

**Le Char
en
Comminges
et
en Nébouzan**

Introduction

En un peu moins de quarante ans, la majeure partie des équipements de l'ancienne agriculture a définitivement disparu.

J'ai personnellement constaté qu'il s'avère de plus en plus difficile de retrouver un char, un tombereau, une faneuse, un râteau mécanique, voire même une ancienne charrue *brabant*, en bon état. Il en est de même pour les faucheuses, outil encore plus révolutionnaire que le Brabant simple à ses origines, évolutif et réversible quelques années après.

Pour la plupart issues des usines Adriance et Mac Cormick, brevets cédés à nos usines régionales *Amouroux* et *Puzenat* ces machines avaient radicalement transformé la vie de nos arrières grands-parents, restreignant, dès le début du XXe siècle, les efforts considérables que la faux réclamait. Les moissonneuses lieuses, tout comme les javeuses qui les précèdent, ne furent qu'une extrapolation des précédentes, même si leur rôle constituait une incontestable avancée.

Or, s'appliquant à la faucheuse en question comme au brabant simple ou double, une terminologie élaborée désigne les diverses pièces qui composent ces outils, elle figure dans des ouvrages spécialisés et il est donc possible d'en retrouver les noms précis mentionnés soit en français, soit en tout autre langue écrite.

Il en va différemment pour l'ensemble des matériels, des outils agricoles, fabriqués régionalement et parfois même, très localement. Ainsi le char à bœufs bigourdan, spécifique au Comminges, à la Bigorre ou au Nébouzan que l'on pourrait aussi appeler « char à vaches », des animaux par excellence polyvalents.

En effet, la vache avait sur le bœuf, un considérable avantage.

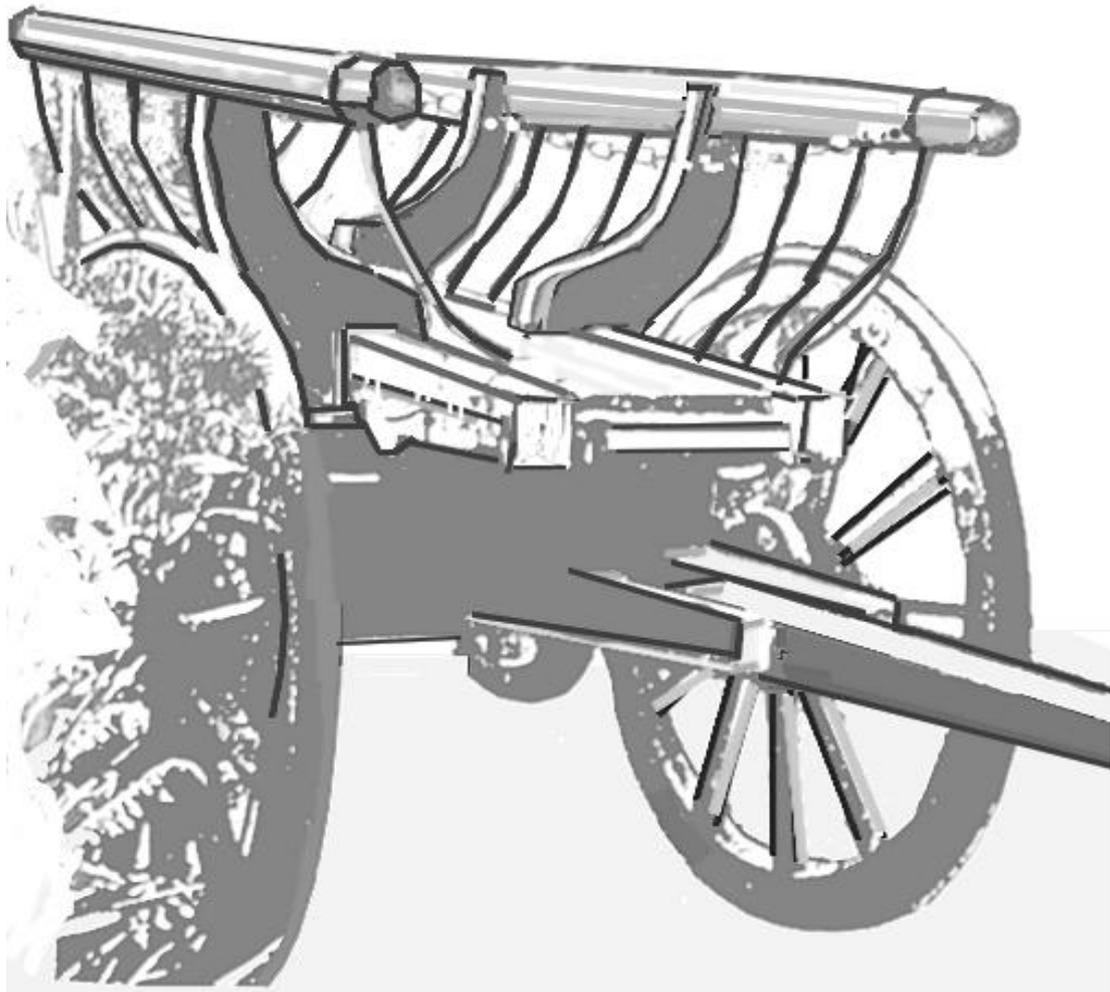
Dans notre région de micro propriétés, cette polyvalence ne pouvait mieux se manifester que par cet « animal universel » : il pouvait, tout à la fois, fournir l'énergie, assurer la reproduction et l'alimentation.

A peine revenue des labours, la vache nourrissait son propre veau, parfois un *répoupet*, donnait un peu de lait au dernier né de la maison, sans oublier le fumier produit, un des seuls engrais accessibles.

Une fois sa carrière achevée, la boucherie viendrait récompenser les multiples mérites à un animal, à qui on ne pouvait demander plus !

Seule, la vache gasconne, espèce rustique bien adaptée au pays dont elle porte le nom, était en mesure de remplir semblable contrat. Cette race se limite actuellement à quelques individus protégés, souche qui sera, on ne sait jamais, en mesure de pallier les déficiences d'individus exogènes à demi clonés, génétiquement calibrés, programmés dans le seul souci d'une rentabilité à court terme.



