

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

Artikel: Le charretier
Autor: Gogniat, Nicolas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1064242>

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: 25.02.2026

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

Le charretier

Introduction

Aussi longtemps que l'exploitation forestière a été faite à bras d'hommes et le débardage des bois avec des chevaux, l'infrastructure a été pour ainsi dire inexistante.

Le développement de la mécanisation a entraîné systématiquement la construction d'un réseau de chemins, car il n'était plus possible de travailler avec n'importe quel engin sans être « embourbé » à tout moment. Ne parlons pas de l'état du sol, du rajeunissement mis à mal et des fûts blessés après un débardage avec nos mécaniques modernes...

La densité des chemins est limitée par le coût de leur construction et la capacité d'exploitation. Un réseau de chemins est établi avec des équidistances de 500 à 800 mètres; ils sont empierrés et doivent supporter le trafic des poids lourds, camions, tracteurs, etc.

Des chemins non empierrés et perpendiculaires aux premiers sont appelés « chemins de traîne » ou « layons ». Ils sont tout de même profilés et nivelés; les troncs et les roches sont éliminés, les creux remblayés et les parties marécageuses assainies, drainées.

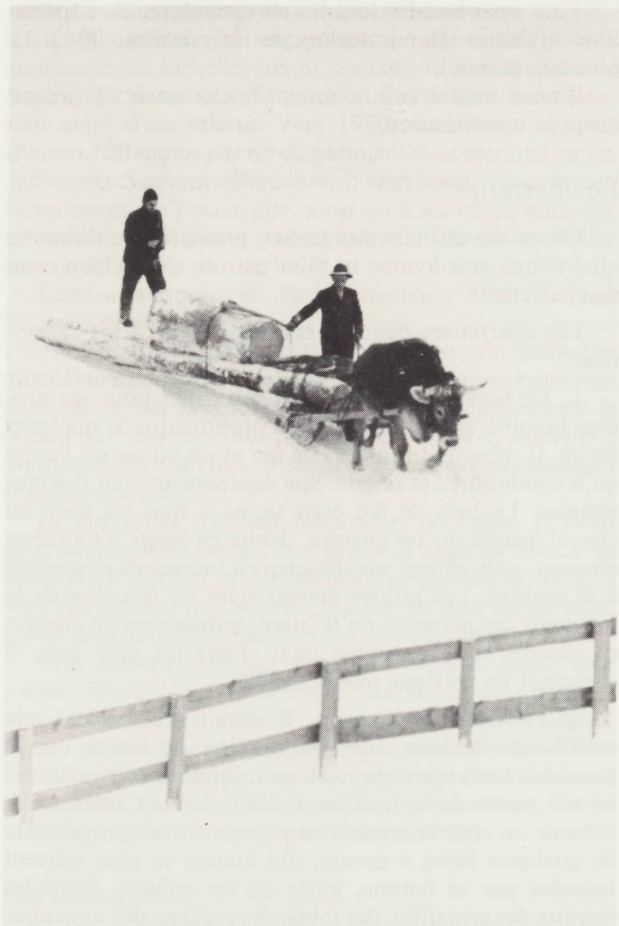
Toutes les manœuvres concernant le débardage se font depuis ces chemins aménagés.

Aujourd'hui, chacun d'entre nous peut voir:

- les engins articulés et les tracteurs à quatre roues motrices débarder les grumes;
- les camions-grues charger le long bois;
- les treuils, les câbles-grues, les câblages au moyen de téléphériques, les hélicoptères même sont employés dans les terrains les plus tourmentés.

La construction de chemins forestiers et les machines sont les moyens modernes pour débarder le bois.

Néanmoins, d'après une étude faite à la Haute-Borne en 1977, le cheval est encore le moyen le plus économique pour débucher du petit bois. Nous y reviendrons plus loin.



