

Mardi 13 janvier 2009  
**Interview de Jean Louis AUTRET**  
**Forgeron – maréchal ferrant**

« Du cheval domestique au cheval vapeur »

Le mardi 13 Janvier 2009, j'ai eu le plaisir d'interviewer Jean Louis qui a accepté, et je l'en remercie, de me raconter son parcours...

- Alors, Jean Louis, je crois que tu es loctudiste de longue date ?
- Oui, car je suis né, en 1922 à Kérillan où j'habite toujours à ce jour. Mon père s'appelait également Jean Louis et ma mère Marie Louise était native de Plonéour Lanvern. Son nom de jeune fille était Daniel. Trois enfants sont nés de cette union : mes deux sœurs, Marie Louise 77 ans, Alice 82 ans et moi-même 86 ans.
- Te souviens-tu de ton entrée à l'école ?
- C'était en 1928. J'avais 6 ans. C'était à l'école du Bourg. Elle était située à l'endroit où se trouve actuellement le petit parking (Place de la Liberté) face à la pharmacie. Je me souviens que mon premier professeur s'appelait Madame Gourmelen, mais je ne me souviens pas d'où elle était exactement. A mon arrivée à l'école, comme la majeure partie des enfants à cette époque, je ne parlais que le breton. Il a fallu se mettre petit à petit au français. Mais cela ne m'a pas posé de gros problèmes.
- Après l'école primaire à Loctudy, as-tu poursuivi ta scolarisation ?
- Oui, je suis entré à l'école Saint-Gabriel de Pont l'Abbé en classe de 6<sup>ème</sup>, où j'ai passé avec succès mon certificat d'études. J'avais 13 ans. Puis, à l'atelier de formation professionnelle, j'ai commencé une formation d'ajusteur sur fer à mes 15-16 ans en 37-38.
- Donc c'est vers cette activité que tu te dirigeais ?
- Pas exactement, car je pensais aller dans la marine marchande. Mais l'entrée en guerre en 1939 a tout bouleversé. Je n'ai pas fini ma formation d'ajusteur et je n'ai pas pu non plus aller dans la marine marchande. Du coup, Je suis resté à la forge à Kérillan avec mon père et mon grand père.
- Ton père se prénomait Jean Louis, et ton grand père ?
- Il s'appelait aussi Jean Louis tout comme d'ailleurs mon arrière grand grand père qui était boulanger à Kérandouin dans le quartier de Larvor.
- Ton grand père tout comme ton père étaient donc tous deux à la forge à Kérillan...
- Oui, comme moi j'ai appris mon métier avec mon père, celui-ci l'a également appris avec son père, donc mon grand père. Ils ont longtemps travaillé ensemble tous les deux. La seule coupure, pendant plus de 4 ans, a eu lieu lors de la première guerre mondiale. En effet, venu à la maison en permission libérable fin 1913, mon père a été presque aussitôt réquisitionné pour la guerre et n'a été libéré qu'en 1919. Puis mon grand père vieillissant, il se cantonnait à de petits travaux à la forge. Alors j'ai pris son relais auprès de mon père.
- Donc à la forge paternelle tu as appris ton métier de « forgeron, maréchal-ferrant ». En quoi consistait-il ?
- On forgeait pour le matériel agricole, d'où l'appellation « forgeron », et on ferrait les chevaux, d'où l'appellation « maréchal-ferrant ». Il y avait alors beaucoup de chevaux dans les exploitations agricoles. On en dénombrait une soixantaine qui venait régulièrement à la forge.
- Te souviens-tu des premiers chevaux que tu as eu l'occasion de ferrer et à quel âge as-tu commencé ?
- A 16 ans, quand je suis resté à la maison. Mais je n'ai pas tout de suite ferré, car c'est un métier très précis et que l'on ne maîtrise que dans le temps. Au début, mon rôle était de tenir le pied du cheval pendant le ferrage que faisait mon père. Il était un maître maréchal-ferrant. Pour preuve

pendant son service militaire, il était le premier maréchal-ferrant de sa compagnie à l'Ecole Militaire de Paris.