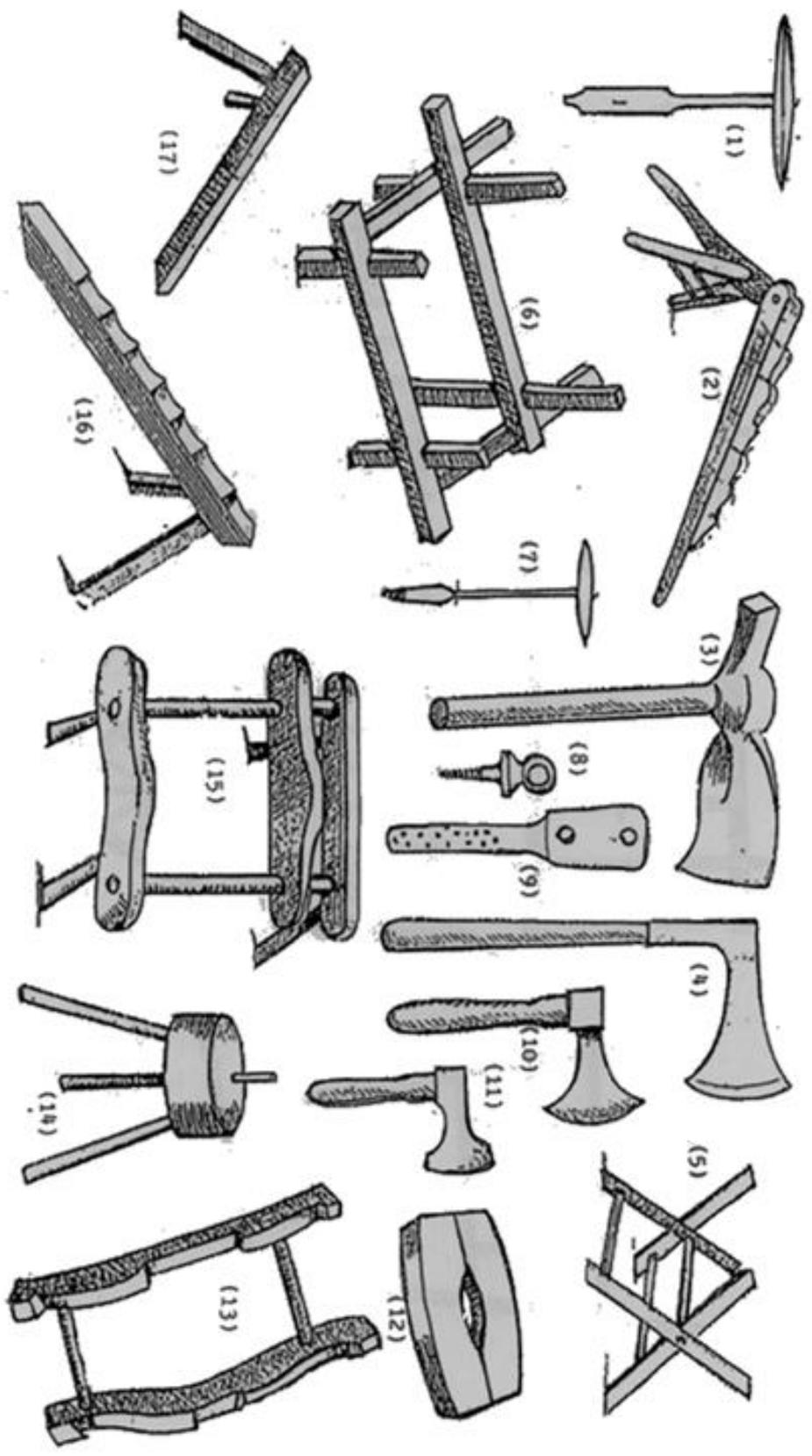


Le char vu de l'avant

- « *Coge* »
- *Limons*
- *Timon*
- *Fourches*

Les outils du charron

- 1 - tarière
- 2 - graissoir
- 3 - herminette
- 4 - hache à planches
- 5 - chevalet
- 6 - chantier à percer les jantes
- 7 - aviron
- 8 - vis à fixer la plumette
- 9 - plumette
- 10 - hache-roues
- 11 - hache à mains
- 12 - enrayoir
- 13 - vidoir
- 14 - selle à joindre
- 15 - chantier à percer les moyeux
- 16 - grand cabris
- 17 - petit cabris



LE CHAR

(eth car)

Une fois dépassé le petit Nébouzan primitif, à l'est, le char à train-avant mobile disparaît très vite. La longue charrette à deux roues le remplace, que ce soit en Astarac, en Bourjac oriental ou en Savès, car mieux adaptée aux coteaux et à leur relief tourmenté. Sur ces pentes abruptes où il pourrait chavirer à tout moment, l'utilisation de notre char serait des plus risquées.

La description du char

Avancer le nom gascon des divers organes du char pour sa description, rencontrera inévitablement des variantes. Précisons que notre étude concerne exclusivement le Nébouzan et le Comminges occidental. Si nous donnons la terminologie gasconne, ce n'est pas pour jouer au félibre, mais parce qu'aucun de ces termes n'existe en français

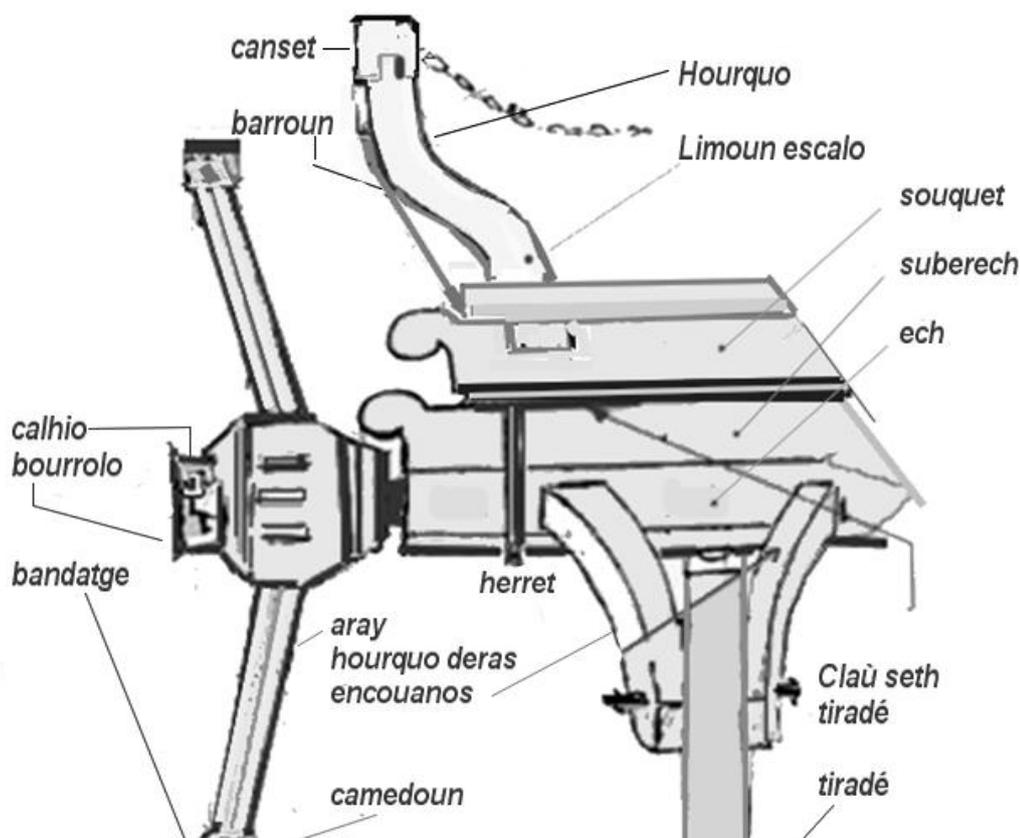


Fig 1 : L'avant-train

Le choix des matériaux

A l'exception de l'ossature de base, le véhicule qui a évolué depuis sa conception primitive, peut changer d'aspect, selon l'utilisation du moment.

Presque toutes les pièces qui composent le char sont réalisées avec du bois de frêne longuement séché. Seuls, les rayons des roues avant ou arrière peuvent être taillés dans de l'acacia, le moyeu étant en ormeau.. Les *barrots* et les longues planches de la *cojo*, partie centrale, sont en châtaignier. Le timon, dont on conserve un double, est lui aussi, taillé dans le en frêne, un arbre qui formait le principal de nos haies bocagères.

Ce timon de secours était prévu pour un remplacement rapide de cet organe, en cas de renversement du char, ou par suite d'un endommagement que pouvait entraîner une traction intempestive de l'attelage. Une ou deux couches de peinture à l'huile, couleur *bleu charron* protégeait l'ensemble, des filets jaunes agrémentant la tranche des rayons et les épaisseurs chanfreinées

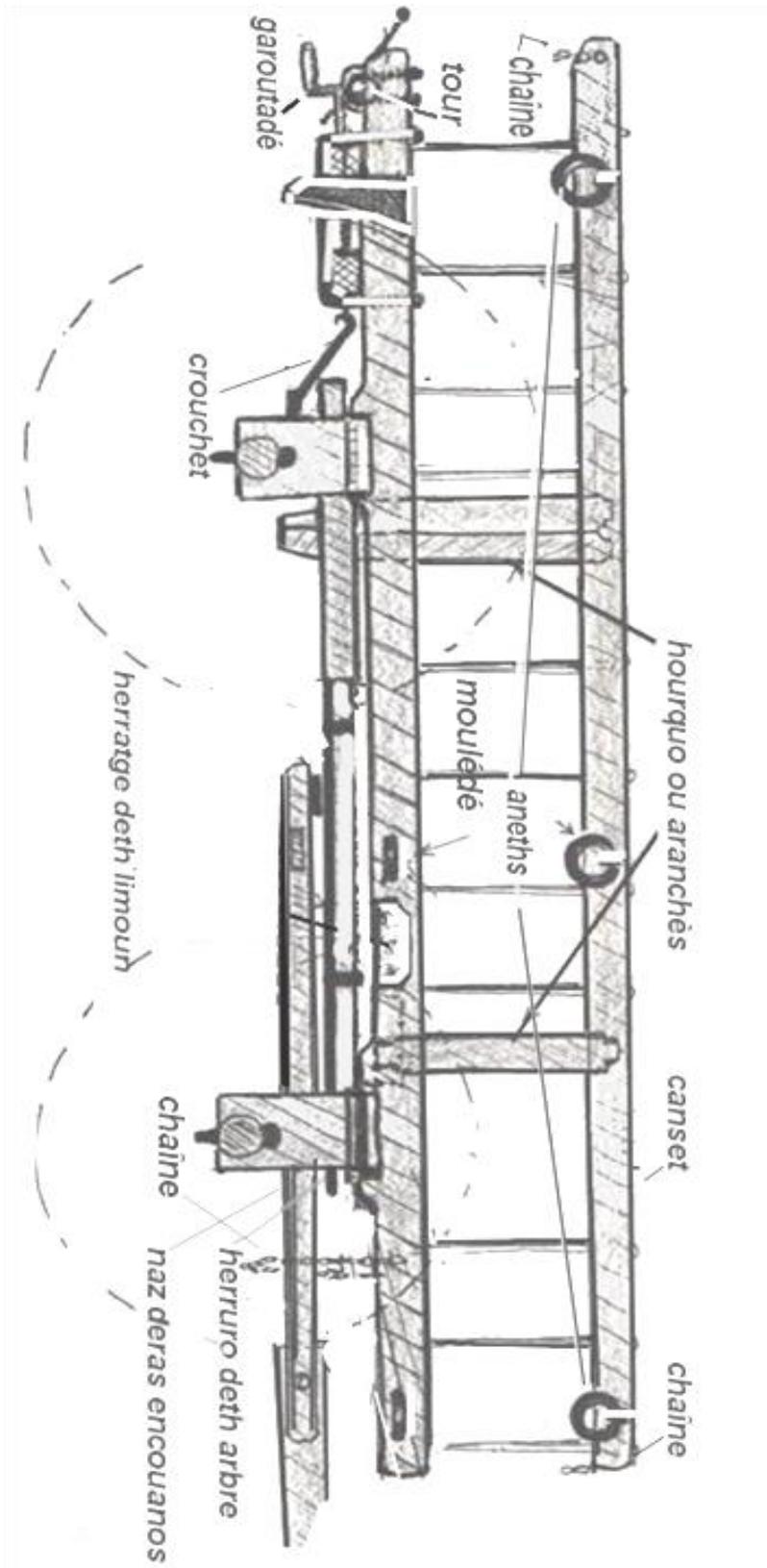
L'ossature

Cinq éléments principaux forment la *cojo*. C'est la partie qui reçoit le premier contenu, elle demeure invariable, quelle que soit l'adaptation retenue pour recevoir le chargement.