Bœuf tirant un lugeon avec du bois dans le Morvan. (Photo Ch. Massy)



Le débûchage du bois avec un cheval. (Photo Ed. Rieben)

Tous ces procédés sont traités dans des revues spécialisées (Centre Dendrotechnique «Cedotec», 1052 Le Mont/Lausanne).

Il nous reste à voir comment le charretier s'y prenait avant la mécanisation.

Le charretier

Un métier difficile, dangereux, pratiqué par n'importe quel temps sans hymne ni saint patron, c'était bien celui de charretier !

Les charretiers peuvent être répartis en trois catégories :

1. **Le paysan-charretier**, qui travaillait pour ses propres besoins. En général, il était propriétaire de quelques forêts. Il débardait son bois de feu et un billon ou l'autre qu'il conduisait à la scierie. Son équipement était des plus simples. Le bois de feu était traîné à bras ou avec un cheval jusque sur un chemin, débité en bouts d'un mètre environ, puis chargé sur des chars à brancards et conduit à la maison. Les billons étaient sciés en fonction de la longueur des planches qu'il fallait, traînés vers un chemin et chargés sur un simple char. Pour les gros bois, il engageait un collègue mieux outillé.

2. **Le charretier-paysan**. Il offrait ses services aux marchands de bois, aux propriétaires de forêts, etc. Il possédait trois bons chevaux au minimum et le matériel faisant partie de sa fortune. Il était payé au mètre cube débardé ou charrié, parfois au voyage. Il était propriétaire de quelques bêtes à cornes, qui étaient le plus souvent soignées par sa femme, aidée de ses enfants. Seuls les travaux des semailles, des foin, des regains, des moissons, de la récolte des pommes de terre avaient raison du programme du charretier. Un charretier gagnait environ 7 fr. 50 à 8 francs par jour en 1930.

3. Le charretier «professionnel», comme on l'appellerait aujourd'hui, était engagé par les marchands de bois ou les scieurs. Les chevaux et le matériel étaient mis à sa disposition. Il en avait la garde et l'entretien. Son statut était celui d'un salarié. Vers 1930, un ouvrier gagnait environ 100 francs par mois, parfois il était rétribué au lot (tâcheron). Souvent célibataire, il était assez fréquent que l'employeur lui trouve gîte, ainsi qu'à ses bêtes, chez des connaissances, voire à l'hôtel quand il devait travailler hors de sa région.

Dans «Panorama du Pays jurassien», tome II, page 61, nous pouvons lire :

«Les forêts d'antan étaient peuplées de farouches travailleurs qui, par la force des choses, vivaient entre eux dans cet espace mystérieux, sans trop de rapport avec le restant des hommes, bûcherons, charbonniers, muletiers, chauffourniers, carriers, mineurs, schlitteurs, débardeurs et scieurs de long.»

Le charretier n'aimait pas quêter de l'aide. Il avait pour devise : «Ne jamais être pris!» Il usait de toutes les ruses pour faciliter son entreprise et mettait la main à bien des métiers qui le concernaient de près ou de loin : sellier, bourrelier, maréchal, charron, vétérinaire, etc...

Cela n'empêchait pas que, de temps à autre, rien n'allait. Dame Noire-Malchance l'accompagnait une journée. Un chargement enlisé, un collier cassé, un cheval blessé, un outil hors d'usage, etc., rendaient notre fruste charretier peu sociable. Ne dit-on pas «jurer comme un charretier»? Quand deux charretiers collaboraient, ils ne se disaient rien ; ils travaillaient sans mot dire.

Les chevaux

Le choix des chevaux se faisait selon plusieurs critères.

a) Qualités : lourds, pour des raisons de force, mais surtout d'adhérence. Sabots sains, pour la sécurité du

ferrage et éviter toutes blessures (pas de sabots, pas de chevaux!). Jarrets secs, bons membres, tempérament calme, bon estomac. Un proverbe dit : «Le cheval doit toujours tirer, si ce n'est pas au char, c'est au râtelier.»

b) Défauts : trop léger, craintif, méfiant ; un tel cheval n'est que source de mésaventures et d'ennuis.

