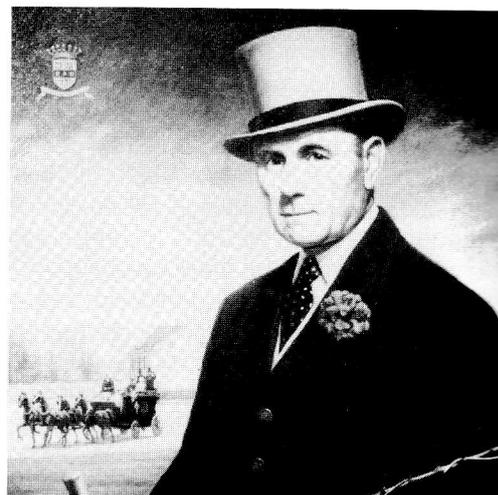




INTERVIEW DU BARON CASIER PAR N. ROWAN



J'ai pratiqué plusieurs disciplines équestres mais rarement en compétition, et ai toujours monté et attelé par plaisir sans souci de lutte. Ma première promenade en voiture a eu lieu le lendemain de ma naissance le 8 octobre 1908 à Waregem quand, par une forte neige, chose rare à cette saison, on m'a conduit à mon baptême, dans le coupé de ma Grand-Mère, mené par son cocher Albert.

Mon plus ancien souvenir remonte à la déclaration de guerre en 1914. Ma famille, en vacances au château de Ste Croix-lez-Bruges, s'est réfugiée à Sluis, à la ferme Maenhout, propriété de ma Grand-Mère Lophem. On m'a hissé sur le siège (on disait le 'passé') d'un coupé fort chargé entre mon Grand-Père et le cocher. Là, pendant quelques mois, je passais la journée dans les stalles des vingt-quatre gros chevaux de labour. Souvent j'allais arracher les betteraves avec le fermier et je pouvais monter un des chevaux ou grimper sur le tas de betteraves. J'en étais très fier!

De cette époque date mon respect pour les cultivateurs et mon admiration pour le courage avec lequel ils exécutent leur dur labeur.

Nous cavaliers ou meneurs, n'oublions pas que dans notre pays de culture, dès que nous quittons les pistes ou les chemins, c'est chez eux que nous sommes.

Soyons leur toujours reconnaissants et sachons à l'occasion le leur témoigner.

Après la guerre de 14, mes parents qui habitaient alors Gand, me mirent au Collège de Melle. Mes amis étaient évidemment ceux avec qui je pouvais parler "chevaux". Nous pouvions aussi monter à cheval à chaque congé ou pendant les vacances. Celles-ci se passaient en août à Sainte Croix et en septembre à Waregem, chez ma Grand-Mère Casier (fille de bourgmestre Jules Storme, fondateur du Rallye Wareghem et des courses). Nous arrivions à Waregem en charette à chiens par le "Karreweg". En ce temps là le transport des paquets était confié au voiturier Corryn qui faisait la route vers Gand le mardi et le vendredi avec un chariot attelé de trois chevaux. Cette route était pavée et bordée de deux bandes de terre. Il y avait des hêtres et des marronniers de Gand à Deinze, des ormes de Deinze à Vyve et des tilleuls vers Courtrai.

À l'âge de 10 ans, j'ai construit une voiture à chèvre avec deux roues de brouette. Je passais aussi de nombreuses heures chez le carrossier Achille Bossuyt, voisin du château, et à 15 ans je l'aidais à construire mon premier road car que je possède encore. À cette époque, on démolissait d'innombrables voitures à chevaux. Les louageurs vendaient leurs coupés et victorias pour 500 francs. Le charron Camille Bracke à Gand jetait les lanternes en tas dans sa cour.

Je fis mes études supérieures jusqu'en 1930 et au 2^{ème} Lanciers mon service militaire que j'ai terminé à l'Hôpital suite à un accident de cheval à la pleine des manœuvre d'Etterbeek.