- Justement, mes parents étaient cultivateurs et ils avaient également des chevaux. Et pendant les vacances, c'est moi qui conduisais les chevaux, on en avait quatre, au ferrage chez un dénommé Morvan qui avait sa forge au haut du Moulin du Pont à Pleuven. Je me rappelle que certains chevaux, un peu récalcitrants, on les enfermait dans une structure. Cela se faisait-il à ta forge ?
- Non, nous n'avions pas cette structure qui s'appelle « un travail ». Tous les ferrages se faisaient sans cette protection.
- Donc, en général les chevaux étaient dociles...
- Oh ! dociles... plus ou moins...
- Est-ce que tu te rappelles d'un cheval qui a été récalcitrant
- Oh ! oui, de plusieurs même...
- Comment tu t'y prenais à ce moment là ?
- On commençait par le calmer et ensuite on lui levait le pied à l'aide d'une corde. Ce n'était pas toujours facile. Mais le cheval est un animal intelligent. Il le démontre dans son travail, dans son comportement. Ainsi, si lors du premier ferrage il a peur de la fumée lors du roussissement de la corne de son sabot, il aura peur de cela toute sa vie. De surcroît, il peut être aussi très têtu. Un paysan m'a avoué un jour avoir allumé un feu sous son cheval pour le faire avancer. Rien n'y fit. Il a dû éteindre ce feu car, m'a-t-il dit, il serait resté se brûler. Autre point important concernant la communication entre le forgeron et le cheval : le forgeron doit faire comprendre au cheval que c'est lui le chef. Il ne doit pas se laisser dominer par le cheval. Il doit toujours prendre le dessus sur le cheval.
- Oui, mais de quelle façon ?
- D'abord, il faut le prendre bien à la tête et le regarder droit dans les yeux pour lui faire bien comprendre « c'est moi le chef, c'est pas toi ». Et puis, il faut aussi le caresser à l'encolure, chose qu'il ne faut pas faire si c'est un cheval « pissous », car là c'est catastrophe, aussitôt les pieds se lèvent, c'est la ruade. Il ne peut pas encaisser les caresses, il a ça dans sa nature, un peu comme certains humains...
- Combien étiez-vous pour ferrer un cheval ?
- A deux, un pour tenir le pied du cheval et l'autre pour le ferrage qui se fait sur le sabot du cheval. Ce sabot est composé de la sole, des arcs boutants et de la fourchette au centre. Le ferrage est toujours une opération délicate. Lors du cloutage, il faut connaître la structure du sabot, car si le clou touche, ne serait-ce que très légèrement, le tissu vif du pied, le cheval s'en ressent. Alors on enlève le clou, qui avec le mal a fait réagir le cheval. Ensuite on laisse le pied se reposer et il ne sera clouté à cet endroit que quelques jours, voire même quelques semaines plus tard.
- Autre coutume autour du cheval : parfois on lui coupait la queue pour ne laisser qu'un tout petit bout. Quel est ton avis sur ce sujet ?
- Effectivement, parfois on coupait un morceau de queue, c'était pour l'esthétique. Avec la queue coupée, le cheval présente beaucoup mieux, il fait plus trapu. J'ai eu l'occasion de le faire. Mais il n'y aurait eu que moi, je ne l'aurais pas fait à la forge. Car, comme je l'ai déjà dit le cheval est un animal intelligent. Le faire souffrir comme cela, il s'en rappelle et quand il vient par la suite à la forge, il est plus rétif. D'ailleurs, j'ai dit plusieurs fois à mon père que cette opération devrait être faite à la ferme par quelqu'un qui n'a plus par la suite de relation avec le cheval. ;; Et ce n'est pas tout... Il y avait encore une autre intervention sur le cheval que je n'aimais pas trop faire : c'est le brûlage des gencives.
- En quoi cela consistait-il ?
- C'était une coutume qui ne se pratiquait, je crois, que dans la région bigoudenne. D'aucuns disaient alors que, du fait que parfois la chair ou plutôt la peau morte montait à l'arrière des dents du cheval jusqu'à la hauteur de celles-ci, cela l'empêchait de manger la lande. Du coup, on nous demandait de brûler cette peau. A cet effet, on avait réalisé à la forge un appareil qui

permettait de tenir ouverte la bouche du cheval et un bref passage du fer rouge supprimait cette peau morte. Je voudrais cependant dire que cette intervention était pour le cheval nettement moins pénible que la coupure de la queue.

- Tu viens de dire que l'appareil utilisé était fabriqué à la forge. Est-ce que vous en fabriquez d'autres ?
- Absolument, tous les outils qu'on utilisait étaient entièrement fabriqués par nous-mêmes à la forge. Ce qui fait que nous avons, notamment dans la série des pinces à tenir le fer rouge, toute une gamme de formes et de tailles différents.
- Revenons au ferrage du cheval, combien de temps durait le ferrage d'un cheval, pour les quatre fers bien entendu...
- Une heure normalement pour les quatre fers en se consacrant uniquement à cette tâche et en travaillant vite et bien.
- Quelles sont les différentes phases de ferrage d'un cheval ?
- D'abord il faut tailler la corne, puis forger le fer au feu, ensuite avec le fer rouge roussir la corne pour faire l'assise du fer pour que celui-ci s'adapte bien. Après refroidissement du fer, la phase finale est le cloutage du fer sur le sabot du cheval avec 7 ou 8 clous par fer. Les clous ressortent à l'avant du sabot et on en coupe les bouts que l'on rabat ensuite sur une petite entaille que l'on fait sur la corne.
- Donc pour mettre le fer on doit pouvoir travailler des deux mains ?
- Bien obligé et pour mettre les clous, il faut pouvoir travailler de la main gauche. Pour ma part, je suis droitier, mais avec mes deux mains je suis gaucher. Pourquoi je suis gaucher ? Parce que mon père et mon grand père étaient gauchers et en les observant j'ai suivi leur façon de faire.
- Le ferrage des chevaux était une des activités de la forge. Quelles étaient les autres ?
- On travaillait beaucoup pour l'outillage agricole : les charrues, les semoirs, les chars à banc, le cerclage des roues de charrettes ainsi que pour le petit matériel : les houes, les pioches, les binettes, les pelles, les rasettes, les haches, les coins...
- Ces travaux nécessitaient donc de travailler le fer en le chauffant au feu. Comment ce feu était-il actionné ?
- Dans la forge on disposait de deux soufflets de même type « Enfer » qui alimentés en charbon permettaient ainsi d'être à deux à la chauffe. Chaque soufflet était composé de deux cylindres en tôle et chaque cylindre avait en son intérieur un soufflet en cuir qui était actionné manuellement par un levier. Le premier cylindre en montant chassait l'air à l'extérieur du soufflet et en descendant chassait l'air qui était à l'intérieur du soufflet. Un contre poids à l'extérieur du cylindre facilitait l'ouverture du soufflet. Cet air était dirigé par un tuyau vers un autre cylindre compensateur qui régulaient et permettait d'obtenir un souffle régulier : plouf-plouf, plouf-plouf et ainsi de suite... Dans ce cylindre plus il y avait d'arrivée d'air plus il montait et moins il y avait d'arrivée d'air plus il descendait.
- Voilà pour le chauffage des pièces à forger et après, on les travaillait sans doute sur l'enclume ?
- Oui, à la forge il y avait trois enclumes différentes – une de serrurier, une de forgeron et une de maréchal-ferrant -, d'un poids de 125 kilos chacune sur lesquelles on martelait le fer...
- Oui, je me rappelle de la cadence, véritable rythme musical, que donnait le forgeron en martelant le fer. Mais pourquoi, après avoir frappé des coups puissants sur l'ouvrage, tapotait-il quelques petits coups sur l'enclume ?
- Eh bien, quand on martelait le fer on frappait dessus par des coups de marteau relativement forts pour lui donner petit à petit la forme désirée et quand on changeait de position à l'outil, on donnait quelques coups brefs sur l'enclume pour garder la cadence. Puis nouvelle chauffe et nouveau martelage... Et ainsi de suite avec de temps à autre, pour rendre sa dureté au métal, la trempe dans un bac d'eau qui chez nous était constitué d'une barrique coupée en deux.
- On a évoqué le travail pour le monde agricole, mais vous interveniez également dans le monde maritime... Sous quelles formes ?