L'affouragement des chevaux était le secret de leurs maîtres. Généralement, chaque cheval mangeait environ huit kilos de foin et huit kilos d'avoine par jour. On emportait une ration de foin dans un sac et de l'avoine dans une musette pour la journée. Ils étaient abreuvés trois fois par jour quand ils étaient au repos et à chaque occasion qui se présentait lorsqu'ils étaient attelés. Les points d'eau potable étaient connus aussi bien des chevaux que des hommes.



Chevaux mangeant leur avoine. (Photo appartenant à M. Chalverat, Roches)

« Quand les chevaux étaient soumis à de très grands efforts, il fallait bien les récompenser et leur donner un complément, ma foi, chacun avait sa façon de faire », précisait un vieux charretier.

Souvent, on n'employait que deux chevaux, le troisième se reposait.

L'attelage

Le charretier était fier de ses chevaux, quitte à les battre, mais on n'admettait pas que l'attelage renonce devant un charroi. Il arrivait qu'un voisin lui propose son aide avec ses chevaux; alors c'était soit un affront, soit un défi.

Quand il était évident qu'un attelage n'était pas suffisant, on attelait un troisième cheval sur le même front, voir deux couples l'un devant l'autre. On aimait contester la supériorité d'un cheval, mais encore fallait-il

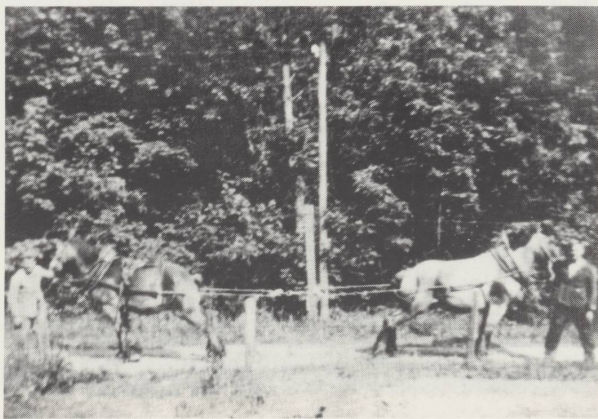
le prouver. Alors, on mettait les chevaux cul-à-cul, on attachait les palonniers ensembles et, distant d'une dizaine de mètres, leurs maîtres les invitaient à tirer jusqu'à ce que l'un des deux décamponne. Le vainqueur était en général le cheval le plus obéissant à la voix.

Quand les chevaux étaient tenus à la tête par leur maître, c'était manifestement le plus fort qui gagnait.

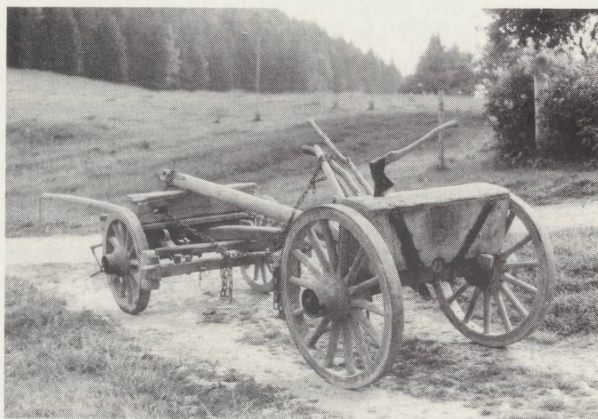
Le chef d'attelage est le cheval de gauche que l'on nomme «cheval de main»; à droite, c'est le cheval «hors main». Le «cheval de main» est généralement le plus expérimenté et le plus fort. Souvent, un charretier possédait deux juments et un hongre; fréquemment, ce dernier s'appelait «Bijou».

