

Le charron

Le charron est un peu bûcheron quand il se charge de choisir et de couper lui-même son bois, un peu menuisier quand il le forme, un peu forgeron lorsqu'il travaille les cerclages en fer... Surtout, il est indispensable puisqu'il réalise autrefois tout ce qui roule, depuis la brouette jusqu'aux voitures attelées.



! Le charron ne se contente pas de fabriquer du matériel neuf, il répare beaucoup, non seulement les charrettes et les roues, mais aussi les manches de fourches, les dents des râtaux ou des herses... Rien de ce qui est en bois ne lui est étranger.

Un métier polyvalent

Depuis des millénaires, le charron fabrique tout ce qui roule : chariots, charrettes, tombereaux, guimbardes, carrosses, calèches, voitures à cheval de tous gabarits, remorques, brabants, brouettes de tous types... La corporation des charrons est officiellement reconnue en 1658, imposant aux jeunes plusieurs années de compagnonnage puis de pratique avant de pouvoir passer maîtres.

L'apprenti charron se fait en général la main sur les brouettes (le B.A.Ba du métier) avant de passer au tombereau, une confection assez facile à faire, la bascule mise à part (système qui permet de libérer la cage du tombereau pour que tout le contenu se vide automatiquement vers l'arrière).

Parfois, sur des cartes postales anciennes des années 1900-1920, on voit l'appellation « charron-forgeron », car le travail du fer complète celui du bois pour la réalisation des bandages des roues. Mais, dans la plupart des villages, ce sont deux artisans différents, le charron et le maréchal, qui collaborent pour réaliser les roues : le charron qui n'a pas de forge amène ses roues (le plus grand nombre possible, car la dépense en bois ou en charbon pour chauffer un ou plusieurs cerclages est la même) et le forgeron, qui a déjà formé des bandages dans une cerceuse les fait chauffer et ajuste le métal sur les roues.

Signalons qu'on fait appel aux compétences du charron dans le travail du bois pour toutes les réparations de matériel agricole, ou même pour la fabrication des échelles et des mangeoires. Il utilise donc tous les outils du menuisier, en plus de ceux qui lui sont propres.

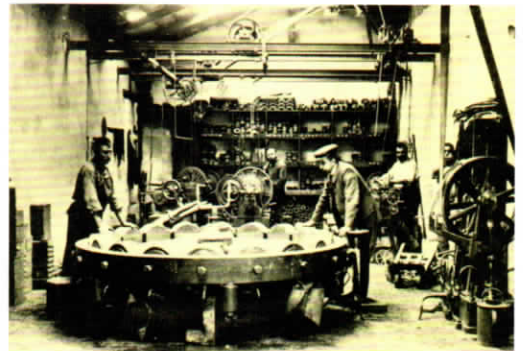
Un métier qui varie avec la saison

Pendant l'hiver, le charron coupe son bois et le débite en planches. Un proverbe anglais dit même qu'un mauvais charron fait un bon charpentier, tant ses connaissances

du bois sont grandes. Il prépare par avance, pendant la morte saison, un stock de pièces qu'on pourrait qualifier de classiques : plateaux ou longerons (taillés dans un seul arbre, longs de plusieurs mètres et servant de base à toute charrette), fonds de brouettes ou de chariots, brancards, ridelles, limons, essieux, guides... Cela lui permet de faire face aux urgences de l'été, quand il faut remplacer ou réparer du jour au lendemain un matériel indispensable à la moisson, à la récolte du foin ou des betteraves, aux vendanges...

Un métier qui s'industrialise

Dès la fin du XIX^e siècle, le métier évolue en se spécialisant, soit dans la fabrication de tel ou tel type de voiture hippomobile, soit dans la réalisation quasi-industrielle des roues et de leur cerclage (machine à cercler les roues ci-dessous). Certains charrons créent ainsi de véritables ateliers, avec une main d'œuvre plus nombreuse qu'autrefois.



Mais la mécanisation de l'agriculture et l'apparition des voitures automobiles équipées non plus de roues en bois mais de pneus contribuent à l'effacement du métier. Si, au tout début, le charron se fait carrossier pour intervenir sur les véhicules à moteur, l'industrialisation des chaînes de montage l'écarte assez vite de la fabrication. On trouve encore des charrons dans les villages jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, puis ils disparaissent peu à peu. Parfois reconvertis en réparateurs automobiles. Un monde chasse l'autre...



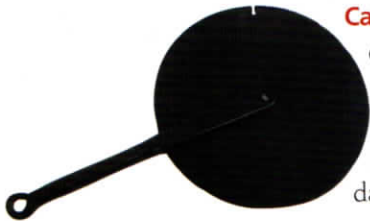
Les mots du métier

Bandage : cercle de fer qui garnit le cercle de bois de la roue des charrettes et tombereaux (ci-dessous : pose d'un bandage).



