

Les charrons autrefois

Le charron était un artisan du bois et du métal, fabricant et réparant les véhicules avant la motorisation. Dans notre région, il fabriquait également la tonnellerie pour le cidre.

Engins agricoles et véhicules en tout genre

On dénombrait plus de 800 charrons en Ille-et-Vilaine avant la dernière guerre.

Dans les années 1950, on trouvait ainsi cinq ateliers de charrons dans le bourg d'Acigné et, parfois, dans les villages. C'étaient ceux de Francis Veillard, Joseph Veillard, Pierre Veillard, Francis Busnel et Pierre Douard. Dans une autre commune rurale, au Grand-Fougeray, ils étaient une dizaine. C'était donc un métier majeur.

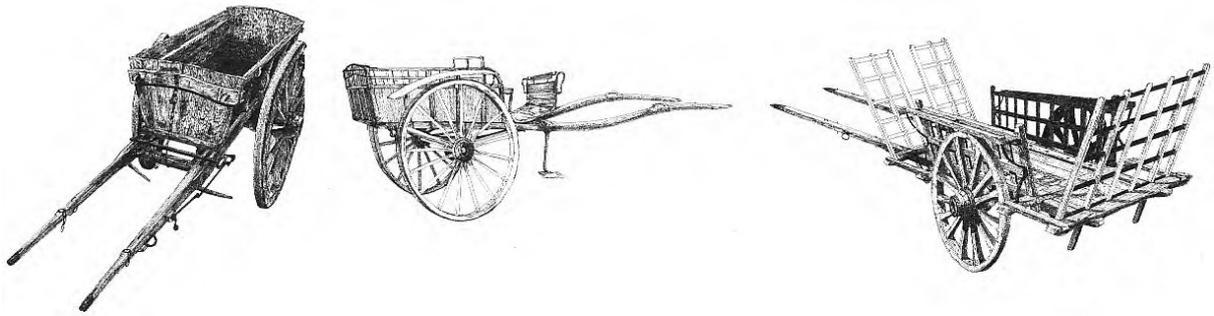
Pour leurs clients, essentiellement les agriculteurs, ils fabriquaient toutes sortes de véhicules roulants agricoles, associant le bois et le fer : les charrettes, les tombereaux mais aussi les rouleaux, les herses et même les brouettes.



L'atelier de charronnerie Lamiral, dans un village d'Acigné en 1913.



Atelier de charron au Grand-Fougeray, en 1910 (plaque photographique Porteau) et tombereau de Louis Gérard à Récusses à Acigné (coll. Jean Gambert), vers 1965.



Trois types de charrettes utilisées en campagne, chacune pour un usage différent : tombereau, charrette anglaise et la charrette proprement dite, également dénommée « charte ».



Brouettes à la Milanière, à Acigné (G. et D. Pasco). Fabriqués par les charrons, il y avait les « boursoules » (à gauche) et les « camions » (à droite). La boursoule ici est peinte en « bleu charron », un bleu mat habituellement utilisé par les charrons.



A gauche, ancien « cultivateur » et rouleau au musée d'Essé, en 1995. A droite, « patte de bique », une charrue conservée dans une ferme au Grand-Fougeray, en 1995. Beaucoup d'outils agricoles avaient comme composant principal le bois jusqu'au XIXe siècle, avant que la fabrication métallique prenne de l'ampleur au XXe siècle. Historiquement, le charron était donc concerné également par ce type d'outils, avant qu'ils ne deviennent l'apanage des forges artisanales ou industrielles.

Un métier complexe

La charronnerie était une activité physiquement exigeante, mais aussi techniquement complexe, demandant un long apprentissage et beaucoup de précision dans l'agencement des pièces en bois. Les charrons achetaient les ferrures aux forgerons ou dans le commerce mais fabriquaient tout le reste.



Les outils de Pierre Douard, charron rue des Roches à Acigné jusque dans les années 1960.



Le nom de rabot était réservé aux petits formats, les moyens (ici sur la photo de gauche) étaient appelés riflards et les grands, varlopes. A droite, la roulette servait à mesurer la circonférence des roues ou des tonneaux.

Tour à bois de charron
(Musée du cidre, Pleudihen, 22).



Les réalisations les plus spectaculaires des charrons étaient les roues. Toutes les pièces en bois, du moyeu à la jante en passant par les rayons, ayant été réalisées par le charron, elles devaient être solidarisées par la bande de roulement métallique circulaire. Elle était formée par le forgeron à partir d'une barre de fer, cintrée et soudée préalablement à la forge pour constituer un cercle. Elle était réalisée d'une circonférence inférieure à 2 ou 3 cm à celle de la jante en bois (écart appelé la « tire »). Cette bande de roulement, portée au rouge sur un très grand feu, se dilatait. Puis posée et refroidie rapidement à grands seaux d'eau, se resserrant alors, elle bloquait définitivement tout l'ensemble. On procédait de la même manière pour le moyeu. Pour cette opération compliquée et sensible, charrons et forgerons se regroupaient dans l'atelier d'un forgeron ou, à Acigné, au bord de la Vilaine, associant leurs forces et leurs stocks de roues à assembler.

Cette opération s'effectuait souvent « à la fraîche », au lever du jour, afin de pouvoir résister autour du feu. On commençait parfois à 3 heures du matin et, à 9 ou 10 heures, tout était fini.

Ferrage, appelé aussi chartage, des roues par les charrons et les forgerons à Saint-Méen-le-Grand au début du XXe siècle.