L'outillage¹

L'outillage était relativement modeste; il devait être solide et bien entretenu. Il se composait de: un char à



Chevaux à la lutte. (Photo appartenant à M. Chalverat, Roches)



Char prêt pour le départ. (Photo R. Voirol)



larges roues (elles «coupaient toujours assez» = s'enfonçaient dans le sol) équipé de deux tempyes servant à tenir d'aplomb les trains avant et arrière; les dresses, deux bois de 1,5 mètre posés verticalement et attachés avec une chaîne l'un au plumet avant, l'autre à l'essieu arrière, du côté opposé au chargement; les valles, rampes de chargement; quatre souêtas, bois pour tendre les chaînes; une chaîne à traîner; quatre chaînes à lier; quatre chaînettes à tempyes; un câble de 50 mètres, une poulie, une chaîne de réserve; un tourne-bois; un cric; une presse pied-de-biche; une hache à tête carrée; une massette; une chaîne à coin; une grande scie; un faux-anneau; du fil de fer; une cordelette; un couteau; une pince à fagots; un sac dans lequel on mettait à manger pour la journée.

La journée d'un charretier

Elle commençait vers 5 h 30. Donner l'avoine aux chevaux était le premier travail; ensuite, il fallait les

nourrir avec du foin et faire leur toilette. Chaque matin, avant de les atteler, ils étaient nettoyés et brossés afin qu'ils ne soient pas blessés sous le collier. Puis le charretier les abreuvait, nettoyait l'écurie et allait déjeuner.

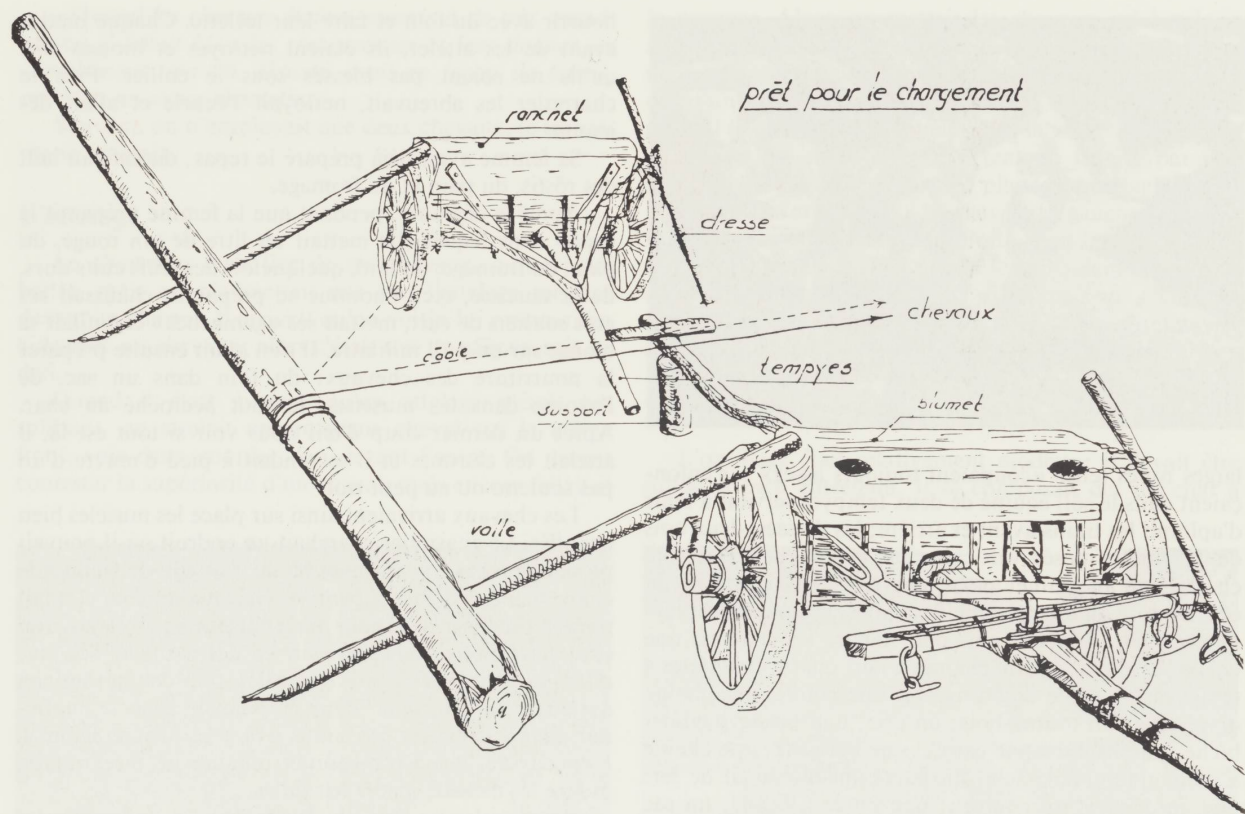
Sa femme avait déjà préparé le repas: du café au lait, des rôtis, du pain et du fromage.