Première composante de la *cojo*, l'*escalo* qui est une plate-forme fixée sur les deux limons renforcés des traverses tenonnées, d'où ce nom d'échelle. Ce plateau de base horizontal dont les dimensions sont d'environ 3,50 m x 0,90m reçoit les quatre *bourques* (fourches) ou *aranchès*, bras qui supportent deux *cansets* (ridelles). Les *cansets* sont parallèles à l'échelle, à une hauteur moyenne de 0 m 60. L'évasement des fourches double, à peu près, la largeur du plancher, au niveau des *cansets*. Les bras de la fourche avant pénètrent une épaisse traverse ou *souquet*, lequel fixé à l'échelle, derrière le train-avant.

Les bras de la fourche arrière, accolés et dissymétriques, sont enserrés dans une pièce qui traverse l'*ech* ou essieu arrière, cette pièce tient une timonerie centrale qui rejoint l'*ech* mobile du train-avant. Six pièces maitresses composent donc la *cojo*.

Fig. 2 Coupe longitudinale



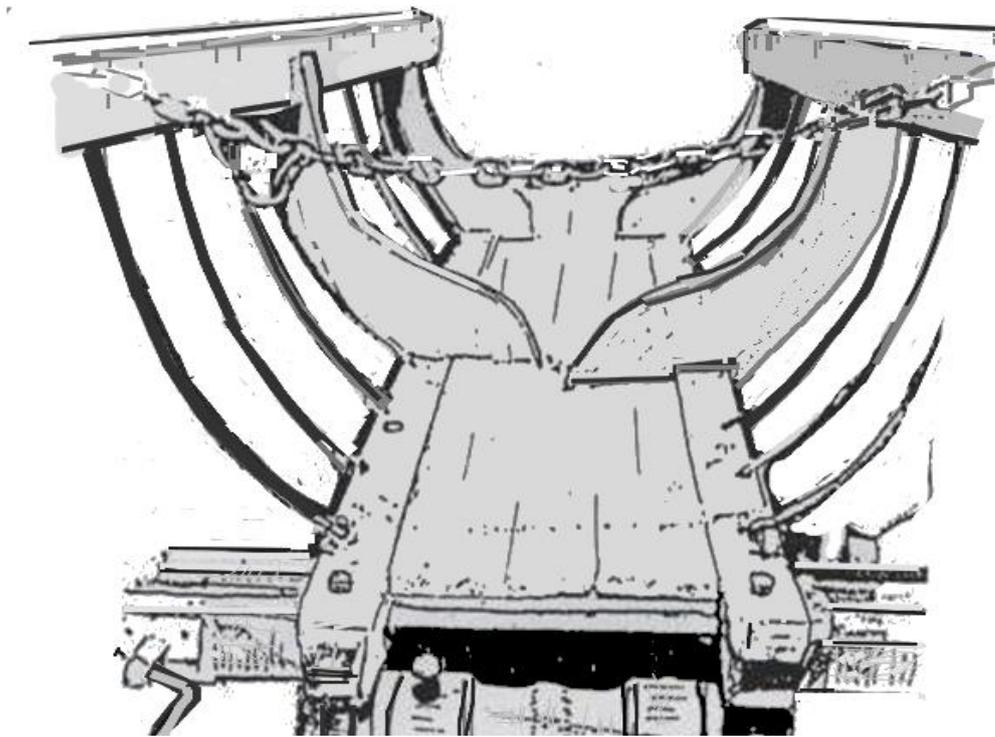


Fig 3

L'escalo et la cojo

Dimensions courantes

longueur	3,50	hauteur roue avant	1,10
Largeur à la base	0,90	hauteur roue arrière	1,30
largeur avec balances	1,80		

Horizontalement, on relèvera : l'escalo, les deux *cansets* et la timonerie centrale.

Verticalement : les quatre bras des fourches.

L'escalo ou base de la *cojo*, n'étant fixée à l'*ech* arrière que par un long crochet, la partie supérieure aux essieux est pratiquement indépendante et le char peut verser sans grands dommages (il peut arriver que des crochets soient placés à l'avant, mais ceci déroge de la conception originelle).

La position des fourches situées à l'avant de l'essieu arrière et à l'arrière de l'essieu avant garantit la résistance d'un ensemble que rien ne pourra déformer, le mouvement en accentuant la solidarité.

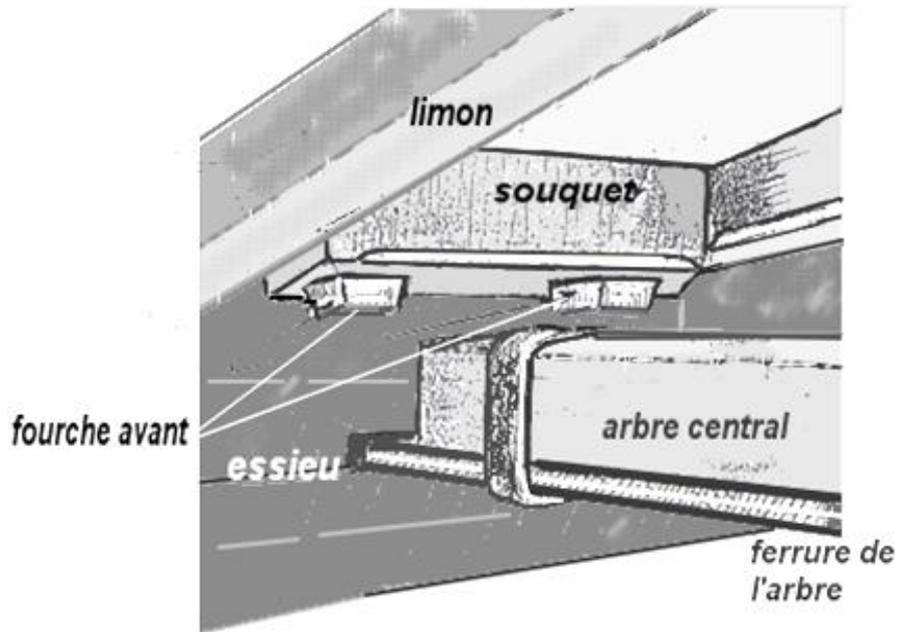


Fig 4 **Le souquet**

Transport de litière et de fumier

(Voir fig 18)

Les *bourquos* ou *aranchès* sont ferrées en partie supérieure, ferrure qui se poursuit jusqu'au *canset* où elle est vissée. Afin de bien retenir ce qui est transporté, au centre du char une série de barreaux en bois (en fer pour les chars récents) s'enfoncent dans les limons et les *cansets* qu'ils pénètrent entièrement. Pour occlure la *cojo*, lors du transport de maïs, de betteraves ou de fumier, on rajoute des *paüs* :

paüs dera cojo (latéraux), *paù deth cap* (devant) et *paù de darrè* (derrière).