- On ferrait le bateau d'un bout à l'autre : la quille, l'entourage... On travaillait en liaison avec le chantier de construction du bateau. Le plus important était celui de Pierre Cariou à Larvor. Il y avait aussi le chantier Eugène Charlot de Kerfriant, le père d'Eliane. Son chantier était plus petit, mais on eu l'occasion d'y ferrer quelques bateaux. Et puis, on fabriquait aussi divers outillages pour les marins...
- Lesquels, par exemple ?
- On fabriquait des grappins. Car des grappins, les bateaux en perdaient presque tous les jours du temps des bateaux à voile. Car lorsque le grappin restait accroché au fond de l'eau, il fallait bien souvent couper la corde et le laisser au fond. Lorsque le moteur a équipé le bateau, on en perdait beaucoup moins. Et une astuce a été trouvée pour avoir plus de chance de le récupérer en cas de croche.
- En quoi cela consistait-il ?
- Le système était assez simple. On attachait le grappin par le doigt, puis on laissait la corde aller tout du long vers l'anneau, on mettait une ficelle par l'anneau pour tenir la corde et ainsi lorsqu'il y avait beaucoup de traction, la ficelle cassait et le grappin était tiré à l'envers et du coup on pouvait le récupérer. Car fabriquer un grappin, cela paraît simple, mais cela demandait du temps, environ trois heures de travail. Il fallait le forger entièrement, il n'y avait que le marteau et l'enclume, n'ayant pas à cette époque de soudure électrique, le courant n'étant arrivé chez nous qu'au début des années 1950. C'est sûr qu'à partir de là, le métier de forgeron a beaucoup évolué avec la soudure électrique, les machines électriques...
- Tu intervenais sur les bateaux pour le ferrage, mais n'intervenais-tu pas aussi sur les moteurs ?
- Non, on ne faisait pas de dépannage de moteurs de bateaux. Je voudrais ajouter qu'on réalisait également des crocs pour les marins goémoniers qui avaient une activité importante à cette époque. Le croc du goémonier avait 3 doigts carrés avec une arête en haut qui coupait le goémon de la roche à partir d'un mouvement de rotation que l'on donnait au croc. Je dois dire que le métier de marin goémonier était un métier très dur et encore plus difficile au temps du bateau à voile. Des fois, je les ai vus, à minuit quand ils rentraient, rester tourner 3 heures sans avancer du tout car le vent était inexistant ou bien contraire ou pire la mer descendait et il fallait alors aller chercher le goémon plus au large. Là aussi, l'arrivée du moteur, dans les années 30 a été une grande « révolution ».
- Temps qu'on parle de marin, pourrais-tu me décrire l'activité du marin-paysan que l'on évoque souvent dans les brochures historiques sur la pêche ?
- C'est-à-dire que les gars de Larvor étaient tous des paysans et ils sont devenus tous des marins après. Car ils n'étaient pas des fils de marins mais des fils de paysans. Beaucoup partageaient leur temps entre les travaux de la ferme, très souvent petite exploitation, et la pêche. Nombreux étaient ceux qui allaient par exemple faire la pêche à la crevette la nuit et qui travaillaient ensuite à la ferme le jour.
- On dit parfois qu'à l'époque où la pêche était florissante, les contrôles divers par l'Administration étaient plus fréquents et plus sévères au Bourg qu'à Larvor. A quoi peut-on attribuer cet état de fait ?
- Eh bien, principalement à l'éloignement de Larvor par rapport au centre Bourg et puis, longtemps la route menant à Larvor n'était pas très carrossable. Cela rebutait souvent les agents des Douanes ou de l'Administration Maritime qui même, dit-on, fermaient les yeux sur les petites irrégularités constatées... contre quelques produits fermiers...
- A cette époque, donc peu avant la guerre 39-45, y avait-il d'autre forgerons, maréchaux-ferrants sur la commune de Loctudy ?
- Nous étions 4 : Autret à Kérillan, L'Hénoret à Pontual, Rolland au Bourg et L'Hénoret à Kerhervant. Nous étions parents aux L'Hénoret car la femme de mon arrière-grand-père était une fille L'Hénoret.
- Petit à petit, compte tenu de l'évolution du monde agricole et de l'arrivée du tracteur, la profession de forgeron, maréchal-ferrant a dû également évoluer ?

