

Simon Pochard
2002
2003
2004

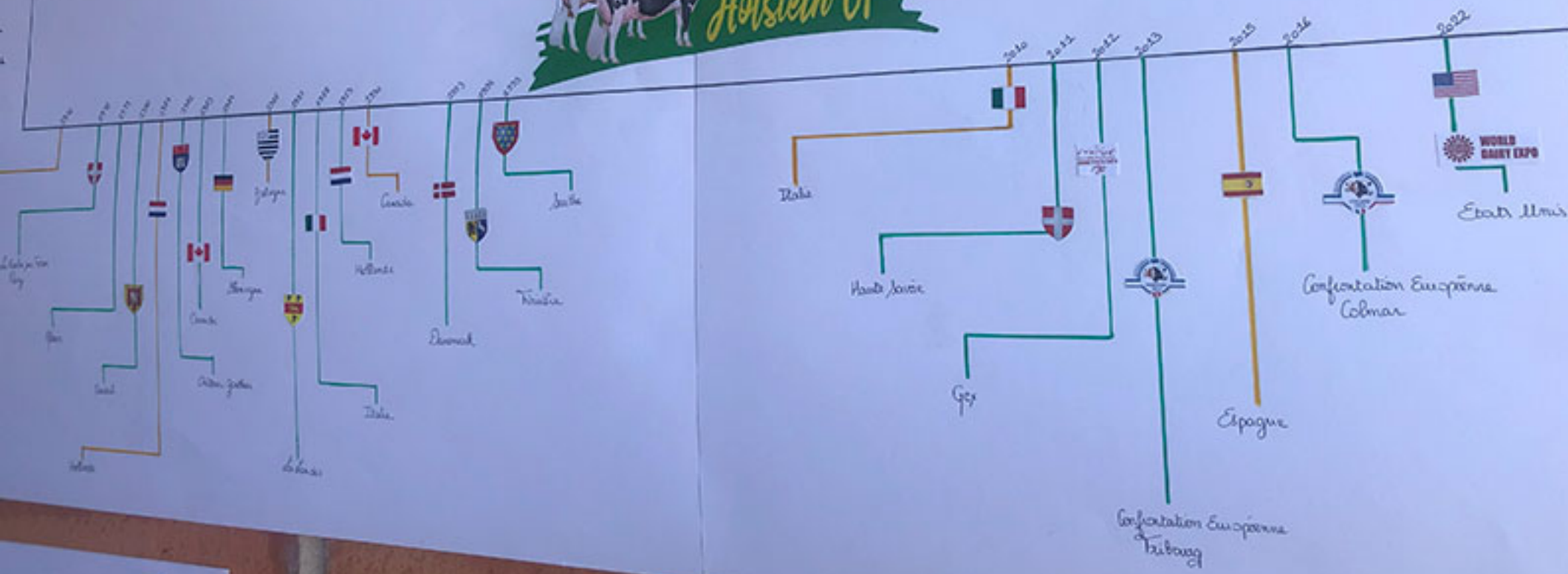
Front Chapon
2004
2005
2006

July Thullier
2000
2001
2002

Raymond Zinken
1995
1996
1997

Alan Boyd
1990
1991
1992

Edward Gray
1985
1986
1987





CINQ
CAT PRIM'HOLST

QUANTENAIRE
STEIN DE L'AIN

Holstein

SYNDIC

Holstein

Holstein

VAIRE
L'AIN
SYND

PRIM

CINQ
HOLS



50



Slow Open Génères



Scott-Clavin

Fila du lait
Barkins



Open Dairy Show



CAE Dairy - Genes

50

2022



Genex



50
Génères



GAEC
du
Hollard



50



Wisconsin State Capitol



WORLD
DAIRY EXPO



DUCKS

50

MOULIN
ROUGE

BROADWAY



NEW YORK
City





Saint-Etienne



Fête du lait Kaufmann



Fête du lait



Open Dairy

CRâteau - Gontier



USA Dairy Show 2011



Ferry



Wisconsin State Capitol



International Holstein Show





Concours Spécial Française-Frisonne de Quimper

Mille bornes en train pour 80 vaches

Les vaches sont plus habituées à regarder passer les trains qu'à monter dedans. Pourtant, mercredi soir, frisonnes ont pris le train à Lyon. Destination : le concours spécial de la race, à Quimper, où elles sont arrivées jeudi matin. 1 000 kilomètres effectués d'une seule traite et une nuit sur la paille pour 28 éleveurs - sans oublier Malou, la cuisinière - de la région lyonnaise.