En 1932 je suis entré comme ingénieur dans l'entreprise familiale, la filature de lin "Linière St-Sauveur" à Gand que j'ai dirigée avec mon Père et mon Oncle. À cette époque, je m'intéressais à l'attelage et étais un des seuls à atteler à quatre. J'avais comme amis quelques anciens qui avaient la nostalgie des années 1900 et connaissaient toutes les règles de l'attelage. Actuellement une des seules personnes qui puisse nous conseiller utilement est Monsieur Calle de Gand qui connaît toutes les finesses du métier.

En 1922, l'équipage Rallye Waregem, qui avait interrompu ses chasses pendant la guerre reprit ses laisser-courre au lièvre trois fois par semaine dans les environs de Waregem. Les membres étaient surtout Gantois et Français du Nord. Leurs chevaux étaient installés à l'Hôtel des Flandres, au Zangershof sur la Place et au Wildzwijn dans la rue des courses. C'était là aussi que Maurice Tjolle entraînait des chevaux de courses ainsi qu'à la villa Salomé à Zulte où se trouvait la piste d'entraînement. Il y régnait une grande animation tous les matins. Pendant les vacances, je montais à l'entraînement et parfois en courses. En 1932, sautant la butte du champs de courses prolongée à cette époque par un fossé, j'eus la jambe gauche presque arrachée, lors d'une chute. Couché dans le fossé avec le cheval sur moi, les pompiers durent nous retirer de cette facheuse position.

Nous chassions à courre le samedi et pour compléter le weekend nous fîmes venir d'Angleterre une meute de Beagles Elisabeth, dit Pocket Beagles avec lesquelles nous organisons des drags le dimanche. Un garde partait à l'aventure trainant un bouchon de fumier de renard en imitant le parcours d'un lièvre. Les chiens devaient le retrouver. Un jour, un renard que nous gardions en cage s'est échappé. Il portait un collier avec une sonnette. Il fut tiré huit jours plus tard à Evergem après avoir franchi la Lys et le canal de Bruges. Il est vrai que renards, chevreuils, cerfs, sangliers, écureuils, blaireaux n'existent plus en Flandre. Notre pays ne ressemble plus à ce qu'il était entre les deux guerres. A cette époque tous les chemins étaient en terre. Le premier béton a été posé vers 1935. C'était la route d'Oostrozebeke à Ingelmunster. Tout le monde allait voir cette innovation. Pour les cavaliers ce fut une catastrophe. En ce temps là aussi les champs étaient bordés d'une bande d'herbe appelée "kanten" et d'un fossé dont les bords étaient plantés d'aulnelles pour les consolider. On les coupait tout les sept ans pour en faire des piquets de clôtures. Le sport consistait à franchir ces fossés à travers les aulnelles sans savoir ce qu'il y avait de l'autre côté. Actuellement il n'y a plus ni kanten ni aulnelles. Les quelques fossés subsistants sont bordés de fils de fer barbelés. Le fil barbelé fut la bénédiction des éleveurs mais l'horreur des cavaliers. L'inventeur en était Monsieur Bekaert qui au début du siècle avait appris aux vieux de Zwevegem à le fabriquer. Son fils Léon devient membre de l'Equipage Rallye Waregem vers 1930 et on lui fit payer une double cotisation pour le punir de sa si "vilaine" invention. Comme il avait de l'humour il s'exécuta de bonne grâce.

Pour en revenir aux chevaux, en 1929, je fus membre fondateur avec mon ami Carl van Crombrugge à Leerne-Saint-Martin, d'un équipage de drags qui découplait entre Nevele et Tronchiennes. Il y avait également à cette époque le Cercle des drags de Gand, dont le Master était le Baron Braun de Melle qui découplait entre Melle, Kalken et Wetteren, pays où il y avait de nombreux fossés fort larges. Cet équipage est maintenant sous la direction de Monsieur Seynaeve de Beernem. Il y avait également un équipage de Drags à Brasschaat où j'allais occasionnellement le matin. L'après-midi nous assistions au match de Polo, fort à l'honneur à cette époque.