- Oui, l'activité de maréchal-ferrant a évidemment régressé avec la diminution de chevaux dans les fermes du fait de l'arrivée du tracteur, mais celle de forgeron a toujours été très soutenue. Les Autret ont exercé jusqu'à mon départ en retraite en 1982. L'avant dernier à exercer a été L'Hénoret à Kerhervant, il a dû s'arrêter vers 1970.
- Donc tu as eu l'occasion de voir l'arrivée du tracteur...
- Eh bien oui, c'est moi qui ai vendu le premier tracteur à Loctudy. C'était en 1953. L'acheteur était Péron de Kéraugant. C'était un « Massey Harris-Pony » et je me souviens que le voyageur, un dénommé René Philippe de Plogonnec, qui représentait la marque avait comme slogan de vente : « avec un Pony, jamais d'ennui ! ».
- Les tracteurs ont sans aucun doute fortement modifié la profession agricole dès l'après guerre, Mais je crois que le tracteur avait déjà commencé à percer avant cette guerre de 39-45 ?
- Oui, c'est exact. J'ai vu le premier tracteur vers 1930, J'avais 8 ans, c'était à Plonéour-Lanvern. Alors que j'étais chez mon grand père, j'ai vu un tracteur « Deering » et même à cette époque avec une charrue bisocs derrière. Il appartenait à un paysan, monsieur Roussel de la ferme de Runévez.
- Quelles étaient les caractéristiques de ce tracteur ?
- C'était un prototype. Il avait la particularité d'avoir les deux roues avant côte à côte et les roues à l'arrière étaient réglables sur un axe. On pouvait les régler à volonté. D'ailleurs, plus tard, le tracteur « Mac Cormick » a été copié carrément sur ce modèle « Deering ».
- Donc l'histoire du tracteur dans la région, tu la connais sur le bout des doigts. Car je crois que tu as été Agent chargé de détecter les besoins et de faire l'approche de la clientèle potentielle. Tu étais Agent pour quelle marque ?
- C'était « Massey-Ferguson », la marque était dirigée par Massey-Ferguson en direct. La concession se trouvait route du Loch à Quimper. Elle était tenue par monsieur Métivier, c'était un « pied noir ».
- Quelles étaient les marques présentes à cette époque sur le marché ?
- Oh ! Il y en avait beaucoup... Il y avait donc Massey Ferguson, Mac Cormick, Someca du réseau Fiat, Deutz, Renault... Avec le recul, je peux confirmer que Massey Ferguson était un bon engin. D'ailleurs, il y a encore des modèles en exploitation qui ont bien 40 ans et plus et qui n'ont pas eu de problème. Par exemple, celui de Pierre Floc'h (qu'on appelle Jean couramment), tout au plus, à force d'être manipulé, son volant s'est-il considérablement usé, mais le moteur tourne toujours très bien.
- Quelle était la couleur du Ferguson ?
- Les premiers, qui venaient directement de Coventry (Angleterre), étaient gris. Puis après, le corps était toujours de cette couleur mais le capot était rouge ainsi que les ailes. Je vais te résumer en quelques mots l'histoire Ferguson. Monsieur Ferguson était un ingénieur anglais de Coventry. Avec un brevet universel, il voulait que le tracteur fasse corps avec son outil. Artisan-ingénieur-mécanicien, il ne disposait pas de gros moyens financiers... Mais avec son invention d'incorporer le système de relevage au tracteur, ça a été la réussite, l'affaire du siècle ! Le système était tellement génial que Ford, l'américain se l'est approprié sur ses propres tracteurs. Du coup, il y a eu un procès qui a coûté les yeux de la tête à Ford et en contre partie fait la fortune de Ferguson. Après cette affaire, Ferguson s'est allié à Massey, qui était alors Massey-Harris, pour devenir Massey Ferguson qui existe toujours ainsi en l'état.
- Donc, sur le marché de la région, il y avait principalement le Massey-Ferguson et le Mac Cormick ?
- Oui, mais à Loctudy, il n'y avait pratiquement que des Ferguson...
- Tu m'as dit que Ferguson était tenu par une concession située route du Loch à Quimper, qui représentait la concession Mac Cormick ?
- C'était Le Lous à Quimper. Je le connaissais, car j'ai également vendu quelques Mac Cormick. Je voyais que ça ne tournait pas rond, alors je n'ai pas continué...
- La concurrence devait être rude sur le terrain ?