Mercredi, 14 h. La Valbonne, une petite gare à une trentaine de kilomètres de Lyon. C'est là que vont être chargées dans deux wagons à bestiaux, les trente Frisonnes de l'Ain. Georges Chapon, l'animateur du syndicat départemental, véritable Bonaparte de cette aventureuse campagne bretonne, a déjà entassé un impressionnant bric-à-brac, qui va des bottes de foin aux sacs de sel en passant par une bicyclette. Sans parler du ravitaillement pour les accompagnateurs, à forte dominante de beaujolais. « Un camion chargé de deux tonnes de matériel, cuisinière, frigos, tentes, va également partir pour Quimper ce soir », précise-t-il, en attendant l'arrivée des premières bêtes

Les voyages forment la génisse

Justement, voilà « Bohémienne ». Elle porte bien son nom, celle-là. C'est elle qui effectuera le plus long voyage de toutes les concurrentes du spécial de Quimper. Son propriétaire habite à quelques kilomètres de la frontière suisse.

« Stéphanie », elle, bat un autre record. Véritable abonée de la SNCF, elle a déjà parcouru plus de 7 000 km. Vu sa classe, il faut croire que les voyages forment la génisse. Mieux, à l'occasion de ce nouveau déplacement, elle va retrouver son pays natal, le Finistère, et sa mère. « Soleil », la championne du dernier Salon de l'agriculture. Le monde de la Frisonne est petit.

Le rosé du soir

18 h. Les abattoirs de Corbas, dans la banlieue de Lyon. Là, sur le quai d'embarquement ce sont les éleveurs du Rhône et de l'Isère qui ont mis en route une petite trayeuse mise au point par un de leurs techniciens. Et c'est



La traite dans un wagon lancé à 120 km/h : 600 litres de lait pour le petit déjeuner

20 h. Gare de Lyon Venissieux. Les six wagons, venus de Corbas, La Valbonne et Saint-Etienne se sont retrouvés. Ils attendent d'être rattachés au convoi de marchandises qui doit les tirer jusqu'à Nantes. Départ prévu à 21 h 41. Juste le temps de déguster, au calme, quelques bouteilles de Côteaux du Lyonnais rosé, de casser la croûte et de préparer les couchages sur la paille, au milieu des bêtes. On blague, on se raconte de bonnes histoires de concours. Ambiance départ de coloré.

La traite à 120 km/h

22 h. Dans le wagon de Georges Chapon, c'est encore l'heure de la traite. A 120 km/h, Jean-Pierre Guénot, vacher dans un lycée agricole, et deux jeunes éleveurs, Xavier Morel et Philippe Vivier, travaillent dans le noir et la sciure pour arracher 200 litres de lait à 14 vaches bringuebalées, tandis qu'un petit générateur, coincé contre la porte du wagon, s'exténue à alimenter la trayeuse, dans un bruit d'enfer.

23 h. Les trois virtuoses de la traite en ont terminé, c'est l'heure du dîner. Une table royale : apéri-

gnole, ce sera une autre fois. Dans un moment d'égarement, Georges Chapon a filé les deux bouteilles à un autre wagon.

Une nuit au royaume de l'essieu

0 h. On se prépare pour la nuit. On bloque les portes et les panneaux métalliques qui obstruent les ouvertures, pour essayer de diminuer le bruit. Ce ne sont pas les ronflements de votre voisin qui vous empêcheront de dormir.