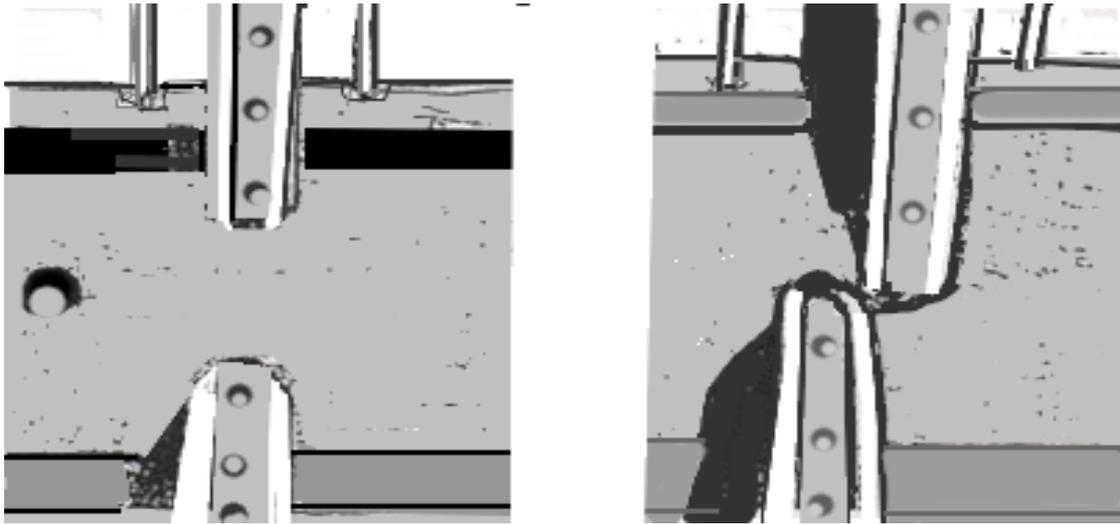
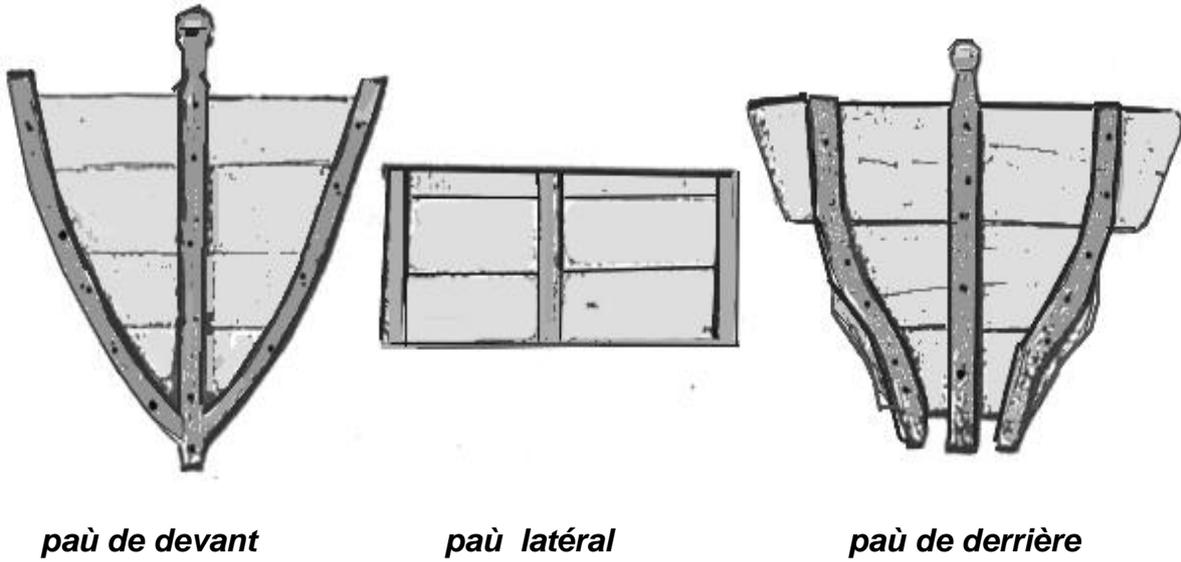


Fig 5

Les ferrures des fourches



paù de devant

paù latéral

paù de derrière

Fig 6 - Les paùs

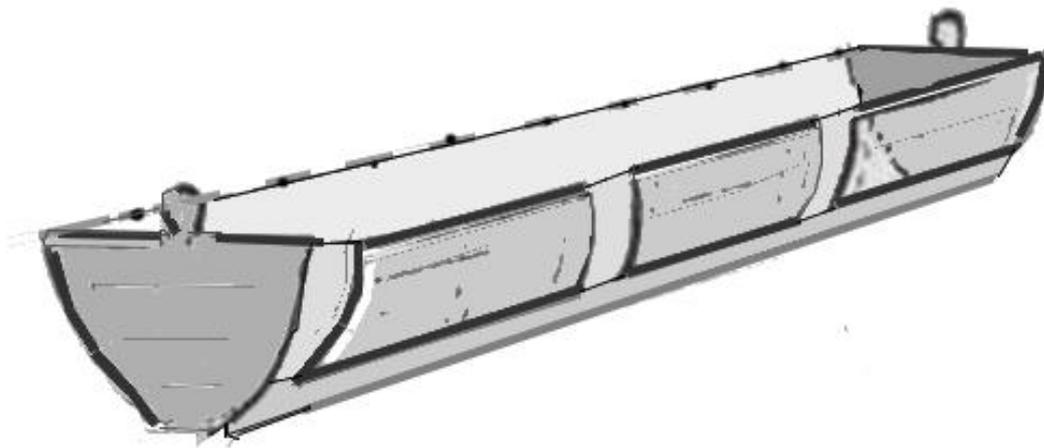


Fig 7 - Disposition des paùs dans la coge

Les essieux

Le train arrière fixe est composé d'un *suberech* sur qui l'échelle est crochetée, avec au-dessous l'*ech* ou essieu. *Ech* et *suberech* sont assemblés par deux colliers métalliques en U, les *herrets*. L'extrémité de l'essieu recevant la roue est conique, la *claietto* retient le moyeu de la roue ou *boutoun*. Sa partie extérieure est protégée par un cercle métallique ou *bourollo*. L'essieu est renforcé à sa base par une ferrure de protection.

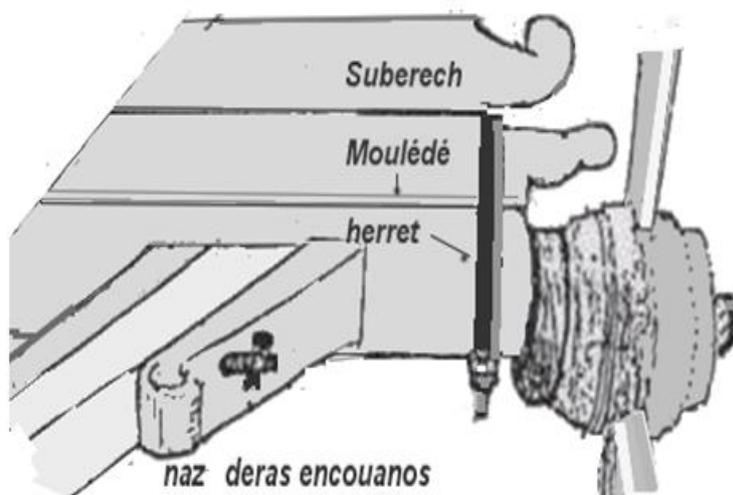


Fig 8 - L'essieu avant

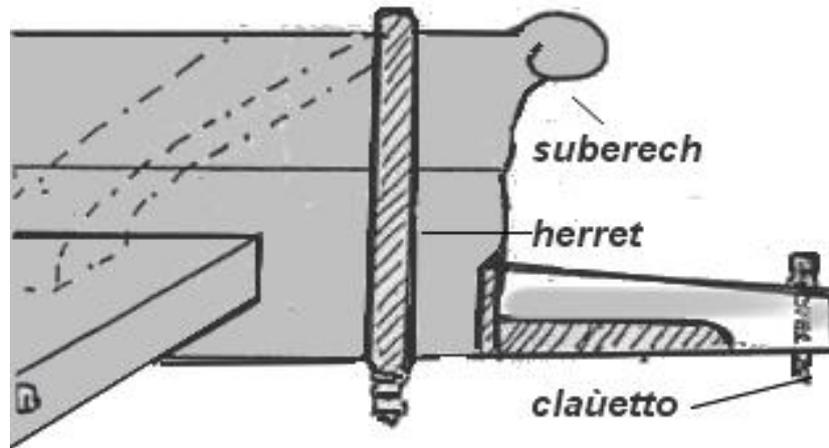


Fig 9 - détail de l'essieu

L'essieu avant

Sur l'essieu et train avant repose le souquet, traverse qui renforce l'échelle. Entre le suberech et l'ech mobile deux larges ferrures plates, ensemble dit le moulédé, épouse parfaitement la partie inférieure de l'un et la partie supérieure du second. Ce blindage est absolument nécessaire pour éviter l'usure prématurée du train-avant.