- D'ailleurs, il faut dire que Le Lous a « bouffé sa quigne » avec la concurrence. Car quand il y a eu la fusion entre Mac Cormick et Deering, Mac Cormick a mis en concurrence les 2 concessionnaires de ces 2 marques basées à Quimper, Deering étant représenté par Esun. L'enjeu était simple : celui qui aurait vendu le plus obtiendrait la concession. Et pour l'emporter, Le Lous a choisi de vendre à perte. Il a certes gagné la partie face à Esun qui alors a été retenu par Soméca pour sa concession à Quimper. Mais sa méthode de vente à perte l'a conduit à la faillite. Pour la petite anecdote, un jour vers les années 1970, j'ai vendu un Mac Cormick pour son compte et il m'a donné une commission comme convenu. Puis, il m'a dit : si tu vends le tracteur repris ce serait bien. C'est ce que j'ai fait, et oh ! surprise, il m'a donné une commission plus importante que celle que j'avais eue pour la vente du tracteur neuf ! Je me disais en moi-même : si tu marches comme ça, tu n'iras pas loin... Et puis, il faut reconnaître qu'il avait des méthodes d'action qui étaient loin d'inspirer confiance. Ainsi, un jour son voyageur Monsieur Guéguen qui était le beau-frère de Le Lous me proposa de signer le bon de commande pour le client et de payer la moitié à la signature et l'autre moitié, le solde, à la livraison. Je n'ai pas accepté car j'avais déjà entendu quelques bruits de difficultés à son encontre. Il a leurré plus d'un cultivateur... J'ai même l'exemple d'une personne qui a payé 2 fois sa moissonneuse-batteuse en signant des traites qui soi-disant étaient égarées. Et une fois à nouveau réglé, il a remis à l'encaissement les traites acceptées et qui, bien entendu, n'étaient pas perdues !
- Du coup, si Massey-Ferguson ne connaissait pas de changement de concessionnaire et que Soméca était confié à Esun, Mac Cormick a dû en changer ?
- Oui, la concession a été transférée à Pleyben, aux Etablissements Mazé.
- Et qu'est devenu Deering dans ce grand remue-ménage ?
- Il était donc associé à Mac Cormick, puis il s'est associé à International Harvester (IH).
- Cette période a connu des chamboulements. Mais, maintenant, c'est sans doute plus calme. Quelles sont les marques actuellement en présence sur le marché dans la région ?
- Oh ! actuellement il n'y a pas beaucoup de marques. Il y a toujours Ferguson, Case, Mac Cormick...
- Après ce large tour d'horizon sur le tracteur (son arrivée, les marques, les concessions), revenons à la forge. Quelles étaient alors les activités principales ?
- Il y avait comme auparavant les activités classiques de forgeron aussi bien pour le monde agricole que le monde maritime comme on en a déjà parlé. Mais, du fait de l'arrivée du tracteur, le nombre de chevaux à ferrer a diminué. Il a cependant été compensé par une nouvelle activité : l'entretien et la réparation des tracteurs. Il y a eu un transfert de l'activité cheval-animal à celle de cheval-vapeur... Car la multiplication du nombre de tracteurs, après une courte période d'indécision, a connu un effet « boule de neige »... Le voisin a acheté un, moi aussi, je vais en acheter un... et ainsi de suite...
- Alors, tu faisais également l'entretien des tracteurs que tu vendais, donc si j'ai bien compris d'une soixantaine d'unités au pic le plus élevé ...
- Certainement, il le fallait bien, car si tu n'es bon que pour vendre, tu n'iras pas loin. Et justement, en matière de réparation, j'ai eu une histoire avec un mécanicien qui vendait aussi des tracteurs. Maintenant c'est joli, disait-il, les forgerons se mettent aussi à vendre des tracteurs, mais qui va les réparer ceux-là un jour ? Je lui ai répondu, quelque peu vexé par son arrogance : j'ai cru entendre dire qu'un mécanicien n'avait jamais fait un bon forgeron, tandis qu'un forgeron arrivait à faire un bon mécanicien ! D'ailleurs, ironie du sort, j'ai eu par la suite l'occasion de me mesurer avec ce mécanicien. Le hasard faisant parfois bien les choses, un jour le tracteur d'une ferme, dont je tairai le nom tout comme celui du mécanicien, tombe en panne. N'étant pas disponible sur le champ, le cultivateur fait appel à ce mécanicien qui émet le verdict suivant : je ne pourrai jamais le réparer ici, il me faut l'envoyer à Pont-l'Abbé. A mon tour, ayant pu me libérer plus tôt que prévu, j'arrive à la ferme et il me dit aussitôt : Ce n'est pas la peine, tu n'arriveras pas à le démarrer. Je peux jeter un coup d'œil, lui demandais-je ? Oui, me

répondit-il. Quelques instants après, le tracteur démarrait... Un peu moqueur, je lançais à la cantonade : dépanner, ce n'est rien, le plus dur c'est de trouver la panne ! A noter que j'étais également, pour les pneus de tracteur, agent Michelin dont la succursale se trouvait à l'hippodrome Kerhuel à Quimper.