Les sacs de couchage sont étendus sur de minces matelas de mousse, une botte de foin servira d'oreillers. Il faut le reconnaître, le wagon-couchettes n'est pas à la hauteur du wagon-restaurant. Le plancher des vaches est bien dur et la place restreinte.

Pourtant, on essaie de s'accrocher à un sommeil entrecoupé de réveils en sursaut où l'on se demande si l'on ne dort pas carrément sur les essieux.

Sur une voie lactée

La nuit, on est effectivement en train de la sauter. De temps à autre, la lumière d'une gare vient

que l'on ne verra pas plus Brel dans sa chanson...

3 h 43. Tours. Branle-bas combat. Il faut profiter d'un : d'une demi-heure pour refiler trayeuse et son générateur à l'équipe de la Loire. D'ici Quimper elle changera trois fois de wagon pour la traite du matin : plus 600 litres de lait en tout sacrée voie lactée !

6 h 11. Nantes. 54 minutes c'est le temps de changer de locomotive. A partir de là, le convoi de vaches prend son indépendance pour le reste du parcours. Un train spécial pour un concours spécial.

Le jour se lève doucement, les vaches sont toujours aussi fatiguées. Mais ce voyage commence à leur paraître long. Ça se saurait. Beaucoup, même.

Toilette au blanc sec

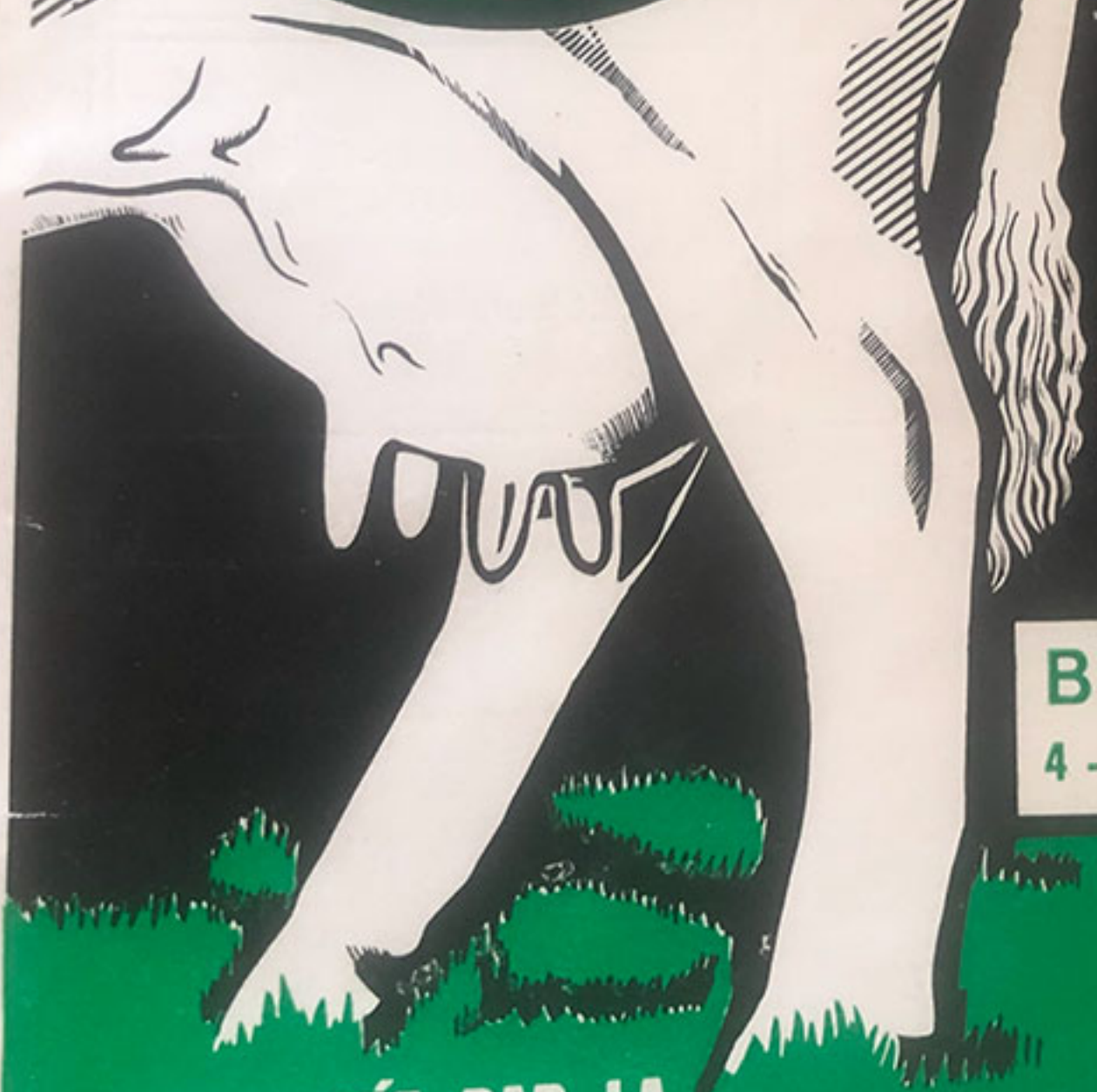
Les convoyeurs, eux, ne sont pas tous très frais. Dans le wagon, on s'est réveillés un peu barbouillés. Pour nous débarbouiller, faute de toilette, Georges Chapon, apparemment versé dans l'homéopathie, nous administre après un jus, blanc sec et saur son, Radical.

