

Zeitschrift: L'Hôtâ
Herausgeber: Association de sauvegarde du patrimoine rural jurassien
Band: 6 (1983)

Artikel: Un des travaux du maréchal du village : le cerclage d'une roue
Autor: Schaller, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1064241>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

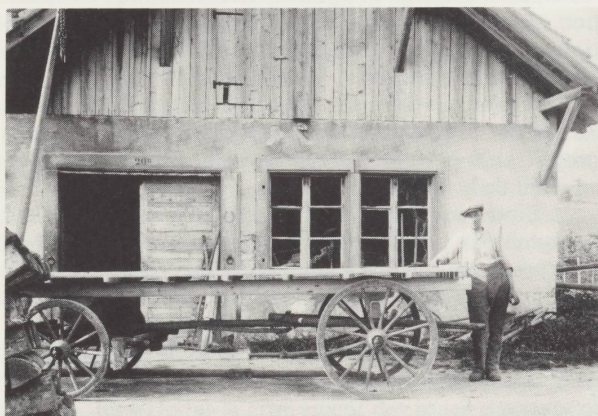
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

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

Un des travaux du maréchal du village : le cerclage d'une roue

La pose d'un cercle en fer sur une jante de roue en bois au temps où les roues de chars ne provenaient pas encore des automobiles vouées à la démolition.



A Vicques, M. Louis Wicky devant sa forge. (Photo prise vers 1930)

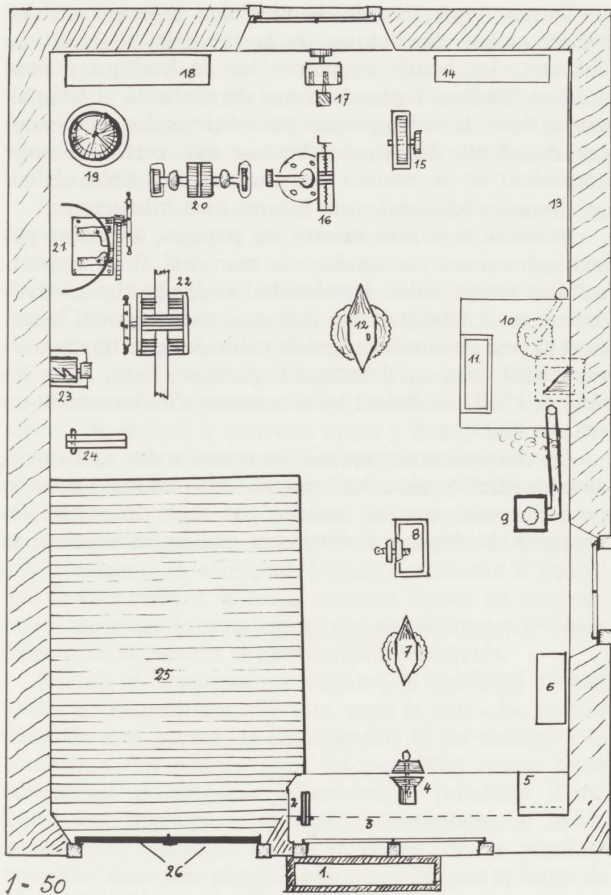
Le devant de la forge

- 1° La porte de l'entrée de la forge, large, à deux battants.
- 2° Une auge en pierre ou en ciment de 150 cm environ de long, 50 cm de large et de 40 à 50 cm de profond, adossée à la forge, placée à ras de terre et destinée à recevoir de l'eau.
- 3° Une dalle circulaire en béton, construite au niveau du sol, de 150 cm de diamètre, sise à environ 2 m 50 de la porte et à autant de l'auge décrite ci-dessus. Au centre de cette dalle, affleurant le béton, se trouve scellé un solide fer, terminé par un œillet.
- 4° Des petits blocs rectangulaires en bois, de 35 à 40 cm de haut.