Après le déjeuner, pendant que la femme préparait le «sac» dans lequel elle mettait un litre de vin rouge, du pain, du fromage, du lard, quelquefois des œufs cuits durs, de la saucisse, etc., l'homme se préparait, chaussait ses gros souliers de cuir, mettait ses «gamaches» et enfilait sa blouse sur un pull militaire. Il s'en allait ensuite préparer la nourriture des chevaux: du foin dans un sac, de l'avoine dans les musettes, le tout accroché au char. Après un dernier coup d'œil pour voir si tout est là, il attelait les chevaux et il se rendait à pied d'œuvre d'un pas soutenu ou au petit trot.

Les chevaux arrivaient ainsi sur place les muscles bien chauffés. Le charretier cherchait un endroit où il pouvait placer son char en contrebas ou au plat afin de faciliter le chargement. Il désaccouplait ses chevaux du char et allait traîner du long bois pour un chargement, soit environ cinq à six mètres cubes. C'était un des moments les plus difficiles. Une fois les bois «enrollés», on donnait un peu à manger aux chevaux. Pour préparer le char, le charretier devait distancer les trains avant et arrière selon la longueur du bois à transporter, bloquer les mécaniques, mettre les dresses, placer les valles.

Pour rouler les bois sur ces valles afin de les charger sur le char, on procédait de plusieurs façons:

- si les bois étaient petits, on les roulait à bras d'homme à l'aide du tourne-bois;
- si les billes étaient grandes, par temps sec, on fixait une chaîne au milieu du bois en l'entourant d'autant de tours qu'il fallait pour l'amener sur le char; on prenait



soin de passer la chaîne en premier par dessous le bois et on y attelait un cheval; il tirait perpendiculairement au bois et celui-ci roulait le long des «valles» jusque sur le char, où les dresse l'empêchaient de passer de l'autre côté.

Quand les bois étaient mouillés et que la chaîne tournait dans le vide, on en attachait une des extrémités au «ranchet» (essieu arrière), ou on la passait sous le bois, puis on la ramenait dessus et on y attelait les chevaux.

La
bois
avec
charg
avan
d'un
La
les d
éleva
deuxi
le «p
Ensu
qu'or
O
l'arri
qu'or
Q
plant
habit
desse
route
In
boucl
charr
situés
cheva
alors
A
de ca
on re
les pa
maisc
attenc
traien
maisc
huis.

Les chevaux étaient commandés à distance depuis le bois parce que le charretier suivait la montée de la bille avec le pied-de-biche ou le tourne-bois, afin qu'elle soit chargée correctement, bien en équilibre. Pour faire avancer ou reculer les bois, on favorisait l'avancement d'un bout ou de l'autre.

Le chargement de la première rangée terminé, on liait les deux «tempyes» autour du chargement, puis on élevait les «valles» sur les bois et on chargeait la deuxième rangée. Finalement, on liait le chargement sur le «plumet» (à l'avant) et sur le «ranchet» (à l'arrière). Ensuite, on tendait les chaînes à l'aide de «souëtats» qu'on maintenait tendus grâce à des chaînettes.