- On va faire une petite parenthèse sur ton activité, pour faire un petit tour d'horizon sur le monde agricole à cette époque, avant la guerre et après...
- Je commencerai par maintenant. Il n'y a plus qu'une seule ferme à Loctudy, en 1937 il y en avait 150 ! A cette époque à Larvor, il n'y avait que deux grandes fermes : Penanguer et Kernizan. Les autres étaient en général de très petites fermes certes, mais c'étaient elles cependant qui avaient le plus de « pognon ». C'est triste à dire, mais c'était vrai...
- Quelles étaient alors les activités principales ?
- Les petites fermes faisaient essentiellement le maraichage avec les pommes de terre c'est sûr, mais aussi les poireaux, les carottes, les oignons... Au Steir à Larvor entre autre, il y avait de belles parcelles de légumes et surtout de carottes. On sait que les carottes de sable sont les plus belles, mais, à mon avis, elles ne sont pas les meilleures. Les meilleures sont les carottes de terre. Elles sont certes plus rugueuses, mais leur goût est meilleur. De surcroît, outre les petites fermes, pratiquement chaque maison avait dans son jardin ou dans son petit lopin de terre une bonne culture légumière. Moi, par exemple, j'avais une culture sur un « journal », soit un quart d'hectare environ. Si on avait gardé la terre, on aurait pu soutenir la comparaison avec les paysans du Nord Finistère. On avait d'aussi bons légumes qu'eux...
- Les fermes étant relativement de petite surface, cela n'était-il pas un handicap pour le travail au champ avec le tracteur ?
- Oh, non, et puis les tracteurs n'étaient pas de gros engins, par exemple le « Pony » faisait 16 chevaux. Pour petite information technique, il était équipé d'un moteur de voiture, ce qui faisait dire au concurrent que cela n'aurait jamais marché, ce qui s'est avéré faux. Le moteur était un moteur de voiture « Simca Aronde » avec tout de même quelques particularités. Contrairement à la voiture qui disposait d'une pompe à eau, le moteur du Pony n'en avait pas. Le système était par thermo siphon. En outre, le moteur du tracteur était équipé d'un régulateur de vitesse, ce que ne possédait pas le moteur de voiture. Ainsi, le moteur du tracteur tournait à 1 800 tours alors que celui de la voiture atteignait les 3 800 tours.
- Faisons encore un retour en arrière : tu viens de quitter l'école et de rejoindre la forge... Presque aussitôt c'est la déclaration de guerre, on est en 1939, tu as 17 ans... Quels sont tes souvenirs de cette période de 39-45 ?
- Je travaillais donc à la forge. On était quelque peu isolé. De 1940 à 1942, il n'y avait pas de problème particulier. Ensuite en 1943, pour ma classe, qui n'a donc pas évidemment fait de service militaire, il y a eu effectivement le service du travail obligatoire en Allemagne, le S.T.O. Pour y échapper, comme l'ont fait beaucoup d'autres, j'allais travailler où il y avait le plus d'allemands, oui je dis bien où il y avait le plus d'allemands, car rassurés de nous voir là totalement décontractés, ils ne nous contrôlaient pas. On était tranquilles ! Pour ma part, j'allais travailler dans la ferme de Pen-Ilis à Tréguennec, où il y avait une forte concentration d'allemands du fait de l'activité de l'usine de concassage de galets destinés à la construction de blockhaus le long de la côte française. J'y suis resté jusqu'en août 1944, c'est-à-dire jusqu'à ce que les allemands quittent la région. Alors, je suis rentré définitivement. Mais durant la période où je travaillais à Tréguennec, je venais de temps à autre à la maison, à la forge où mon père continuait son activité seul après 1941, date du décès de mon grand père.
- La guerre terminée, tu t'es marié... c'était quand ?
- Je me suis marié à 24 ans, le 30 Avril 1946 avec Adèle Guiziou, 19 ans (née en 1927), fille d'une ferme de Combrit. Nous avons eu trois enfants. Un fils est malheureusement décédé. Mon autre fils a 61 ans, après des études de droit, il s'est installé à Lorient. Ma fille a 59 ans. Elle est mariée à un marin pêcheur et habite Loctudy. Après notre mariage, nous nous sommes installés à Kérillan chez les parents et j'ai continué à travailler à la forge, jusqu'au jour où j'ai été handicapé par une hernie discale, c'était en 1956.

