

## L'usage des chariots et charrettes en Belgique flamande

### Les possibilités de cartographie européenne

DANS L'EXPOSÉ SUIVANT je ne m'aventurerai que sur le terrain où je me crois compétent, à savoir celui du véhicule agricole. L'aire géographique dont je m'occuperai est la partie nord de la Belgique, habitée par quelque 5 millions et demi de personnes dont la langue est le néerlandais. La partie sud de la Belgique est habitée par environ 4 millions et demi de francophones. Le nord appartient donc à ce que l'on pourrait appeler la communauté culturelle germanique, et le sud à la communauté culturelle romane. Entre institutions et chercheurs s'occupant de sciences humaines, un accord tacite est intervenu en Belgique selon lequel les néerlandophones orientent surtout leurs recherches vers la région de langue néerlandaise et les francophones vers la région de langue française. Je me suis tenu à cette règle du jeu. Je dois me limiter à des considérations générales, mais je tiens à approfondir l'analyse formelle d'un certain type de véhicules agricoles (une telle analyse pourrait porter sur tous les types énumérés), afin de montrer jusqu'à quel point on peut aller dans la recherche des formes.

AVANT DE TRAITER DE L'UTILISATION de charrettes et de chariots, je crois devoir définir ce que sont à mon sens un chariot et une charrette.

Un chariot est un véhicule à quatre roues dont le plateau de charge ou le bac, et par conséquent la charge, est également réparti sur les quatre roues. La charrette est un véhicule à deux ou plusieurs roues dont le bac ou le plateau de charge est principalement porté par les deux roues arrières qui sont beaucoup plus grandes que les autres roues que le véhicule pourrait avoir.

La partie flamande du pays, autrement dit la Belgique de langue néerlandaise, est avant tout une région à charrettes<sup>1</sup>. Ceci signifie que l'on trouve surtout dans cette région des véhicules à deux et à trois roues, parfois aussi à quatre roues. Le chariot n'existe pas dans la partie nord-est de la région, du moins en tant que véhicule agricole (fig. 1).

Parmi les charrettes à deux roues je distingue encore les types suivants:

1. la charrette à fumier: c'est une charrette à deux grandes roues dont le bac n'est pas très grand et est pourvu de panneaux latéraux dressés en biais. Cette charrette peut être relevée sans que l'animal de trait soit dételé. Les brancards sont en effet fixés au bac par un pivot autour duquel ils peuvent tourner et se trouvent de part et d'autre des faces extérieures du bac. Depuis 1900 environ, on utilise en agriculture un type de charrette à fumier pourvue d'un grand bac. Le bac de ce type a des panneaux latéraux droits et les brancards sont également fixés par un pivot, mais ils se trouvent sous le bac. Le petit modèle était déjà d'un usage généralisé au 17<sup>ème</sup> siècle et avait déjà la forme que nous lui connaissons encore.

La charrette à fumier sert au transport du fumier de l'écurie ou de l'étable aux champs, au transport de betteraves ou de pommes de terre lors de la récolte.

1. Voir aussi: J. Theuwissen, *Wagens en Wagenmakers in de Kempen. Handelingen van het XXIVe Vlaams Filologencongres*, Leuven, 1961, p. 409—415.

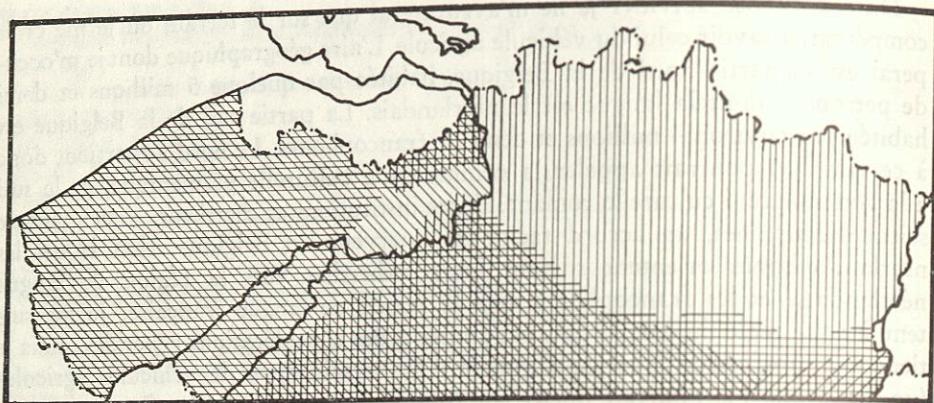
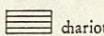
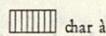
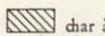
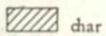