Liaison centrale des organes et articulations

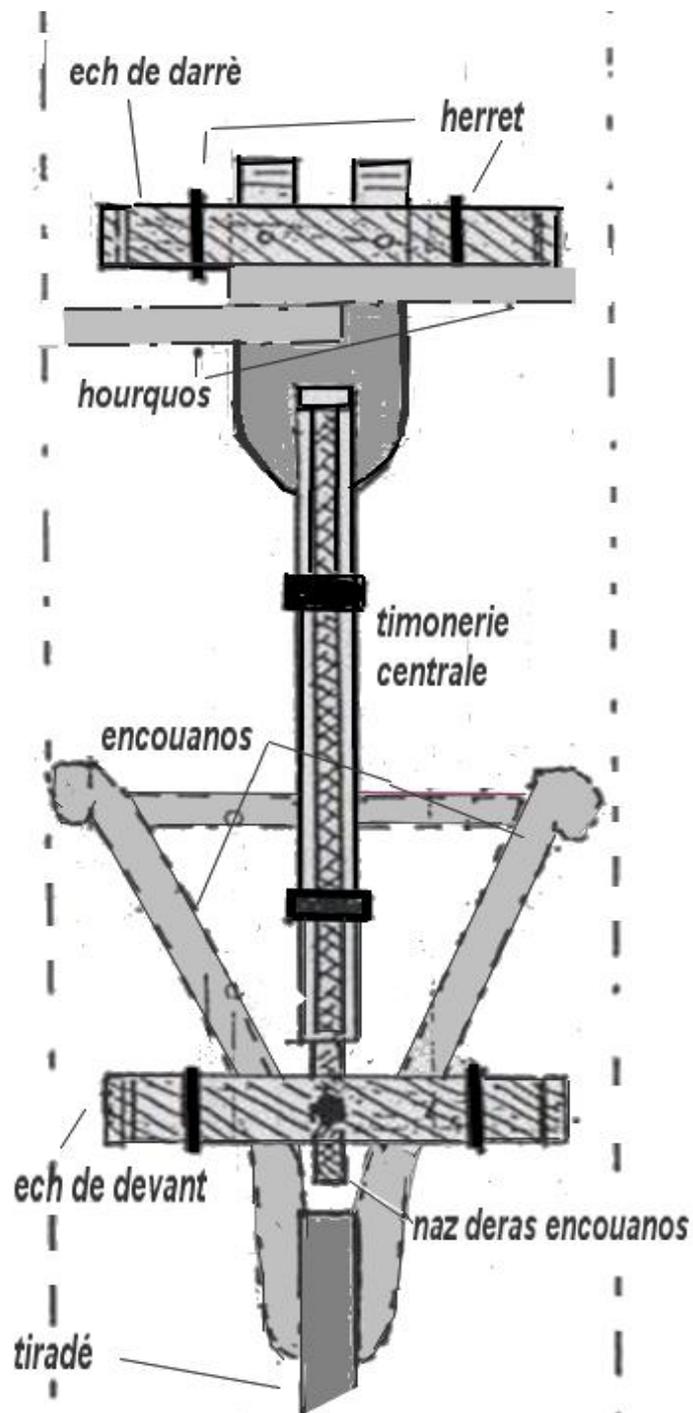
L'axe central assure, cela a été dit, une solide liaison entre les essieux avant et arrière. Les fourches arrières en sont solidaires de même l'axe de direction qui le traverse, ainsi que les *encouanes*, assurant l'équilibre de la partie inférieure, la *cojo* y est crochetée à l'arrière.

La conception de l'ouvrage veut que tout ce qui constitue la liaison des éléments verticaux et horizontaux permette une sorte de jeu contrôlé au châssis du véhicule, jeu qui permettra d'absorber les mouvements qu'une trop forte rigidité aurait pu bloquer, notamment les roues, à l'occasion d'un virage rapidement pris. C'est, en quelque sorte, un système différentiel qui est créé par ce biais.

De là proviennent les cahots au bruit sourd qui caractérisent un char circulant sur les chemins pavés de galets.

Fig 10

La timonerie centrale



Le démontage rapide de l'escalo, transformera le char en trinqueballe, transport d'arbres par exemple, la charge reposant alors sur les deux *suberechs*.

Le système de direction

Cet ensemble complexe se prolonge sur toute la partie inférieure du châssis. L'essieu avant pivote sur un axe qui traverse l'ech, le suberech et la timonerie centrale. Il est traversé d'une fourche horizontale dite *nas deras encouanos*, fourche dans laquelle est engagé et chevillé le tiradé (timon). Au-delà, en arrière du timon, et de l'essieu, la fourche s'écarte et forme un ensemble trapézoïdal, les encouanes, qui maintiendront l'équilibre du char pendant les manœuvres.

Ferrées en partie supérieure, les encouanes glissent alors contre le fer inférieur de l'arbre central reliant les deux essieux. Cette combinaison assure une parfaite rigidité, tant pour la traction que pour le recul.

Une chaîne suspendue à l'échelle bloque le timon au cas de braquage excessif. Si cette chaîne vient à rompre, une plaque métallique limitera les dégâts que le frottement de roue pourrait occasionner sur la face extérieure du limon.

Les roues

Le *boutoun* (moyeu) est pénétré par les arays (rayons) qui convergent vers l'extérieur de l'*arode* (roue). Ce moyeu est tenu par deux *cerclatges* métalliques qui l'empêcheront d'éclater sous la pression de la charge. Il se termine extérieurement par un cercle en fer plus épais et plus large, la *bourolle*, protection efficace de l'extrémité de l'*ech*. La *bourolle* est percée d'une ouverture permettant d'engager la *clauetto*, cheville qui maintient la roue dans l'essieu. Un espace calculé permet à la roue de jouer sur son axe.

L'*aray* (rayon) part du moyeu et s'enfonce dans la jante, élément que constituent l'ensemble de plusieurs pièces dites *camédous*.

On compte un *camedoun* pour deux *arays*. Ils sont chevillés l'un à l'autre, très sommairement, puisque leur liaison sera inutile après l'opération du cerclage ou *bandarge dera arode*.

Fig 11 Les organes de direction

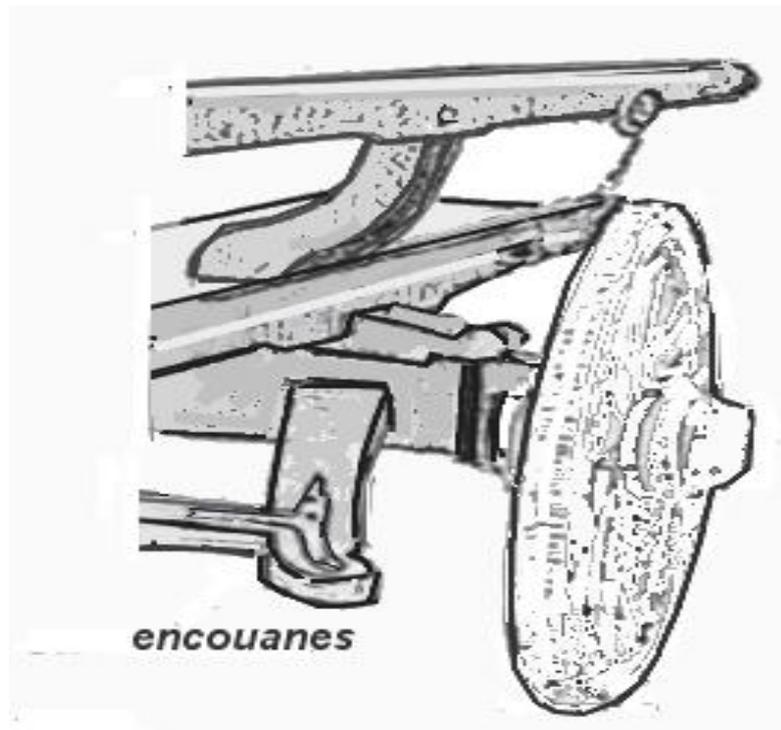
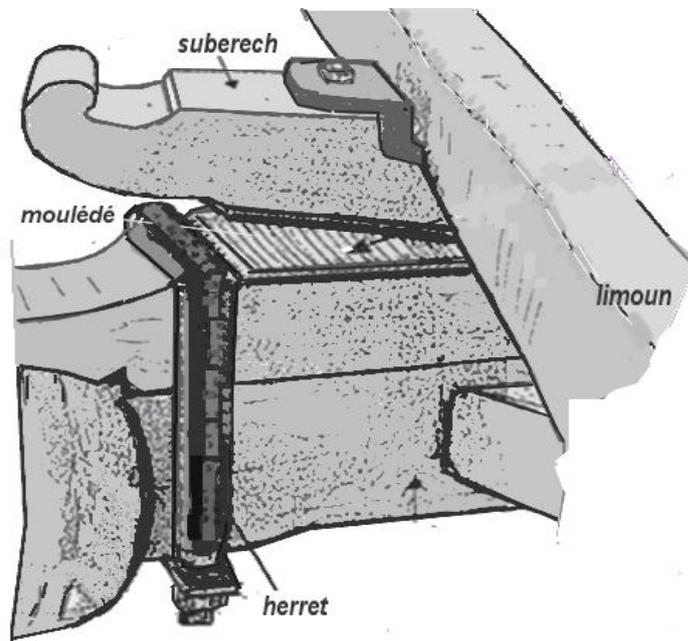
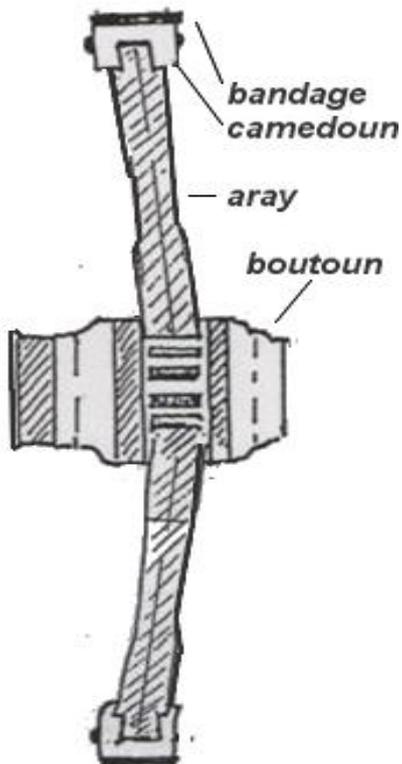
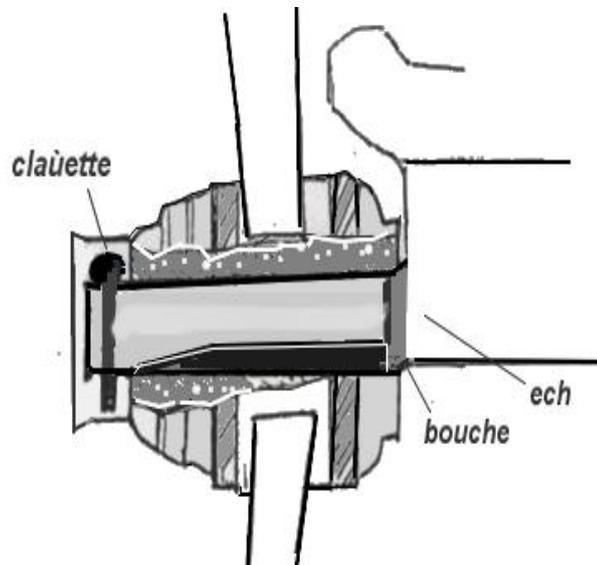


