

LES CHARRONS DE BRUGES

Pourquoi de Bruges ? Les corps de métiers de Bruges, tout fiers de leur autonomie nouvelle, tout fiers du beau sceau d'argent ou de bronze qu'ils viennent de faire graver par un orfèvre habile, ont tous apposé leur signature au bas d'un acte, le 24 mai 1407. C'est en vue d'un accord avec le duc de Bourgogne, au sujet des impôts annuels dont il a chargé la ville. Ils sont si puissants qu'ils ont lieu d'espérer que leurs offres seront acceptées.

Les corps de métiers de Paris devaient être aussi riches que ceux de Bruges ou de Gand. Par une extraordinaire malchance, aucun sceau antérieur au XVIII^e siècle n'a survécu. Peut-être même la forte organisation de la Marchandise de l'eau, véritable municipalité parisienne, dispensait-elle les corporations d'avoir chacune un sceau : l'occasion de l'utiliser ne se présentant, pour ainsi dire, jamais. Quelle différence avec les villes des pays voisins : Strasbourg, Mulhouse, Colmar, les cantons suisses, Venise, Florence, Pérouse ¹ où tant de sceaux ou de cachets de métiers ont été conservés !

Heureusement, la Seine, ce fleuve unique à tant d'égards, recelait, en nombre, des jetons et méreaux de toutes les corporations parisiennes. Comme il arrive toujours, des observateurs vigilants ont suivi avec soin les opérations de dragage qui ont été effectuées au siècle dernier pour faciliter la navigation fluviale. La récolte a dépassé les espérances. On n'a jamais entendu parler des brillants, ni des bijoux d'or. Il dut y en avoir aussi : les orfèvres les plus réputés du monde habitaient sur le fameux quai ou dans les maisons construites en bois sur les ponts et périodiquement incendiées et effondrées. Les érudits de l'époque, c'est tout un symbole, ont dû se contenter des objets de bronze ou de vil plomb. Mais la récolte était, cependant, considérable. C'est ainsi que l'on connaît le jeton des charrons de Paris qui représente sainte Catherine et sa roue.

Sainte Catherine, dont on connaît aussi tant d'images suaves gravées vers le temps

Texte original paru dans le *Club français de la médaille*, n° 55-56, 2^e trimestre 1977, p. 177-178

de la découverte dans la Seine, n'était pas que la patronne des charrons. Il importait de rappeler qu'elle était aussi savante que distinguée par la naissance et, tout naturellement, la patronne des étudiants, tandis que saint Nicolas apparaît toujours, davantage, comme le patron des écoliers. Ils encadrent, l'un et l'autre, l'allégorie de la Sagesse sur le grand sceau de l'université de Paris gravé vers la fin du XIII^e siècle.

¹ Voir ci-dessous l'article « *Sigillum artis vasielliariorum* : sur un sceau de potiers d'étain », première page.

Mais de même que nous avons quitté Bruges pour Paris, quittons aussi la légende dorée pour les réalités du métier de charron. Il n'y a plus beaucoup de roues de bois, mais vivent encore, heureusement, les hommes qui ont vu, dans leur enfance, cercler de fer les roues de chariots. C'était une fête pour les écoliers et l'on peut supposer, sans risque de se tromper, que bon nombre de maîtres fermaient les yeux, en un temps où les 10 % n'avaient pas valeur impérative, et encourageaient ces admirables leçons de choses. Cela se passait au bord d'une rivière, sur un chemin ou sur une route près du pont. On apportait toutes les roues à cercler, les jantes de fer et une montagne de fagots. Les feux de la Saint-Jean n'étaient rien à côté de ce qu'il fallait pour porter au rouge et « chauffer à blanc » tous ces cerceaux de fer, battus et soudés sur l'enclume ! Les pinces pour les porter sur les roues de bois bien sec devaient être bien chaudes et il fallait des mains cuirassées pour les tenir. Sitôt en place, le tout était trempé dans l'eau glacée et le retrait du métal rendait l'ensemble solidaire pour une bonne cinquantaine d'années ! C'est que tous les éléments d'une roue étaient choisis avec soin, taillés avec des outils aimés et assemblés dans la joie du travail bien fait.

La cognée du charron est évasée avec élégance et solidaire d'une douille profonde où pénètre le manche : le tranchant est aiguisé en biseau sur une face, tandis que l'autre face est plane et porte le nom de table. L'aissette sert à planer le dedans d'une jante et son profil lui permet de suivre l'arrondi tracé à l'aide de la pierre noire. Les autres outils ou instruments portent des noms plus ou moins évocateurs : évidoir, hoche, chèvre, plane, gouge carrée, tarière, amorçoir, mouillet, enrayoir... aucun n'est aussi élégant qu'herminette.

Quoi qu'il en soit de la dénomination de l'outil, en choisissant comme symbole du métier la roue, les chefs de métier de Bruges ont agi avec pertinence. Peut-être n'ont-ils fait que suivre une tradition déjà ancienne, mais toujours est-il qu'ils n'ont pas opté pour la représentation d'une voiture, plus ou moins compliquée, pour évoquer ce dont ils étaient capables. La roue, cette invention aux conséquences incalculables, était bien l'abstraction la plus significative de leur métier. Depuis que les charrons se sont séparés des « charpentiers de la grande cognée » (ceux de la petite cognée utilisant le menu bois étant devenus menuisiers), ils ont vocation exclusivement à construire charrettes, équipages et toutes sortes de voitures. Les statuts accordés le 15 octobre 1498 par Louis XII durent être adaptés en 1623 à cause de l'évolution du métier – et parce que l'on confondit charrons et carrossiers. Mais les 192 maîtres charrons de Paris se pourvurent devant le Parlement qui, par arrêt du 16 juillet 1667, les renvoya par-devant le roi pour obtenir de nouveaux statuts qui furent enregistrés le 20 novembre 1668 !

Il est intéressant de noter que l'orme est préféré pour les jantes et le moyeu, le chêne pour les rais, les jeunes frênes, naturellement courbes, pour les brancards, le tremble pour le fond des

tombereaux parce que, bois tendre, il se garnit rapidement d'une véritable cuirasse de minuscules éclats de minéraux qui le rendent bien moins fragile que le chêne ! Le développement pris par la roue dans les siècles suivants donne le vertige. Mais la roue de fortune a tourné et nos charrons, artisans modestes d'une technique exigeante, ne peignent plus en bleu leurs roues impérissables et si parfaites que les hommes, de nos jours, en tirent, dérisoire hommage, des effets décoratifs dans le refuge qu'ils atteignent... après la ronde infernale d'autres roues garnies, elles, de pneumatiques, qui, fendus en deux et peints de couleurs vives, donneront à d'autres, encore plus à plaindre, un cadre de vie pour leurs corbeilles de fleurs!



F 4735 - Charrons de Bruges (1407) - 42 mm



D 5447 - Mulhouse (1549) - 70 mm



Jeton des Charrons de Paris (1755)