Fig. 1

 chariot    
  char à deux roues    
  char à trois roues    
  char à quatre roues

Elle servait aussi au transport de diverses charges: semences, sable, pierres, etc. Lorsque le paysan va retourner son champ, il transporte parfois aussi la charrue et la herse dans sa charrette.

La grande et la petite charrette à fumier ne se retrouvent pas dans l'ensemble de région flamande.

2. La charrette de moisson: c'est une charrette à deux grandes roues ayant un bac de dimension assez vaste, parfois pourvu de ridelles latérales. Cette charrette ne peut être relevée tant que l'animal de trait est attelé. En usage normal, il n'était d'ailleurs pas nécessaire de relever cette charrette puisque le foin, le blé et le lin étaient chargés ou déchargés au moyen de fourches. Dans des circonstances exceptionnelles, le paysan se servait aussi de cette charrette comme d'un véhicule à bâche, pour le transport de personnes. Elle se retrouve presque exclusivement dans la partie est dans la région où le chariot et la charrette à trois ou quatre roues sont inconnus.

3. La charrette à purin. Pour le transport de fumier liquide ou de purin, le paysan se servait de la charrette à fumier sur laquelle il mettait une caisse ou un tonneau dans lesquels le fumier liquide était transporté aux champs et répandu. Le tonneau était placé soit entre les panneaux latéraux de la charrette, soit sur le plancher, les panneaux latéraux étant enlevés, soit encore sur un train de roues avec un brancard. La caisse spéciale se plaçait entre les panneaux latéraux. Dans les environs d'Anvers, la plus grande ville de la région, on voyait des charrettes à purin où la caisse en bois, en forme de bac, était fixée en permanence sur le châssis. Cette charrette servait exclusivement au transport de fumier liquide et doit sa forme bien définie au transport régulier de purin de la ville à la campagne ou de l'étable aux champs. Ce dernier modèle servait donc uniquement au transport de fumier liquide. A titre exceptionnel, on l'utilisait quelquefois pour rentrer le foin ou le blé; on entassait alors la récolte sur la caisse. L'aire de disper-

sion de ces différents modèles, le tonneau et le bac entre les planches latérales et la charette à bac fixe est particulière à chacun d'eux.

Nous comptons aussi parmi les charrettes la charrette à trois ou quatre roues. La charrette à trois roues se compose de deux grandes roues par-dessus lesquelles est disposé le bac. Les brancards sont remplacés par une petite roue avant, fixée à un limon. Cette charrette à trois roues peut être relevée pour le déchargement. L'animal de trait ne se trouve pas ici entre des brancards comme dans la charrette à deux roues, mais il fait avancer la charrette au moyen d'une attelle, à laquelle sont fixées les chaînes de traction. La charette à trois roues permet de prendre facilement de légers virages. L'animal de trait ne doit certainement pas faire autant d'efforts dans un léger virage avec une charrette à trois roues, que lorsqu'il est attelé entre des brancards. Un des inconvénients de la charrette à trois roues est que l'animal ne peut faire reculer la charrette. La charrette à trois roues sert, tout comme la charrette à fumier, au transport de fumier, de plantes ou de végétaux les betteraves et les pommes de terre et de toute sorte de petites charges comme du sable, des pierres, des semences, la herse et la charrue.