- Tu as donc été opéré ?
- Oui, j'ai été opéré par le docteur Guias, à l'hôpital de Pont-l'Abbé. Mais ce type d'opération était peu pratiqué à cette époque, c'était un peu expérimental. J'ai même failli ne pas m'en sortir, je perdais beaucoup de sang. Mes collègues de chambre m'ont même dit par la suite, une fois que j'étais rétabli, qu'ils avaient entendu la sœur infirmière dire : ce n'est plus la peine de donner du sang à Autret, la cause est entendue... Mais par bonheur, j'ai réussi à prendre le dessus, et il ne m'est resté que d'énormes cicatrices dans tous les sens dans mon dos, ce qui a par la suite surpris les médecins lors d'autres consultations... Ainsi, après plus d'un an d'arrêt, j'ai pu reprendre mon activité à la forge.
- Donc cette reprise, tu l'as faite en 1957-58 avec ton père ?
- Oui, mais mon père a alors, petit à petit, ralenti son activité. Il me donnait un coup de main pour des tâches ne demandant pas trop d'effort. Car né en 1891, il approchait de ses 70 ans. Il est décédé en 1976, à l'âge de 86 ans, ce qui est mon âge actuellement... Ma mère, elle est décédée à 78 ans et mon grand père à 74 ans.
- Donc à la forge, tu étais alors le patron et pratiquement seul pour les tâches importantes ?
- Oui, d'ailleurs j'aurais dû prendre un ouvrier, mais je ne sais pas pourquoi je ne l'ai pas fait...
- Et tu as ainsi continué jusqu'à l'âge de la retraite, c'est-à-dire jusqu'à quand ?
- Jusqu'en 1982, à mes 60 ans.
- Avec un petit pincement au cœur sans doute ?
- Oui c'est sûr car j'aimais beaucoup mon métier et tout le côté convivial de la relation clientèle. Car la forge pour les hommes était aussi un peu un lieu d'échange comme l'était le lavoir pour les femmes... Mais j'étais bien fatigué et je me disais : si je continue, je n'aurai jamais de retraite, alors il vaut mieux que je m'arrête.
- Alors, retraité depuis déjà 26 ans, quelle est ou plutôt quelles sont actuellement tes occupations...
- Je travaille mon jardin, je fais des petites sorties à vélo, des bricoles à droite, à gauche, dans les fermes pour faire des dépannages ou parfois donner des avis, des conseils...
- Tu n'aurais pas un exemple d'intervention ?
- Oh si ! Il y a quelque temps de cela, un paysan est venu me voir, son tracteur était en panne. Tu ne pourrais pas venir voir, me dit-il, car le mécano est passé et il m'a dit que le bloc était fêlé et qu'il fallait le changer. Alors, je suis allé voir et je lui ai demandé : le mécano n'a pas enlevé la pompe à eau ? Car je pense, neuf chances sur dix, que ça vient de là. Non, me dit-il, tu n'as qu'à l'enlever. Oh ! lui ai-je répondu, moi je ne suis pas venu ici pour travailler, je suis venu pour donner un avis, un conseil. Finalement, en insistant, il m'a donné une clé et j'ai démonté la pompe à eau. J'avais vu juste : derrière la pompe à eau, le carter de distribution était percé et l'eau allait dedans directement. Alors le mécano, qui avait voulu faire la réparation, est venu me voir et m'a dit : maintenant, je suis obligé de changer tout le carter de distribution... Et là, nouvel avis, je lui ai répondu : il n'y a rien à changer, tu n'as qu'à changer uniquement le joint, au lieu d'avoir un joint qui ne fait que le tour, il faut installer un joint plein, tu le mets derrière et le tour est joué...
- Alors ça s'est fait ?
- Oui, et le paysan de me dire quelque temps après : ça m'a coûté cher, le mécano ayant à tort démonté le moteur pensant que la panne était là. J'aurais dû venir te voir tout de suite. Sans vouloir en tirer gloire, il faut dire que lorsqu'on a du métier et plusieurs années de pratique dans un métier, on a aussi des astuces ou plus simplement dit : on a du nez...
- Travailler ton jardin, donner des conseils, intervenir occasionnellement pour des dépannages... Ce sont tes occupations de retraité. Mais n'y a-t-il pas encore d'autres ?
- Si, un peu de pêche également avec un collègue qui a un bateau et comme on l'a déjà dit, j'aime faire assez régulièrement par beau temps quelques courtes sorties à vélo pour l'exercice mais aussi et surtout pour rencontrer des gens. Depuis un peu plus d'un an, je ne peux plus conduire ma voiture du fait de la faiblesse de ma vue. Mais ma femme elle, elle conduit toujours.

