

Le char à échelles d'où découle le char à brancards

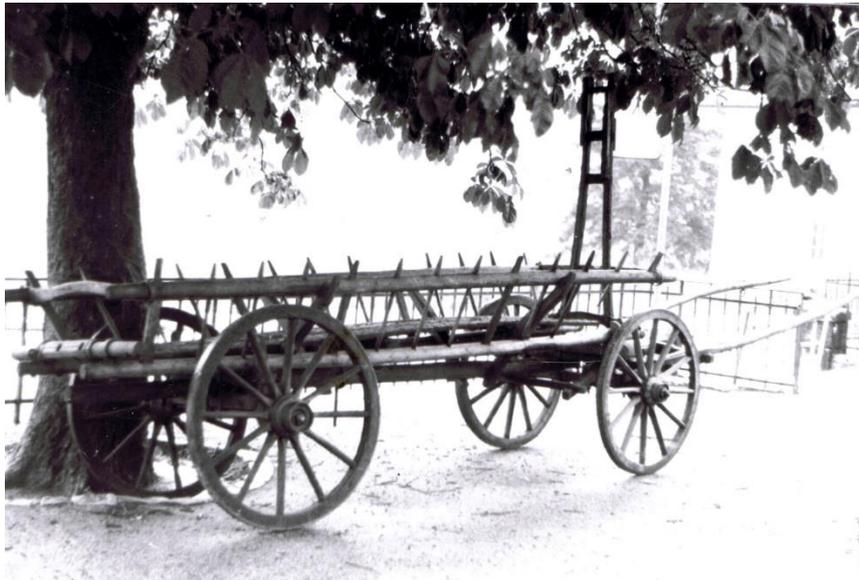
Le véhicule le plus important du paysan d'autrefois. En général il en possédait plusieurs, pour être à même, dans la période des foins où ce char trouve sa meilleure utilisation, de charger plus de fourrage d'une seule fois, quitte à décharger en grange en fin de journée. La menace de l'orage est toujours présente.

Le char à échelles sera un jour remplacé par le char à pont, de plus grande contenance.

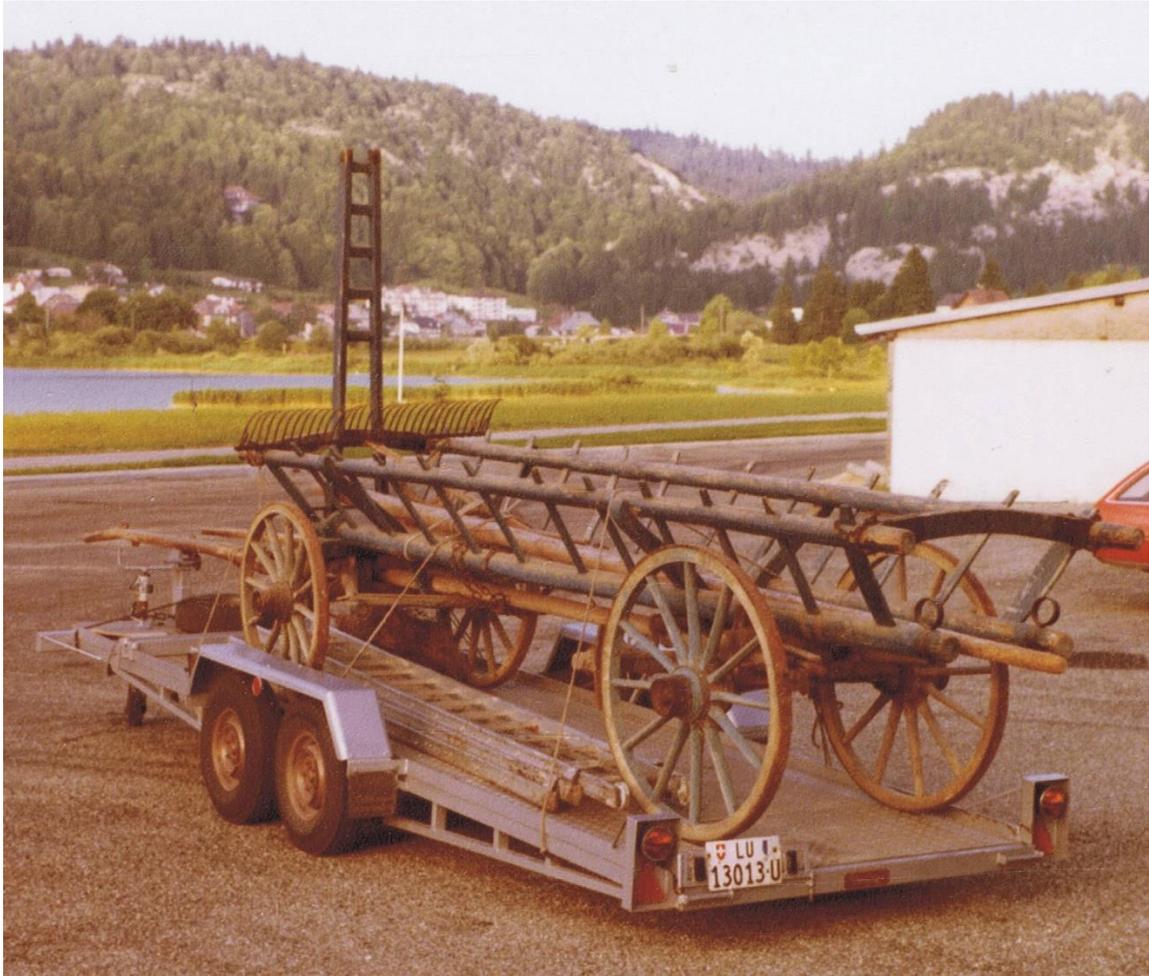
Le char à échelles ne vit guère ses timons ou sa limonière remplacés par un attelage métal afin de pouvoir être tracté derrière un tracteur ou autre véhicule.

