il m'est difficile de les citer tous. Bien entendu le cheval devait être grand, 1,70 m au minimum, puissant, élégant, musclé, avec des membres forts, secs, corrects, exempts de tares. La corne des pieds devait être impeccable. Un poitrail profond, une croupe musclée, une belle épaule oblique, un dos soutenu étaient indispensables. Mais en plus il fallait que le cheval présentât du 'cachet', du chic, de la beauté, de l'harmonie. Il devait immédiatement engendrer la sympathie. Nous accordions beaucoup d'importance à l'œil du cheval : l'œil est révélateur quant à son potentiel affectif, à sa loyauté, à son équilibre mental. Appelé à vivre et à travailler pendant de longues années avec nous, le cheval devait avant tout attirer la sympathie. Il devait aussi se montrer vaillant entre les traits. Je me souviens d'un magnifique hongre alezan clair charbonné, une vraie statue animée, plein de distinction mais doté du plus extraordinaire caractère paresseux que j'aie jamais connu ! A peine attelé 'Monsieur' avançait à petits pas comtés, rêveur et distrait, tandis que ses collègues peinaient au timon ! Il fut d'ailleurs immédiatement renvoyé au marchand qui nous l'avait procuré.

Je me souviendrai toujours de vos puissants attelages d'alezans. Aviez-vous un faible pour cette robe ?

René Vandergoten : Bien sûr il est de bons chevaux de toutes robes. Mais personnellement j'ai la passion des alezans, de préférence à crinière claire, voire délavée. A qualité égale un alezan paraîtra toujours plus fier, plus majestueux, plus noble, plus gai qu'un rouan par exemple. Nous avons eu des chevaux d'autres robes mais ce sont les alezans qui constituaient l'image de marque de notre maison. Notons bien qu'à l'origine il y eu de nombreux champions nationaux de robe alezane : Jupiter en 1889, Brillant en 1890, Olympien en 1896, Gambrinus et Indigène du Fosteau, et Vadrouille d'Enée, le champion national de 1950, à mon avis le plus bel étalon de l'après-guerre. Je regrette le fait que cette robe chatoyante ne rencontre plus aujourd'hui les faveurs du public. Cependant la préférence des utilisateurs va aux robes franches, surtout l'alezan.

Quel était l'effectif de vos écuries ?

René Vandergoten : En pleine gloire –entre 1939 et 1956 – nous avions en permanence au minimum 23 chevaux. Nos écuries étaient situées quai de la Houille à Bruxelles et boulevard Emile Bockstael à Laeken. Dans chaque corps d'écurie la surveillance était assurée par un couple de concierges. Mais au fil du temps force fut de réduire nos

effectifs. Ce qu'il est convenu d'appeler progrès nous obligea à nous reconvertir vers les camions automobiles. La circulation urbaine devenue démentielle, l'impossibilité de recruter de jeunes cochers compétents et motivés, la rareté des chevaux de qualité, le coût d'entretien d'une grosse écurie, autant de facteurs qui nous obligèrent à arrêter la traction hippomobile en 1970. Cette année fut d'ailleurs à marquer d'une double pierre noire car elle vit flamber notre belle sellerie du quai de la Houille. Heureusement, et croyez moi ce fut un vrai miracle, je parvins à sauver des décombres fumants nombre de harnachements, de tableaux, de souvenirs que je m'empressai de faire restaurer. C'est ce patrimoine qui décore la sellerie dans laquelle se déroule notre entretien.

Comment dressiez-vous le nouveau cheval à la traction en ville ?

René Vandergoten : En général cela ne causait aucun problème. Comme je l'ai dit, le jeune cheval avait déjà travaillé à la campagne. Il connaissait donc les éléments de base de la mise à l'attelage. Pour l'habituer à l'environnement urbain et à la circulation nous attelions la recrue en paire avec un vieux routier. Le nouveau était attelé pendant trois jours à droite, côté façades, et ensuite à gauche, côté circulation. Pris en main par des spécialistes, des vrais artistes du cheval, ce dressage se passait calmement, tout en confiance et en douceur. Il fallait avant tout obtenir la confiance du cheval. Après une semaine d'écolage l'élevé était prêt à effectuer une carrière complète. Chez nous le fouet était inexistant. Seule une parfaite entente psychologique, une connivence, entre les chevaux et les hommes permettaient aux équipes d'effectuer ensemble un travail pénible, lourd, mais tellement passionnant.