Dans la partie occidentale de la Campine, la région étudiée, ainsi que dans sa partie sud, elle remplace la charrette à fumier à deux roues. La charrette à trois roues sert aussi pour la moisson et peut aussi être transformée en charrette à purin. On peut en effet démonter le bac du châssis et le remplacer par une caisse à purin. La fixation se fait au moyen de deux crochets qui tiennent au bloc de l'essieu.

Au cours du 19<sup>ième</sup> siècle, la charrette à trois roues a connu une évolution dont je crois pouvoir déduire qu'elle a fait son apparition à la fin du 18<sup>ième</sup> ou au début du 19<sup>ième</sup> siècle dans les régions flamandes. Ceci ne signifie pas qu'elle n'ait pas été utilisée ailleurs auparavant. Dans le sud de la Flandre occidentale on en connaissait une version primitive au début du 19<sup>ième</sup> siècle. En partant de cette région, son usage s'est répandu progressivement vers le nord-est jusqu'à l'Escaut. Là où ce fleuve n'est pas très large et peut être traversé sur des ponts, son usage s'est répandu vers l'est jusqu'à la région où elle a rencontré un modèle de charrette fort semblable à savoir la charrette à quatre roues.

4. La charrette à quatre roues est un véhicule construit de la même façon que la charrette à trois roues. La petite roue avant est toutefois remplacée par deux petites roues. Alors que la charrette à trois roues est répandue dans presque toute la région flamande, à l'exception de la partie nord-est, la charrette à quatre roues ne se rencontre que dans une région très réduite, dans la partie sud-est de la Flandre<sup>2</sup>.

Elle y est un dérivé de la charrette à quatre roues répandue en Rhénanie allemande et dans la Ruhr: le «Kippwagen»<sup>3</sup>. La charette à quatre roues a la même fonction que celle à trois roues. Elle n'est cependant utilisée que fort exception-

2. J. Theuwissen. Oude landbouwoertuigen in Oost- en West-Vlaanderen. *Volkskunde*, 1975, nr. 2, p. 96—110.

3. J. Balkenholl, *Deutsche Ackerwagen*. Berlin 1931, p. 54.

nellement pour la moisson, parce qu'elle se retrouve dans une région où c'est le chariot qui sert à la moisson.

5. Le chariot: à l'exception de la partie nord-est de la Belgique le chariot se rencontre partout. L'infrastructure est presque partout le même système. La superstructure présente des variations remarquables du nord au sud. Dans le nord le bac est plus haut à l'arrière qu'à l'avant. A mesure que l'on descend vers le sud, le bac est moins haut à l'arrière. Dans l'extrême nord de la région, à l'est de l'Escaut, il existe une forme de chariot un peu hybride. Elle se compose d'une charrette de moisson pourvue à l'avant, entre les brancards d'un train de roues. La surface de charge du bac est prolongée par-dessus les brancards jusqu'aux roues avant.

Le chariot sert à rentrer la moisson, dans certaines régions au transport du purin et au transport de charges à l'intérieur de la ferme. Dans la partie nord-ouest, il y a quelques décennies, le purin était encore transporté dans une bêche suspendue au-dessus du bac. Le chariot servait aussi de véhicule à bêche.

6. Les véhicules à pneumatiques. Depuis 1930, on a commencé sporadiquement à remplacer les roues en bois par des bandages pneumatiques. Au début, on les plaçait sous le vieux modèle de bac, mais comme les roues à pneumatiques sont beaucoup plus basses que les roues en bois, on a élargi le bac pardessus les roues. Cette évolution continue car l'usage de plus en plus répandu de tracteurs favorise l'élargissement du bac.