Le char à pont fut fabriqué en général pour des véhicules de traction à moteur, bien qu'il connut aussi la traction animale.

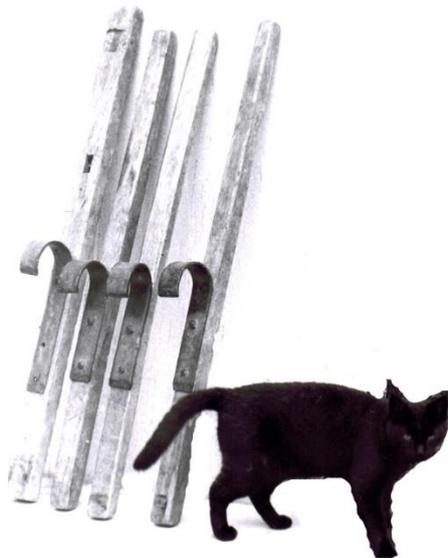
Il nous sera pas possible de désigner chacune des pièces composant un char à échelles. Il y a d'abord les deux éléments avec roues, le train avant et le train arrière. Le train arrière est joint au train avant par une longue tige que l'on fixe par une solide tige de métal. Le dessus du char se compose des deux grandes échelles de côté tenues par quatre éléments en bois, l'échelette devant, la planche du fond sur laquelle sera toujours la presse, la corde de serrage et les chaînes en vue plus tard de monter le foin dans les hauts de la têche au monte-charge. A l'arrière aussi le treuil avec les deux palettes qui permettent de l'actionner. Elles sont attachées ensemble par une grosse ficelle.



Le char à échelles Le Coultre-Vautier, au Bas-du-Chenit. Avec attention on peut découvrir toutes les parties qui le composent.



Le char à échelle de Toto en partance pour Lucerne vers 1980. Qui saura ce qu'il est devenu ? On remarque la presse au fond du char et le gros râteau à l'avant.



Pièces d'appui complémentaires pour le char à échelles Le Coultre.



