

## Le sabot de char

Cet objet insolite, d'un bon poids muni de sa chaîne, pas loin de 8 à 10 kg sans doute, se découvre encore parfois dans les brocantes où il ne trouvera pas facilement preneur, ceci en fonction même de son poids et de son encombrement. Il a donné lieu à une fiche Jean-François Robert que voici :



33

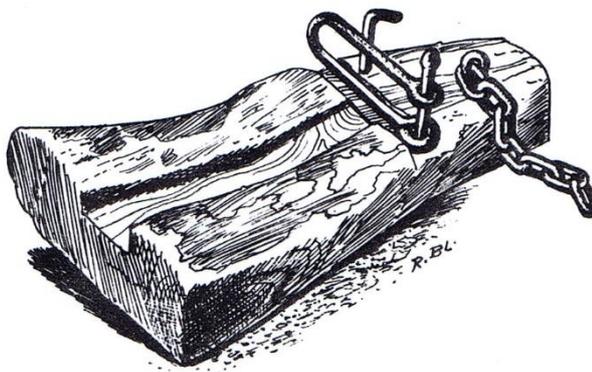
### SABOT DE CHAR

=====

Les routes d'autrefois n'étaient de loin pas construites selon les mêmes critères ni avec les mêmes techniques que nos routes modernes. Les pentes étaient beaucoup plus fortes, les chaussées plus étroites et moins soignées, le système d'évacuation des eaux de surface quasi inexistant. Mais les exigences des usagers n'étaient pas non plus comparables à ce qu'elles sont devenues : chars et chevaux se contentaient de chemins creux et caillouteux qu'on hésiterait à emprunter de nos jours !

Il est assez curieux de constater qu'on est devenu beaucoup plus exigeant en matière de qualité de chaussée depuis que les véhicules sont munis de bandages en caoutchouc et de ressorts pour amortir les secousses ! On a inventé l'amortisseur à cause des cailloux, puis supprimé les cailloux pour économiser les amortisseurs ! ...

Avant l'invention - relativement récente - des "mécaniques", (ces freins primitifs à manivelle) les charretiers usaient des moyens de freinage efficaces mais réprouvés par les autorités : bois mené en traîne derrière le charroi ou "enrayage", opération qui consistait à "mettre" - au propre - "le bâton dans les roues" ! Ce qui était prescrit en lieu et place de ces techniques qui dégradaient trop rapidement des routes déjà bien cahoteuses, c'était le



sabot de char ou garde-roue dont le principe était connu à l'époque romaine déjà semble-t-il. Sabots de fer ou de bois. Les premiers étaient sans doute plus rares car le métal était peu répandu dans les usages campagnards d'autrefois mais ce sont néanmoins les plus fréquents dans les collections car ils ont bravé le temps et l'usure. Les sabots de bois par contre ont presque tous disparu. Lorsqu'ils devenaient inopérants ils étaient abandonnés dans les fossés ou les buissons bordant les routes ou tout simplement brûlés dans l'âtre. Celui du musée a de ce fait une valeur documentaire certaine.

J.-F. R.

Il n'étonnera personne que des sabots de char en bois sont à l'heure actuelle introuvables. Ce curieux objet pour le profane n'a pas su retenir son attention, moins encore son désir de le garder comme un précieux témoignage de notre mobilité d'alors, quand il s'agissait de freiner, ou d'enrayer. Pitié pour les routes et les chemins, surtout les sentes présentant des déclivités importantes. Il fallait pourtant bien acheminer son matériel avec son char. De bois, de foin, de paille, de denrées diverses. On ne pouvait condamner les transports rien que pour respecter les routes. On faisait tout simplement, non comme on l'on aurait voulu, mais comme on le pouvait !

L'objet ci-dessous, non propriété du Patrimoine qui en possède cependant deux ou trois, a été barbouillé de noir par l'un de ces massacreurs que l'on ne connaît que trop bien. Ils ont cette maladie, c'est qu'il ne tolèrent pas les fers rouillés, et que dès qu'ils en voient, ils le badigeonnent de cette affreuse peinture noire si difficile à décaper par la suite. Et le temps qu'on met à le faire, ce n'est pas croyable ! Aléas pour celui qui collectionne et respecte les outils dans leur pure authenticité, ni vernis noir pour les fers, ni badigeonnage en brun pour les bois, pratique pourtant courante même chez les conservateurs des musées les plus prestigieux.

Bande de massacreurs, allez, tous autant que vous êtes ! Et pourtant, globalement, le travail qu'ils font pour la mise en valeur de notre patrimoine commun, est remarquable.



Sabot de bois en fer. Longueur de la pièce principale environ 30 cm.