

Luge de débardage et grande luge

Pénétrons dans le milieu des voituriers ou charretiers, métiers rudes qui se pratiquaient autant l'hiver que l'été, pour la simple raison que les troncs glissaient plus facilement sur la neige que sur un sol nu et caillouteux. Un article paru dans la FAVJ du 12 décembre 1912.

Au Risoud

Nous nous faisons un plaisir de publier, à l'intention de ceux qui ne sont pas abonnés à la Revue, le charmant article que voici. Il ne porte pas de signature, mais chacun a reconnu ou reconnaîtra la plume alerte d'un des plus fervents amis et admirateurs de notre petit coin de pays.

Il existe en France, jouxtant la frontière suisse au Risoud, une immense propriété boisée : le Chalet Brûlé. Tous les deux ans, le propriétaire procède à une coupe importante. En 1912 la coupe a été plus forte encore que de coutume ; plusieurs milliers de beaux et grands sapins ont été abattus.

Une grande partie de la coupe a été acquise par un marchand de la Vallée de Joux, et le transport des bois jusqu'à la gare du Sentier a été confié à des voituriers de Lausanne, d'Oron et de l'Isle.

Chaque matin je rencontre leurs attelages qui s'en vont dans la forêt, et ce n'est pas sans un sentiment de respect que je vois défiler dans la nuit finissante ces grands chevaux attelés à la flèche, traînant des luges massives, conduits par des hommes silencieux et qui s'en vont bien loin dans la montagne enneigée travailler ferme et suer fort jusqu'à la fin du jour...

Pour les hommes et pour les bêtes, c'est un dur métier que celui qui consiste à sortir les bois de la forêt, à « dedzorer », comme on dit chez nous. Seuls des hommes solides, forts et robustes, conduisant des chevaux bien dressés à ce genre de travail, peuvent l'entreprendre.

Les longues pièces de bois sont enfouies sous la neige. Une fois dégagées, on les entoure d'une forte chaîne, puis un cheval, deux chevaux, tirent de toutes leurs forces et les amènent avec plus ou moins de facilité à proximité des traîneaux sur lesquels elles seront chargées. L'opération est difficile, délicate, d'autant plus que les bois reposent souvent en des lieux difficilement accessibles aux chevaux ; elle exige de la part du voiturier du savoir-faire, de la patience et de la part des chevaux une dépense d'énergie extraordinaire.

L'autre jour, je suis allé regarder travailler nos Lausannois et j'ai eu la bonne fortune d'assister au départ de cinq traîneaux pesamment chargés. Lorsque chaque attelage est parvenu au point précis où le chemin se précipite, le conducteur se hisse sur sa luge, prend les guides et en avant, au trot ! Et je

puis vous assurer que le tableau ne manquait pas d'une certaine grandeur. Dirigés par des mains expertes, les équipages défilent à grande vitesse, les longues pièces de bois prennent gracieusement les contours. Au bout d'un instant, ils ont disparu dans la blancheur du chemin, la forêt est redevenue silencieuse, et tandis que je redescends, la nuit tombe sur la forêt ensevelie sous la neige.

Note : texte magnifique que l'on ne peut qu'attribuer à Samuel Aubert. D'une part il est le seul correspondant comier de la Revue, d'autre part il se trouve habiter au Solliat, village exactement situé sur le trajet de nos voituriers. Et troisièmement il part chaque matin de ce village pour se rendre au Collège industriel du Chenit où, professeur, il donnera ses cours ordinaires.



Luge de débardage.



Propos d'Auguste Piguet :

Le noble tronc, une fois sectionné en « billons », il importait de les « déjorer », c'est-à-dire de les traîner à port de char. L'opération s'effectuait de préférence en hiver, au moyen de « l'aïndzerei » ; plus tard de la luge à plots, invention locale d'un type spécial. La « queue » du sapin, aussi appelée « coucheron », demeurait d'ordinaire sur place. Il en était de même des troncs plus ou moins tarés, réputés ne pas valoir la voiture. Ces « couvenyè » pourrissaient sur place des décades durant.

Le voiturier (charoton) disposait les billons en longues rangées au bord d'un chemin digne de ce nom. Il les entassait sur un emplacement propice légèrement surélevé, « l'amatonnoir ». Le « maton » ou tas comprenant d'ordinaire un étage, il fallait prendre garde de placer les billes à « volondze », c'est-à-dire légèrement inclinées dans le sens de la pente¹.



Un travail parfois de solitaire...