On utilisait quatre «souëtats», un à l'avant, un à l'arrière et un à chaque bout des «tempyes». Pendant qu'on liait, les chevaux mangeaient.

Quand le chargement était prêt, on fixait les outils, on plantait la hache au plus long bois et y suspendait un habit ou un vieux sac pour signaler la fin du convoi, on desserrait les «mécaniques» et on mettait les chevaux en route.

Installé sur le chargement, le charretier mangeait une bouchée en cours de route. Les très grands bois difficiles à charrier à cause de leur poids ou ceux qui étaient mal situés, étaient entrepris en fin de semaine, quand les chevaux étaient bien entraînés. Souvent, on travaillait alors avec deux attelages.

Arrivé à la scierie, on déliait le char en prenant soin de caler les bois afin qu'ils tombent du côté voulu. Puis on repliait le char, liait les trains avant et arrière, formait les paquets de chaînes et, enfin, on s'en retournait à la maison. Les chevaux, qui savaient que de l'avoine les attendait dans leurs crèches, étaient nerveux. Ils rentraient volontiers au trot. Le charretier dételaient devant la maison et les chevaux rentraient seuls sous le devant-huis. L'hiver, il fallait encore les «détchassie» (enlever les



Bille de 5 1/2 mètres cubes, chargée près de Rossemaison. (Photo appartenant à M. Chalverat, Roches)



Sur cette photo, on distingue les tendeurs dits «souëtats», les chaînes, le paquet d'outils, etc. (Photo appartenant à M. Chalverat, Roches)

chaussons de neige sous les sabots au moyen de la massette pendue au collier), afin qu'ils ne glissent pas.

Quand les chevaux étaient rentrés, fourragés, parfois lavés sous le collier et aux pieds, le charretier allait souper. C'était le repas principal: soupe, viande, légumes, un verre de vin, du café au lait avec du pain.

Quand il y avait eu de la «casse» durant la journée, le soir, après «moirande», on la réparait afin d'être prêt le lendemain. Avant de se coucher, vers 21 h 30, le charretier allait encore passer vers ses chevaux et leur donner du foin pour la nuit.

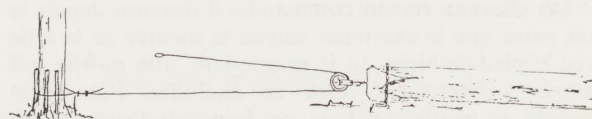
Le traînage

Très souvent, pour travailler, le charretier tenait compte des conditions météorologiques. Il profitait d'un terrain gras pour tirer les grands bois, d'un temps sec pour débarder dans les endroits escarpés, du gel pour traverser les endroits marécageux ou les étangs.

En hiver, on aimait traîner au lugeon; on ne chargeait que l'avant du bois sur le lugeon et on l'amenait ainsi à la scierie. Parfois, quand la neige était bonne, les charretiers traînaient du bois au clair de lune. Les billes creusaient des sillons qui se couvraient d'une fine pellicule de glace dans laquelle la lumière lunaire miroitait. On n'entendait pas un bruit, si ce n'est les grelots qui éparpillaient leurs notes à la cadence du pas et la respiration des chevaux. En été, quelquefois, on pratiquait le débardage du petit bois avec un avant-train.

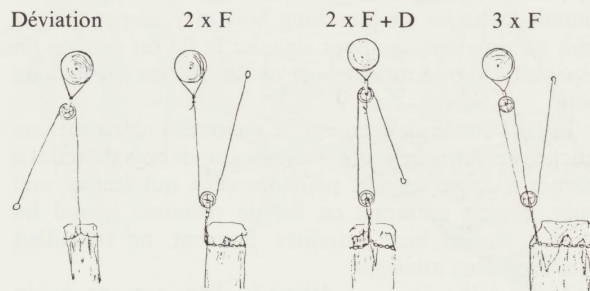
Le mouflage

Ce qui détermine l'effet du moufle, c'est le nombre de câbles tirant réellement la charge. Si la charge est mise en mouvement par deux câbles, la puissance est égale à la moitié de la résistance.



