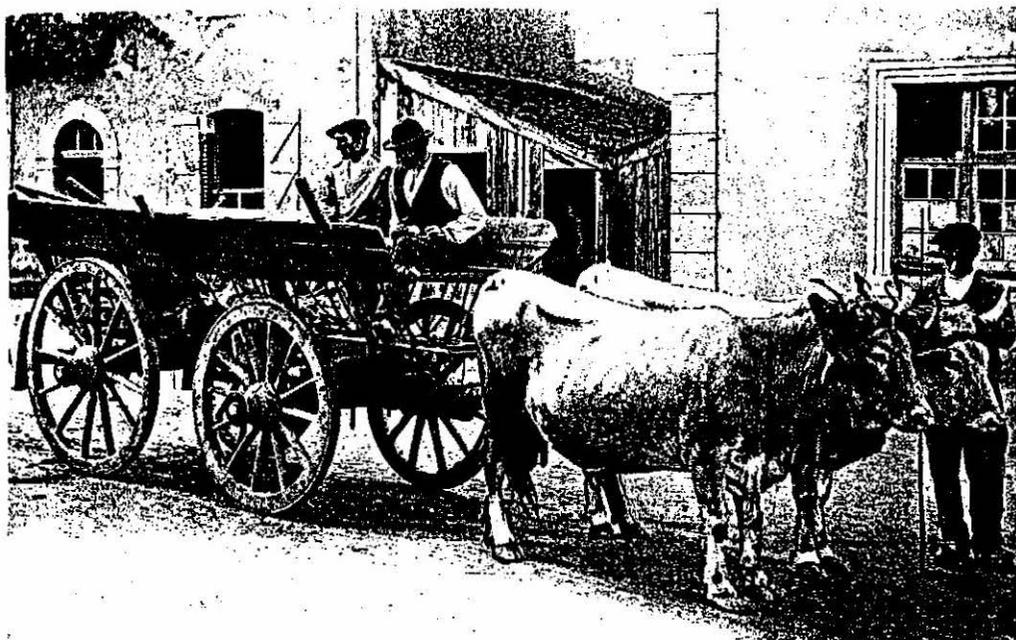


GLOSSAIRES

Termes techniques occitans utilisés pour désigner les différentes parties constitutives :

- d'un char du Haut Comminges et Nébouzan (G.P. SOUVERVILLE)
- d'une charrette du Ségala aveyronnais (G. IMBERT)
- d'une charrue de la région toulousaine
- d'un moulin à vent de la région de St-Félix-Lauragais
(illustrations accompagnant un article de R. LANJARD paru dans la "vie communale", Journal officiel de la commune de St-Félix-Lauragais, Janvier 1974)



LE CHAR

EN HAUT COMMINGES ET NEBOUZAN

Guy-Pierre SOUVERVILLE *

LE CHAR EN HAUT-COMMINGES ET NEBOUZAN

La majeure partie des équipements de l'ancienne agriculture a presque disparu, ceci en un peu moins de trente ans. J'ai pu constater, très récemment, qu'il était bien difficile de retrouver, en parfait état, un char ou un tombereau, voire même une ancienne charrue, ou encore une faucheuse, cette machine qui transforma le plus la vie de nos grands-pères, à la fin du XIXe siècle.

Qu'il s'agisse de la charrue "Brabant", ou de la faucheuse, outillage introduit dans nos régions, la terminologie portant sur leurs diverses pièces se retrouvera sans peine : cette désignation en langue française, donc écrite, figure dans n'importe quel ouvrage spécialisé. Il n'en est pas de même pour les "instruments aratoires" spécifiques à des régions où ils étaient ponctuellement fabriqués, ainsi le char à boeufs du Nébouzan que j'aurai plutôt tendance à appeler "char à vaches" : la vache ayant sur le boeuf l'avantage de la polyvalence, dans nos pays de micro-propriétés, polyvalence qui trouvait dans cet animal, l'énergie, la reproduction et... l'alimentation.

A peine rentrée du labour, la vache nourrissait son veau, donnait un peu de son lait au dernier-né de la maison, fournissait le fumier, attendant en récompense de ses multiples mérites une fin de carrière dans la plus proche boucherie. Seule la vache gasconne dont l'espèce se limite aujourd'hui à quelques individus protégés, était en mesure de remplir pareil contrat !...