- Evoquons à nouveau la famille... Ton père a été élu municipal...
- Oui, il a été élu conseiller municipal en 1936, fonction qu'il a occupée pendant 30 ans. Il a été successivement conseiller municipal, 3<sup>ème</sup> Adjoint, 2<sup>ème</sup> Adjoint, puis, au dernier mandat premier Adjoint au Maire. Il a siégé sous la mandature du Général Jehan De Penfentenyo puis sous celle de Sébastien Guiziou.
- Et toi, tu n'as pas pensé le relayer dans la municipalité ?
- J'ai été sollicité, c'est sûr, on m'a dit : maintenant que ton père a décidé de s'arrêter compte tenu de son âge, tu vas le remplacer ?... Non, non, je n'irai pas, ai-je répondu, ce n'est pas la peine d'insister. D'ailleurs, on m'en a voulu d'avoir refusé, mais, outre le temps qu'il faut consacrer à une telle fonction, je ne me sentais pas du tout fait pour ça. Toujours est-il que finalement j'ai mis fin presque à une tradition familiale, car mon grand père a également été conseiller municipal durant une trentaine d'années notamment sous la mandature de Toulemont. De plus, le frère de mon grand père maternel, René Daniel, a également été maire de Plonéour-Lanvern pendant plusieurs années.
- Maintenant qu'on a fait un large tour d'horizon du côté du travail, de la famille... évoquons un peu les loisirs qui étaient en vogue à cette époque, Quels étaient-ils ?
- Il y avait bien évidemment le jeu de galoche que je pratiquais avec d'autres collègues, généralement le dimanche après-midi, sur la route de la ferme de Kérillan. Et là, contrairement à maintenant où on ne met qu'une seule pièce sur la galoche, on mettait alors plusieurs, ce qui faisait que la hauteur des pièces était souvent plus grande que la galoche elle-même !
- -Pourquoi procédiez-vous ainsi ?
- Eh bien ! on jouait alors pour du fric... tandis que maintenant on joue pour des points.
- Celui qui dégalochait emportait la mise ?
- Ah, pas toujours. Des fois on donnait la moitié à la galoche et l'autre moitié aux copains. Si on tapait la galoche un peu trop haut, les pièces giclaient et on avait un mal fou à les retrouver dans le fossé et parfois on ne les trouvait même pas. On fabriquait des pièces de galoche et des palets à la forge, maintenant on les fait au tour.
- Et tu joues toujours à la galoche à 86 ans ?
- Oui, on se retrouve de temps en temps entre copains sur la route de Pen ar Palud. En général on est une vingtaine de joueurs. Bien entendu, on prend, avec modération, un petit « réconfort » à la fin des jeux. Il y a toujours une bonne ambiance et je dois dire que ça aussi, ça entretient la forme...
- Et Adèle, pendant ce temps là ?
- Elle fait son petit train-train... Sa fille vient la voir ou elle va voir sa fille, car, comme je l'ai déjà dit, elle conduit toujours la voiture, heureusement pour, entre autre, faire les courses, ne voyant pas assez clair, moi j'ai arrêté de conduire peu avant mes 85 ans.
- Tu dis donc avoir joué et continué à jouer à la galoche, mais dans ton jeune temps, n'as-tu pas pratiqué d'autres sports ?
- Si, dans le temps, j'ai joué au football à l'U.S.Loctudy ainsi qu'à la Phalange. J'ai arrêté vers mes 30 ans c'est-à-dire au tout début des années 50. Je jouais avant centre et alors je courais comme un lapin... Je pense même que j'aurais été pas mal comme coureur à pied Il y avait de bonnes équipes de football dans le coin, on avait une équipe du niveau de Penmarch, de Pont-l'Abbé... C'était à peu près pareil. Je me rappelle, je ne jouais pas encore, mais une très bonne équipe, la T.A. de Rennes, était venue à Loctudy. Les Rennais pensaient ne faire qu'une bouchée de nous et finalement, ils sont partis avec une bonne musette... Il y avait alors une belle équipe à Loctudy, c'était vers 1934-35, entre autres joueurs il y avait Emile Le Lay, Tin Lay de la cale, Manu le goal. Ça c'est le foot, mais il y avait aussi, jusque dans les années 1970, une belle course cycliste, le jour du Pardon. Les primes offertes principalement par les patrons pêcheurs, avec même une certaine concurrence pour être le plus généreux donateur durant l'épreuve, rendaient la course très animée avec de bons coureurs tel que Guy Butteux qui, très rapide au sprint, raflait beaucoup de primes.

- Et à Loctudy, y a-t-il eu de bons coureurs cyclistes ?
- Oui, il y a eu Jean Cossec qui a fait le Tour de l'Ouest, et puis il y a eu Félix Biger qui était bon aussi. Si Félix Biger est décédé assez jeune, Jean Cossec ne nous a quitté que l'an passé, à l'âge de 88 ans. Il y a encore eu d'autres coureurs c'est sûr, mais pas de la valeur de ces deux champions. Moi-même j'ai fait quelques courses communales. Je n'ai jamais gagné de courses mais j'ai fait quelquefois deuxième, par exemple à la course du pardon à Loctudy en 1938, peu avant la guerre. A cette époque, il y avait des courses cyclistes dans plusieurs endroits de la commune : à Larvor, à Kergoff, au Suler...
- Eh bien, Jean Louis, avant de clore notre entretien, je voulais te demander d'où vient l'appellation « Pont Ar Gwin », le lieu-dit qui se trouve au bas de Kérillan ?
- Pont Ar Gwin est un nom fantaisiste qui ne plait d'ailleurs pas aux riverains. Il a été donné à l'époque par Louis Calvez, le patron de la ferme de Kérillan. Quand on lui demandait : d'où tu viens ? Il répondait systématiquement : je viens de Pont Ar Gwin, car, à cette époque, il y avait un café à cet endroit. Le vrai nom de cet endroit improprement appelé Pont Ar Gwin est « Pont Ar Goz veilh », (le pont du vieux moulin). En effet, comme me l'a dit mon grand père, sur la route actuelle de Loctudy vers Larvor, il y avait à cet endroit, près d'un moulin un pont en bois qui enjambait le ruisseau. A cette époque la route de Larvor passait par Kérizec. De surcroît, je ne sais pourquoi, mais on inventait alors beaucoup de noms de lieux-dits comme « la Pharmacie », « Limoges », qui se trouvait entre Lodonsec et Kergoff où il y a actuellement l'arrêt des cars. Il y avait là un café-épicerie où j'allais de temps à autre chercher du tabac à priser pour mon grand père.

Jacques BALANEC  
Quêteur de mémoire