7. ANALYSE DE QUELQUES DÉTAILS de la petite charrette<sup>4</sup>. J'ai déjà parlé brièvement de la petite charrette à fumier. Je voudrais maintenant procéder à une analyse plus approfondie et plus détaillée de ce véhicule. Cette charrette se distingue des autres charettes en usage dans la partie est du pays flamand par la disposition des brancards. Elle peut être relevée pour décharger sans déteiler l'animal de trait. Les brancards sont fixés à la partie extérieure contre les bâtis du bac par un pivot autour duquel ils peuvent tourner. Afin d'éviter que le bac de la charette ne se renverse pendant la marche ou ne verse sous le poids de la charge, les brancards et les bâtis sont maintenus dans le prolongement des uns des autres par une pièce de bois, une ferrure ou une chaîne. La manière de fixer les brancards varie aussi selon les régions. Une des conséquences de la disposition des brancards est que le bac était toujours plus étroit dans le bas que dans le haut.

La planche avant ou panneau avant, est un élément typique de la charrette. Elle ferme le bac à l'avant et peut être enlevée dans la plupart des régions bien que ce ne soit pas toujours le cas. Le démontage du panneau avant peut être utile lorsque le paysan transporte de longues pièces de bois, par exemple de jeunes sapins. Dans une grande partie de la région, la planche avant pouvait être enlevée mais ne l'était pas souvent parce que, précisément dans cette région, la planche, en dehors de la fermeture du bac, servait de support aux panneaux latéraux

4. Voir aussi: J. Theuwissen, *Het landbouwoertuig in de etnografie van de Kempen*. Antwerpen, 1969 (avec résumé en Anglais).

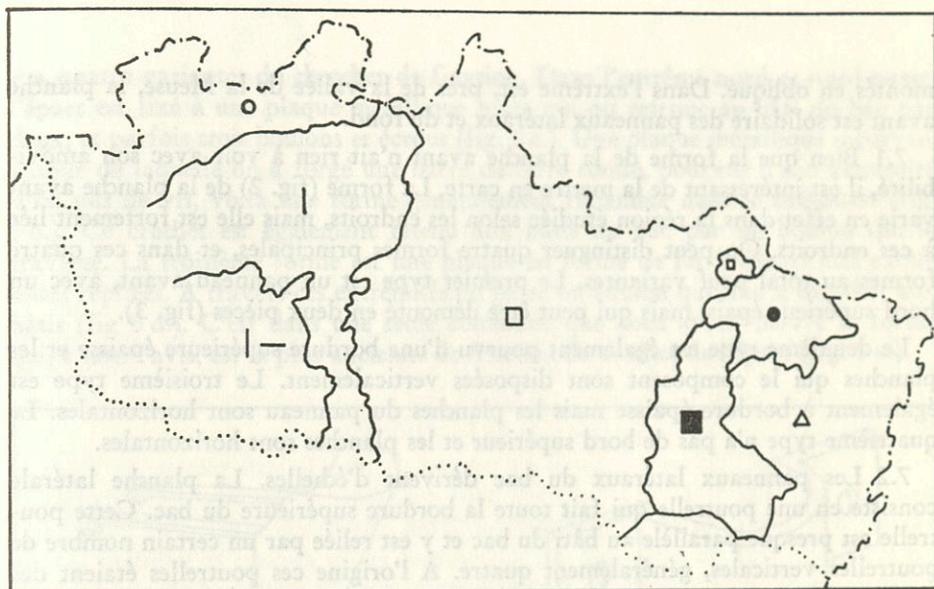


Fig. 2. La forme de la planche avant

— fig. 3. A.1 | fig. 3. B.1 ○ fig. 3. C.1 □ fig. 3. C.2 ● fig. 3. C.3, D.1 et D.2  
 ■ fig. 3. C.3 △ fig. 3. D.1 et 2