Fig 12 - Les encouanes (partie avant droite)

LA ROUE

Fig 13

moyeu
(*boutoun*)



Rivets de consolidation - calhiùo avant ferrage

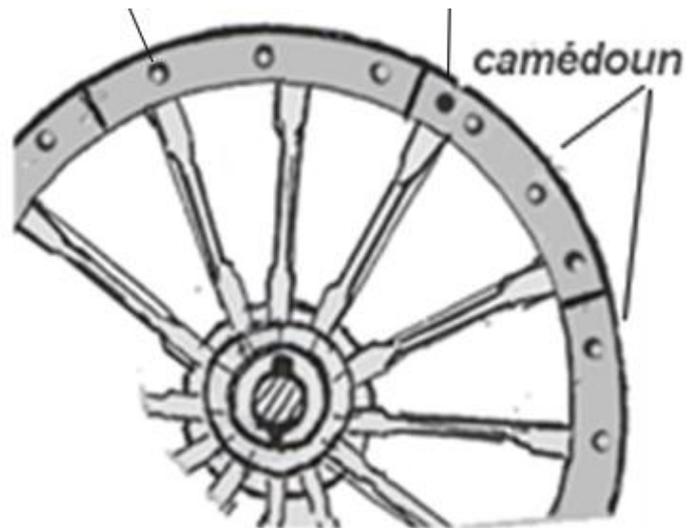


Fig 14 - Le camédoun :

- 1 pour 2 arays
- 6 par roue à l'avant,
- 8 à l'arrière

*La hauteur moyenne des roues est de 1,10 m pour la roue avant et de 1,30 m pour la roue arrière.
La première comptera généralement 12 rayons, la seconde 14.*

Le freinage

A l'extrémité arrière de l'échelle, sont disposées deux traverses parallèles l'une fixe et l'autre mobile. Contenues dans un berceau fixé au limon, elles assureront le freinage grâce au serrage qui déplace lentement vers l'avant la seconde traverse, ce au moyen d'un fer à vis manœuvré par une manivelle. Deux sabots reliés aux extrémités de la traverse mobile viendront alors s'appliquer contre les *bandatges* des roues, au moment du serrage.

Ce système est appelé *garrot* ou *garroutadé*, (*agarroutar* désignant l'action de freiner). Le crochet qui fixe l'échelle à l'essieu relie la traverse fixe du garrot à l'*ech*.

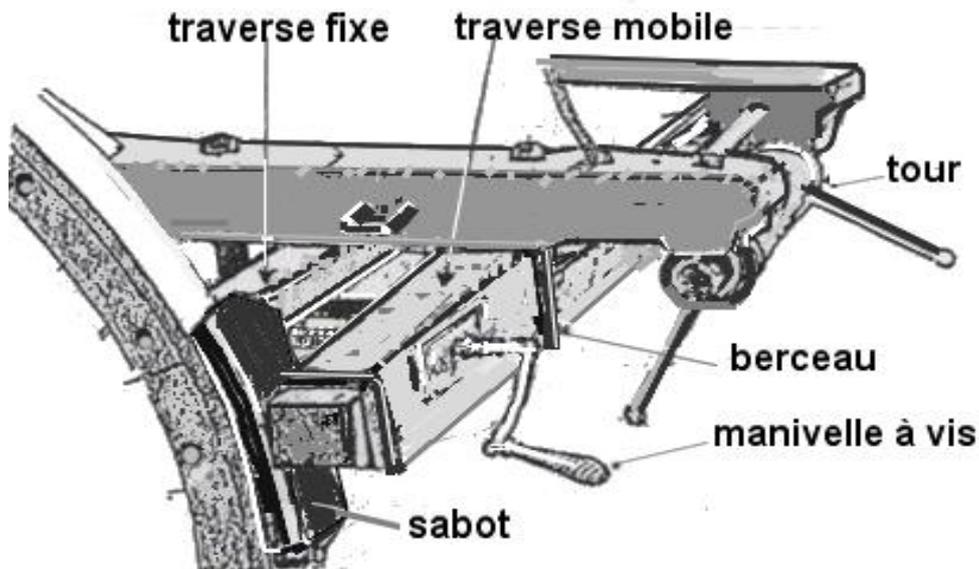


Fig
Le système de freinage

Lorsque le char abordait des endroits très raides, prairies accidentées ou forêts en *paguère*, on avançait en suivant la pente en bloquant les roues avec un chaîne, voire avec les *barrots* pour empêcher toute rotation ou mouvement directionnel, le char étant ainsi transformé en traîneau.

En pays basque, il existait des chars à avant-train fixe, mais s'ils étaient moins enclins à chavirer, comme on peut aisément le deviner, leur manœuvre était des plus complexes.

Le système d'attelage

A l'avant, les *armères* suspendues au joug reçoivent le *tiradé* (timon). Ces *armères* sont en cuir, en lanières d'écorce prélevée sur de jeunes arbres, frênes ou châtaigniers, dépouillés au printemps, période où on pourra facilement les torsader

L'*atteloun* coince le timon et assure la traction. Derrière lui, l'*atteladère* joue le même rôle, mais elle permet de surcroît la retenue, en venant se caler contre le joug, quand le timon glisse vers l'avant.

Le timon

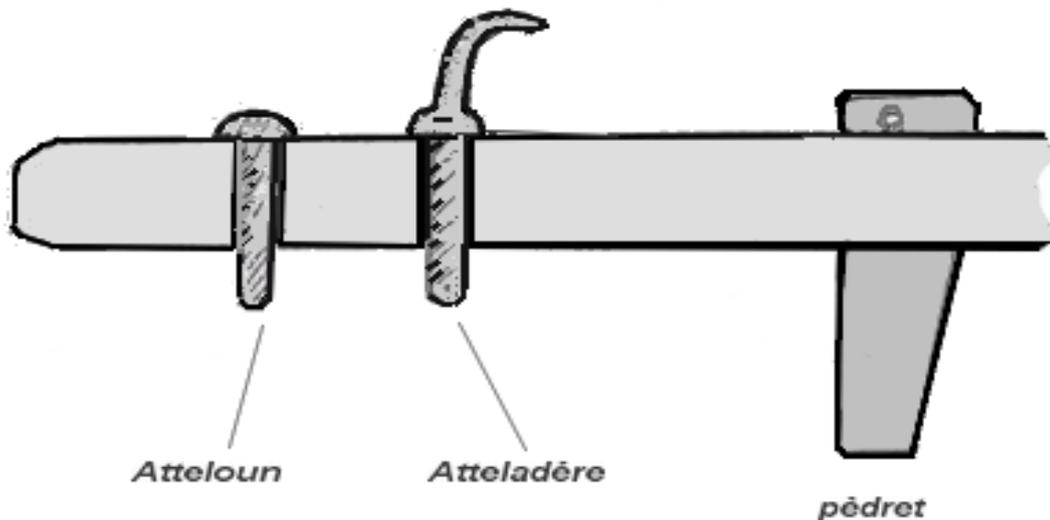


Fig 16

Pour aisément soulever le timon, au moment de l'attelage, on l'empêche de reposer directement sur le sol. Il est maintenu au dessus par une béquille verticale dite *eth pèdret*.