Emplacement et description des machines, installations et outillages utilisés par le maréchal dans sa forge

1. Auge extérieure utilisée pour refroidir les cercles posés sur les roues.
2. Petite cisaille posée sur l'établi.
3. Grand établi, sis devant la fenêtre.
4. Etau fixé sur ledit établi.
5. Pupitre contenant catalogues, factures et le livre où est inscrit le travail effectué chaque jour.
6. Armoire contenant l'outillage.
7. Petite enclume posée sur un plot en bois, placée immédiatement derrière la place de ferrage des chevaux, destinée à rectifier la cambrure du fer à cheval lors de sa pose; poids: 57 kilos.
8. Grand étau avec un petit établi.
9. Fourneau dans lequel on brûle de la sciure de bois par temps très froid.
10. Foyer, avec l'arrivée par dessous de l'air provenant du soufflet sis au-dessus, ou du ventilateur.
11. Petite auge contenant de l'eau pour refroidir les outils et pour tremper les instruments tranchants.
12. Grande enclume posée sur plot en bois, d'un poids de 197 kilos.
13. Paroi destinée à y suspendre toutes les pinces nécessaires, selon le genre de travail à effectuer.
14. Armoire contenant l'outillage.
15. Meule en grès baignant dans un bac rempli d'eau, destinée à aiguiser les outils tranchants, actionnée par le moteur électrique.
16. Perceuse verticale fixée au sol, actionnée par le moteur.
17. Taraudeuse à moteur.
18. Armoire contenant le stock de boulons, vis, clous, etc.
19. Cône vertical posé à même le sol pour façonner les «fropes».
20. Meule d'émeri à moteur pour la finition du travail.
21. Refouleuse pour rétrécir la circonférence des anciens cercles.
22. Cintreuse destinée à façonner les cercles de roue.
23. Moteur électrique donnant la force aux diverses machines par transmissions placées au plafond.
24. Cisaille de grande capacité, actionnée à la main.
25. Parterre recouvert de planches où sont placés les chevaux lors du ferrage ou du «parage» des sabots.
26. Porte d'entrée à deux battants, dont l'un le plus souvent reste ouvert, ce qui provoque un tirage et permet à la fumée d'être évacuée par la cheminée.

Nord.



Il existait une forge dans chacun de nos villages. C'était un lieu de rencontre où, durant les journées des hivers jurassiens, on aimait se rencontrer au chaud. On y parlait de tout, et les nouvelles du village y étaient racontées et apprises. Si vous aviez envie de savoir ce qui se passait dans la localité, vous n'aviez qu'à vous rendre à la forge. Le maréchal, tout en travaillant, prêtait une oreille discrète, et si vous dirigiez la conversation vous appreniez beaucoup de choses. Durant les périodes d'élections, alors qu'il était encore possible de présenter des candidats à la dernière minute, sans obligation de déposer une liste, chaque parti ou clan épiait le clan adverse, déléguait un des siens pour chercher à apprendre ce qui se tramait dans le village. Le maréchal s'efforçait de ne pas prendre parti, afin de ne pas perdre une partie de sa clientèle. Rares aussi étaient ceux qui payaient comptant. Ils repartaient, lorsqu'ils avaient confié un travail au maréchal, en lui disant: «Tu marqueras ça.»

Comme la production de lait n'était pas encore une source régulière de revenu, le maréchal, comme tous les artisans de nos villages, devait attendre l'automne, après la vente du bétail de rente, des récoltes de blé et de pommes de terre, pour recevoir son dû. Il se rendait bien sûr à toutes les foires de Delémont, espérant rencontrer un de ses débiteurs qui, ayant vendu quelque chose, lui verserait un acompte, ne pouvant laisser le maréchal attendre plus longtemps. Celui-ci devait payer ses fournisseurs, faire vivre sa famille et cela n'était pas toujours très rose... Autrefois, le maréchal avait aussi un petit train de culture. Durant les gros travaux, lors de la fenaison ou de la moisson, l'un ou l'autre de ses clients sollicitait parfois son aide.