La poulie est fixée au billon à traîner et l'extrémité du câble libre à un point fixe. Ainsi, la moitié de la résistance à la traction est supportée par le point fixe, mais le chemin parcouru par le moyen de traction est doublé.

On peut diminuer encore davantage la force de traction; il suffit pour cela d'ajouter des poulies fixées à la charge et au point fixe, mais le chemin est rallongé en proportion du nombre de câbles tirant la charge.



F = Force de traction

D = Déviation

Le flottage

Les bois sont mis à l'eau et on profite de la force hydraulique pour les diriger à un point donné. Ce procédé était utilisé chez nous, sur le Doubs.

La parole est au charretier

« Nous ne pouvions plus travailler dans de telles conditions. En 1972, j'avais 4 francs du mètre cube. Les autorités m'ont convoqué pour m'inviter à baisser mon prix. J'étais 50 centimes plus cher qu'un débardeur mécanisé. Alors, j'ai baissé à 3 fr. 50 le mètre cube. Ils m'ont seulement adjugé la moitié du lot, 500 mètres cubes.

En 1973, il fallait encore baisser mon prix de 20 centimes; j'ai préféré baisser les bras et je me suis lancé dans l'agriculture. »

Que penser de ce témoignage ?

Sans vouloir accuser personne, les autorités ont fait leur travail, la concurrence le sien et je vous laisse faire le vôtre...

1971: 1000 m³ à Fr. 4.— = Fr. 4000.—

1972: 1000 m³ à Fr. 3.50 = Fr. 3500.— — Fr. 500.—

1973: 1000 m³ à Fr. 3.30 = Fr. 3300.— — Fr. 700.—

En 1975, crédit pour la construction d'un chemin forestier qu'on paie plusieurs dizaines de milliers de francs et aujourd'hui, en 1982, le prix pour débarder un mètre cube est de 10 francs.

Autrefois, les chemins étaient insuffisants, mais les délais impartis étaient respectés et les dégâts causés à la forêt quasiment nuls. Mon informateur ajouta:

« Calculez les intérêts des investissements, les dégâts dans les forêts, les bois de petite taille qui restent sur place et, sans parler du prix au mètre cube actuel, je vous laisse balancer le compte par rapport aux 700 francs de gain réalisés en 1973. Sans compter qu'aujourd'hui, je suis producteur laitier et qu'on va nous continger. C'est encore une fois du pareil au même. »



Traîne au lugeon. (Photo Ch. Massy)

Et le travail avec les chevaux ne mécontentait pas les charretiers :

« Le plus beau voyage qu'on avait, c'était Les Ecorcheresses - Le Bousset, commune des Genevez, direction Les Reussilles. On pouvait faire 30 à 40 kilomètres par jour. On partait le matin à 6 h 30 et on était de retour à 19 heures. On chargeait un grand chargement. Les chevaux n'étaient pas trop épuisés. Nous non plus et nous avions gagné notre journée. »

« Le plus gros bois que nous avons chargé, c'était au « Mélin Dedos le Crâs », commune de Lajoux, vers les étangs. Il nous avait fallu cinq heures pour le charger. Il faisait treize mètres cubes. Nous avions quatre chevaux. En traversant le village, tout le monde était devant la maison. D'aucuns n'osaient croire que nous l'avions chargé sans le découper. Mais... personne n'a pensé faire une photo. C'était comme ça dans le temps. »

Parfois, c'était l'accident :