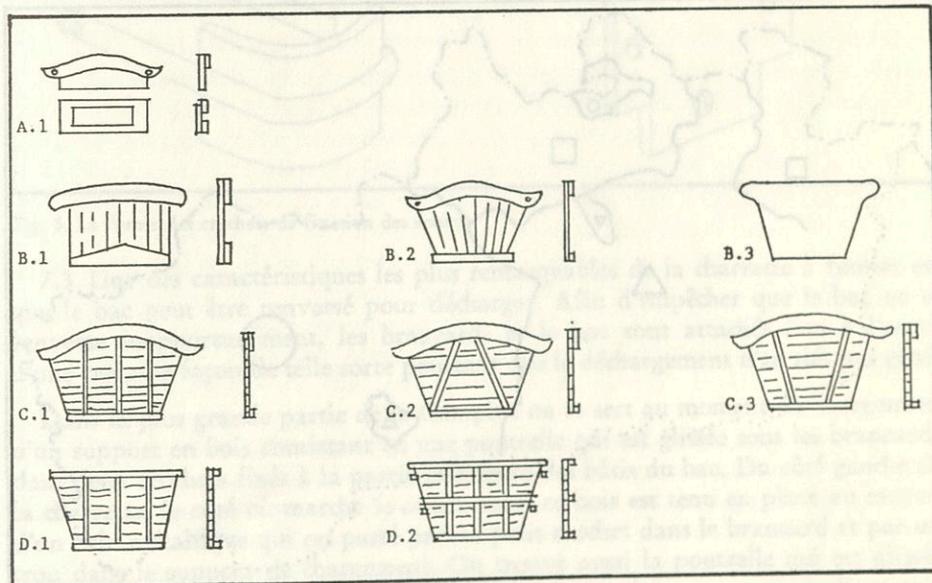


Fig. 3. La forme de la planche avant

montés en oblique. Dans l'extrême est, près de la vallée de la Meuse, la planche avant est solidaire des panneaux latéraux et du fond.

7.1 Bien que la forme de la planche avant n'ait rien à voir avec son amovibilité, il est intéressant de la mettre en carte. La forme (fig. 2) de la planche avant varie en effet dans la région étudiée selon les endroits, mais elle est fortement liée à ces endroits. On peut distinguer quatre formes principales, et dans ces quatre formes au total neuf variantes. Le premier type est un panneau avant, avec un bord supérieur épais, mais qui peut être démonté en deux pièces (fig. 3).

Le deuxième type est également pourvu d'une bordure supérieure épaisse et les planches qui le composent sont disposées verticalement. Le troisième type est également à bordure épaisse mais les planches du panneau sont horizontales. Le quatrième type n'a pas de bord supérieur et les planches sont horizontales.

7.2 Les panneaux latéraux du bac dérivent d'échelles. La planche latérale consiste en une poutrelle qui fait toute la bordure supérieure du bac. Cette poutrelle est presque parallèle au bâti du bac et y est reliée par un certain nombre de poutrelles verticales, généralement quatre. A l'origine ces poutrelles étaient des lattes légères, plus minces que la bordure supérieure. Ce sont les vestiges des barreaux de l'échelle. Ces lattes verticales ont alors été remplacées par des épars dont le nombre n'est pas partout le même; il varie de 1 à 5.

Le mode de fixation de cette planche latérale et celui des épars sur les portants peuvent également être portés sur la carte (fig. 4). Dans la Campine flamande il

