

Zeitschrift: Cahiers du Musée gruérien
Band: 6 (2007)

Artikel: Le métier de charron : étroitement lié à l'agriculture : Bernard Repond
Autor: Rauber, Priska
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048108>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

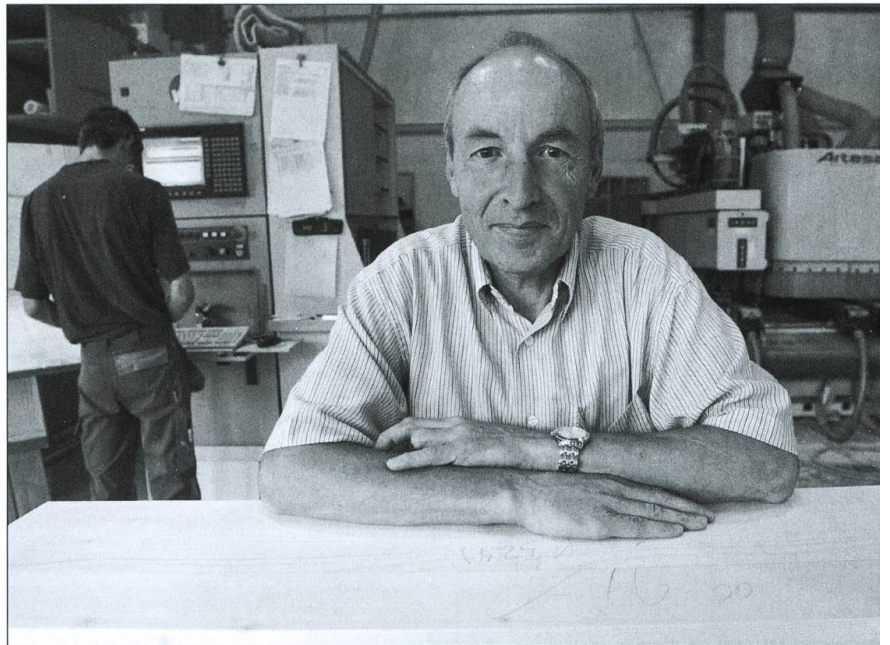
Download PDF: 08.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le métier de charron: étroitement lié à l'agriculture

► BERNARD REPOND

Chars, pelles à bouse, fourches, trilles... Jusqu'à la moitié du XX^e siècle, presque tous les outils en bois utilisés par les agriculteurs étaient l'œuvre d'un charron. Un métier qui a disparu avec la modernisation de la paysannerie. Retour en détail sur cette pratique, avec Bernard Repond, maître menuisier. Il est le fils du dernier charron de Charmey, Albert Repond.



Bernard Repond, Charmey, 14 septembre 2007. © Nicolas Repond

Bernard Repond, en quoi consistait le métier de charron?

Le métier de charron est étroitement lié à l'agriculture. Au départ, le charron fabriquait essentiellement des outils destinés à l'agriculture, ou qui touchaient l'agriculture. Outre les roues, les charrettes et les chars, on peut citer les râtaux, les fourches en bois, les divers manches d'outils, les brouettes, les cercles pour les fromages, les «raifs» – des hottes en bois pour transporter des objets en montagne – les luges pour le transport des grumes, les luges à «potzon», celles pour les enfants, les pelles à bouse, les trilles pour cordes (qui servaient à attacher le foin sur les charrettes de Charmey), les tabourets, etc. Tout le bois des outils que l'on pouvait rencontrer était en fait l'œuvre d'un charron. Il construisait également des jouets en bois. Voilà un siècle, il y en avait passablement, ainsi que des charpentiers et des ébénistes. Peu de menuisiers. Maintenant, ce sont ces derniers que l'on trouve en nombre.

Comment expliquer le déclin du métier de charron?

Je dirais que la fin du métier est surtout due à l'évolution de l'agriculture. Quand ils ont commencé à utiliser des faucheuses automotrices, des faneuses, des auto chargeuses etc., il n'y eut presque plus de travail pour le charron.

A quelle période peut-on situer ce déclin?

Le tournant se situe dans les années 1950 et 1960. Il y a une dizaine d'années, j'ai personnellement fait mes dernières réparations.

Votre père Albert a-t-il dès lors changé de métier?

Dans les années 50, il a fait quelques petites charpentes, de la petite menuiserie, des réparations de granges. Il a également travaillé, en 1946, à la menuiserie Monney de Charmey. Je m'en souviens, car il s'est sectionné le bout de l'index gauche. Il a arrêté totalement les travaux de charonnage il y a 12-15 ans quand il a stoppé le travail physique (il est décédé en 2002).

Comment a-t-il appréhendé le déclin de son métier?

Il a évolué au bon moment, il était très lucide et s'en est bien rendu compte. Il a vécu avec son temps.

Comment et pourquoi votre père est-il devenu charron?

Par hasard! Il était fils de paysan, et voulait lui-même devenir paysan. Lorsqu'il s'est marié, en 1943, son but était de trouver un domaine et d'acheter du bétail. Mais il n'a rien trouvé. Il a alors travaillé un peu à la scierie, fanait pour des gens, et faisait divers petits travaux. Comme il était très habile de ses mains, cette qualité a été reconnue et on a commencé à lui commander des travaux.