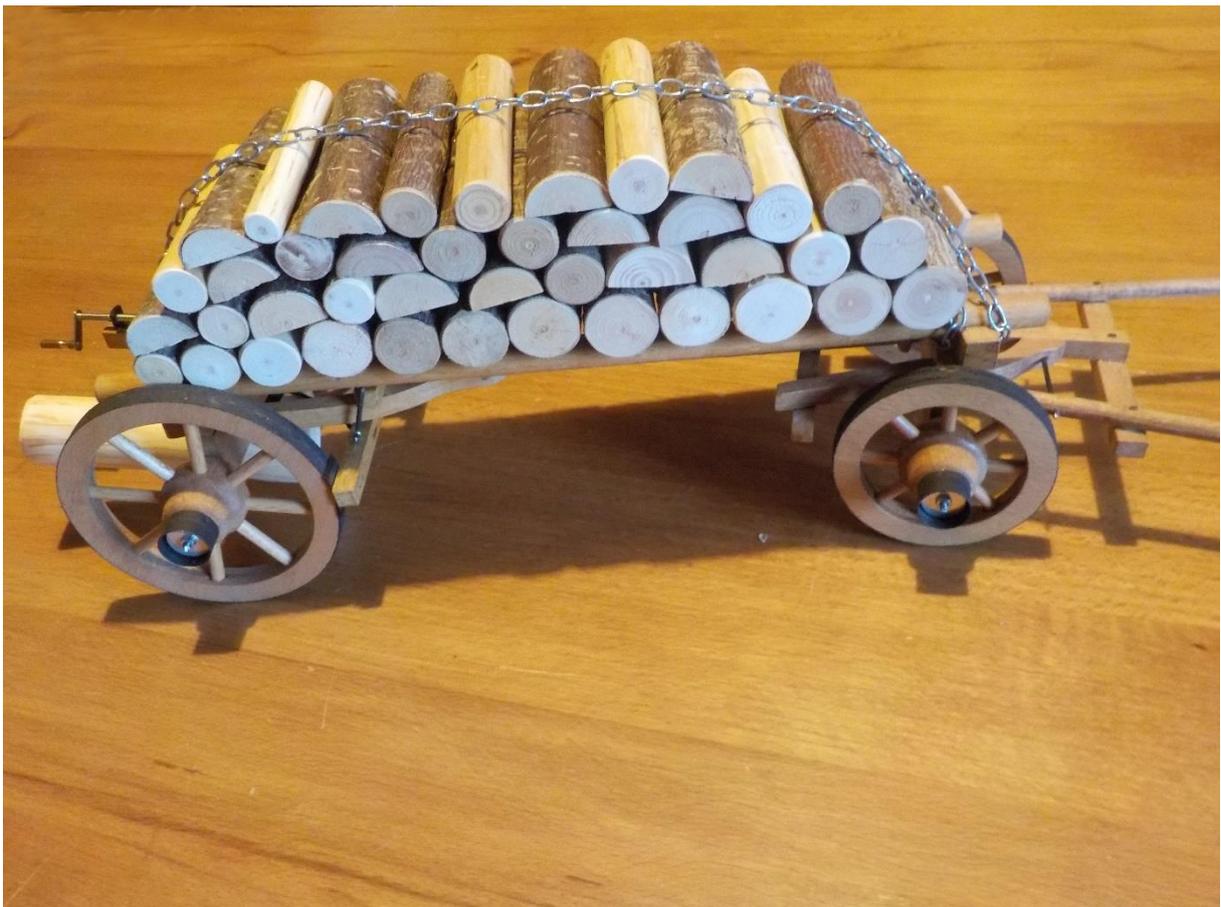
Deux chevilles de char Le Coultre.



Clé pour char Le Coultre.



Le char à échelle Noldy .



En retirant les échelles et en plaçant un brancard sur les deux parties on obtient un char ... à brancards ! Permettant notamment de charrier, des stères de bois, du sable dans une caisse, du fumier si l'on met un pont, ce qui transforme alors le char à échelles en char à pont !



Les brancards.



Au Haut-des-Prés. Du bois et des gamins et gamines.



Le char à brancard pourra servir à charrier le sable dans une caisse. En d'autres lieux la même pourra contenir les déchets des ménages que l'on ramasse pour aller les décharger à nos nombreux ruclons.



En revenant au char à échelles, celui-ci est chargé, on a donné la presse à celui qui a fait le char. Celui-ci va la passer sous l'un des pachons de l'échelette devant, puis on lui lancera la corde.



Le grand-père Jules va lancer la corde. Il prendra ensuite les palettes du char pour les enfoncer dans les trous ovales du treuil et actionner celui-ci. Quand la corde est suffisamment tendue, que la presse fait un léger arc de cercle, il relâche les palettes qui s'appuient contre le foin, de telle manière que la tension reste à son maximum. Celui qui fait le char pourra alors descendre, s'il ne l'a pas fait plus tôt.



Et voilà, on peut se diriger en bordure du champ, reprendre le chemin et gagner la grange.