10 h. Quimper approche. Jean-Pierre Guénot et les deux jeunes éleveurs ont terminé la deuxième traite ferroviaire. On peut éteindre ce satané générateur et goûter une pause relative. Le train roule maintenant plus doucement, des têtes appuient aux portes entrouvertes pour humer l'air frais d'une splendide matinée bretonne.

10 h 15. Quimper avec quelques minutes d'avance sur l'horloge. Tout le monde se retrouve au pied d'un café offert - mais si possible ! - par la SNCF, en attendant les championnes qui transiteront les championnes jusqu'au parc des expositions.

PRÉSENTATION
DEPARTEMENTALE
BOVINE

des
RACES
FRANÇAISES



BOURG
4 - 5 MAI 1968

ORGANISÉE PAR LA
FÉDÉRATION DES ORGANISATIONS D'ÉLEVAGE
du Département de l'Ain

RACE F. F. P. N.

LOT EXPOSITION

CHAVEYRIAT - BOINON, à SAINT-TRIVIER-SUR-MOIGNANS

285 - UNIFORME — H. B. F. F. P. N. 388.438 — née le 01-09-61 (sup.)

par CERES KOERIER DES LAURIERS
H.B.F.F.P.N. 24.848
et QUALITÉ H.B.F.F.P.N. 144.491

1 - 290 - 3416 - 37,2
2 - 305 - 4315 - 35,7 33,8

1 - 243 - 2818 - 39
2 - 298 - 3836 - 41,3
3 - 291 - 5114 - 36,8

286 - REVEUSE — H. B. F. F. P. N. 155.577 — née le 12-03-59 (sup.)

par MAR BERBER'S ANNA'S ADEMA
H.B.F.F.P.N. 23.822
et RINA H.B.F.F.P.N. 124.836

1 - 261 - 3014 - 37,4
2 - 272 - 3818 - 37,5
3 - 267 - 3934 - 36,4
4 - 305 - 4169 - 34,9
5 - 305 - 4570 - 35,5
6 - 305 - 5145 - 32,8 32,5

1 - 371 - 4806 - 39,2
2 - 259 - 4367 - 37

DURAND Marcel, à SANDRANS

287 - NÉGRESSE — H. B. F. F. P. N. 113.313 — née le 1959

5 - 266 - 6184 - 35,9
6 - 305 - 6650 - 35,7
7 - 276 - 7301 - 34,6 32,1

288 - PAPILLONNE — H. B. F. F. P. N. — 112.314 — née le 1959

3 - 305 - 4431 - 35,5
4 - 305 - 5376 - 32,2
5 - 305 - 5342 - 31,4

289 - CARENON — H. B. F. F. P. N. 112.315 — née le 02-08-63 (sup.)