Il avait 15 ans, en 1929, lorsqu'il a fabriqué sa première roue. Il paraît qu'elle fonctionnait assez bien à ce qu'il nous disait!

S'est-il formé au métier de charron?

Non, il a tout appris empiriquement. Il n'y avait pas de place d'apprentissage dans la région. En Suisse allemande oui, ce qui est encore le cas aujourd'hui.

Et que fabriquent-ils aujourd'hui?

Des roues encore, et des travaux de tournage. Ce n'est plus vraiment le métier tel qu'on l'a connu.

A-t-il formé des gens?

On peut dire que oui, moi-même notamment, et mes deux frères. J'étais baigné là-dedans. Je saurais d'ailleurs certainement fabriquer une roue, il me faudrait certes un peu de temps, mais

j'y arriverais! C'est tout un art de fabriquer une roue... Un travail typique du charron. Si nous étions 100 ans plus tôt, il y a fort à parier que je serais charron.

Pouvait-il vivre de ce métier ou pratiquait-il d'autres activités à côté?

C'était en effet un métier difficile. Il ne pouvait jamais demander le prix que ça coûtait effectivement, et il n'y avait pas assez de travail. D'autant qu'ils étaient trois charrons à Charmey – les deux autres n'ayant toutefois pas une grande activité dans ce secteur. Alors il faisait des travaux annexes pour mettre un peu de beurre dans les épinards. A une période, il était inspecteur du bétail et percepteur des impôts!

Quels étaient les tarifs?

Mon père avait une liste des prix détaillés. Une jante, un panier, une perchette, une charrette complète coûtaient tant, etc. Le type de bois n'influçait que peu le prix.

Je me souviens, que dans les années 1955, mon père demandait 3 fr. 20 l'heure! Alors qu'il aurait dû demander au moins le triple pour rentabiliser son équipement et s'en sortir!

Et ses horaires?

Il travaillait six jours par semaine, et commençait tôt le matin.

Ses clients?

Essentiellement des agriculteurs de Charmey et des villages de la vallée du Javroz.

Où se fournissait-il en bois?

Une des particularité de ce métier, c'est que le charron allait chercher ses bois lui-même, directement dans la forêt (des forêts privées ou des forêts communales). Il allait ensuite à la scierie pour le faire scier. Le bois pour les lugeons des charrettes est un bois courbe naturel. Il est courbé par la pression de la neige. Généralement, ce sont des érables sycomores ou des érables planes. La dernière fois que nous sommes allés chercher du bois, mon père avait 71 ans... en 1985. Il faisait encore quelques réparations, plus tellement de matériel neuf.

Il allait donc chercher ce bois courbe surtout, et le bois pour les perchettes des charrettes de Charmey (qui forment le berceau pour recevoir le foin). Ces perchettes sont en épicea; pour cet usage, on utilisait spécialement des arbres qui dépérissaient

dans les plantations, par manque de lumière. Mon père achetait parfois des grumes à des propriétaires privés

Pourquoi particulièrement de l'épicéa?

Simplement parce que c'était principalement de l'épicéa que l'on plantait. L'épicéa constitue la grande majorité des bois qui nous entourent. Contrairement à ce que l'on croit, ce ne sont pas des sapins, mais des épicéas. De plus, du point de vue de la résistance mécanique, il est un peu supérieur au sapin.

Quelle essence de bois utilisait-il pour quel outil?

Le moyeu de la roue se faisait généralement en érable ou en frêne, car il est assez dur et a une relative bonne résistance à l'humidité.

Les rayons étaient toujours en frêne, car il faut un bois souple et très résistant mécaniquement parlant. Ou en orme, car c'est un bois qui a aussi une très bonne solidité mécanique, ainsi qu'une assez bonne résistance à l'humidité, aux intempéries.

La jante pouvait être en hêtre, car tenue par le cercle forgé, donc sans exigence particulière. Mais on pouvait tout à fait la faire en frêne, comme toute la roue d'ailleurs.

L'essieu et les traverses avant qui reçoivent les perchettes étaient fabriqués en frêne, car c'étaient des éléments très sollicités. Tout comme les pieds, et tous les éléments qui doivent avoir une résistance latérale.