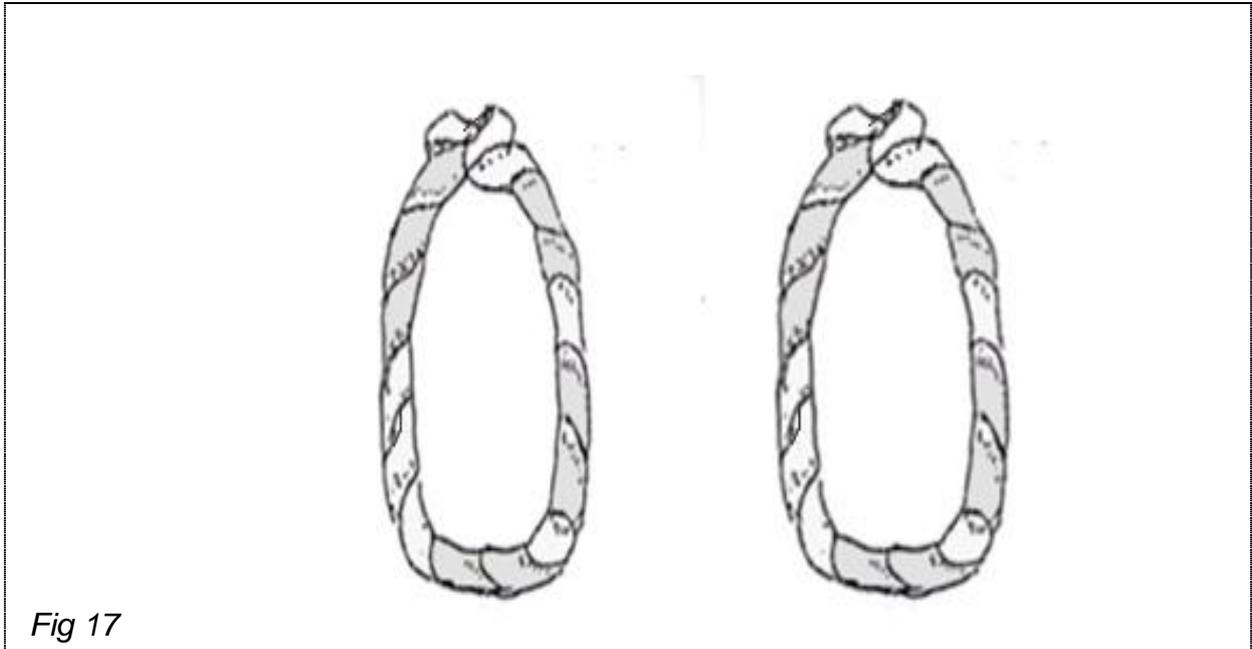


Fig 17

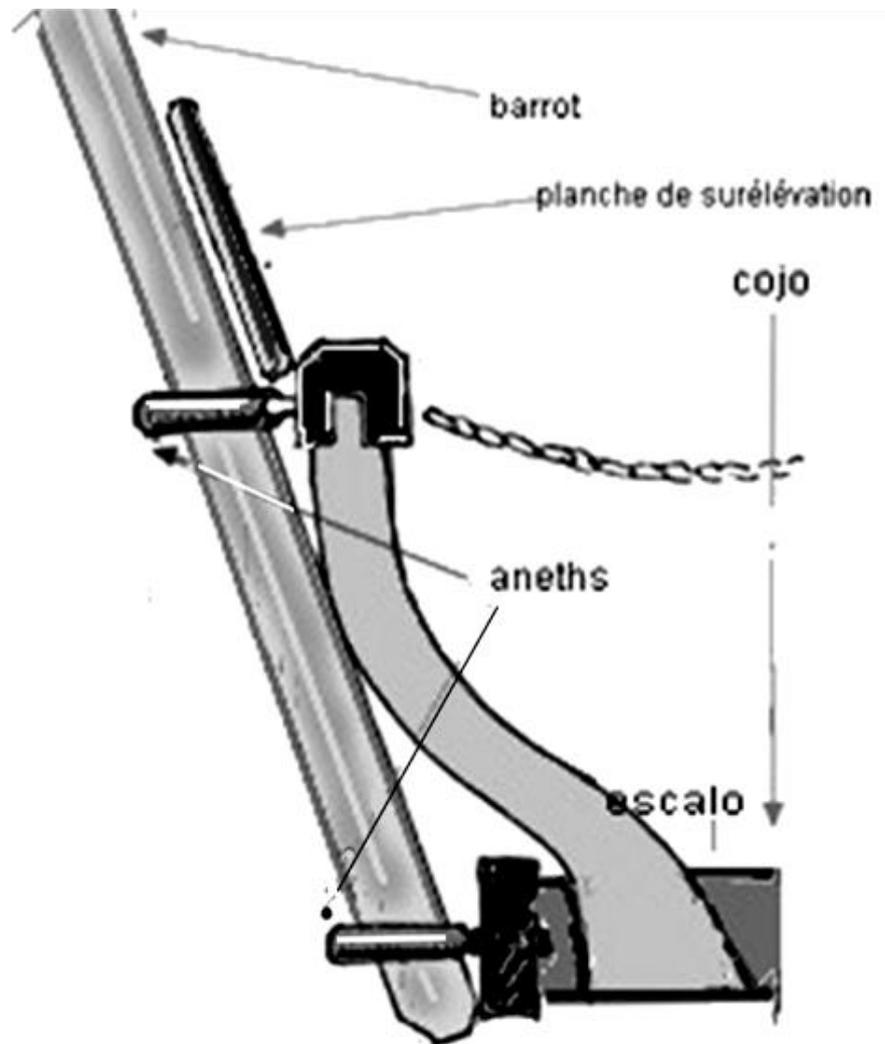
Les armères (ici en cuir).

Elles pouvaient être en écorce ou métalliques, ces dernières étaient peu appréciées, en raison de l'usure entraînée sur le timon qu'il fallait obligatoirement ferrer, donc alourdir

Les transformations du char en fonction de son utilisation

Comme cela a été déjà dit, le char est constamment modifié selon ses différents chargements, pose de balances l'été et retour, en hiver, à sa conception originelle. A cette saison, il ne subit pas de surélévation : on se limite aux *barrots* courts et à deux planches seulement. Le plein de la *cojo* avec de la terre ou du fumier représente une charge suffisamment lourde pour un attelage de deux vaches.

Fig 18



Aménagement pour transport de litière ou de fumier

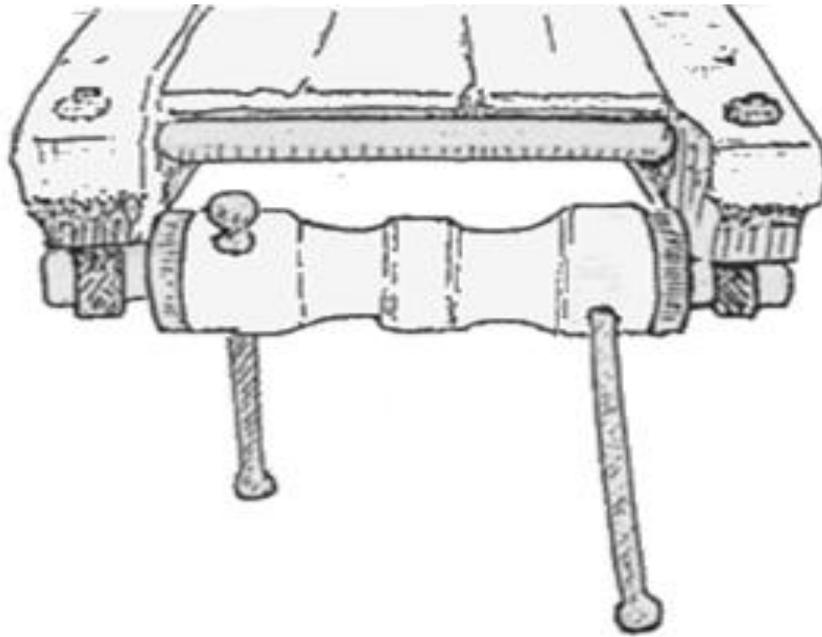


Fig 19

Le tour

Transport du « Soustré »

Ce terme désignait les bruyères, fougères ou feuilles mortes qui servaient de litière aux animaux de la ferme. Pour ce transport le char subit de légères transformations : *barrots* plus longs et ajout de deux, parfois quatre planches supplémentaires, au-dessus des *cansets*. Au fur et à mesure que le chargement monte, on tasse les bords de son mieux, et on fait glisser au maximum, vers le haut, les planches qui surmontent la *cojo*.

Transport du foin et des gerbes

Les *balances* tardives vont métamorphoser le char, dans son apparence et dans ses volumes. Un plateau de près de 2 mètres de largeur est boulonné sur les *cansets*, à l'avant, au centre et à l'arrière, endroits où il recevra quatre barrots, à présent verticaux.