Au bas du Chenit ça charge à tout va. On prend la pente de face afin de ne pas verser.



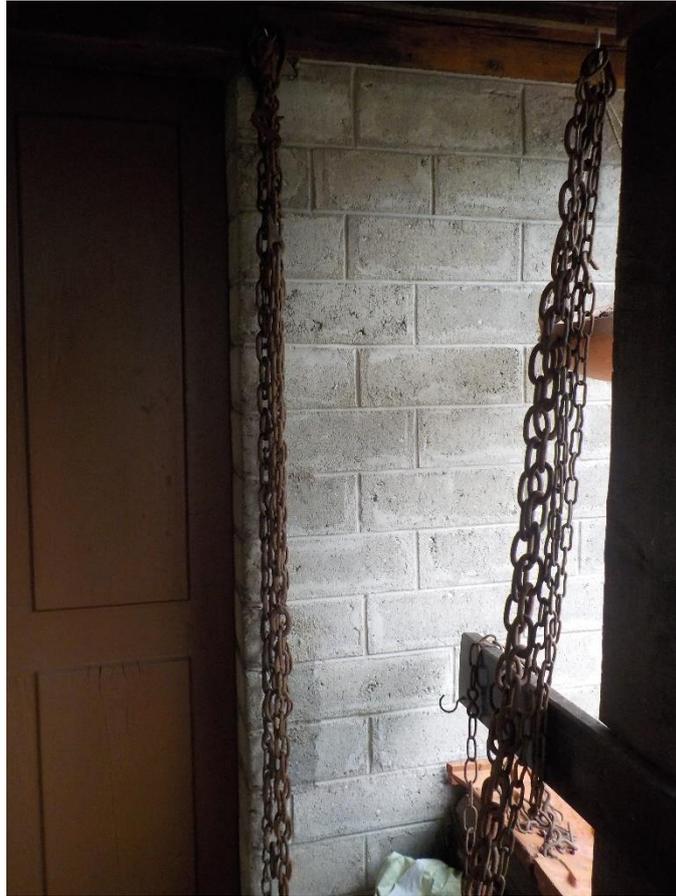
On charge à la Chaux au Lieu.



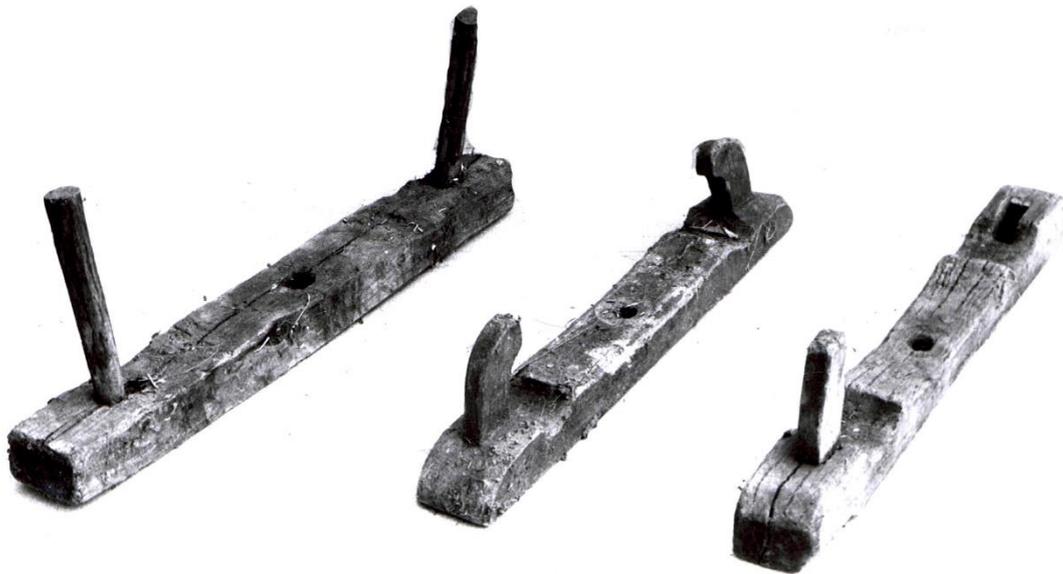
Les barres de fixation des échelles à l'arrière du char.



Deux palettes de char à échelles rudimentaires. En général elles son de meilleure facture.