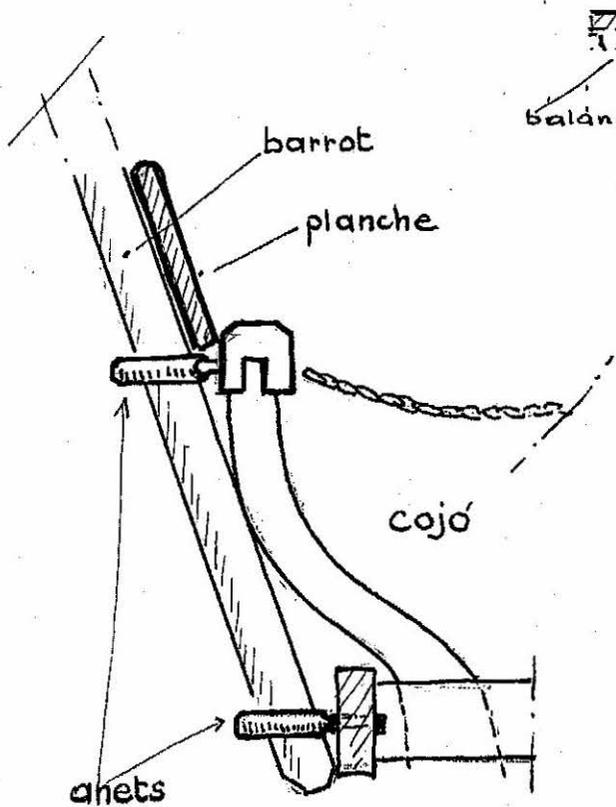
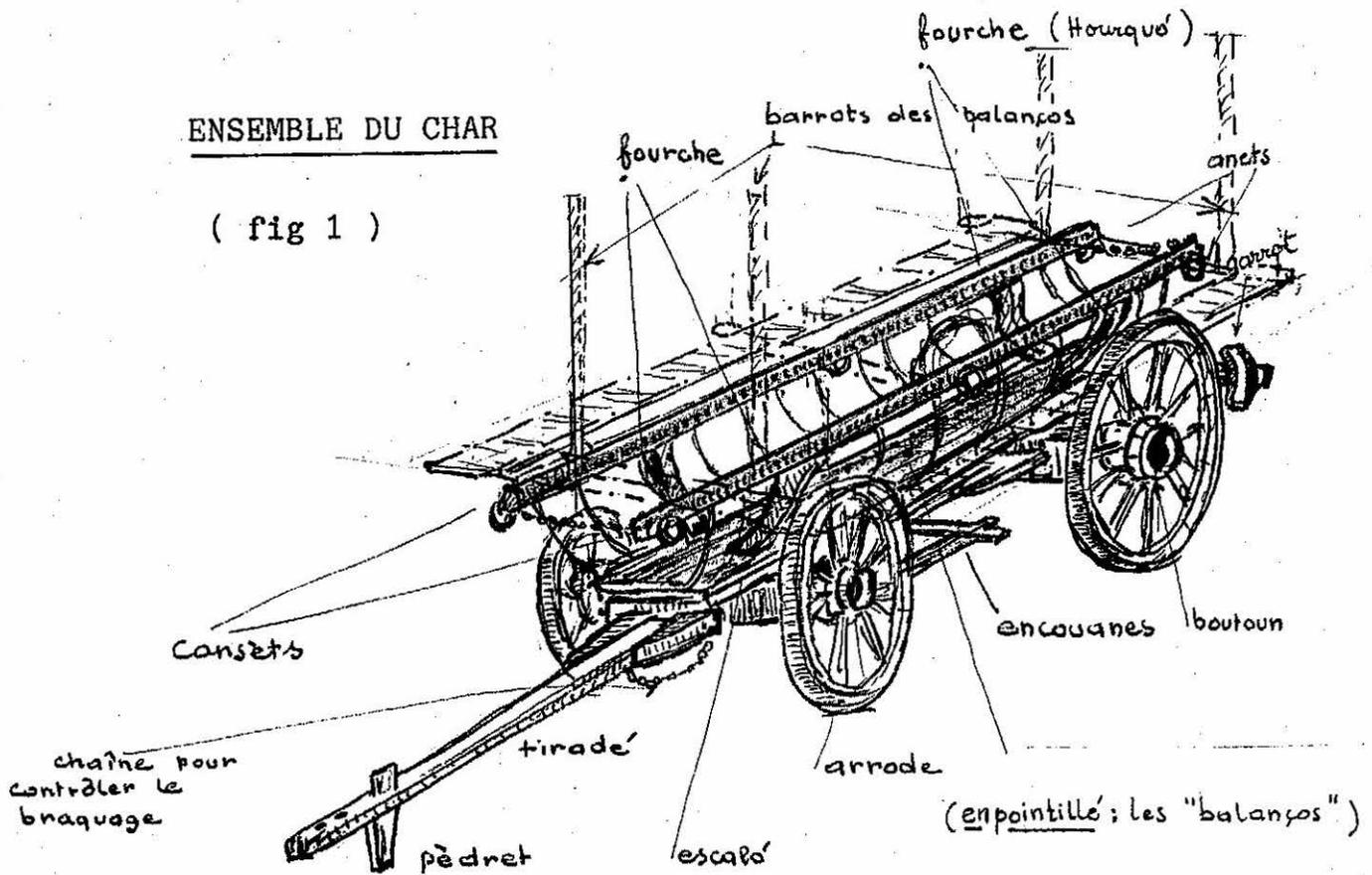
LE CHAR ("eth car")

Le char à train-avant mobile disparaît, très rapidement, en aval du Nébouzan primitif. La longue charrette à deux roues le remplace en Astarac et Savès, car mieux adaptée aux coteaux et à leur relief tourmenté qui rendrait son utilisation dangereuse.

Décrire le char et énumérer le nom de ses divers organes entraîne nécessairement des variantes, ce véhicule changeant d'aspect selon son utilisation, à l'exception de sa base.

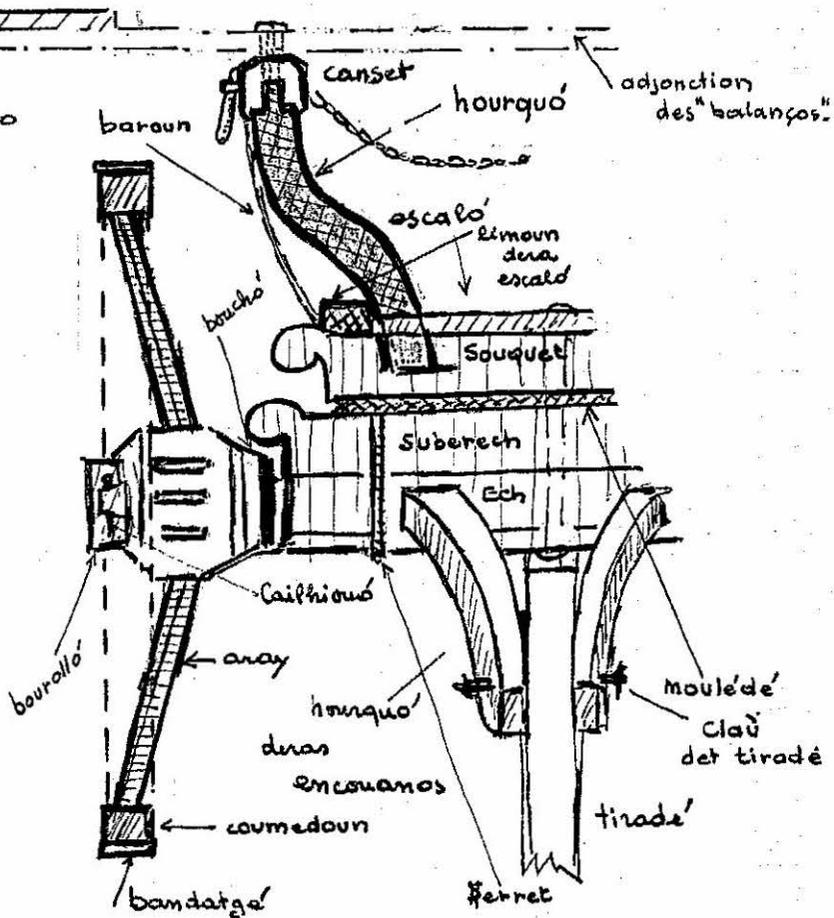
ENSEMBLE DU CHAR

(fig 1)



UTILISATION DES ANETS

(fig 3)



TRAIN AVANT

(fig 2)

C'est pourquoi il faut commencer par là cette description assez longue, le char à quatre roues ayant une technologie plus complexe que n'importe quelle charrette à essieu fixe.