« Le chemin était en pente, le char surchargé, un seul homme conduisait un attelage de deux chevaux. Régulièrement, il contrôlait ses deux mécaniques. Tout à coup, pour une cause indéterminée, il trébucha sur le bord du talus et roula sur le chemin, avant le passage du train arrière. Les chevaux, sans nouvelles de leur maître, s'arrêtèrent environ 500 mètres après le lieu de l'accident sur un replat. Le blessé, qui gisait sur le chemin, fut chargé par un automobiliste ; il le connaissait bien, c'était un ingénieur forestier. Il le reconnut encore. Arrivé à Courgenay, il lui dit : « Arrête-toi au Bœuf, il faut boire un cognac ! » Voyant qu'il ne s'arrêtait pas, le charretier lui dit : « Tu sauras que tu as refusé un verre de cognac à un mort. » En effet, la mort l'attendait avant Porrentruy. Personne n'a trouvé à redire au chauffeur ; néanmoins, chaque fois que celui-ci boit un cognac, il entend son ami Léon « faire santé ».



Quand les routes étaient bonnes, on pouvait charger.

Le charretier devint songeur puis, après quelques instants de silence, il ajouta :

« On se rappelle plus volontiers les bons souvenirs, ceux qui font rire les gens, mais j'en ai eu du mal et pis j'ai juré bien des noms de Dieu. »

« Aujourd'hui, on apprend aux jeunes chevaux à ne rien tirer, on les attelle seulement et on leur donne une prime de 500 francs. Il me semble qu'il y aurait des solutions plus équitables, autant pour l'économie que pour le savoir-faire d'un jeune cheval. Mieux que ça, il a fallu arriver à 78 ans pour voir un cheval qui n'est pas ferré aux quatre pieds pendant tout l'hiver. »

— Emile (nom du charretier), racontez-moi un souvenir !

« Ça se passait en gare de Saint-Ursanne, par un chaud jour de juillet. Un marchand de bois avait com-



Bois de 8 1/2 mètres cubes sorti de la «Côte aux Pucins» par six chevaux, en 1932. (Photo appartenant à MM. A. Allimann et D. Miserez)

mandé un wagon pour charger du bois. A midi, le chargement était presque fini. On allait facilement pouvoir accoupler le wagon à 16 heures, comme prévu.

Quand le marchand repassa, vers 15 h 30, il vit un attroupement autour du treuil. Trois hommes étaient couchés autour d'un vieil arrosoir rouillé. Tout de suite, il pensa à un empoisonnement. Un peu plus loin, devant le quai, il y avait un wagon-citerne. Alors qu'on allait chercher un médecin, le marchand de vin quitta son wagon-citerne et vint dire au marchand de bois de contrôler le reste du breuvage au fond du bidon et l'assura que moyennant un jour de repos, ses hommes seraient rétablis.

Il est arrivé à plusieurs d'entre eux que leur attelage soit à la maison sans maître, car ils s'attardaient au cabaret. Les femmes, qui voyaient les chevaux arriver

seuls, imaginaient le pire toute la soirée. Rentrés à la maison, le verbe haut, tapant du poing sur la table, ils faisaient entendre à leur femme qu'ils étaient bien là et que jamais, tu m'entends, jamais ça ne pourrait leur arriver!»

Et pourtant... plus d'un a manqué l'appel.

Conclusion

A la suite d'une démonstration de débardage exécutée à la Haute-Borne en 1977, les charretiers se sentent flattés. En effet, le rendement optimum a été réalisé par une équipe composée d'un cheval pour amener le bois sur le chemin de traîne, et d'un engin mécanique pour le mettre à port de camion.

Néanmoins, ils tiennent à souligner que ce genre de travail ne peut se faire que pour du petit bois.

A la belle époque, les chevaux étaient soumis à de rudes efforts, certes, mais il y avait des temps de répit, également pour les hommes. Les chevaux se reposaient pendant que les hommes chargeaient et liaient leurs chargements. Les hommes, eux, se reposaient surtout pendant les voyages. Aujourd'hui, les camions leur ont volé leur repos.

En conclusion, et d'après l'expérience susdite, dans le Jura, cinq attelages de deux chevaux pourraient être occupés à plein temps.

A bon entendeur salut !

Nicolas Gogniat
Lajoux

¹ Glossaire des patois d'Ajoie et des régions avoisinantes, par Simon Vatré, pages 218-219.