



Germain-fils est encore aujourd'hui passionné par le métier de charron qu'il a pratiqué dans sa jeunesse.



Les ateliers du Charron de Saint-Sixte. Un vieux bâtiment, très beau patrimoine, qui en a vu passer, des roues, de la ferraille et des pots de peinture, qui en a entendu des coups de marteaux sur les enclumes et vu couler bien des perles de sueur, de jour comme de nuit : on ne comptait pas son temps quand l'urgence frappait à la porte. Josiane se souvient de l'odeur des lieux : odeurs de bois et de fer mêlées, très particulières.

Les matériaux :

Dans le **chêne** étaient confectionnés les brancards de charrettes, les rayons de gerbières, les enfonçures de tombereaux. L'**acacia**, très dur, servait surtout aux rayons des carrioles et le **sapin** au plancher de voitures courantes. On réservait l'**orme** aux jantes et aux moyeux. Ces matériaux pouvaient dépendre de la région où travaillait le charron.

Josiane m'a emmené visiter son Papa, **Germain Deschaux-Blanc**, dans leur village de Saint-Sixte.

Germain fut Charron jusqu'à l'âge de 25 ans, et a travaillé avec son père, (Germain aussi), Charron de longue date.

Germain-père fut d'abord apprenti charron à Tullins, puis fut employé chez Berger à Saint-Geoire en Valdaine, pour enfin travailler dans son entreprise à Saint-Sixte, près du charmant petit lac que nous connaissons.

L'activité fut arrêtée vers 1950 ; le char en bois laissait place au moteur et à la mécanique moderne.

Ce métier de Charron n'était pas simple et nécessitait bon nombre de connaissances et de savoir-faire, voire de petits secrets personnels améliorant le travail et la qualité finale.

Certains charrons ne s'occupaient que de la partie boiserie et confiaient les pièces métalliques au forgeron.

D'autres, comme les **Deschaux-Blanc**, cumulaient les deux arts et confectionnaient quasiment toutes les parties du char.

On fabriquait des chars, des charrettes, des tombereaux, des brouettes, tout ce qui roulait dans les métiers agricoles ou commerciaux. Le cheval et le bœuf étaient les compagnons incontournables du monde économique.

La farinière, la plus imposante, la maringote, la plus modeste, les carrioles, les calèches, des voiturerettes à chien aussi qui emmenaient parfois les enfants à l'école. Lorsqu'une capote en toile cirée était nécessaire, le bourrelier finissait l'ouvrage.



Une laitière sur une voiturerette à chien

Chaque village avait son charron. La besogne ne manquait pas alors. La jalousie n'était pas de mise, le désœuvrement ne menaçait personne en ces époques où la culture ne se concevait point sans le cheval et la charrette.

A Chirens, le charronnage était le fait d'Emile Trouilloud qui visitait parfois les gens de Saint-Sixte et allait à la pêche à la grenouille dans l'étang. Il aimait les cuisses de grenouilles.

En hiver pourtant tout marchait au ralenti et le charron se transformait en scieur de long qui préparait les pièces de bois pour les futurs chars qu'il faudra fabriquer très vite aux beaux jours. Car tout le monde rappliquait au dernier moment, quand le pays se souciait de la tournure que prendraient les prochaines moissons.

Au sortir de la froidure le charron se démenait alors comme quatre jusqu'aux préparatifs de la moisson.

Ensuite il était disponible pour le dépannage des cultivateurs en difficultés. Toujours dans l'urgence.

Entre deux réparations, il bricolait des râteliers, des fauchets, des claies à moutons, des brouettes ou encore, pêle-mêle, des échelles, des étais de murs, des boîtes à laver avec leur battoir, des cercueils... choses qui ne réclamaient pas une attention trop soutenue.