Comment nourrissiez-vous vos chevaux ?

René Vandergoten : Il faut bien se dire que nos amis étaient de vrais colosses, des hercules astreints à des travaux très lourds. Le plus lourd d'entre eux, Fritz, pesait exactement 1260 kg. Ils avaient donc besoin d'une nourriture abondante, riche, énergétique. L'avoine consistait la base des repas : en moyenne une ration journalière de minimum 15 litres. Une grande partie de l'avoine était mélangée en une mélasse comportant entre autre du son et de la luzerne. Le petit-déjeuner était servi le matin en deux services de manière à ce que nos chevaux ne gaspillent pas leur repas en fonction de l'abondance des aliments. A midi, quand ils étaient en service, ils étaient débridés et abreuvés sur place. Ensuite ils mangeaient à la musette cette délicieuse mélasse préparation maison. Ils en raffolaient ! Le repas du soir était le plus important : outre sa nécessité physiologique il présentait un impact psychologique important : après une longue et éprouvante journée de labeur, le cheval était pansé et mené dans la quiétude de sa stalle généreusement paillée où il dégustait dans le calme ses trois kilos d'avoine pure et sa luzerne. Il était prêt pour une nuit reconfortante avant de reprendre le collier le lendemain.

Et qu'en était-il de la maréchalerie et du recours à la médecine vétérinaire ?

René Vandergoten : Les Anglais disent 'No foot no horse' – pas de pied, pas de cheval – et c'est bien vrai. Le maréchal-ferrant était notre auxiliaire le plus précieux ; sans ses services jamais nous n'aurions pu assurer notre métier. Le meilleur cheval du monde peut être définitivement ruiné par un tapeur de clous incompetent alors qu'un maître-maréchal pourra sauver un cheval qui semblerait condamné du fait de ses pieds. Nous faisons

appel à un 'orfèvre' en la matière, un maître-artisan qui se doublait d'un artiste et d'un orthopédiste du cheval : mon excellent ami Arthur Leroy. C'est en grande partie grâce au savoir-faire d'Arthur que nos attelages étaient aptes à remplir leurs pénibles missions. Nous avons aussi la chance de pouvoir compter sur un docteur vétérinaire exceptionnel, disponible 24 heures sur 24, le docteur Domicent, grand ami et connaisseur du cheval doublé d'une personnalité scientifique de niveau international.

Vos chevaux allaient-ils parfois en prairie ?

René Vandergoten : Tout comme notre personnel nos amis quadrupèdes avaient droit à leur congé payé. Ils passaient chaque année une quinzaine de jours en pâture chez Armand De Budt, ferme des Loups à Ophain. Lors de leur mise au vert ils étaient déferrés. Inoubliable spectacle que celui de ces hercules de la gent chevaline retrouvant brusquement les charmes de la campagne après une année de dur labeur. Lors de leur rentrée à Bruxelles le maréchal m'adressait souvent de lourds reproches car la corne des sabots avait parfois poussé de manière anarchique. Cela posait évidemment des problèmes de rectification d'aplombs qu'Arthur Leroy résolvait d'ailleurs de main de maître.

Comment organisiez-vous le travail de votre cavalerie ?

René Vandergoten : L'emploi des chevaux se basait sur deux axiomes : 1. En terrain plat et égal, un cheval d'une tonne tire facilement une charge de cinq tonnes sur un véhicule à roues. 2. En côte, il faut au moins la force d'un cheval et demi pour assurer pareil travail. En fonction de ces données de base nous attelions deux, à trois ; à quatre et parfois à six chevaux. Je puis vous assurer que c'était un spectacle magnifique que celui d'une tapisserie lourde à vide de cinq tonnes, chargée de dix tonnes, arrachée par nos puissants attelages. Les larges sabots ferrés grattaient le pavé ; les jarrets se ployaient, les chevaux se lançaient réellement dans leurs colliers en un effort incroyable. Nous attachions évidemment une importance primordiale à la qualité et au confort de nos harnais. Notre fournisseur était la bien connue maison Waegemans, près de la Place de la Duchesse à Molenbeek, qui était titulaire de la très convoitée distinction fournisseur de la cour.

Quels étaient vos rapports et ceux de votre personnel avec les chevaux ?