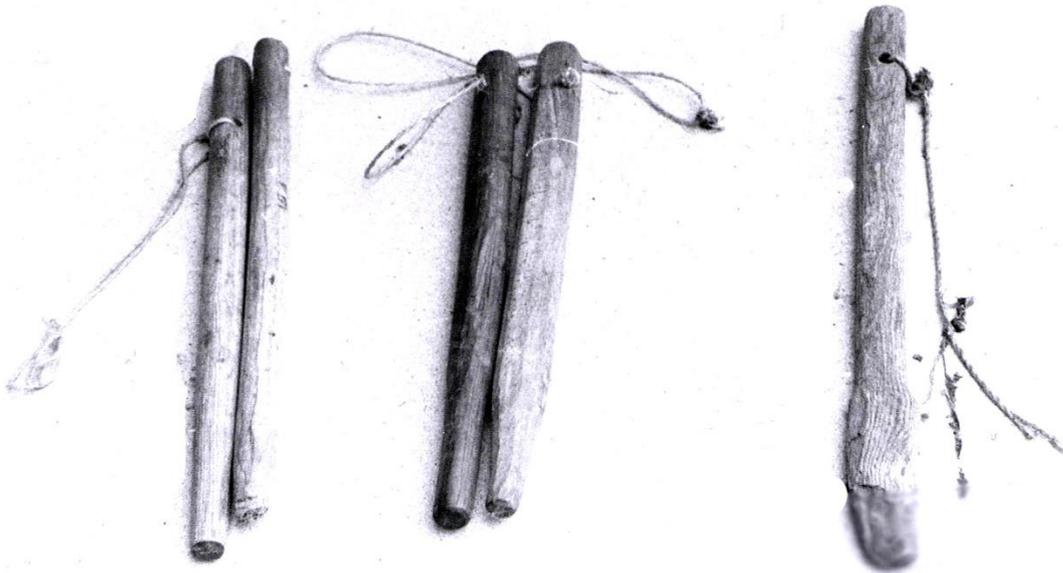
Les grandes chaînes. Celles-ci sont à passer sous la planche. Une fois le char arrivé en grange, elles permettront de soulever le foin par le monte-charge.



Eléments pour char à brancards Le Coultre-Vautier.



Eléments pour fixer les échelles sur les côtés du char. Il en faut quatre en tout, deux de chaque côté.



Palettes de char Le Coultre-Vautier.

Dans La page tournée, publié aux Editions Eurêka en 1996, Paul-Henri Dépraz nous offre une description sympathique du char à échelles, pp. 42-43 :

En route, maintenant, pour le premier acte : il va falloir « embarasser », c'est-à-dire monter les chars nécessaires, dont les pièces détachées dorment à la remise depuis l'an dernier ; et, surtout, il s'agit de trouver un ou deux ouveirs (on les appelle encore « faucheurs » quoique, depuis dix ou vingt ans, la faucheuse mécanique fasse la plus grosse part du travail).

Le montage des chars « à échelles » (dont certains doivent bien dater de trois ou quatre générations) ne pose guère de problèmes ; les pièces sont simples, faciles à assembler : la limonière, le train-arrière, les roues, les échelles, le « frêtu » (petite échelle où viendra s'accrocher la « presse » à l'avant), le rouleau (tourniquet) qui servira à tendre la grosse corde maintenant la presse à l'arrière, les chevilles pour actionner le rouleau... et voilà qui est prêt (qui serait prêt s'il n'y avait quelques barreaux des échelles à changer, une roue à rhabiller, un brancard mal en point à la limonière, et tant d'autres détails imprévus à régler) !

Il faudra penser aussi à graisser les moyeux des roues (le gamin ira en vitesse acheter une boîte de graisse de char chez Balissat aux Charbonnières) ; à se procurer du « Tavanol », produit nauséabond dont on badigeonne le cheval pour éloigner tant soit peu les « tavans » (les taons) ; à vérifier les couteaux de la faucheuse, le collier du cheval et mille autres choses...