L'OSSATURE

Cinq éléments principaux constituent la cojo, soit à la base, la partie qui reçoit le premier contenu et qui reste invariable. Au bas de la cojo, se situe l'escalo faite de deux limons que renforcent des tenons mortaisés, d'où son nom d'échelle. Ce premier plateau horizontal mesure environ 0,90 x 3,50 m. Elle reçoit ensuite un plancher que traversent les hourquos (fourches) dont les 4 bras soutiennent les ridelles ou cansets, parallèles à l'échelle, à une hauteur de 0,80 m environ, avec évasement qui double, à peu près, la largeur de l'échelle (fig. 4).

Les bras de la première fourche sont fixés, à l'avant, dans une traverse supérieure à l'essieu mobile dite souquet. Les bras de la fourche arrière sont dissymétriques, quoique accollés. Ils sont mortaisés, au-dessous de l'échelle, dans une pièce fixée à l'essieu arrière, (eth ech) pièce qui tient un arbre central, allant à l'avant, rejoindre le souquet. Donc, cinq pièces maîtresses pour la cojo : horizontalement l'escalo et les 2 cansets, verticalement, les quatre bras des 2 hourquos. (fig. 1.2.3.4.)

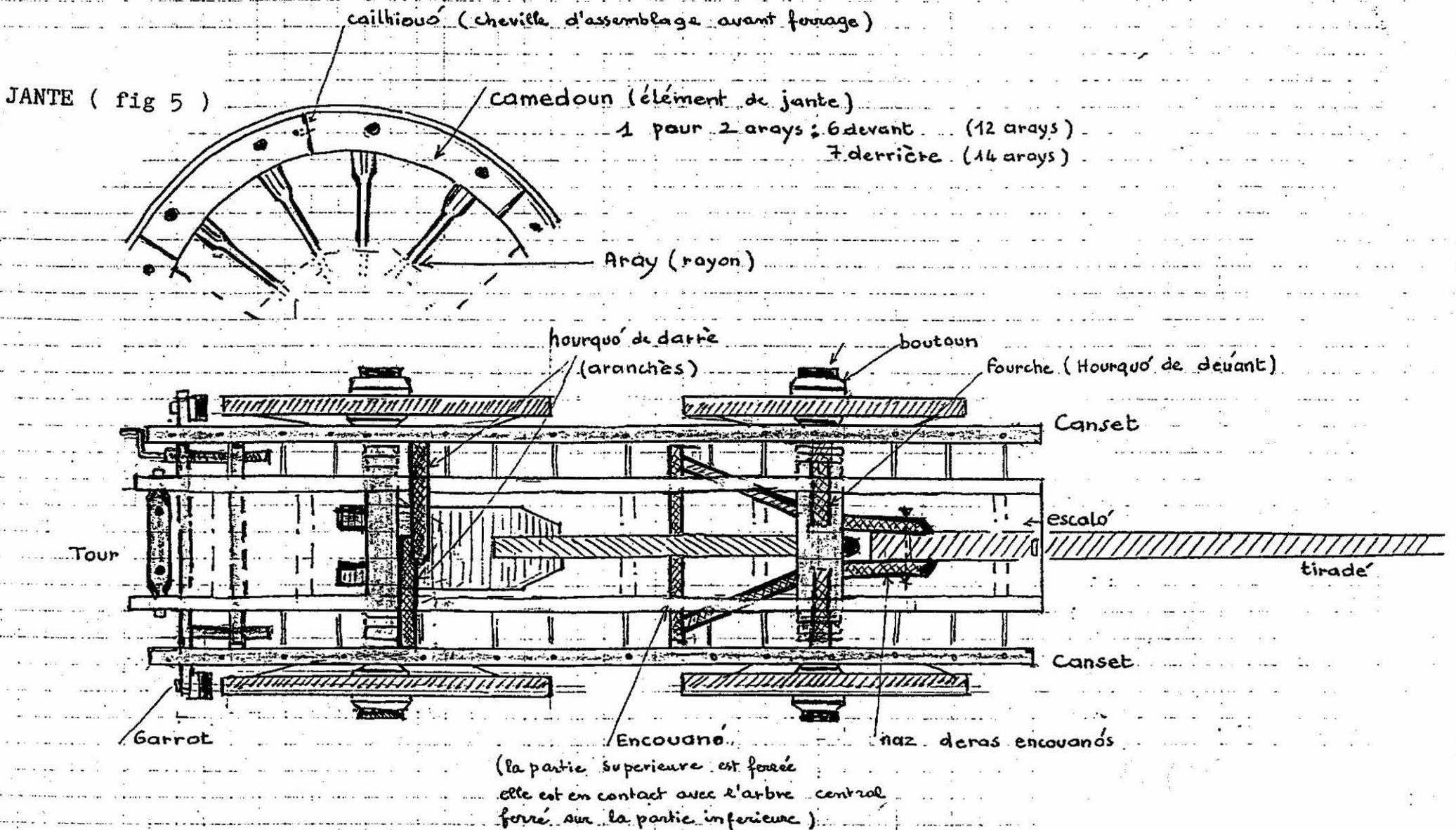
Afin de mieux retenir ce que l'on transporte dans la cojo, une série de barreaux en bois (ou en fer, pour les chars les plus récents) vont des cansets aux limons. Pour mieux occlure la cojo, lors du transport du fumier, notamment, on ajoute des paous latéraux (paùs dera cojo) à l'avant, le paù deth cap, et à l'arrière, le paù de darrè. (fig. 12)

LES ESSIEUX ET LES ROUES

Le train arrière fixe se compose d'un suberech, sur lequel repose l'échelle, avec, au-dessous, l'ech ou essieu, ech et suberech étant reliés par 2 colliers, les herrets. L'extrémité de l'essieu recevant la roue est conique, la claouetto retient le moyeu (boutoun) dont la partie intérieure est protégée de l'usure par un cercle métallique (boucho). La partie de l'essieu qui pénètre la roue reçoit, elle aussi une ferrure de protection dans sa face inférieure. (fig. 10) Le

VUE EN PLAN ET COUPE LONGITUDINALE

(fig 4)



train avant comprend une partie fixe (souquet) et entre le souquet et l'éch et suberech qui sont mobiles, le moulédé supporte les efforts de l'essieu dans ses rotations. (fig. 2.4.6.)

Dans le boutoun s'enfoncent les arays (rayons) disposés en oblique vers l'extérieur de la roue (arrode). Le moyeu est bandé par 2 ou 3 cercles qui l'empêchent d'éclater sous la pression de la charge. Il se termine, à l'extérieur, par un cercle plus épais, la bouollo qui protège l'extrémité de l'éch que transperce la clouétto. La roue doit conserver un peu de jeu sur son axe. (fig. 1)

Le rayon va du moyeu à la jante que constitue l'assemblage de plusieurs pièces cintrées, les camédous, (un camédoun pour 2 rayons). Les camédous sont chevillés l'un à l'autre, très sommairement, ce chevillage étant réalisé pour maintenir l'assemblage avant pose du ferrage, le bandatge. (fig. 2 et 5)

La hauteur moyenne des roues est de 1,10 m pour la roue ant, 1,30 m pour la roue arrière. On compte 12 rayons dans la première, 14 dans la seconde.