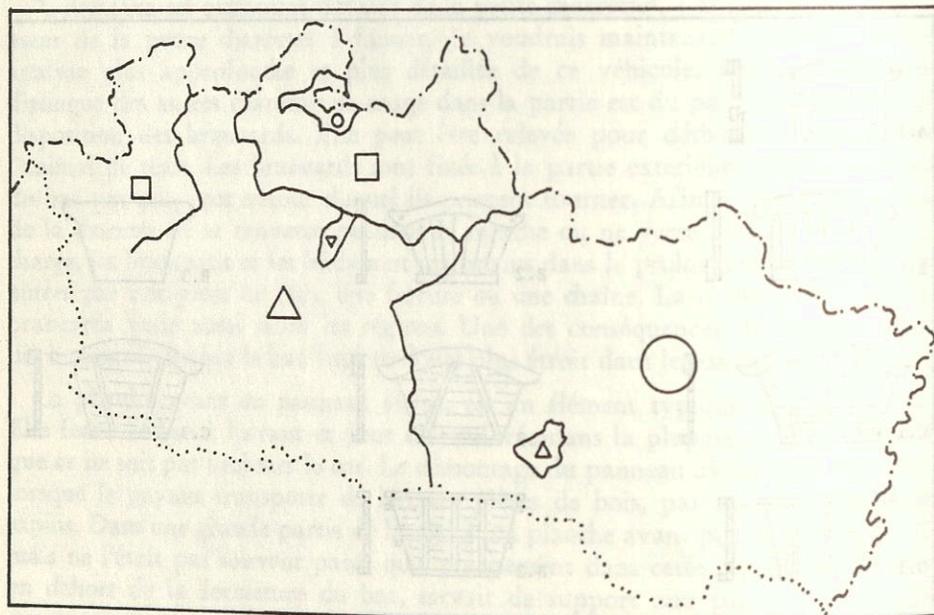


Fig. 4. La fixation des épars

▽ fig. 5.A

○ fig. 5.B

△ fig. 5.C

□ fig. 5.D

Il y a quatre variantes du crochet de fixation. Dans l'extrême nord et nord-ouest, l'épart est fixé à une plaque métallique plate qui est retenue au bâti du bac par deux, et parfois trois boulons et écrous (fig. 5 c.). Une plaque métallique incurvée, autour de laquelle on a forgé une barre de fer ronde, pourvue à son extrémité d'un pas de vis, voilà une forme généralement répandue dans le sud-ouest (fig. 5 b.). Ce crochet est également retenu aux bâtis du bac par un boulon qui le traverse. La troisième forme est une plaque en forme de fer à cheval aux extrémités repliées. A travers ces extrémités on passe un boulon qui fixe le crochet aux bâtis (fig 5 d.). C'est dans une seule commune que nous avons trouvé la forme qui, à notre avis, est la plus ancienne de fixation du crochet de l'épart (fig. 5 a.).

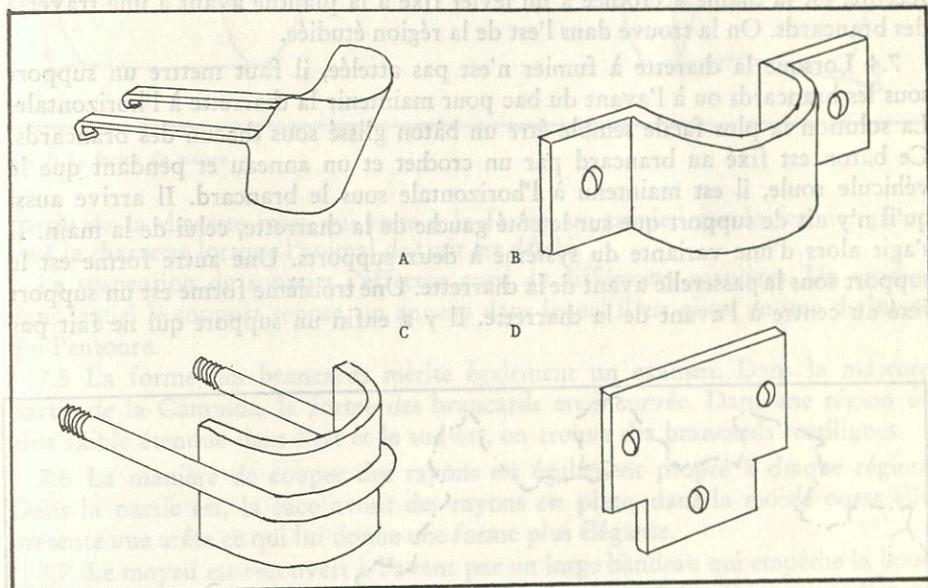


Fig. 5. La forme des crochets de fixation des éparts

7.3 Une des caractéristiques les plus remarquables de la charrette à fumier est que le bac peut être renversé pour décharger. Afin d'empêcher que le bac ne se renverse inopportunistement, les brancards et le bac sont attachés l'un à l'autre d'une certaine façon de telle sorte pourtant que le déchargement n'en soit pas gêné.