Voici une vue d'un atelier de charron forgeron : 1 – Foyer de forge. 2 – Pinces et outils de préempti
 3 – Meule. 4 – Enclume et marteaux. 5 – Moyeux de roue en préparation.
 6 – Roulettes de mesure de circonférence et compas 7 – roue crantée en fabrication
 8 – Anneaux de cerclage préparés.

L'outillage :

Il se composait du passe-partout, de la scie à refendre munie d'une lame à dents crochues, du fendoir et de la hache à bûcher, de la varlope et du rabot à corroyer, enfin de la **plane** que tout honnête charron considérait comme un instrument primordial méritant une attention particulière. Il s'agissait d'un couteau à deux manches, bien affûté en fonction de l'utilisateur. Cet outil se présentait verticalement à l'objet à travailler. C'est grâce à lui que l'on obtenait des chanfreins arrondis, sans flache ni bosselure et la finition impeccable qui caractérisait le travail d'un ouvrier de valeur.

Mais l'artisan émérite faisait montre aussi de bon sens d'astuce et du raisonnement. Les dix doigts ne suffisaient pas.

Les grosses machines se limitaient à la cintreuse et à la refouleuse. L'atelier de Saint-Sixte se complétait d'une forge.

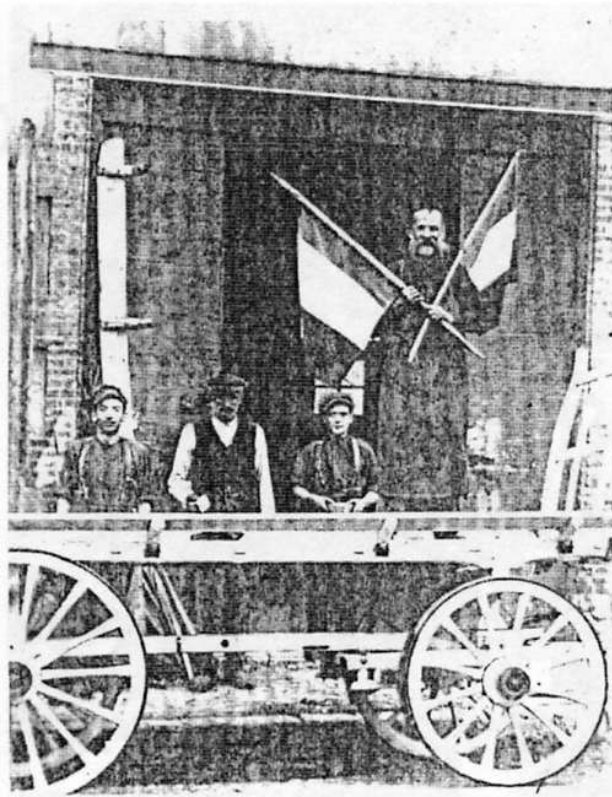


Carte postale :
 Autour d'un char rutilant, à Saint-Geoire-er
 Valdaine, Germain (à gauche), Marcel
 Berger (à droite) et un certain « le Bouif »
 (au fond).



Germain, jeune homme, prend ici la pose pour une photo devant l'enclume, inévitable, et une brouette en bois.

Les modèles de brouettes étaient très différents selon l'usage prévu : Il y avait celle du paysan, avec des claires-voies, destinée à transport des litières et du fumier, celle plus robuste du terrassier, celle du jardinier aux flancs plus évasés ou encore celle du vigneron presque un diable dont les brancards incurvés poussaient le chargement sur la roue.



Ci-contre : **Saint-geoire-en-Valdaine**

Germain à gauche, à côté du patron de la charronnerie, puis le fils du patron et un patriote heureux et combatif, debout à l'avant d'un char tout neuf qui sera probablement peint du bleu local traditionnel.

Ci-dessous :

Le lac de Saint-Sixte :

Le charron roule une roue fraîchement cerclée dans les eaux du lac de Saint-Sixte pour refroidir le cerclage posé à chaud.