1 - 255 - 3258 - 34,1
2 - 265 - 4468 - 33,3 31,7



HOLSTEIN-EXPRESS



Mercredi matin, Soleil est la dernière à monter dans le camion, en partance pour la gare. Cette vache ainsi que Vic sa fille, qui était aussi du voyage, sont originaires de Bretagne : un retour au pays en quelque sorte. Les espoirs de leurs propriétaires actuels ont été récompensés par plusieurs prix spéciaux.

Lyon-Guingamp, 800 kilomètres, la route est longue. Alors, pourquoi ne pas prendre le train ? A bord de l'express de nuit régulier, à destination de Nantes, les passagères ont pris place. Voilà un voyage organisé qui s'annonce palpitant. Au programme, un séjour en Bretagne : l'air marin, des amies de jeunesse que l'on va retrouver et puis des festivités, un défilé, des concours de beauté, parée de sa plus belle robe.

Dans les six wagons aménagés pour ce voyage de groupe, chacune choisit sa place. Un coin tranquille pour s'allonger ou près de la fenêtre pour apprécier le paysage. « Tiens, des humains qui nous regardent passer. » Pour une fois, les rôles sont inversés, car ce sont près de quatre-vingt-cinq vaches confortablement installées qui filent à près de 120 kilomètres/heure, vers l'océan, pour dignement représenter la région Rhône-Alpes, au Concours National Holstein de Guingamp.

21 heures. Depuis ce matin, les animaux ont quitté les exploitations et parcouru plusieurs dizaines de kilomètres par la route avant d'embarquer dans les « gares d'approche », pour un premier avant-goût du chemin de fer, à destination du centre de triage. Pour les Iséroises et les Rhodaniennes, l'accès au wagon s'est ainsi fait à Corbas (69), vingt minutes de rail de Vénissieux. Sur le quai, en fin d'après-midi, la moitié du troupeau a pu être trait, grâce à l'équipement mobile, composé d'une pompe à vide, reliée à deux pots trayeurs, alimentée par un groupe électrogène.

Sur le quai

C'est en gare de Vénissieux, zone de fret de Lyon, que les wagons à bestiaux, venus des départements de l'Ain, de l'Isère, du Rhône et de la Loire, sont rassemblés. Le départ est prévu pour

Après un périple vers Morlaix en 1987, puis deux ans plus tard à Quimper, l'organisation est aujourd'hui bien rodée, animée par les syndicats départementaux de la race Pie-Noire. « Pour réserver un wagon de transport à bestiaux,



La traite commence avant l'embarquement, grâce à deux pots trayeurs, reliés à une même pompe à vide.



Sur le quai, avant de rejoindre la gare de triage de Vénissieux, on aperçoit les wagons de type G11, réservés au transport à bestiaux : longueur utile 15,50 m ; largeur utile 2,66 m ; superficie utile 41 m² ; hauteur de parois 2,21 m ; 16 orifices d'aération supérieurs, munis de barreaux obturables par volets coulissants ; 2 orifices de ventilation haute ; peinture blanche sur les toits, assurant une isolation thermique.

Un tel wagon à bogies peut transporter en moyenne seize chevaux, vingt-quatre vaches ou taurillons, quatre-vingts petits veaux ou porcs, cent trente trois ovins, d'après la fiche technique SNCF, à une vitesse de 120 km/h.



◀ Dans les wagons, les vaches ont suffisamment de place pour s'allonger. Par rapport à de longs trajets par la route, le gain de confort est évident.