Dans la plus grande partie de la Campine on se sert au moment du chargement d'un support en bois consistant en une poutrelle qui est glissée sous les brancards dans deux crochets fixés à la partie inférieure des bâtis du bac. Du côté gauche de la charrette, le côté où marche le conducteur, ce bois est tenu en place au moyen d'un coin métallique qui est passé par un petit crochet dans le brancard et par un trou dans le support de chargement. On trouve aussi la poutrelle qui est glissée par dessus les brancards. Une forme plus récente consiste en une poutrelle percée en son milieu. Par le trou on passe un boulon fixé dans le bas au centre d'une des

traverses avant du plancher, de telle façon qu'il puisse pivoter dans un plan horizontal. Les bâtis du bac sont pourvus à leur partie inférieure de deux crochets en forme de L et de L renversé, où la pièce en bois mobile peut venir se loger. Pour la maintenir en place elle est fixée sur le côté de la charrette par un crochet. Dans le sud-ouest de la Campine, le renversement de la charrette est empêché par un crochet fixé aux deux côtés du bac de la charette par un crochet plus petit.

Les brancards comportent un anneau dans lequel on glisse le crochet. Une quatrième forme, plus fréquemment rencontrée dans l'est de la Campine, est la poutrelle glissée pardessus les bâtis de la charrette et qui est fixée de la même manière que la poutrelle glissée par-dessous. Une cinquième forme, qui semble plus récente, est la chaîne accrochée à un levier fixé à la planche avant à une traverse des brancards. On la trouve dans l'est de la région étudiée.

7.4 Lorsque la charette à fumier n'est pas attelée, il faut mettre un support sous les brancards ou à l'avant du bac pour maintenir la charrette à l'horizontale. La solution la plus facile semble être un bâton glissé sous chacun des brancards. Ce bâton est fixé au brancard par un crochet et un anneau et pendant que le véhicule roule, il est maintenu à l'horizontale sous le brancard. Il arrive aussi qu'il n'y ait de support que sur le côté gauche de la charrette, celui de la main. Il s'agit alors d'une variante du système à deux supports. Une autre forme est le support sous la passerelle avant de la charrette. Une troisième forme est un support fixé au centre à l'avant de la charrette. Il y a enfin un support qui ne fait pas