Bois : le charron utilise de l'orme, qui ne se fend pas facilement, pour la fabrication du moyeu, du charme ou de l'acacia pour les essieux et autres pièces lorsque l'orme manque, et du chêne pour les parties travaillant beaucoup et ayant besoin d'une bonne résistance, comme les rais.

Calibre : le charron utilise plusieurs types de calibres (appelées aussi roulettes de charron, comme ci-contre) pour mesurer la circonférence des roues, indiquer l'emplacement de la mortaise dans la jante et préparer le bandage.



Ceintre : règle percée à une extrémité et fixée au centre du moyeu (voir à gauche), pour donner la même dimension aux rais pour qu'ils soient correctement emmanchés dans les jantes.

Chèvre (à droite) : deux croix pour poser les pièces de bois que l'on veut scier (petite chèvre) ou à bloquer les essieux des charrettes pour tourner librement les roues (grande chèvre).



Cognée : outil de fer acéré, plat et tranchant, en forme de hache pour fendre le gros bois et ôter le bois superflu des pièces.

Doloire : outil pour unir le bois.

Échantignoles : pièces de bois qui soutiennent l'essieu des roues de devant.

Embattage ou frettage : action qui consiste à entourer la roue d'un ou de plusieurs morceaux de métal, pour la rendre plus solide.

Essette : hache courbe (ci-contre à gauche) dont le tranchant est horizontal. Elle est utilisée pour façonner et creuser les pièces de bois.



Évidoire : étau qui maintient fermement ensemble toutes les pièces de bois des jantes.

Gouge : ciseau pour travailler le bois (à droite).

Haquet : sorte de charrette sans ridelles.

Jantes : cercles qui forment la roue.

Mortaise : entaille dans une pièce de bois pour y recevoir le tenon d'une autre pièce lors de l'assemblage.

Mouillet ou porte-moyeu : permet de fixer le moyeu pour y former les mortaises propres à recevoir les rais.



Mouton : pièce du train d'un carrosse qui sert à soutenir les soupentes.



Moyeu : pièce centrale de la roue sur laquelle sont assemblées les pièces qui doivent tourner autour d'un axe.

Plane : outil qui permet de façonner le bois et d'adoucir ainsi les arêtes.

Rais : rayons d'une roue, enclavés dans le moyeu et qui portent les jantes.



Tarière ou taraud : outil de fer utilisé pour faire des trous dans les jantes et le moyeu (ci-dessous).

Varlope : sorte de rabot utilisé pour dégauchir le bois c'est-à-dire pour retirer les marques de sciage.

Vilbrequin : pour percer les trous, avec des mèches à bois de différentes dimensions.



La fabrication d'une roue



D'abord la fabrication du moyeu

Le charron commence d'abord par fabriquer le moyeu, en général dans du bois d'orme, qu'il façonne sur un tour de grande taille. Il le

Quel nom ?

Le charron est aussi appelé caron (Picardie), rodier (Sud-Est) ou embardeur de roues. Il vénère sainte Catherine, martyrisée sur une roue, et saint Joseph le charpentier.

bloque ensuite dans le mouillet (voir page précédente) pour y creuser les encoches propres à recevoir les rais, puis creuse à la tarière le trou central par lequel doit passer l'essieu.

La pose des rais et de la jante

L'étape suivante, c'est la pose des rais, taillés de préférence dans du chêne. Pour cela, on ébouillante le moyeu, qui gonfle sous l'effet de l'humidité, et on enfonce à coups de masse les rais dans les trous du moyeu. Quand le bois sèche, il se rétracte autour des rais.

Le charron pose ensuite la jante – ou plutôt les jantes, car chacune est une portion d'arc de cercle coiffant deux rais. Elles sont percées de trous bien ajustés à l'aide de nombreux instruments : le jumeraute est un calibre permettant de tracer les jantes dans le bois, le temple le nom de l'outil qui indique où percer la mortaise dans la jante. Divers compas, des règles et des équerres permettent également d'éviter toute erreur de perçage. Le char-

ron enfonce ensuite chaque jante à coup de masse en bois sur les rais, dont les pointes ont été effilées.

La fabrication du bandage

Les bandages métalliques sont formés dans une cerceuse à partir de fer plat (7 à 8 cm de largeur et 2,7 à 3 cm d'épaisseur selon le type de véhicule et de charge prévue ensuite). On ajuste le cercle à la bonne dimension à l'aide d'une refouleuse ou de chaînes qui entourent le cercle et qu'on serre en vissant. Il faut bien sûr avoir au préalable soigneusement mesuré la circonférence des roues à l'aide d'un calibre : si l'on se trompe et que le bandage est trop grand, la roue déjantera ; si le bandage est trop petit, on ne parviendra pas à le poser ou la roue se déformera ou se brisera à l'usage. Quand le cercle est à la bonne dimension, on coupe les bourrelets qui dépassent et on martèle le métal à la jonction pour l'aplanir.