Georges Chapon, animateur du syndicat de race Pie-Noire de l'Ain, organisateur du voyage, avec ses collègues des autres départements de la région Rhône-Alpes.
« Pour le trajet, on a prévu uniquement du foin, mais on aurait peut-être dû distribuer du concentré. Dans le train, il faut considérer les vaches comme dans leur milieu naturel. »

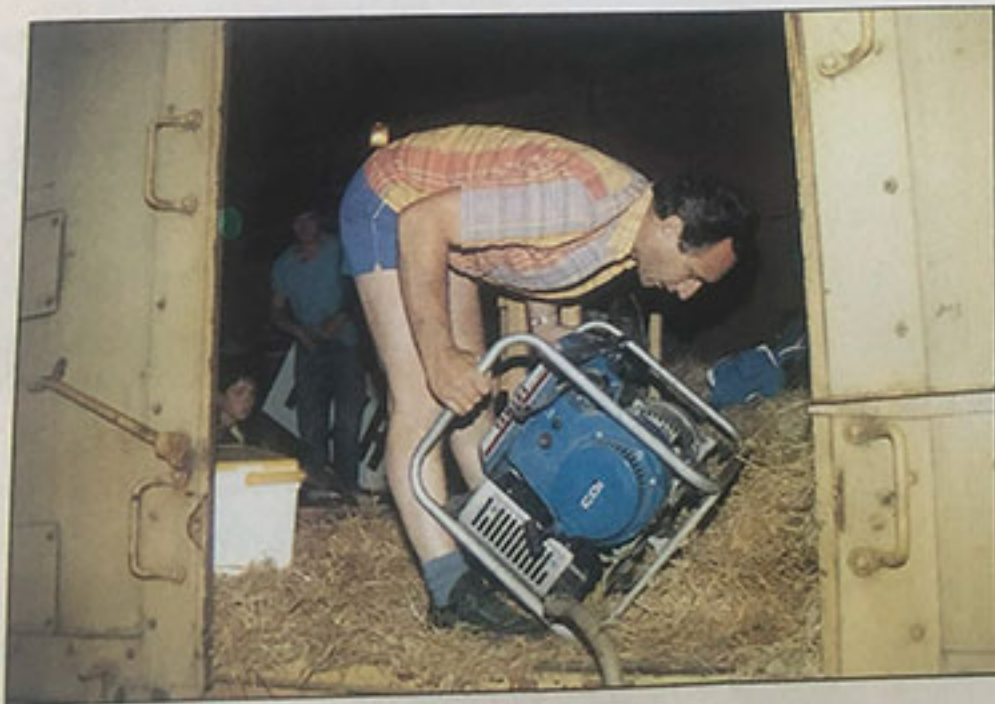
« L'année prochaine, j'essaierai le TGV. » ▶



◀ La vie à bord s'organise.

Passage de relais en gare de Tours. D'un wagon à l'autre, on se passe le groupe électrogène pour assurer à tour de rôle la traite.
En 87, l'équipement n'était pas assez puissant. La traite de tout un wagon avait dû être faite à la main.

▼ 06 h 15, Nantes, les vaches sont assoiffées. Dehors, il fait frisquet. Bernard Brun, animateur du syndicat du Rhône, veille à l'approvisionnement.





10 h 30, arrivée à Guingamp. Malgré la venue de Soleil, les nuages sont menaçants...
« Pourvu que l'on ne se prenne pas une pluie glacée ! »

il faut nous contacter un mois à l'avance », explique Christian Bosc, attaché commercial fret SNCF de Lyon.

La collaboration du transporteur ferroviaire est appréciée par les organisateurs : arrêts supplémentaires pour l'approvisionnement en eau, mise à disposition d'un train spécial de Nantes à Quimper, permettant de gagner une journée.

Pour renforcer l'appui logistique, Minéral 152, société d'aliments, basée à Lyon, assure par la route, l'acheminement du gros matériel.

Attention au départ !

L'intérieur du wagon est aménagé en trois compartiments. Deux aires disposant d'une litière de sciure reçoivent chacune de sept à huit animaux, séparées par un troisième box, celui des éleveurs accompagnateurs, où l'on tient à cinq ou six autour d'une table improvisée pour le casse-croûte. Pour limiter les vibrations, le vacarme de la rame : cloisons, panneaux coulissants, fenêtres sont insonorisés à l'aide de cales en bois...