La deuxième guerre vint mettre fin à ces activités et je perdis mes voitures qui furent réquisitionnées par les officiers Allemands de l'école de Hannover.

Les chasses reprurent en 1945 et je devins Maître d'Equipage. Je suis devenu le plus ancien Maître d'Equipage de Belgique après environ 40 ans de fonction. L'équipage était un rassemblement de nombreux amateurs de chevaux de notre pays et donnait à notre région une renommée fort étendue.

J'organisait aussi des courses de chevaux à Nokere. Leur terrain s'étendait des deux cotés de l'avenue du château. Il y avait huit courses dont deux steeple, deux courses pour chevaux de labour, une course pour poneys et deux courses de haies. Une déchirure d'un muscle en sautant la rivière en 1955 fut à l'origine de la polio que j'ai contractée à ce moment. Ensuite et pendant 17 ans j'ai monté à cheval en chasse deux fois par semaine attaché à la selle par deux fourches. En 1973 j'ai chassé pour la dernière fois à cheval. J'ai cessé lorsque mon pied est resté coincé sous le cheval à la suite d'une chute. Je suivis alors les chasses en road car ou en pill box attelé de deux chevaux. L'équipage continua à chasser entre l'Escaut et la Lys mais en 1982, vu le grand nombre de routes et de constructions, il ne fut plus possible de pratiquer ce sport à cheval. Pendant 40 ans, nous avons fêté Saint Hubert en l'église de Nokere chaque année au mois de novembre.

J'ai été administrateur de la société des Courses de Waregem depuis 1935. Ma famille est très liée à l'histoire des Courses. Mon grand-père et mes oncles en avaient été la cheville ouvrière. Inutile de vous en décrire l'ambiance.

Depuis 1966 je suis devenu le Président de la société et représenté la Société Royale des courses de Waregem au Jockey Club. Je reste très attentif au développement de notre société. Les pays voisins assurent une bonne partie du spectacle de notre grande journée.

Mes voitures ayant disparu à la guerre de 40, je me suis remis à en rechercher. Beaucoup de gens s'en débarrassaient à bas prix pour faire place aux automobiles. Je pu ainsi acquérir de belles voitures et des harnais. Souvent même je les ai recus en cadeau. En 1970, je devins membre du Coaching Club d'Angleterre. Celui-ci se compose de 30 membres anglais, 4 Américains, 1 Danois, 2 Hollandais et moi-même. Pour en faire partie il faut posséder un Coach et être capable de le mener lors d'un "meet" en Angleterre. J'ai participé à quelques concours en Grande Bretagne ou j'avais également chassé avant la guerre.

On peut presque dire que plus personne n'attelait en Belgique en 1970. Depuis ces 15 dernières années ce sport s'est développé de manière extraordinaire et il n'est pas rare de voir maintenant 30 à 40 voitures lors d'une réunion. La F.E.I. a pris ce sport depuis une quinzaine d'années sous sa protection. La Belgian Driving Association (BDA), dont je suis un des co-fondateurs avec Messieurs Andersen, Drion, Thys et van der Plancke, est une fédération de tous les groupements d'attelage. Ceux qui participent aux concours doivent connaître et observer les règles de la fédération.

C'est avec un réel plaisir que j'ai assisté à la renaissance de l'attelage qui avait connu son apogée au siècle dernier et était tombé en désuétude. Je m'efforce d'en maintenir les règles et les traditions afin que ce sport garde toute la correction qui est indispensable au respect du noble animal qui en est l'élément essentiel. Je suis donc tout à fait heureux de mettre notre propriété de Nokere à la disposition d'un concours qui doit être un stimulant au développement et au perfectionnement d'une discipline qui est également un art.