Pour porter au rouge le métal, on pouvait brûler une demi corde de bois.



La bande de roulement chauffée au rouge est portée sur la roue, par les charrons et forgerons réunis au Grand-Fougeray, dans les années 1970.





Charrette à la « Ferme d'Antan » en 1996 (Plédéliac, 22).

La confection d'une charrette en totalité nécessitait approximativement un mois de travail pour un seul homme. Le charron abattait lui-même ses arbres, stockait et choisissait ses bois d'œuvre. La construction commençait par la fabrication et l'assemblage des éléments de roues, rayons et moyeux. Après le chartage, le charron attachait le plateau, les brancards,... et assemblait le tout. Il finissait par les ridelles (les côtés) et les échelons (l'avant et l'arrière) et peignait le tout en « bleu charron ». Le paiement des charrettes se faisait au comptant, à la livraison. Le client devait également payer à boire.

A côté des engins roulants, les charrons réalisaient toutes sortes d'autres objets en bois, comme les grandes portes d'étables ou de granges, les « poulains » servant à glisser les fûts dans les caves, etc.

Les agriculteurs avaient leur charron attitré et il fallait des circonstances exceptionnelles pour qu'ils en changent en cours de carrière.

Comme chez beaucoup d'artisans, cette activité était masculine et les épouses des charrons exerçaient une autre activité à côté de l'atelier de charronnage : couture, chapellerie, épicerie, café, etc.

Et en plus tonneliers

C'étaient les charrons qui fabriquaient les tonneaux nombreux dans les fermes, à Acigné et ailleurs dans la région, où la production de cidre était une activité importante.

Avant de remplir à nouveau les barriques et les fûts, les agriculteurs les nettoyaient. Les plus gros fûts étaient même « défoncés », c'est à dire décerclés par un bout et ouverts pour être brossés et lavés avec de l'eau bouillante. Ceci fait, un cerclier s'installait dans chaque ferme pour refaire des cercles enserrant les barriques avec des perches fendues de châtaigniers. Puis, c'était au tour du charron de passer faire les réparations et remettre tout en place. Ils partaient dans les fermes, souvent à vélo avec leurs outils sur le dos. Ils restaient à la ferme toute la journée, mangeant à la table familiale le midi. Ce travail saisonnier s'effectuait d'octobre à janvier. Alors, dans la campagne, résonnaient des coups sur le « chassoir » du tonnelier, faisant glisser les cercles le long du tonneau et resserrant ainsi les « douves », c'est à dire les planches de bois formant le tonneau.



Démonstration de cerclage de tonneaux à la fête d'automne, à la ferme de la Motte à Acigné, en 1995. C'est le charron qui lie les cercles avec des brins d'osier fendus en deux. Puis, tournant autour du tonneau, le charron-tonnelier fait glisser les cercles vers le bas, petit à petit. Le tonneau vide faisant caisse de résonance, c'est un concert de percussion dans le village.

Grandeur et disparition brutale d'un métier ancestral

Acteur incontournable de la civilisation de l'attelage et du bois depuis des millénaires, les ateliers de charron étaient omniprésents, en ville comme à la campagne.

Ce savoir-faire était très ancien. Les charrons gaulois, bien avant la conquête romaine, avaient acquis une admirable maîtrise de la fabrication des véhicules en bois et, entre autres, des roues qui alliaient légèreté et solidité. Le modèle de roue qui eut cours jusqu'à récemment était une innovation gauloise, que les Romains s'empressèrent de reprendre. Les Gaulois sont également les inventeurs du tonneau.



Revers d'un statère (monnaie gauloise) issu d'un trésor enfoui en forêt de Rennes et trouvé en 1998 (photo Musée de Bretagne). Cette monnaie des Riedones a été frappée entre – 70 et – 50 avant J.C. La roue représentée sous le cheval est le reste de l'aurige présent sur le prototype grec de cette monnaie.

Charron et tonnelier au Moyen Âge
(détail d'un vitrail de la cathédrale de Chartres). Les gestes et les outils sont exactement les mêmes que nos charrons du XXe siècle.



La disparition de la traction animale au cours des années 1950 et 1960, avec la régression rapide de la consommation de cidre dans ces mêmes années, réduisirent à néant les débouchés traditionnels de ces artisans. Ils réalisèrent bien quelques « plateaux » avec des roues pneumatiques, véhicule faisant la transition avec les remorques modernes dans les années 1950 et 1960. Mais la motorisation rapide de l'agriculture et l'« âge du fer » industriel triomphant du bois, ils se retrouvèrent désœuvrés. Il n'y avait déjà plus beaucoup de jeunes dans la profession, qui souffrait depuis la fin de la dernière guerre. Les derniers charrons finirent leur carrière, en attendant leur retraite, avec de la menuiserie ou des travaux de charpentes. Les ateliers de charrons ont ainsi disparu en une génération à Acigné et presque partout. Aujourd'hui, il ne reste qu'une dizaine de charrons en France, au service de l'attelage équestre de loisir.



Vieux métiers du bois : charron, tonnelier et sabotier (dessin de Charles Montigné).

Jean-Jacques Blain
Le 21/09/2019

Sources principales :

- Témoignages de Pierre Douard, Jean Gambert et Geneviève Pasco d'Acigné
- J. et J.J. Blain, Le Grand-Fougeray : Tome III, La vie et l'économie locale, Histoire et généalogie du Grand-Fougeray, 1999