Les voyageurs de commerce, souvent le patron lui-même, passaient chez le maréchal pour examiner avec lui ce dont il avait besoin. C'était le messenger ou le laitier de la région qui ramenait de Delémont les marchandises commandées.

J'ai toujours admiré la façon fort simple employée par le maréchal pour lui demander de s'arrêter à la forge. Le messenger était un petit agriculteur du haut du Val Terbi qui, avec un char à pont muni d'un siège et tiré par un ou deux chevaux, voiturait les marchandises. C'était en somme un service de la «Sesa» avant la lettre fort prisé par nos gens. Le maréchal savait à peu près l'heure de son passage, mais il n'attendait pas au bord de la route pour lui donner sa commission. Soit dit en passant, presque toutes les forges de la région étaient sises aux abords immédiats de la route principale. Voici comment la question était résolue: si le maréchal avait besoin des services du messenger, il plaçait une caisse vide devant sa forge. A ce signal, le voiturier s'arrêtait et toutes les instructions nécessaires lui était données.

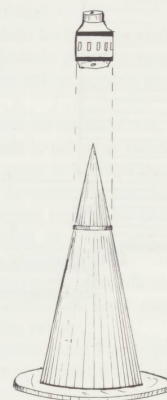


M. Joseph Häfliger, maréchal à Courroux. (Photo de M. Jean-Pierre Schmidt, Courroux)

Durant toute l'année, le maréchal exerçait son dur métier au gré des besoins de sa clientèle. Il ferrait les chevaux, les bœufs et même les vaches qui étaient attelées. Parfois, à grands coups de marteau, il frappait sur un outil de sa fabrication pour enlever les excroissances des dents des vieux chevaux que cette anomalie empêchait de se nourrir convenablement. Cela n'allait pas toujours tout seul, vous pouvez bien m'en croire.

Pendant la saison morte, les paysans n'avaient pas souvent recours aux services du maréchal. Pour combler certains temps vides, le maréchal et le charron s'entendaient pour fabriquer un nouveau char à pont, lequel était exposé devant la forge à la veille des gros travaux. Ils espéraient bien qu'il tenterait quelque client. Vers les années 1930, ils étaient bien contents s'ils pouvaient en obtenir 450 francs.

Le charron ayant tourné les moyeux des roues qu'il avait confectionnées, les remettait au maréchal pour la pose de petits cercles, appelés par ceux du métier les «fropes», et destinés à empêcher que les moyeux ne se



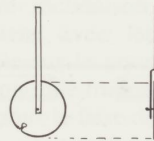
fenc
aux
avo
mét
forg
néce
sur
(
prin
cien
deve
mur
enle
préc
pass
renc
roue
pose
circ
com
ans
que
mai
dans
I
tout
dér
conf
dété
faço
aup
suiv
30 c
part
laiss
Les

pendent lors de la mise en place des rayons. Pour donner aux «fropes» leur forme exacte, le maréchal, après les avoir chauffés à point, les façonnait sur un grand cône métallique placé verticalement à même le plancher de la forge. Sur cet engin, les «fropes» prenaient l'inclinaison nécessaire, ce qui permettait de les poser plus facilement sur les moyeux de la roue.

Cependant, le gros travail du maréchal s'effectuait au printemps. Il s'agissait de retendre les cercles sur d'anciennes roues qui, avec le temps et les intempéries, devenaient «égréyies», d'en mettre de nouveaux ou d'en munir les nouvelles roues. Les cercles des anciennes roues enlevés de leurs jantes étaient chauffés à un endroit précis. A point rouge, donc malléables, ces cercles étaient passés dans la «refouleuse», qui réduisait leur circonférence ; ils étaient à nouveau aptes à être placés sur les roues. Par contre, un tout gros travail était à faire pour poser les cercles sur les nouvelles roues et celles dont la circonférence avait été réduite. Je peux en parler en connaissance de cause, ayant été durant plus de quarante ans le voisin d'un maréchal. Lorsqu'il exécutait le travail que je vais décrire, je lui ai souvent donné un coup de main, alors que la grande crise des années trente sévissait dans toute sa rigueur et nous laissait désœuvrés.