L'embattage pour finir

La dernière étape, c'est l'embattage, c'est-à-dire la pose autour des roues des bandages qui peuvent peser jusqu'à 100 kg.

Les cercles de métal sont mis à chauffer pendant deux heures, dès le matin, pour que le métal soit porté au rouge et se dilate d'environ 1 cm par mètre de circonférence. Les roues sont posées sur des chèvres (tréaux de bois) à environ 80 cm du sol (comme sur la photo du haut de la page de droite). Quand le bandage est rouge, le charron et ses aides s'en saisissent à l'aide de grandes pinces et l'ajustent tout autour de la jante (taillée en biseau pour mieux le recevoir). Ils arrosent ou plongent aussitôt le tout dans un trou d'eau glacée avant que le bandage n'enflamme le bois : le fer refroidit dans un grand nuage de vapeur et rétrécit aux dimensions précises de la roue. Les femmes et les enfants sont mis à contribution pour continuer à l'arroser afin qu'elle refroidisse totalement, et on commence le cerclage d'une nouvelle roue. Pour terminer, des boulons de fixation achèvent de fixer le cerclage à la jante, pour que la roue résiste à tous les cahots !



Les Martin Trois générations de charrons (1890-1954)

Le premier à s'établir charron dans ce chef-lieu de canton rural était Jules, le fils du charpentier, dans les années 1890. De ses trois fils, Léon, Victor et Lucien, seuls les deux aînés reprennent le métier à ses côtés, le troisième, qui s'entendait mal avec son père, ayant préféré partir travailler en ville. Paul, le fils de Victor, est le dernier charron de la famille. Il cesse l'activité en 1952. Son fils raconte...

Les talents de Jules pour choisir le bois

Peut-être parce qu'il est fils de charpentier, Jules a la réputation de bien savoir choisir son bois. Il parcourt les forêts à l'automne, examine les arbres et marque ceux



dont il veut se servir. On les coupe en plein hiver, quand il y a peu de sève dans le bois. Un charron qui fabrique une carriole doit y consacrer trois semaines environ s'il est seul, à raison de dix heures par jour et de six jours par semaine. Mais la durée réelle du travail s'étale sur plusieurs saisons : séchage des troncs coupés pendant une ou plusieurs années afin de s'assurer qu'ils sont bons et qu'ils ne se fendent pas, fabrication des planches, des raies et des moyeux en hiver, embattage en été... Une durée qu'il ne faut pas réduire si l'on veut que l'ouvrage réalisé tienne dans le temps. Une roue de bois bien faite dure indéfiniment, car le charron peut la réparer et la recercler autant que nécessaire. Jules taille toujours ses pièces dans le cœur du bois (la partie centrale la plus dure) mais jamais dans l'aubier (partie extérieure entre le cœur et l'écorce) qui pourrait se briser. Il choisit sa variété de bois, donc sa dureté, selon la pièce qu'il veut fabriquer. Un bon charron est d'abord un homme qui a un bon coup d'œil pour choisir son bois.

Trois charrons dans le même atelier

Avec ses fils Léon et Victor, Jules s'équipe d'une forge pour ne plus être tributaire du forgeron du bourg pour l'embattage. À trois, on peut fabriquer quatre à cinq paires de roues en une journée si les moyeux, les raies et les jantes ont déjà été fabriqués. L'entreprise prend un bel essor pendant l'entre-deux-guerres. Paul, l'aîné des petits-fils, se joint à l'équipe, et les Martin embauchent deux ouvriers en plus. La fabrication des moyeux est désormais sous-traitée à un charpentier du canton, les garnitures en cuir et les banquettes des carrioles sont également commandées à l'extérieur.

La grande affaire, la plus spectaculaire, c'est toujours l'embattage. Elle attire tous les gamins du bourg, car elle se pratique l'été en plein air. « Je me souviens, il y a bien des années, de ces brasiers de bûches incandescentes de 2 m de diamètre et de 30 ou 40 cm de hauteur dans lesquels les cercles étaient chauffés au rouge avant d'être enlevés par des ouvriers en sueur protégés de la chaleur par des tabliers de cuir », raconte l'un d'eux pour le musée du Pays de Retz.



La fin d'un métier

Les automobiles, les pneus, les tracteurs... sonnent le glas du métier. Le petit-fils de Jules, Paul, reste quelque temps charron puis se reconvertit dans la mécanique. Les grands soleils de bois sont remplacés par les moteurs. Encore simples à l'époque. « Pour la mécanique, disait Paul, un fil de fer et un marteau suffisent ». Pas besoin de talent.