LE SYSTEME DE DIRECTION

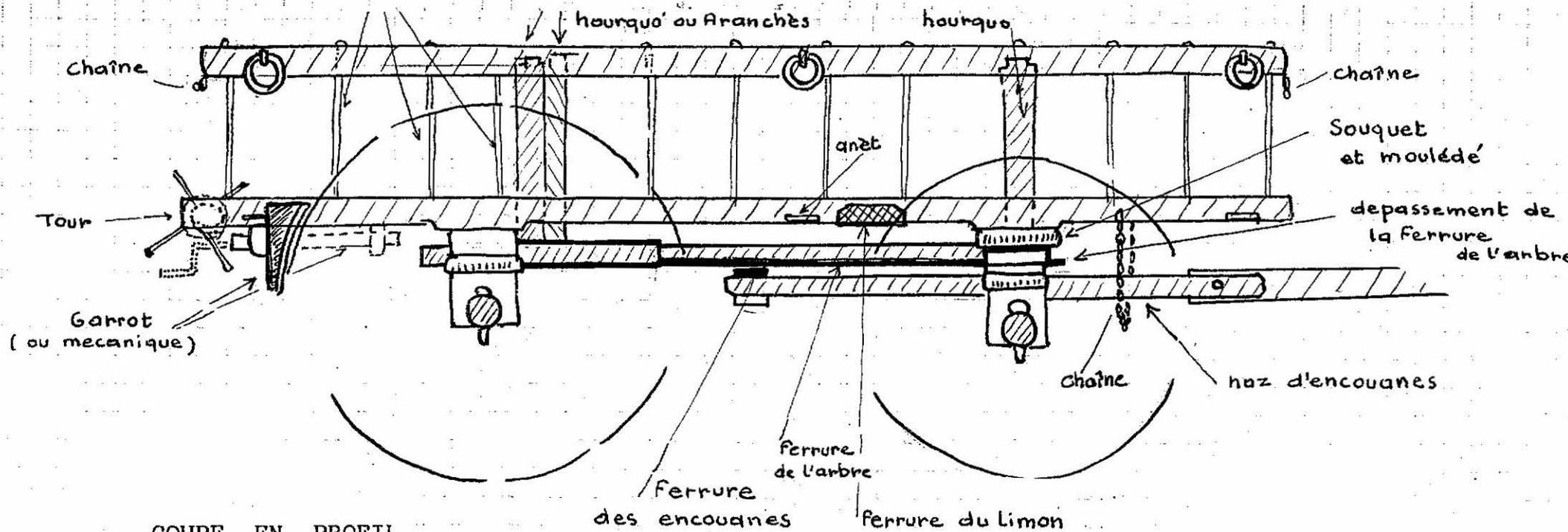
C'est un ensemble assez complexe que l'on retrouve sur toute la longueur inférieure du châssis.

L'essieu avant pivote sur un axe fixé au souquet, il est traversé par une fourche (naz déras encouanos) dans laquelle est pris le timon (tiradé). Cette fourche s'évase au-dessous du char pour former une pièce trapézoïdale : les encouanos qui maintiennent l'équilibre du véhicule, au moment des manoeuvres. Ces encouanes, ferrées sur la partie supérieure, glissent alors contre les fers inférieurs d'un arbre central reliant les deux essieux, l'ensemble assure une rigidité qui permet aussi bien la traction que le recul. (fig. 4)

Une chaîne suspendue à l'échelle bloque le timon, en cas de braquage excessif. S'il y a rupture de la chaîne, une plaque métallique limite les dégâts que le frottement du fer de la roue-avant pourrait produire sur le limon. (fig. 1.4.6.)

LE FREINAGE

A l'extrémité arrière de l'échelle, une manivelle à vis déplace vers l'avant une traverse munie de sabots qui viendront s'appuyer



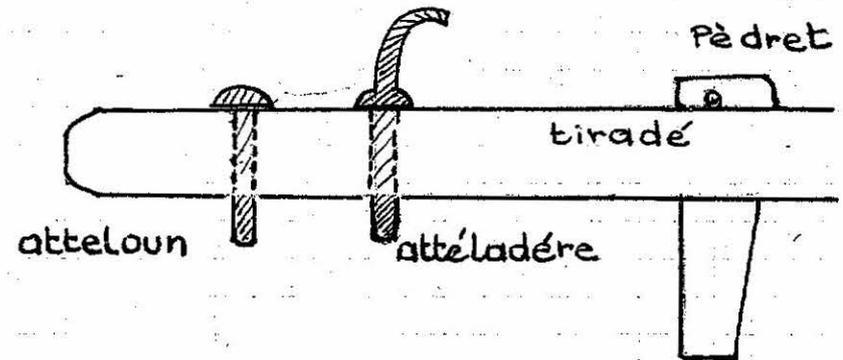
COUPE EN PROFIL

(fig 6)

Longueur du char : 3m 50 env.
 largeur (à la base) : 0m 50 "
 " entre cansets : 0m 95 "
 hauteur roue av. : 1m 10 "
 roue arriere : 1m 30 "

Largeur avec balances : 1m 80 "

ATTELAGE



(fig 7)

contre les bandages des roues arrières, au moment du freinage (fig. 4). Cet ensemble dénommé, à l'origine le Garrot, est devenu le "mécanique", le verbe agarrouta (r) ayant subsisté pour exprimer l'action de freiner.

Lorsque le char aborde des pentes trop raides, (prairies accidentées ou bois), on avance en ligne droite après avoir bloqué les roues arrières avec les barrots que l'on engage dans les arays, à l'arrière, et, cas extrême, avec une chaîne qui empêche le fonctionnement des roues et de la direction, à l'avant. Le char devient traîneau et verse moins facilement. En pays basque, il existait des chars à avant-train fixe conçus dans le même but, moins enclins à chavirer, mais d'une extrême complexité à manoeuvrer, on le comprendra aisément.