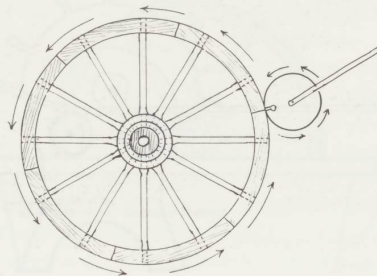
Durant les semaines précédentes, le maréchal prenait toutes ses dispositions afin que, pour le jour «J», tout se déroulât sans accroc. Il commandait le fer destiné à la confection des cercles pour les nouvelles roues. Pour déterminer la longueur nécessaire, il procédait d'une façon fort ingénieuse, quoique rudimentaire. Il avait, auparavant, fabriqué un outil conçu de la manière suivante : deux fers plats de 6 mm sur 20 mm et longs de 30 cm étaient soudés ensemble sur 15 cm environ ; les parties non soudées étaient légèrement écartées pour laisser le champ libre à un disque de 18 cm de diamètre. Les deux extrémités des fers soudés étaient percées d'un

trou et le disque également, en son milieu. Il était introduit dans l'espace libre qui formait fourchette, un rivet le maintenant en place, mais il était libre de tourner sur son axe. Cet engin, en plus gros il est vrai, était semblable à la roulette que la ménagère utilise pour sectionner la pâte à tarte. Sur l'extérieur de la circonférence, le disque comportait une fente convergente vers le centre et servant de point de repère.



Cet outil était utilisé de la manière suivante :

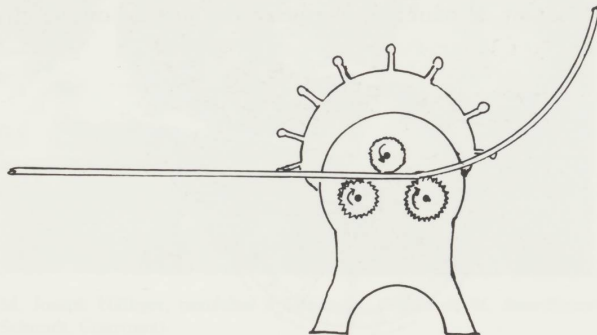
La roue à cercler était posée horizontalement sur un support de 80 à 90 cm de haut. Le maréchal faisait un trait à la craie sur la jante en bois et plaçait, en regard, la fente aménagée à la circonférence du disque. Tout en tenant également horizontalement la roulette dans sa main, qui était placée sur la jante de la roue, il la contourrait en faisant rouler le disque sur la jante. En se déplaçant, le maréchal comptait les tours du disque et,



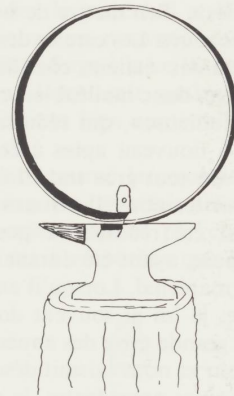
arrivé au point de départ, donc en face de la trace de craie, il faisait alors une nouvelle marque à la craie sur le disque cette fois-ci. En développant le nombre de tours du disque, il obtenait la longueur du fer nécessaire pour confectionner le cercle. L'ayant souvent observé, je n'ai jamais constaté d'inexactitudes. Ensuite il sectionnait sa



barre de fer dont il forgeait les deux extrémités en biseau et la passait dans une machine spéciale, appelée cintreuse, actionnée à bras et destinée à façonner le cercle. Les deux extrémités étant proches l'une de l'autre, il posait cette ébauche dans le foyer et chauffait cette partie à blanc et, pour faire prendre plus facilement et solidement la soudure, il injectait à la main du sable vitrifiable (sable siliceux).