Fabrication :

Pas de méthode arrêtée pour la fabrication d'un char. Toutefois la logique voulait que l'on commençât par la taille des longerons sur lesquels étaient ensuite fichées les traverses de charpente. Puis on mettait les roues, enfin on clouait l'enfonçure et les ranchers.

Fabrication d'une roue.

Une roue se compose d'un moyeu, de rayons, des jantes, du cerclage (embattage)

Le Moyeu :

L'âme de la roue. On l'obtenait par tournage d'un cube d'ormeau. Il était mortaisé pour accueillir les rayons, puis cerclé à chaud. Trempé quelques heures dans l'eau bouillante on entrain en force les rayons. Le cerclage du moyeu était souvent à refaire après cette opération.

Le moyeu ne sera évidé en son axe central qu'après le montage complet. On y logera la « boîte en fonte », axe conique graissé et boulon de blocage qui assureront la rotation de la roue.

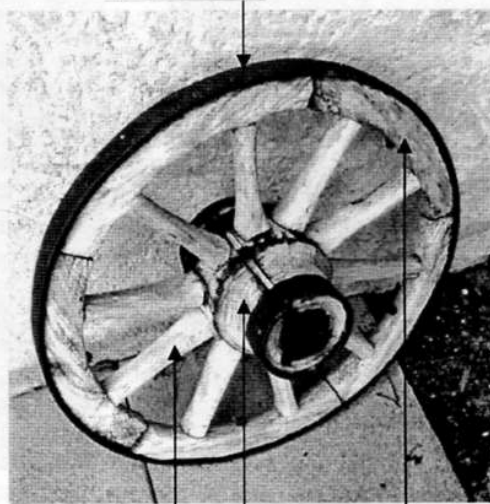
Le rayon :

Il était fait dans de l'acacia, très dur ; Les dimensions de ses extrémités étaient très critiques qui devaient excéder celles des mortaises de 2 mm. Il se réalisait avec la scie à ruban, puis la (fameuse) plane et la lime et le racloir (parfois un simple éclat de verre)

Les jantes :

C'est un ajustement de pièces en arc de cercle, maintenues par deux chevilles en bout, puis par le cerclage métallique. On y pratiquait aussi le mortaisage qui accueillait l'autre extrémité des rayons. Le matériau : en bois souple, découpé dans la planche, de frêne.

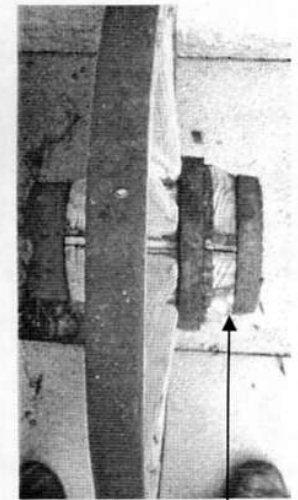
Cerclage



Rayon

Moyeu

jante



moyeu

Le cerclage :

Dit embattage ou ferrage des roues. C'est le geste le plus délicat.

A l'aide de roulettes de mesure on a d'abord découpé une bande métallique à la bonne dimension, puis on l'a cintrée et enfin soudée, soudure plus rivetage aux deux bouts.

Ces anneaux sont soumis à un brasier très intense. Ils sont ensuite présentés chauffés à blanc, dilatés, avec rapidité et adresse sur la jante, emmanchés au maillet, puis

Cerclage :

Sa largeur dépendait des applications et de la nature du terrain de l'exploitant.

prestement refroidis à l'eau, pour bloquer la combustion du bois de jante.