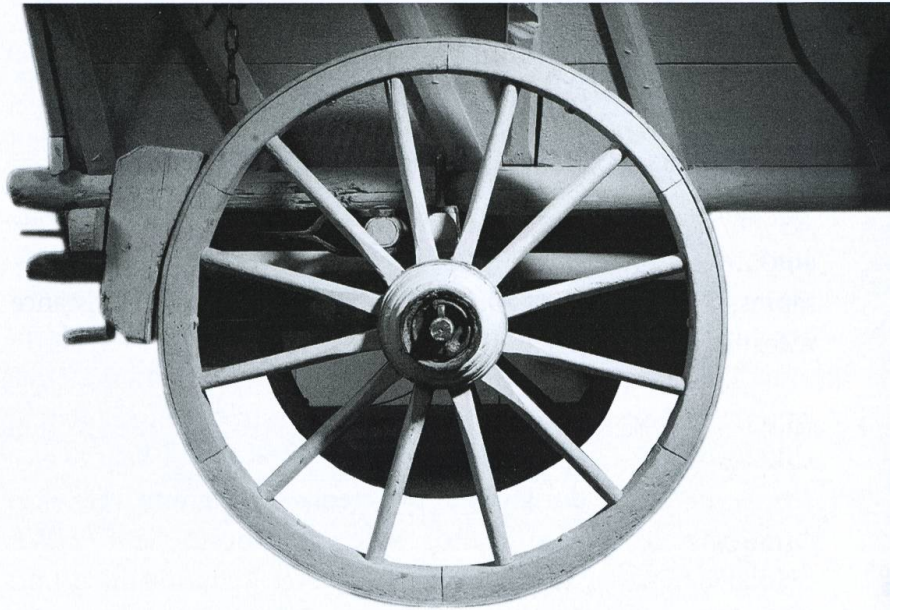
Les manches de râtaux étaient confectionnés en épicéa, mais le problème avec ce bois c'est que, lors de blessures, il y avait grand risque d'échardes. Alors il préférait le tilleul sauvage, qui grandit en forêt. Sa particularité est qu'il n'a pas d'échine et est très doux au toucher, tout en étant léger et en ayant une très bonne souplesse. La traverse du râteau était généralement en hêtre. Et les dents, qui devaient résister au choc, étaient en frêne.

Les fourches en bois étaient entièrement en frêne. Contrairement au bois utilisé pour confectionner les charrettes, il était courbé manuellement. Il était cuit, puis mis en forme dans des formes durant dix à quinze jours. Comme c'était le cas pour les skis!

En a-t-il fait également?

Oui, il m'en avait fait une paire! Mais il les réparait essentiellement. C'était toujours la partie cintrée qui se brisait.

*Roue de char (train de chalet),
Musée gruérien.
© Christophe Dutoit*



Le choix des différentes essences de bois était donc fait selon ses caractéristiques?

Pas uniquement. L'idéal, c'eût été de construire une charrette totalement en frêne. Mais ce n'est pas indispensable, par exemple, de mettre du frêne dans les jantes. Le bois courbe se trouve rarement en frêne, alors on prend de l'érable.

Les prix étaient-ils influencés par la valeur marchande des bois?

Non, elle était relativement faible. Les bois courbes, par exemple, n'étaient utilisés que pour fabriquer les lugeons. Une planche courbe ne se vend pas ou mal!

Par la quantité de bois disponibles alors?

Non plus. Vous savez, une charrette correspond à environ 100 l de bois, donc 0,1 mètre cube de bois travaillé. Autrement dit, avec 1 m³, on faisait dix charrettes. Ce n'est pas tellement la fourniture qui faisait le prix, mais la main-d'œuvre. Tout était fait à la main...

Qu'est-ce qui lui plaisait particulièrement dans ce métier?

Lorsque mon père avait 15 ans, mon grand-père voulait qu'il devienne boucher, mais cela ne lui a pas plu. Ce qu'il aimait, c'était le bois, et le travail du bois. Malgré son quotient intellectuel bien au-delà de la moyenne, il n'a pas pu faire d'études. Le charron était un artiste. Comme un sculpteur, il faisait naître quelque chose. C'était gratifiant.

Et les difficultés du métier?

Cela demande énormément de travail pour avoir une pièce, et on ne pouvait demander le prix que ça coûtait effectivement.

Aujourd'hui, est-ce difficile de travailler dans le bois?

Le vent tourne. Il y a une dizaine d'années, on ne demandait plus le bois en priorité. Aujourd'hui, on le redemande, conscients que nous sommes que ce matériau est en parfaite concordance avec les directives du Conseil fédéral, à savoir favoriser le développement durable. D'autre part, c'est un matériau qui vit, qui respire. Dans la construction, c'est un régulateur d'humidité.

J'étais membre du comité directeur de Lignum, et vice-président de la Conférence suisse du bois. Cette HWK (Holzwirtschaftskonferenz) a fusionné avec Lignum Suisse. Lors d'Expo 01, on voulait que ce matériau ait la place qui devait être la sienne. Nous y sommes parvenus avec le Palais de l'équilibre. (rare vestige d'Expo.02, reconstruit au CERN). Et surtout, nous avons placé pour environ 140 millions de bois dans Expo.02, (planchers et diverses constructions). Cela a donné un coup de fouet à toute la filière. On a fait souffler un vent nouveau.

Avec Action bois 21, la Confédération a promis 5 millions de francs par an pendant quatre ans, aide renouvelable pour la promotion du bois. On a, entre autres, mis sur pied une étude à grande échelle afin de prouver qu'il est possible de construire un immeuble en bois de cinq étages. Ce projet a coûté 4,6 millions. Aujourd'hui, le bois a le vent en poupe.

Propos recueillis par Priska Rauber