En coupe, le chargement, la *cojo* exceptée, n'est plus triangulaire, mais rectangulaire. C'est là que le savoir faire de qui agencera le foin, mis en trousse, par pliage et non en vrac, est exigé. La charge peut s'élever à trois mètres du sol, elle est compressée par la *perjo*, mât horizontal. On l'arrime avec une chaîne à l'avant et avec un câble en cordage à l'arrière, ce câble étant ensuite enroulé, en force, au moyen d'un tour placé à l'arrière du char.

Fig 20 : La fixation des balances

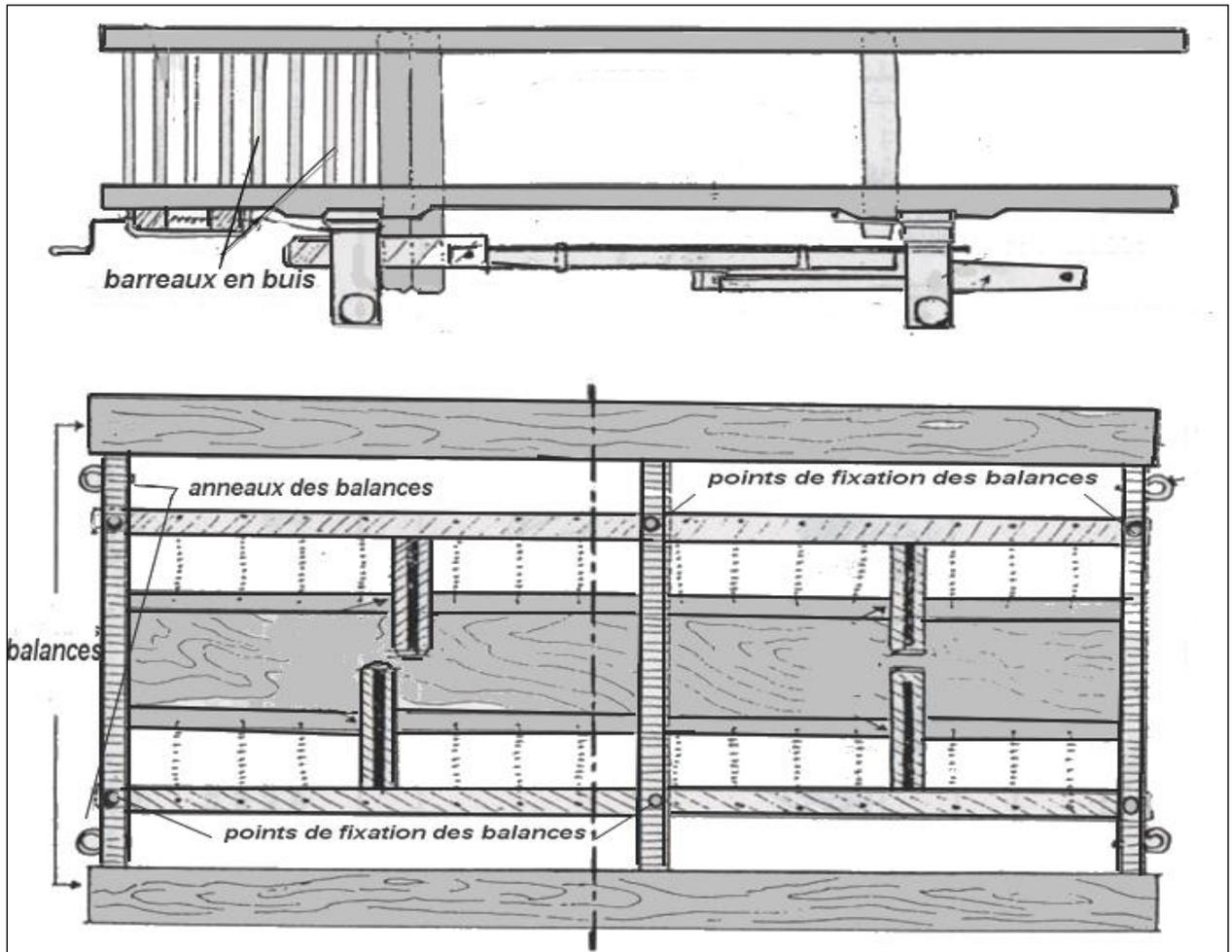


Fig 21 - Coupe

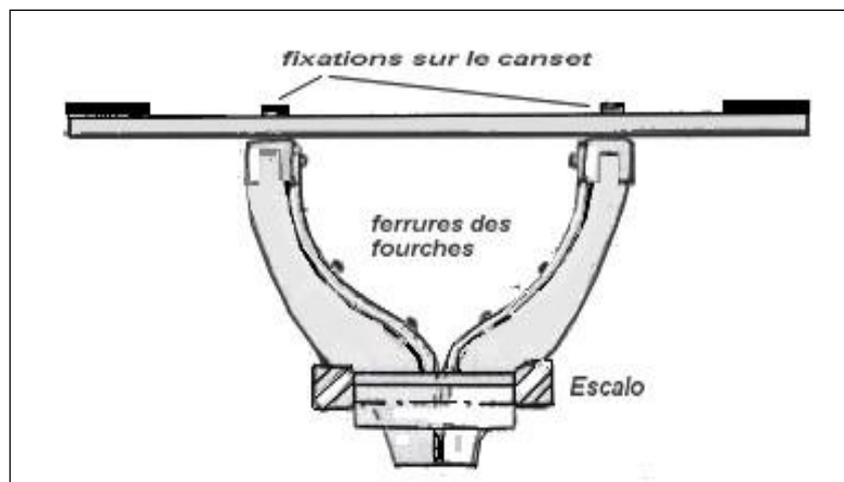


Fig 22

Chargement avec balances

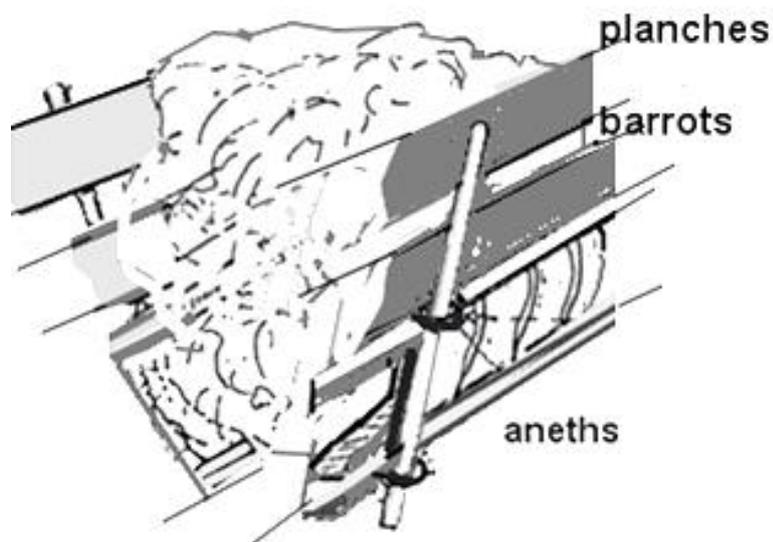


Fig 23

**chargement ordinaire
(conception originelle)**

Le chargement est terminé, A présent, il faut veiller à son équilibre pour éviter de chavirer ! Pour franchir les passages difficiles, on maintiendra la charge depuis le sol, en soutenant le foin ou les gerbes qui pourraient glisser, avec de longues fourches.

Voici, bien résumées, la laborieuse description de la conception et des diverses fonctions de notre char gascon. La recherche technologique accordée à un véhicule que Bigourdans et Béarnais promènèrent de Languedoc en Aquitaine pendant de longs siècles ne manquent pas de surprendre.

L'épreuve de la route fut pour beaucoup dans une mise au point qui nous étonne aujourd'hui.

Pour terminer, j'avouerai que mon enquête, surtout destinée à la sauvegarde en péril d'une terminologie orale, s'est heurtée à de nombreux écueils. Parmi les personnes interrogées, certaines se sont contredites, inversant parfois les différentes dénominations. Il n'est donc pas interdit de compléter ou de rectifier cette étude.

Ainsi, certains éléments sont restés sans nom, par exemple la timonerie centrale, pièce essentielle dont je n'ai pu retrouver l'appellation originelle.



Une charge modeste

Je reconnais volontiers que cette énumération de détails techniques un peu fastidieuse n'est pas faite pour réveiller le nostalgique souvenir des lecteurs qui attendaient sans doute autre chose que cet exposé bien abrupt.

Avec ceux-là, je me souviens,

*Je me souviens des cabots des chars
De leur diversité qui,
Tel le claquement des sabots,
Identifiaient un propriétaire escloupéjiaire*

Je me souviens

*Du cliquetis des roues chantant dans leurs essieux,
Du bruit clair du char vide sur les pierres du chemin,
De ses craquements sourds sous la charge trop lourde,
D'un attelage surpris par la nuit,
Qui file vers l'étable à grands fracas,*

Je me souviens

*Du char silencieux, aux lroues
Enfoncées jusqu'au moyeu,
Dans un chaume détrempe,
Laisant dans son sillage
Des ornières ruisselantes
Profondes comme des sillons ...*