LE SYSTEME D'ATTELAGE

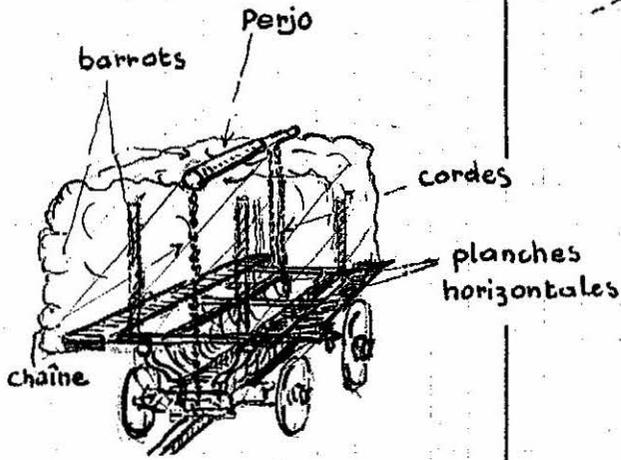
Le tiradé ou timon s'enfonce dans les deux anneaux ou armères suspendus au joug. Ces armères sont en cuir ou en écorce d'arbres choisis à cet effet, selon la spécificité des essences, on les "pèle" au printemps pour mieux pouvoir les torsader. A l'avant, l'atteloun assure la traction, et, derrière lui, l'atteladere joue le même rôle, mais, de surcroît, permet la retenue, son extrémité supérieure venant se caler contre le joug dans la descente (fig.). Pour aisément saisir le tiradé, avant attelage, une pièce de bois, le pèdret, sert de béquille, le maintenant bien au-dessus du sol. (fig.)

CHARGEMENT ET TRANSFORMATIONS DU CHAR

Comme il a été dit au début, le char se modifie en fonction de ce qu'on lui donne à transporter :

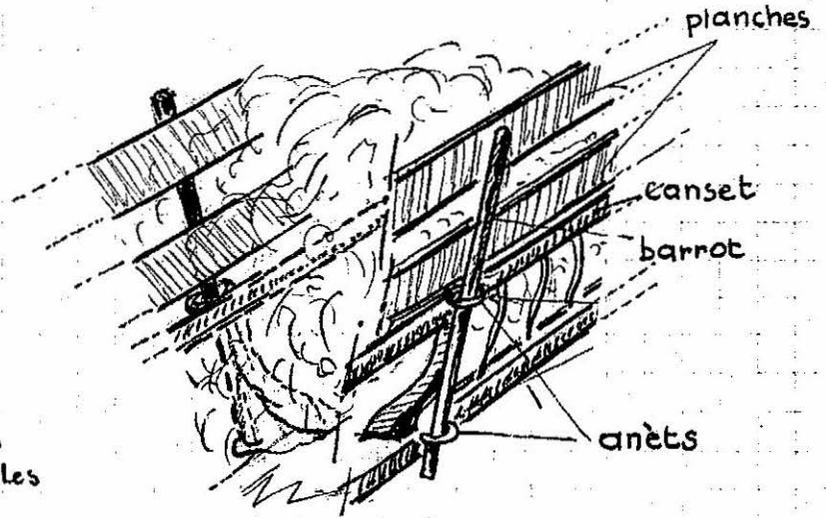
a) fumier : ce sera une des seules occasions où le char ne subira pas de transformations : le plein de la cojo est suffisamment lourd, dans ce cas, pour que l'on n'y ajoute aucun autre accessoire.

b) Soustré : le soustré, c'est la litière des animaux, feuilles mortes et bruyères prélevées dans les bois, c'est-à-dire en terrain accidenté ; la surélévation au-dessus des cansets est réalisée comme suit : on enfonce 6 barrots (piquets) dans les anèts, à l'arrière, à



CHARGEMENT AVEC BALANCES

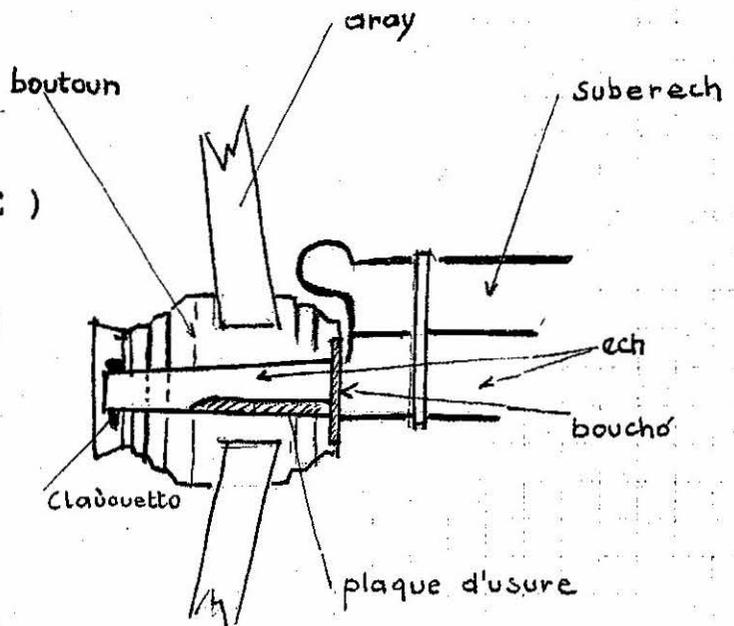
(fig 13)



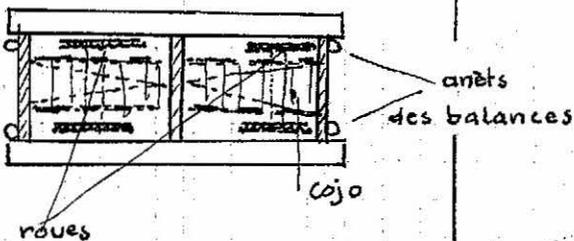
CHARGEMENT ORDINAIRE

(fig 11)

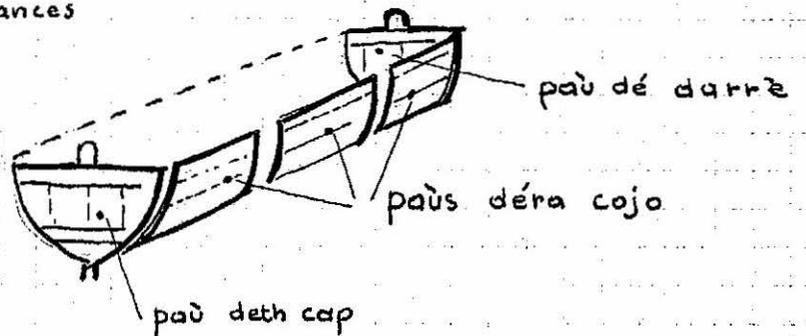
LA ROUE (ARRODE)
ET
L'ESSIEU (ECH)



LES BALANCES



LES PAUS
(fig 12)



l'avant et au centre du char. 2 ou 4 planches viennent s'étager au-dessus de la ridelle ; au fur et à mesure que l'on tasse, on glisse les planches coincées entre le chargement et les barrots vers le haut. (fig. 3)