René Vandergoten : A l'époque, les partons, le personnel et les chevaux formaient, j'insiste sur le terme, une grande famille. Un contact quotidien, un travail lourd, pénible et commun, des soins constants créaient entre l'homme et l'animal une réelle complicité, un attachement et un respect réciproques. Chaque cheval avait son nom auquel il répondait sans hésitation. Toujours il s'agissait de noms brefs et sonores, composés d'une ou de deux syllabes, afin d'être clairement perçus par nos amis chevaux lors des manœuvres à effectuer : Gaston, Fritz, Donny, John, Jules, Baron, Emir ... Traités avec énormément d'égards, choyés par notre personnel, ces colosses d'une force herculéenne avaient un vrai caractère de bébé. Il n'y avait pas plus sentimental que ces grands alezans venant quémander une caresse après une longue journée de travail. Lorsqu'ils participaient à des cortèges, le public, surtout les enfants, les flattait, les caressait. Au départ il n'y a aucun cheval méchant, c'est souvent l'homme qui le pervertit par ses mauvais traitements. Avant la guerre la motivation du personnel était complètement différente de celle d'aujourd'hui. Je vous certifie que nos ouvriers étaient fiers de leur métier et surtout de 'leurs' chevaux

qu'ils adoraient. Il n'était pas question ni de syndicats, ni de conventions sectorielles, ni de fiches de pointage, ni d'horaires flottants, ni d'heures de récupération. Quelques anciens cochers, les 'vieux de la vielle' étaient illettrés mais ils se révélaient de grands seigneurs dans leurs rapports avec les chevaux. C'étaient des grands professionnels comme il n'en reste plus guère. Lorsque hélas nous devions nous séparer d'un cheval j'ai vu sangloter ces vieux conducteurs d'un abord frustré, primaire. Moi-même et croyez que je suis réaliste et aguerri aux vicissitudes de la vie, j'ai toujours été incapable de voir partir l'un de nos chers chevaux. J'en étais réellement malade. Ce sont les seuls mauvais souvenirs de ma carrière.

En guise de conclusion de cet entretien passionnant, puis-je vous demander d'évoquer quelques souvenirs ?

René Vandergoten : Il y en a des centaines, voire des milliers. En voici quelques-uns.

Au début de l'occupation les Allemands réquisitionnaient un certain quota de chevaux chez les propriétaires. A cet effet j'avais acheté à vil prix quatre chevaux de qualité inférieure. Lorsque vient l'ordre de réquisition, ce sont eux qui avaient été bien soignés et nourris qui furent présentés et acceptés par les Allemands. Quant à moi je conservais mes chevaux d'élite.

Notre firme disposait d'énormes tapissières conçues spécialement pour le transport des décors du Théâtre de la Monnaie. Lorsque pendant la guerre il fallut évacuer les tableaux du Musée d'Art Ancien, vers le Palais de Justice pour les mettre à l'abri des bombardements, c'est à nos attelages qu'il fut fait appel. Et c'est donc dans nos grands véhicules que furent transportés des chefs-d'œuvres immortels signés Rubens, Breughel, Van Dijck, Hobbema, Mabuse, Van der Goes, et tant d'autres. Ce fut pour moi une profonde émotion que de me voir confier pareille mission exceptionnelle.

Parmi nos conducteurs nous avions un d'une force herculéenne qui se nommait De Stier – en français le taureau. C'était le roi de la débrouille. Un jour, lors d'un déménagement à Watermael-Boitsfort, son lourd camion devait monter une longue côte très raide. Afin de ménager ses chevaux déjà blancs d'écume notre Stier les détela et attendit le passage du tram ! Avec l'aide du wattman il accrocha son véhicule à la motrice et cahin-caha, à la vitesse de l'escargot, la lourde tapissière gravit la pente. Les chevaux, tout fringants après ce repos imprévu, furent remis dans leurs traits et poursuivirent joyeusement la route.

Je me souviens aussi des cas, plus ou moins fréquents, d'attelages revenant seuls aux écuries en fin de journée alors que les hommes, éreintés, buvaient un coup dans un estaminet. Les chevaux s'arrêtaient devant la haute porte et frappaient du sabot pour annoncer leur arrivée.

Une conclusion ? Le monde actuel a trop souvent reconverti les chevaux en outil de sport et de loisirs. J'espère vivement que parmi les lecteurs il se trouvera quelques 'anciens' mais aussi quelques vrais jeunes amateurs qui vibreront à l'évocation d'une vie toute entière vouée à cet être magnifique qu'est notre cheval de trait belge. Ce serait pour moi une immense satisfaction.

† Pierre Wolfs