¹ Auguste Piguet, *Le travail du bois*, Le Pèlerin, 1986, p. 7

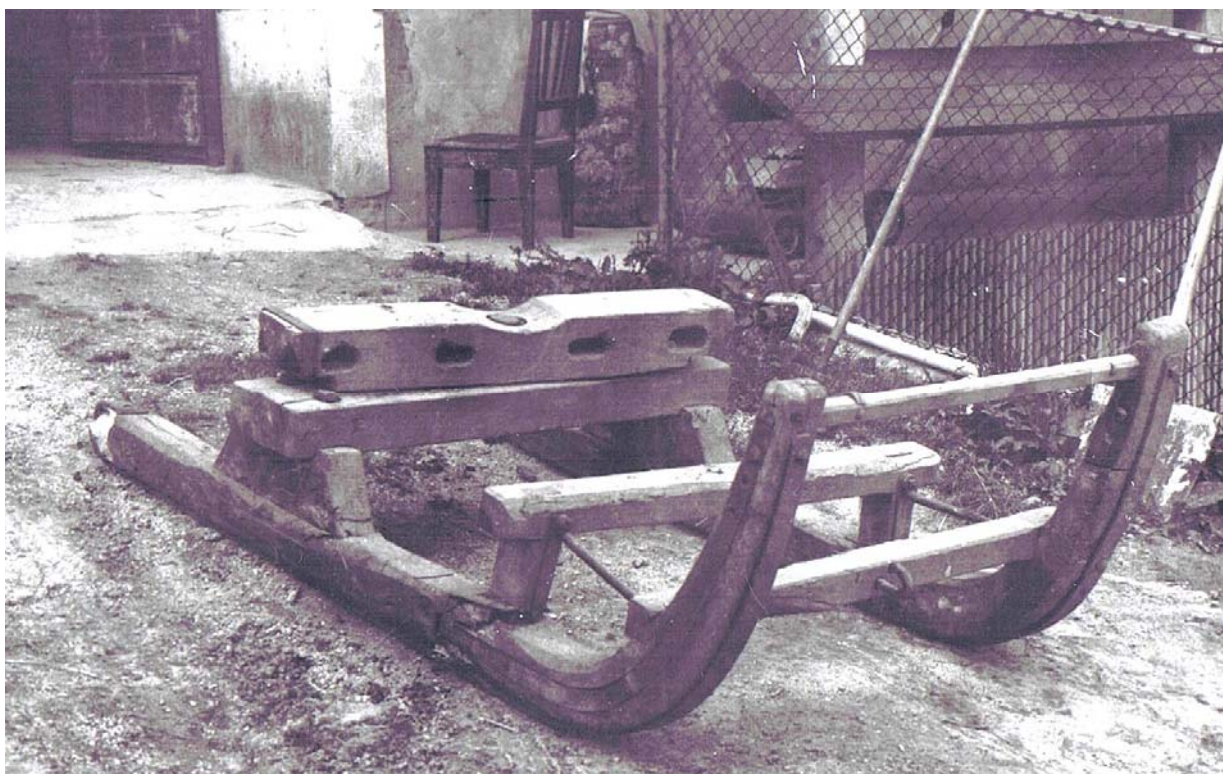


Parfois d'équipe. Ici photos prises par Grivel du Collège scientifique du Chenit pour l'Exposition nationale d'agriculture à Lausanne de 1910.

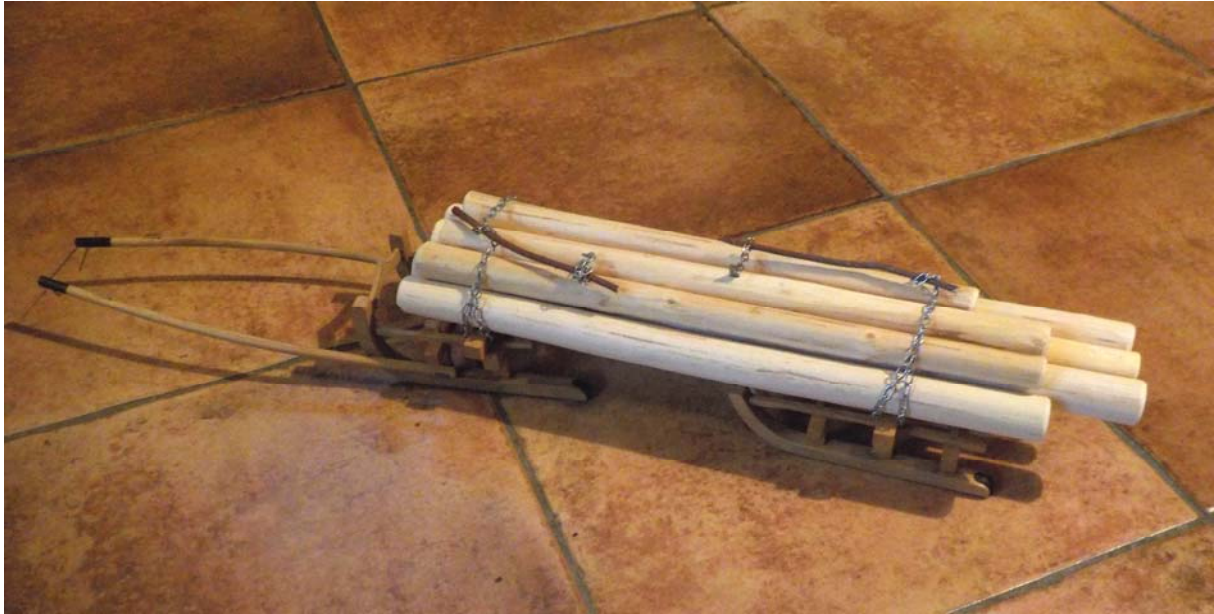




Jules-Louis Rochat, scieur aux Charbonnières, avec un commis au cœur du Risoud. Les conditions sont rudes.



Partie avant de la grande luge double. En provenance de l'Épine, ce traîneau n'existe plus, tellement rongé par les cirons qu'il a dû être éliminé.



La grande luge de Noldy.

Raccourci par le lac gelé

DOCUMENTS: Marlène Bifrare-Rochat – Le Pont

En 1927, l'épaisseur de la glace permet au voiturier Gustave Rochat et à son employé Maurice Décoppet d'acheminer des grumes de belles tailles via le lac. De l'énergie économisée et du temps de gagné pour hommes et bêtes...

Alex Charmey



Seul document que nous puissions proposer d'une grande luge à l'œuvre. FAVJ, date ?