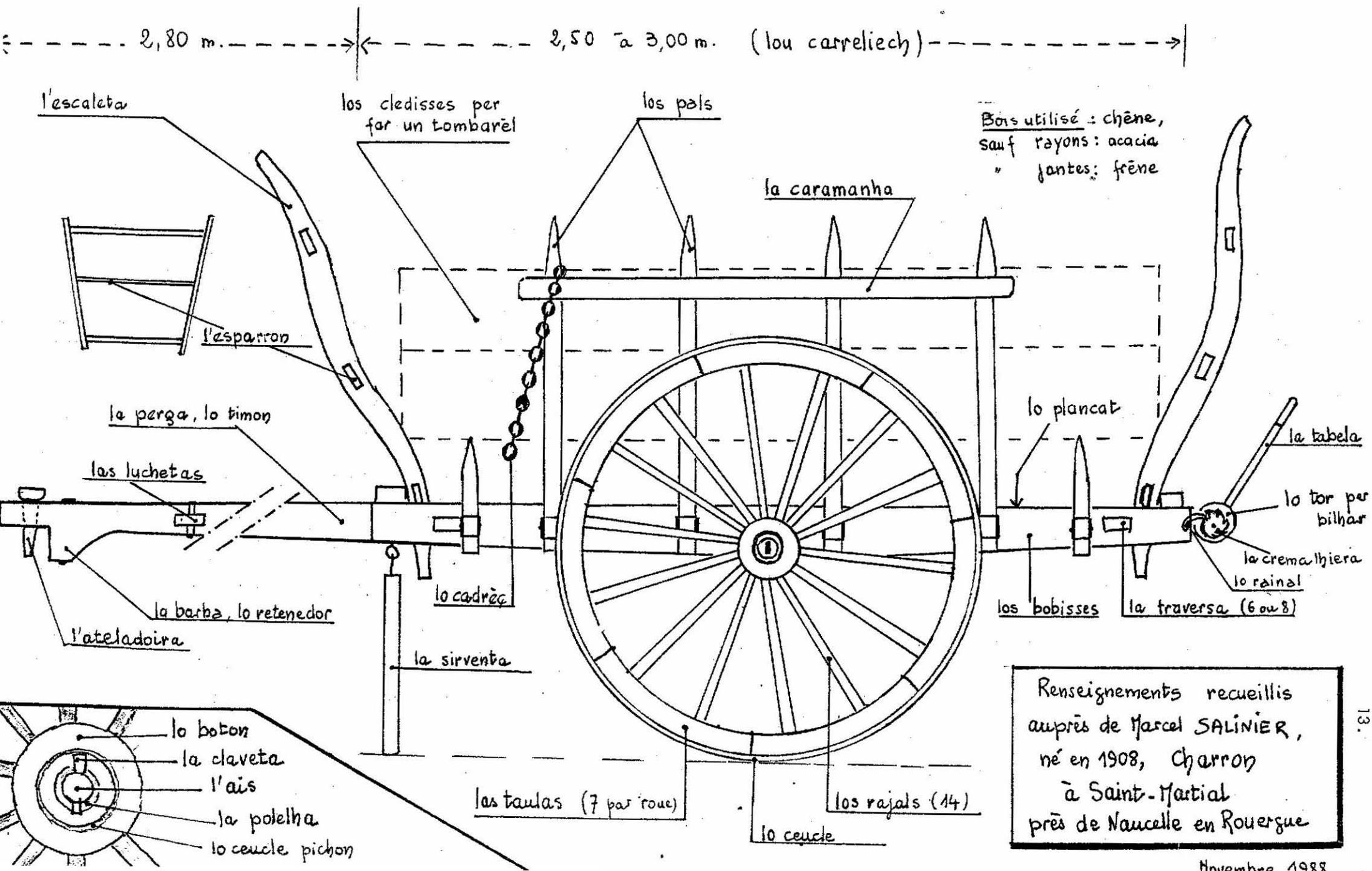
c) **foin ou gerbes** : le char est, en la circonstance, complètement transformé : on fixe sur les cansets un plateau ou balanços qui triple (au moins) sa largeur, les anêts sont rapportés sur l'ossature intérieure de ce plateau, 4 au lieu de 6, avant et arrière seulement. Les barrots, plus longs, sont disposés à la verticale : le chargement de la cojo, après adjonction des balanços, en coupe, n'est plus triangulaire mais rectangulaire. C'est là que s'impose le savoir-faire de qui agencera le foin en "trousses", sur la partie extérieure du chargement, c'est-à-dire en "pliage" et non en vrac. La charge complète peut s'élever à plus de 3 m du sol, elle est fixée avec la perjo, mât horizontal que l'on arime à l'avant du char à l'aide d'une chaîne, le plus court possible, afin de bien tasser le chargement : la perjo oblique, à ce moment, est ramenée à l'horizontale par la tension que l'on exerce sur elle, au moyen d'un câble en cordage relié au tour, à l'arrière du char. (fig. 13)

L'opération est terminée, il faut maintenant veiller à ne pas chavirer !

Voici donc, bien résumées, la description et l'utilisation de notre char gascon. Ne soyons pas surpris par les qualités technologiques d'un véhicule que bigourdans et béarnais promènèrent, des siècles durant, du Languedoc à l'Aquitaine : l'épreuve de la route fut sans doute pour beaucoup dans une mise au point qui nous surprend encore.

Pour en terminer, je dois avouer que mon enquête s'est heurtée à de nombreux écueils : parmi les personnes interrogées, beaucoup étaient en contradiction sur la terminologie, inversant souvent les désignations. Il n'est donc pas interdit d'ajouter à cette étude, que ce soit pour la compléter, la rectifier, ou encore donner le nom de quelques éléments anonymes, par exemple celui de l'arbre central que je n'ai pu retrouver.

lo Carri del Segala



TERMES TECHNIQUES OCCITANS UTILISES DANS LA REGION TOULOUSAINE
 POUR DESIGNER LES DIFFERENTES PARTIE D'UNE CHARRUE

La charrue se compose de :