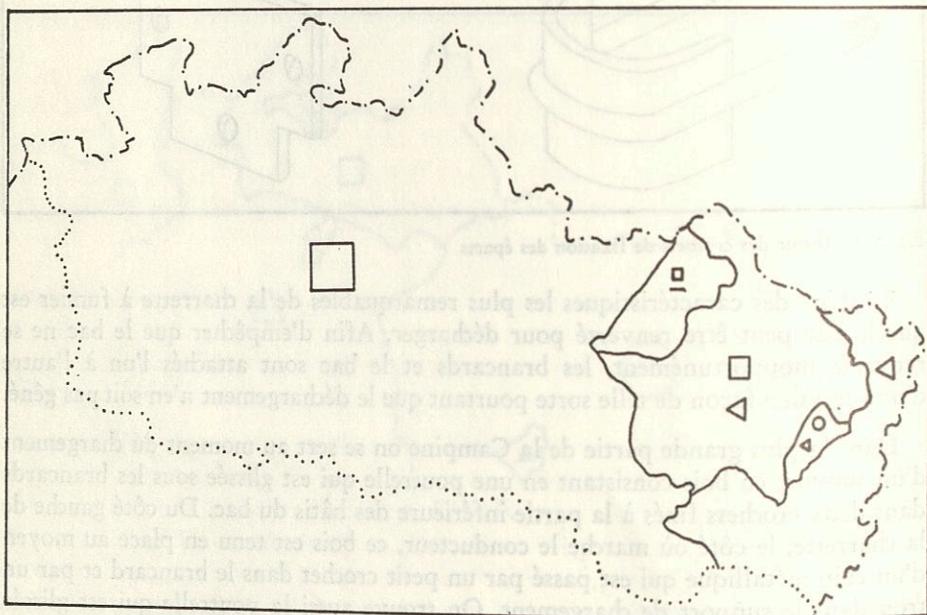


Fig. 6. La forme du moyeu

□ fig. 7.A

○ fig. 7.B

— fig. 7.C

◊ fig. 7.D

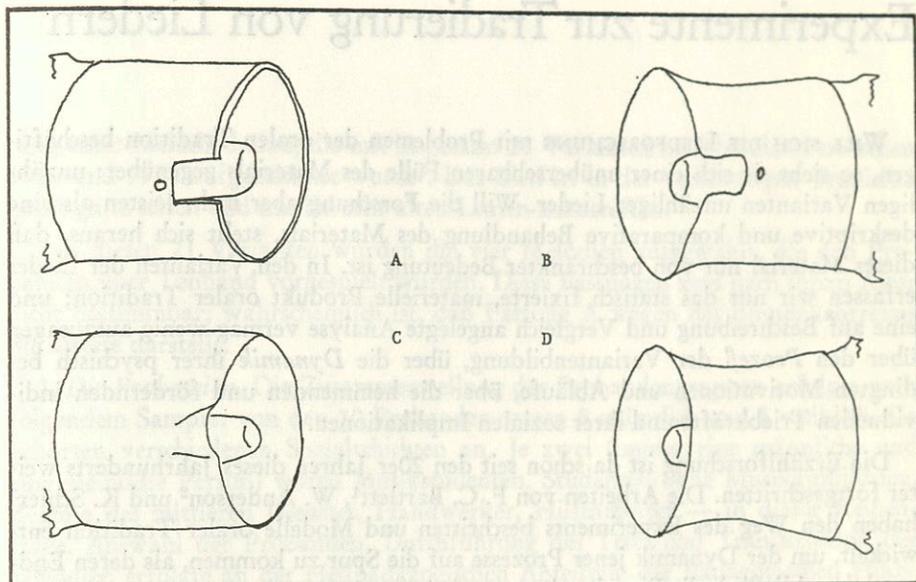


Fig. 7: La forme du moyeu

partie de la charette mais qui reste à la ferme, un trépied que le fermier place sous la charrette lorsque l'animal de trait est dételé.

La suspension du support s'effectue aussi de différentes manières. Un crochet dans lequel le support repose, un anneau dans lequel il est glissé ou une chaînette qui l'entoure.

7.5 La forme des brancards mérite également un examen. Dans la majeure partie de la Campine, la forme des brancards est incurvée. Dans une région de plus faible étendue dans l'est et le sud-est, on trouve des brancards rectilignes.

7.6 La manière de couper des rayons est également propre à chaque région. Dans la partie est, la face avant des rayons est plate, dans la moitié ouest elle présente une arête ce qui lui donne une forme plus élégante.

7.7 Le moyeu est recouvert à l'avant par un large bandeau qui empêche la boue de tomber sur l'essieu de la roue. Cet anneau plus ou moins cylindrique, présente quatre variantes (fig. 6). La forme cylindrique avec encoche; la forme évasée avec encoche; l'anneau cylindrique à lèvre et l'anneau évasé par forgeage. La première forme se retrouve dans la majeure partie de la Campine. La dernière dans l'extrême est; les deux autres formes se retrouvent dans la région intermédiaire. La quatrième forme trouve un prolongement dans le Limbourg néerlandais et en Allemagne, également en Hollande, là même au nord de la Meuse et du Rhin (fig. 7).

De toute évidence il est exclu d'entrer dans de tels détails lorsqu'on dresse les cartes de l'Atlas européen d'ethnologie. C'est en partant des données qui m'étaient connues que j'ai pensé à l'Atlas, parce que l'on désire y faire figurer des cartes se rapportant aux chariots et aux charrettes. Le problème devant lequel on se trouve est dès lors: que veut-on faire figurer sur ces cartes? A mon avis on ne peut obtenir une réponse satisfaisante à cette question, que du moment où la situation est connue pour l'Europe dans son ensemble.