



LE CHARRON



Jusqu'au début du XXème siècle, chaque village avait un ou plusieurs charrons. Proche du menuisier, du forgeron et du maréchal-ferrant, le charron était autrefois un artisan indispensable du village, habile à travailler le bois et le fer. Son travail consiste à construire des véhicules à roues utilisés pour *le transport humain* : charrettes, calèches, fiacres, carrosses, *de marchandises* ou *utiles au travail agricole* (tombereau pour le



transport du fumier ou des betteraves), de brouettes, civières ou encore binards. Il pouvait aussi confectionner les manches d'outils et parfois des échelles. Et lorsque son travail était moins important, le charron pouvait également fabriquer des jouets pour les enfants et différents objets du quotidien comme des caissons d'horloges.

Sa spécialité reste principalement la réalisation et réparation de roues qu'il conçoit avec des diamètres variés en fonction des besoins, ce qui exigeait de lui le sens du bois et l'art de la forge. Mais il pouvait travailler avec le forgeron pour le cerclage des roues par exemple s'il n'avait pas de forge.

Une roue en bois est constituée de trois parties principales :

Moyeu

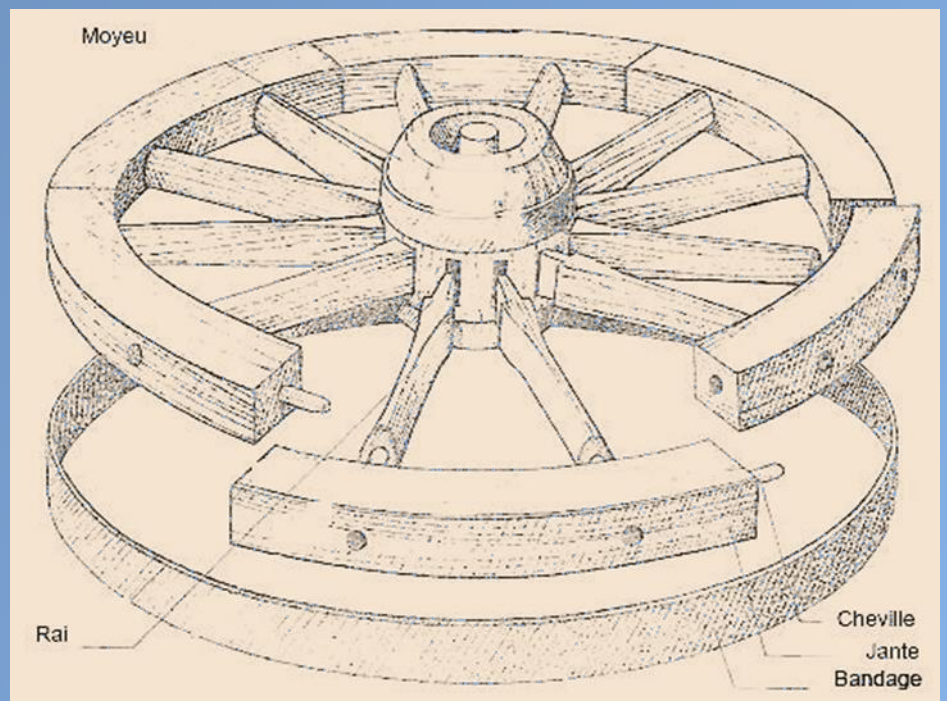


- Au centre, le « **moyeu** » qui assure par sa position et son montage le maintien de la roue et reçoit la boîte et l'essieu.
- Sur les bords, la « **jante** » composée des secteurs de jantes.
- Pour la liaison, **les rayons** aussi appelés « **rais** » permettent de relier la jante et le moyeu. Pour maintenir le tout, un bandage en fer viendra protéger et renforcer la jante.

Jantes



Rais



Pour la confection des roues :

Passe-partout

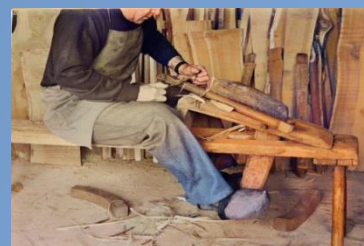


Le travail commence pendant l'hiver, le charron repérait lui-même le bois et coupait à l'aide de différentes **scies (passe-partout...)**, les arbres en planches, longerons et traverses de différentes tailles. Il avait une parfaite connaissance des différentes essences de bois et les utilisait en fonction de leurs propriétés.

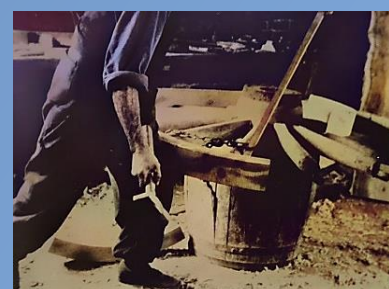
- **L'orme** servait pour la fabrication du moyeu car c'est un bois solide et qu'il ne se fend pas.
 - **Le chêne et l'acacia** étaient employés pour les parties travaillant beaucoup et ayant une résistance à toute épreuve comme les rais qui supportaient le poids des chargements
 - **Le frêne** pour les éléments moins importants comme les jantes qui doivent être solides mais souples à la fois.
- Mais il pouvait utiliser de **l'érable, du hêtre ou du charme** suivant les arrivages.



Le moyeu, pièce maîtresse de la roue, est dégrossi à **la hachette**, façonné au tour, puis mortaisé avec **des ciseaux à bois**. Il est bouilli pendant deux heures pour assouplir le bois. Le trou de l'axe est fait au moyen **de tarières** puis le charron y enfonce les rais, au nombre de 14 ou de 12 qu'il a travaillés préalablement à **la plane** afin de leur donner une légère inclinaison et ainsi assurer la solidité de l'ensemble.



Les éléments de la jante sont dessinés à l'aide de différents **gabarits, roulettes et compas**, et chaque élément vient couvrir deux rayons de la roue. Une fois l'assemblage des parties en bois réalisé, le charron s'attelle **au cerclage**. Cette opération appelée **l'embâtage**, consiste à cercler la jante d'une barre de fer chauffée à rouge et appliquée en arrosant le bois pour ne pas qu'il brûle. Le fer en refroidissant se rétracte et compresse ainsi tous les éléments en bois de la roue. Ce travail est très délicat et doit être fait avec **rapidité** (pour ne pas brûler le bois) et **précision** (pour la solidité). Une fois placée sur la structure, la roue est badigeonnée de coaltar (du goudron de houille) qui la protège de la moisissure.



Le métier de charron a progressivement disparu dans les années 1950 avec la motorisation des véhicules et les roues pneumatiques. Aujourd'hui en France, il reste moins de 10 artisans en activité.

La refouleuse (don Mr Louis, Jean-Luc et Nicolas ELIAS) : **visible à l'extérieur**. C'est la machine de forge la plus lourde des ateliers de charrons avant l'apparition des scies à ruban. Elle permet d'obtenir avec précision la longueur du bandage à adapter à la roue. Elle permet aussi la rectification du bandage des roues usagées.