En comptant le trajet aller-retour, l'entretien des animaux pendant toute la durée du concours, les frais d'intendance, le coût de la présence au national est évalué, selon les organisateurs de Rhône-Alpes, à près de 1 800 F par vache. « L'affrètement de six wagons reste le meilleur compromis en un nombre d'animaux suffisants pour amortir le coût du transport, sans déprécier la qualité du lot par son effectif trop élevé. »

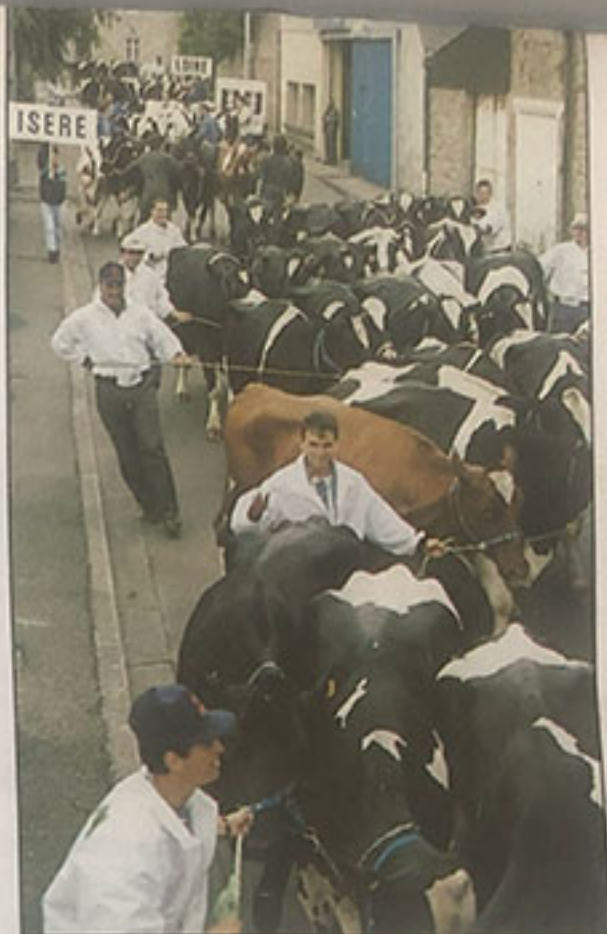
Si la dépense reste, malgré tout, un peu supérieure par le chemin de fer, le confort et la sécurité offerts sont bien meilleurs. Les vaches disposant de plus de place, peuvent se coucher et restent d'un accès facile pour l'abreuvement au seau, la distribution de foin, l'organisation de la traite à des heures régulières. « Avec des gabarits de plus en plus grands, dans les camions à deux étages, les bêtes se prenaient des sacrés hématomes sur le dos. Certaines en conservaient des abcès pendant trois à quatre mois », se souvient Bernard Brun, animateur du syndicat de race Pie-Noire du Rhône. « Pour les éleveurs, l'accompagnement en train est tout aussi sécurisant », explique Georges Chapon, contrôleur laitier, animateur du syndicat de race Frison de l'Ain. « Le retour en voiture est souvent très dangereux, avec la fatigue accumulée. »

Seul point noir, un cas d'avortement est survenu après chaque retour, lors des précédents déplacements ferroviaires. « Est-ce le hasard, ou n'y a-t-il pas un effet néfaste des vibrations ? » s'interrogent les animateurs...

Songeurs, chacun s'arrange un coin douillet, bercé par le roulement répétitif du convoi. Extinction des feux.

04 h 10, gare de Tours

Il fait frisquet. Les wagons ne communiquant pas entre eux, il faut se dépêcher de déménager le dispositif de traite. Sur le quai, des cheminots un peu sur-



Défilé triomphal dans les rues de la ville. Selon les éleveurs bretons interrogés, les vaches de Rhône-Alpes paraissent en bonne forme.

pris, voient ainsi surgir de drôles de passagers ébouriffés.

« Des voyageurs clandestins ? » En fait, après une poignée de mains, tout le monde a vite fait de faire connaissance. « Si on avait su, on aurait apporté des bouteilles pour emporter un peu de lait frais », regrette un agent de la SNCF.