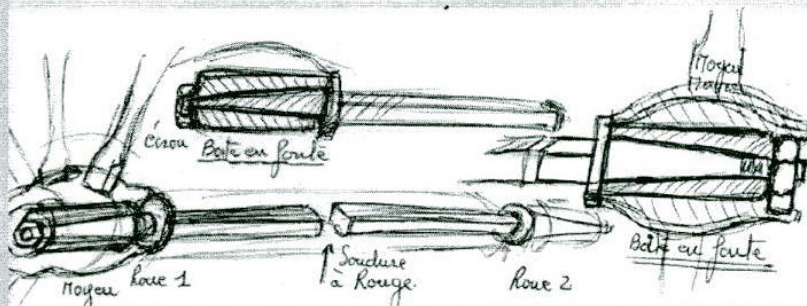
Cette opération se faisait sur le bord de l'étang de Saint-Sixte et la roue finissait de refroidir dans ses eaux.

Resserrage des roues :

Tout cela vieillissait et le bandage prenait du jeu avec le temps. L'éclatement de la roue menaçait. On pratiquait au resserrage des roues (par paires) cela s'appelait aussi le « châtrage » de roue. Le cercle ouvert, scié, était rétréci d'un déjourn que l'on rattrapait à l'aide d'une mâchoire de « refouleuse » et l'on procédait à une nouvelle soudure.

La **rechausse** consistait à changer la bande métallique de roulement. Les cercles usés, au rebut, étaient récupérés et recyclés par les maçons qui les étiraient, les dédoublaient pour en faire des chaînages.

A Saint-Sixte, un resserrage d'une paire de roues coûtait cent litre de vin (local...) ou cent kilos de blé. Dans les années 1920, le prix de 10 gerbières correspondait à l'achat d'une maison d'habitation.



Les essieux et la « boîte en fonte », système d'accroche de roue et de roulement sur graisse.

A noter que l'on donnait une petite inclinaison aux roues pour ralentir le vieillissement de la mécanique en limitant les jeux latéraux.



Un grand merci à Germain pour la gentillesse de son accueil, ses connaissances et pour nous avoir permis ce rapide regard sur ce beau passé et ce métier attachant de Charron.

Vivre à Chirens est très fier d'avoir sauvé ce vieux char de la destruction et de l'inviter à prendre l'air de temps en temps en le faisant participer à la promotion de ses activités. Ici devant l'église pour un festival Brassens.



Témoignage

Le cerclage ...

« ... quand une charrette commençait à chanter, il fallait en châtrer les roues ; mais lorsqu'il s'agissait de garnir des roues neuves, il convenait de faire des cercles neufs. On prenait une barre de fer et l'on calculait d'abord, à l'aide d'une roulette, la circonférence exacte à bander, puis on passait la barre à la cintreuse à main, encore et encore, des dizaines de fois. Pour les cercles de quatre pouces destinés aux grosses voitures, d'un poids d'une centaine de kilos chacun, on fendait les deux bouts et l'on soudait en gueule de loup. Ensuite on étirait les fers (enclume) ou on les refoulait, selon le besoin. Pour le réemploi des fers d'occasion, on devait tenir compte de leur allonge à la dilatation.

La pose des frettes de moyeux impliquait un travail identique mais beaucoup moins fatigant, les pièces étant nettement moins lourdes. On clouait ces frettes avec des caboches puis on enfonçait en force les boîtes de roues (mécanique de rotation sans roulements) dans les moyeux.

Autre besogne courante : l'assemblage des essieux de carriole, qui arrivaient en deux morceaux. (dessin ci-contre) On soudait alors à chaude portée. C'était tout l'art de la forge, ça. On chauffait les deux extrémités en crochet dans un feu bien venté. On refroidissait le dessus du métal en fusion en le saupoudrant de sablon de Fontainebleau qui, en fondant, se transformait en une sorte de pâte vitrifiante ; en même temps on ramenait le charbon du pourtour, avec la mouillette, au centre du foyer.

Dès qu'elles semblaient à point, on portait les deux pièces sur l'enclume, bout à bout, et on commençait à frapper doucement sur cette pâte de sablon. ...



La carte d'identité clouée sur le char de Vivre à Chirens : on peut y lire :



FIN