<u>L'estégo</u> :	fer douille, où se loge " <u>le manillou</u> " en bois avec un petit rebord pour faciliter sa tenue par la main droite du laboureur.
<u>Le pleg</u> :	Age, avec passage du coutre.
<u>La mouso</u> :	Versoir hébicoïdal, en fonte, fragile surtout en tournant au bout du champ.
<u>Le carrat</u> :	Ou carrelet époiné des deux bouts/pointe mobile.
<u>Le gazel</u> :	Coutre passant dans l'age, coincé par des coins (faits avec des vieux fers à chevaux, aplatis pour cela).
<u>Le manillou</u> :	Mancheron en bois en bout de "l'estégo".
<u>L'alo</u> :	L'aile ; soc trapézoïdal, en fonte ou en acier.
<u>Le currou ou talou</u> :	Sep avec talon.
<u>Las ferros</u> :	Coutre, carrelet, aile ou soc.
<u>L'asto</u> :	Timon, bois de la charrue.
<u>Le juil</u> :	Le joug en bois d'ormeau, mâle, nouveau appelé "tortillard".
<u>Le seber jouet</u> :	Subrejoug ou clochetons d'attelage ; disparus vers 1914. Forme fuselée avec clochettes à 2 ou 3 étages de clochettes.
<u>La tréségo ou tréségat</u> :	Anneaux d'attelage suspendus au joug.
<u>La cavilho</u> :	La cheville, reliant le timon à la "tréségo".
<u>Las julhos</u> :	Bandes de cuir, liant au joug, la tête des boeufs ou vaches.
<u>Lo tiradou</u> :	Timon de la charrette.
<u>Un pavelh</u> :	Un attelage de boeufs ou vaches (1 paire).
<u>Les pessous</u> :	Voile pare-mouches, posés sur le museau ou les yeux des boeufs.
<u>Le toucadou</u> :	Aiguillon simple, terminé par une pointe.

- L'agulhado : Aiguillon plus long du laboureur pouvant "piquer" les boeufs depuis l'arrière de la charrue terminé par une pointe limée.
- La raptelado : Fer aminci plat avec une douille, placé au-bas de "l'agulhado" servant à nettoyer le coutre de la charrue, même en marche.
- La miro : Bois droit, avec un papier ou un mouchoir placé en bout de champ, servant de "mire" pour la première raie de charrue".
- Les courdils : Cordes tressées servant à guider l'attelage de bovins depuis la charrue ou la charrette. Guides accrochés à l'oreille extérieure des vaches ou boeufs. Quand on tirait d'un côté ou de l'autre les bêtes tournaient à gauche ou à droite.
- La jouato : Joug à écartement mobile, pour le labour des vignes ou la culture du maïs (sillons larges).
- Le jouatou : Petit joug léger, servant à amener et présenter à la foire, une paire de bovins.
- La moussado : Largeur de terre, labourée avec la charrue dans le même sens, parfois, elle était de trois fois sept pas, ou bien suivant la largeur du champ. On faisait toujours une raie entre les "moussades" pour l'écoulement des eaux de pluie.
- Les jougtiers : Fabricants de jougs. Ils travaillaient parfois toute l'année, parfois seulement l'hiver, en se rendant à domicile, de village en village.
- Les colliers de chevaux : Les colliers, servant au labour ou à la traction, étaient très solides. Pour se déplacer aux foires ou ailleurs, avec une "jardinière" ou une "caoutchoutée", la plupart des colliers portaient des "grelots" aux sons différents, suivant les attelages et les propriétaires. Au son, on distinguait, quel était celui qui circulait sur la route.
- Les subrejougs : Aux divers sons des clochettes, on reconnaissait l'attelage.
- Le répélou : Charrue identique à celle servant au labour des champs. Mais étant destinée à labourer les vignes, et devant s'approcher le plus possible des souches et des piquets de vigne, supportant les fils de fer, le fer supportant le "manillou" était déporté à gauche, pour ne pas que le laboureur écorche sa main droite contre les piquets. Il fallait laisser le moins de terre possible près des souches. Le "cavaillon" était enlevé avec un râteau, à la main, cela avant la vulgarisation des "décavaillonners".

Pour semer le blé ou l'avoine, on plaçait "une mire" de chaque bout du champ et cela pour que le semeur marche droit, en direction de la "mire".

Pour semer, on partait généralement du pied gauche. On jetait une poignée de semence, vers la gauche, une poignée de semence vers la droite. Il fallait coordonner l'avancement et le balancement du bras. Le geste auguste du semeur a été immortalisé par un timbre-poste ("la Semeuse"). Le semeur revenait passer une seconde fois au même endroit, jetant la semence, à nouveau à gauche et à droite. D'autres semeurs (rares) jetaient la semence juste devant eux, sans repasser une seconde fois. La largeur du semis était de cinq à sept pas, cela suivant la taille et la contenance ou grandeur de la main du semeur.

L'échamp :

Etait la quantité de semence jetée par la main du semeur.

Le renseillait :

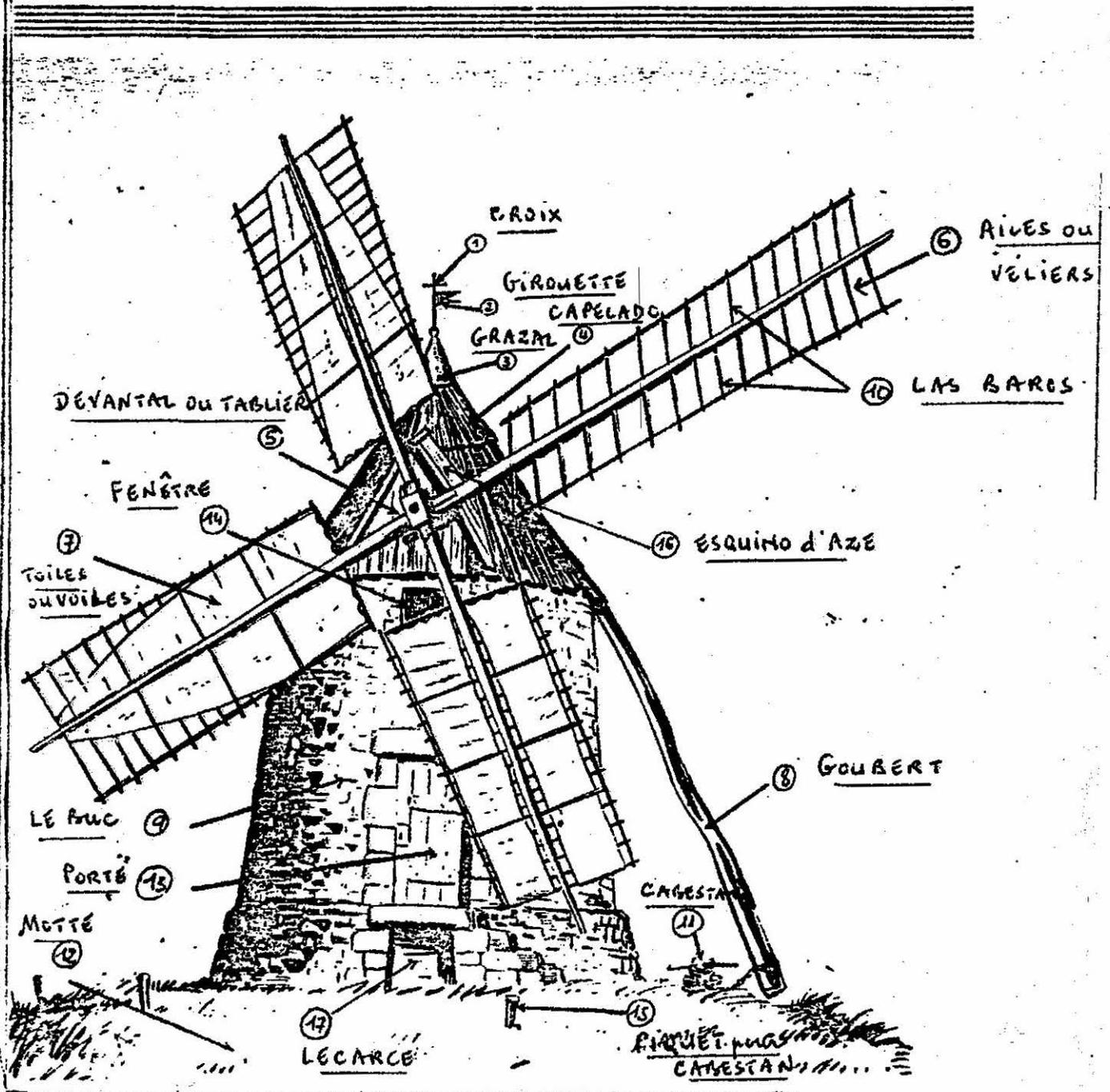
Est la mauvaise distribution et répartition de la semence par la main du semeur, soit par maladresse, soit par suite d'un vent fort. A certains endroits trop de semence, à d'autres insuffisance de semence.