En 87, en route pour Morlaix, les éleveurs se souviennent que le groupe électrogène n'était pas assez puissant pour deux pots trayeurs. Tout un wagon avait dû être traité à la main.

Mais, au coup de sifflet du chef de gare, il faut se dépêcher de rejoindre son wagon, où l'on se réchauffe d'un bon café noir ou d'un verre de Pouilly fuiss...

Dans les rues de Guingamp, il faut avoir fière allure pour défiler de la gare jusqu'au parc exposition. « Pour sûr, on va croiser quelques automobilistes qui vont nous prendre pour des manifestants. »

Dans la tiédeur des duvets, c'est avec délice que les esprits s'enbrument à nouveau de sommeil, gagnés par quelques rêves glorieux de trophées.

Marc J

TAPIS CAOUTCHOUC
Super-Résistant à grande épaisseur
18 mm avec surface antidérapante

Disponible
par pièce en

**NOUS CONSTRUISONS
DES BATIMENTS
D'ELEVAGE BOVIN.**

SYNDICAT PRIM' HOLSTEIN
DE L'AIN



Holstein-Express

BENETIQUE

HOLSTEIN-EXPRESS

Jean-Guyard, 80 ans, est le maître à bord de ce train de 7 à 8 wagons de vaches Holstein, à destination de Paris. Le convoi est un peu spécial, mais son voyage est normal. Au programme, un arrêt à Béziers. Car c'est là que se trouve le plus grand élevage de vaches Holstein de France, au sein d'un complexe de 100 hectares.

Dans les dix dernières années, le nombre de vaches Holstein a augmenté de 50%. C'est une véritable révolution pour ce pays de la Normandie. Les vaches Holstein sont les plus productives au monde. Elles produisent en moyenne 10 litres de lait par jour et pèsent 650 kg. Elles sont élevées dans des fermes spécialisées, comme celle de Jean-Guyard, à Béziers. C'est là que se trouve le plus grand élevage de vaches Holstein de France, au sein d'un complexe de 100 hectares.

Sur le quai

Il est 6 heures du matin et Jean-Guyard est sur le quai de la gare de Béziers. Il attend les vaches Holstein qui vont être chargées dans les wagons.



Les vaches Holstein sont les plus productives au monde. Elles produisent en moyenne 10 litres de lait par jour et pèsent 650 kg. Elles sont élevées dans des fermes spécialisées, comme celle de Jean-Guyard, à Béziers.

PRODUCTION LAITIÈRE ACCROISSANT 17 200



Tous en wagon...



Une vache Holstein dans son étable.



Le train de vaches Holstein est un véritable spectacle. Les vaches sont chargées dans les wagons à destination de Paris. Le convoi est un peu spécial, mais son voyage est normal. Au programme, un arrêt à Béziers. Car c'est là que se trouve le plus grand élevage de vaches Holstein de France, au sein d'un complexe de 100 hectares.

Attention au départ !

Les vaches Holstein sont les plus productives au monde. Elles produisent en moyenne 10 litres de lait par jour et pèsent 650 kg. Elles sont élevées dans des fermes spécialisées, comme celle de Jean-Guyard, à Béziers.

Sur le quai

Il est 6 heures du matin et Jean-Guyard est sur le quai de la gare de Béziers. Il attend les vaches Holstein qui vont être chargées dans les wagons.

Sur le quai

Il est 6 heures du matin et Jean-Guyard est sur le quai de la gare de Béziers. Il attend les vaches Holstein qui vont être chargées dans les wagons.

TAPIS CAOUTCHOUC
 Pour couvrir à grande échelle
 18 ans d'expérience
 Pneu, Serrurier, Serrurier

**NOUS CONSTRUISONS
 DES BÂTIMENTS
 D'ÉLEVAGE BOVIN.**

AGRICULTURE
 11, rue de la République
 31000 TOULOUSE

Prochain Arrêt:
 National
 Guingamp!















2^a expo da Futur