Petit essai supplémentaire sur les chars à échelles dans l'ancien temps figurant sur des gravures diverses



Les fenaisons, de Brueghel. Si ce n'est pas un char à échelles, c'est au moins un véhicule de sorte, capable d'entasser une bonne cargaison de foin. En fait la scène est exactement telle qu'on a encore pu la vivre dans les années cinquante. Chevaux, char, donneurs, « celui qui fait le char » et n'est pas souvent commode, ces dames qui râtèlent à proximité, rien n'a véritablement changé. A constater par les trois photos « Tsun », ci-dessus.



Devicque 1852, Le Sentier, extrait. Même matériel, mêmes gestes, exactement. Différence, un seul cheval et surtout pour le char, curieusement, des petites roues à l'avant.



Devicque 1852, L'Orient. Mêmes gestes donc, simplement que là aussi nous nous trouvons comme d'ordinaire avec un seul cheval, et avec un char à échelles dont les roues de devant sont plus petites. Était-ce la règle autrefois ? Ces deux scènes nous font comprendre que Devicque est passé à la Vallée au cœur de l'été, soit sans doute fin juillet début d'août. Son travail fut d'une valeur exceptionnelle sur le plan géographique et ethnographique.

Ces foins qu'évoque Paul-Henri dans le même ouvrage que dessus, pages 45-46 :

Vers 2 ou 3 heures vient le moment de « ramasser ».

Après avoir tâté quelques poignées de foin pour vérifier l'état de sécheresse, le père donne le signal : on peut y aller ! et, tandis qu'il rend au village chercher les chars nécessaires, toute l'équipe, fourche en main entasse le foin en longues « tires » craquantes odorantes, tandis que la patronne manie déjà le râteau de bois à long manche pour récupérer jusqu'à la moindre brindille et rendre le champ propre et net.

Dès que le patron arrive, on commence à charger ; il s'agit d'avoir quelqu'un qui s'y connaisse pour ranger sur le char les énormes fourchées qu'on lui envoie, les répartir bien en équilibre et façonner prestement ces « coins » qui donneront un chargement de belle venue, bien carré, bien droit (sinon, gare à la versée). Dès que la quantité paraît suffisante, on dresse la « presse » (longue perche rigide), on l'introduit sous l'un des « pachons » du « frêtu » (= sous l'un des barreaux de la petite échelle fixée à l'avant du char), on la rabat sur le foin entassé, et, à l'aide d'une forte corde, on compresse le chargement en utilisant le rouleau placé à l'arrière. Après quoi il faudra encore « peigner » le chargement, c'est-à-dire faire tomber, à l'aide d'un râteau, tous les brins qui tiennent mal et qui risqueraient de se perdre en route. L'opération va se répéter pour un deuxième, voire un troisième chargement.

Il sera bien 17 heures lorsque ces cargaisons et leurs accompagnants auront regagné le village. Le moment de s'asseoir et de prendre un frugal goûter-pain-et-fromage, accompagné de café au lait, tout en commentant le travail de l'après-midi et en parlant de celui qu'on va entreprendre ; car la journée est loin d'être finie. Il s'agit maintenant d'«enchironner», d'entasser donc le foin en petites meules (les « chiron ») pour le préserver de la rosée abondante (et qui sait de la pluie éventuelle), dans la mesure du possible, on travaille par deux, édifiant fourchée par fourchée, des « chiron » aussi bien bâtis que possible. Le soir arrive, le soleil se couche, ce serait l'heure du repos... Et les chargements qui attendent à la grange ou devant la maison ? Il faudra encore – souvent jusqu'à la nuit noire – faire passer les foins par larges fourchées du char sur le « solin » ; travail qui requiert de la force, de l'endurance ; travail qui peut se faire à deux ou trois au début des fenaisons, mais qui nécessite plus de bras au fur e à mesure que les jours passent et que monte la « tèche ».

Un dernier repas suivra, le plus détendu : la journée est maintenant terminée. En avant la soupe, le pain et peut-être quelques « röstis », on récapitule et on prévoit déjà...

Tout y est, simplement que le rouleau pourrait être nommé le treuil, et que les chevilles, citées dans le premier extrait, sont nommés plutôt palettes. Palettes de char, parfois si les trous du treuil sont circulaires, de simples tiges de bois cylindriques, d'autres fois, si les trous sont ovales, des palettes parfaitement taillées par un professionnel ou par un membres de la famille particulièrement doué. A ce sujet voir plus haut des palettes de char. Elles sont toutes plus ou moins rustiques, aucune qui n'a nécessité la présence d'un professionnel !