Le fer à point chaud était placé avec un aide sur l'enclume proche, et à grands coups de gros marteaux, lui et son aide frappaient sur les parties à souder. Tout ce travail devait se faire très rapidement et en une seule chauffe. Les cercles à poser ayant tous été préparés de cette façon, ils étaient prêts à être placés sur les jantes en bois des roues et le gros œuvre commençait.



Le maréchal avait préalablement placé au même niveau que le foyer de la forge une forte tôle de 120 cm sur 120 cm environ. Sur celle-ci, il avait mis en suffisance de fines cendres de bois. Elles étaient destinées à recouvrir complètement plusieurs cercles de différents diamètres afin de les maintenir au chaud une fois qu'ils avaient passé dans le foyer porté au maximum de chaleur. Il y avait plusieurs cercles posés sur cette tôle, les grands

diam
secte
chauf
mouv
passe
au m
les ce
provc
grand
Il
Sur ce
en bo
à rec
repos
3 à 4
faisai
pour
cimer

extrém
le file
rotati
placé
main
le tra

cercle se réduisait et il maintenait fortement la jante sur les rayons rayons de la roue. Ce dernier travail devait se faire avec une extrême rapidité, dans un nuage de fumée et de vapeur d'eau. Pour permettre, lors du refroidissement, l'adhérence parfaite des deux éléments, cercle et jante, le maréchal frappait à grands coups de marteau sur le cercle, alors que la roue était encore dans le bassin. On entendait de petits craquements, ce qui était l'indice que le cercle enserrait fortement la roue. Sortie de l'auge, elle allait attendre dans un coin de la forge que la pose de tous les cercles soit terminée. Le maréchal perceait alors les cercles et les jantes et y plaçait des boulons. La roue était prête et apte à affronter toutes les intempéries et les chemins cahoteux durant de longues années. C'était du bon et beau travail de nos maréchaux d'autrefois.

La pose des cercles sur les roues n'est qu'un faible aperçu de l'activité du maréchal d'antan. Tout au long de l'année, il était disponible pour exécuter tous les travaux en rapport avec l'utilisation des métaux nécessaire à nos gens. Il était fier de son savoir-faire, mais n'en faisait pas étalage. En somme, tout cela faisait partie de son métier.

Plus tôt, avant que les chars à pont n'aient pris une place si importante dans les exploitations agricoles, il posait également les «fermentes» aux chars à «pénieres» servant à conduire le fumier de la ferme aux champs et à convoier les membres de la famille à pied d'œuvre, avec tous les outils nécessaires. Il n'y avait ni vélos, ni engins motorisés. La vie dans nos campagnes n'était pas encore troublée par le vrombissement des tracteurs et autres machines actionnées par des moteurs à explosion. Par contre, les chants fusaient des quatre coins de l'horizon. Nos gens «huchaient», se répondant à qui mieux mieux lorsque le travail qu'ils s'étaient assigné était terminé.

Le char à échelles devait aussi passer à la forge afin de rendre les services qu'on en attendait, soit la rentrée du foin, du regain et des céréales liées en gerbes. Parfois, à

l'occasion des Fêtes du Vorbourg, de la Confirmation au chef-lieu du doyenné, ou lors du recrutement, le char à échelles était transformé. Garni de petits sapins tout enrubannés, muni de longues planches servant de bancs, devenu moyen de transport public pour la circonstance, il avait fière allure. C'étaient des jours mémorables : les chants et les petites histoires alternaient avec la récitation du chapelet, selon le genre de la course. La joie, une joie simple et débordante, était dans tous les cœurs, car sortir de son village était un événement, nos gens ignorant la bougeotte qui caractérise ceux de notre époque. Ces sorties d'antan n'étaient pas la source des soucis qui tenaillent les parents lorsque leurs grands, enfourchant un cycle à moteur, qui une moto, ou montant dans une auto, quittent la maison pour aller on ne sait où. L'attente du retour se passe dans une anxiété grandissant au fil des heures qui s'allongent lors des sorties des fins de semaines. C'était encore le bon temps.

**Paul Schaller
Vicques**