L'enregado :

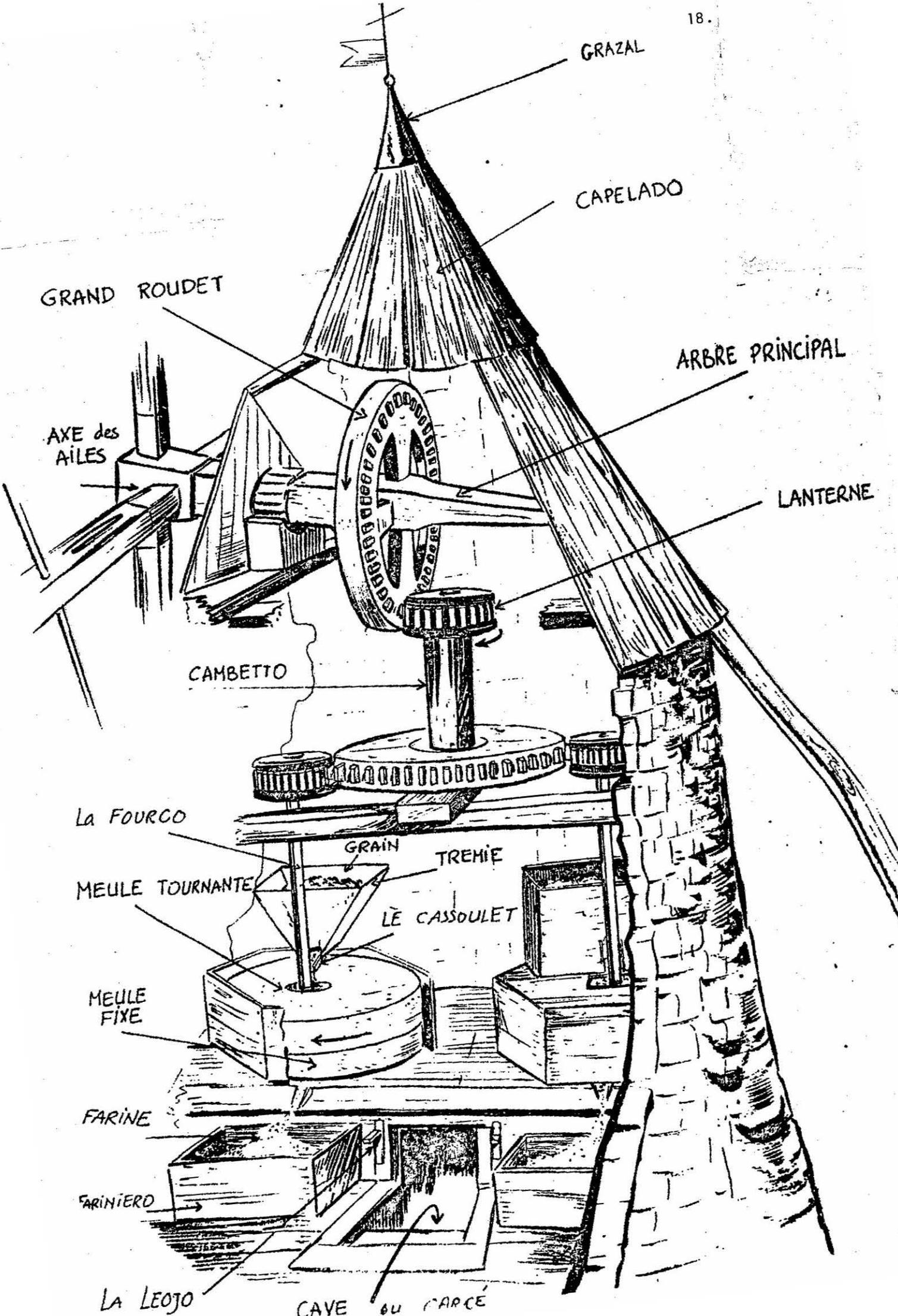
Première raie de charrue tirée dans un champ. Les deux "miros" étaient placées chacune en bout du champ, mais seulement après avoir bien mesuré, soit en comptant les pas, soit en comptant les "agulhados" (plus de trois mètres de long).

Renseignements fournis par un de nos amis qui désire que son nom ne soit pas mentionné.

♦♦*♦*♦*♦*♦*



Extrait de "La Vie communale" le journal officiel de la commune de Saint-Félix-Lauragais, janvier 1974.



GRAZAL

CAPELADO

GRAND ROUDET

ARBRE PRINCIPAL

AXE des AILES

LANTERNE

CAMBETTO

La FOURCO

GRAIN

TREMIÉ

MEULE TOURNANTE

LE CASSOULET

MEULE FIXE

FARINE

FARINIERO

LA LEOJO

CAVE DU CARCÉ