

ÊTRE CHARRON A BARISEY-LA-CÔTE AU XIX^e SIÈCLE

L'HOMME ET SON DOCUMENT.

Jusqu'au Second Empire, avant les effets de la révolution industrielle et de la décongestion des campagnes par le développement des moyens de communication, la communauté rurale s'efforçait de subvenir à la plupart de ses besoins par la manufacture des produits essentiels liés à la maîtrise de l'outil de travail. Par le biais de politiques matrimoniales et successorales, diversifiées dans l'ensemble des anciennes provinces françaises, elle maintenait un taux d'emploi constant sur son finage, dont le potentiel de production s'attachait aux surfaces culturales et pastorales, aux surfaces forestières, aux points de fixation industrielle mais aussi aux techniques de mise en valeur du sol.

Aussi jusque vers les années 1850, pouvait-elle s'organiser sur un système quasi tribal dont les mécanismes lui permettaient de faire supporter au territoire une certaine constance des relations socio-économiques. Si les individus changeaient, si la communauté se montrait plus fluctuante que ne le voudrait une certaine image populaire, ses fonctions demeuraient constantes à travers des postes déterminés, dont la production s'absorbait dans le milieu et qui pouvait toutefois jouer dans le cadre des relations intercommunautaires. Exception faite du commerce ambulancier et de la pratique des marchés, il faudra attendre la fonctionnarisation dans les campagnes, avec particulièrement la scolarisation obligatoire et l'implantation

du réseau ferré pour voir apparaître une certaine mobilité de l'emploi dépassant l'échelle cantonale et même départementale.

Les professions artisanales s'adaptèrent aux productions agricoles et semi-industrielles, et dans le secteur des côtes de Toul, la viticulture restait la richesse majeure des villages qui éprouvaient quelques difficultés à mettre en valeur leur parcellaire de plaine. Dans un village comme Barisey-la-Côte, en extrémité sud du vignoble toulousin, l'éventail de la classe artisanale dans les années 1840 ne comptait guère plus d'une dizaine de fonctions, avec généralement un seul représentant par catégorie professionnelle, pour une population d'environ trois cents habitants. D'un côté se retrouvaient des artisans aux statuts très établis : le charron, le maréchal-ferrant, le tisserand, le charpentier, alors que de l'autre, des activités plutôt féminines prenaient caractère d'artisanat sans en avoir la même reconnaissance sociale. Il s'agissait des couturières, des brodeuses dont la situation moins stricte permettait souvent d'assurer la subsistance de veuves ou de filles seules.

Dans ces années 1840, le charron du village se nommait Jean BASTIEN. Né en 1801, il était l'époux de Madeleine GODFRIN, sa cadette d'un an. Parents de deux enfants en 1846, Eugénie, âgée de 17 ans et Nestor, âgé de 8 ans, tous deux habitaient une maison proche de

la mairie-école, sur la route de Bulligny. Jean BASTIEN nous a laissé le témoignage exceptionnel d'un livre de comptes ouverts de 1829 à 1843, année au delà de laquelle il semble que le charron ait cessé son activité principale pour s'adonner à de menus travaux des champs. Les difficultés d'étude de ce livre de comptes viennent surtout d'une écriture d'autant plus difficile à lire que l'orthographe du milieu du XIX^e siècle n'était pas entièrement fixée dans les campagnes où l'on écrivait phonétiquement des mots dont la forme variait d'une page à l'autre. On retrouve ainsi dans ce registre de comptes des formes littéraires variantes, tirées de consonances autrefois coutumières, à l'exemple du "X" (Xaintois, Xeuilley) qui se prononçaient en "Ch" (Chaintois, Cheuilley) de la même façon que le "C" de cintre, pouvait se prononcer chintre, si l'on en juge par l'écriture du charron qui selon le cas, choisit l'une ou l'autre des transcriptions du mot en "chintre" ou "cheintre".

Etabli sur une assez courte période, ce livre de comptes recueille scrupuleusement les commandes facturées à sa clientèle villageoise, à travers une présentation de comptes annuels et personnalisés, donnant comme indications, la qualité du client, la nature de l'ouvrage avec toujours, la mention de l'outil ou du véhicule concerné, et quelques précisions sur le travail effectué. La signification de la date mentionnée reste très imprécise car elle peut aussi bien correspondre à la date de l'achèvement du travail qu'à celle de réception de l'ouvrage, ou moins sûrement, à celle du règlement. Quant au prix de facturation, il se globalise sans distinction, sauf exception, le coût du matériau et celui de la main-d'oeuvre.

A partir de ces indications s'élabore la connaissance des divers travaux que pouvait exécuter le charron pour répondre aux besoins d'une clientèle assez variée dans son ensemble. Nous pouvons plus particulièrement aborder l'étude des fréquences de fabrication ou

des réparations auxquelles étaient soumis les instruments de travail les plus courants. Cette étude passe par l'évaluation des coûts de fabrication et éventuellement d'entretien, de possibilités de mise de fonds des manouvriers et des cultivateurs pour la maintenance de leur parc de matériel. Côté charronnerie; la dimension économique de l'activité de Jean BASTIEN se révèle tout particulièrement à partir de l'analyse de ses chiffres annuels, du rythme et de l'amplitude de ses ressources, et de l'évolution de sa masse de travail au fur et à mesure que sa clientèle diminuait jusqu'à ce qu'il abandonnât complètement sa profession.

Accessoirement le livre de comptes permet de suivre quelques-unes des activités annexes de Jean BASTIEN, qui se convertit presque entièrement sinon complètement dans l'agriculture au-delà de 1843, lorsqu'il effectua de menus travaux au profit de son voisinage, tels que du transport de bois, de terre ou de pierres alors qu'il subissait en 1848, les désagréments d'un procès à la suite des événements de Toul auxquels il sembla s'être particulièrement mêlé.

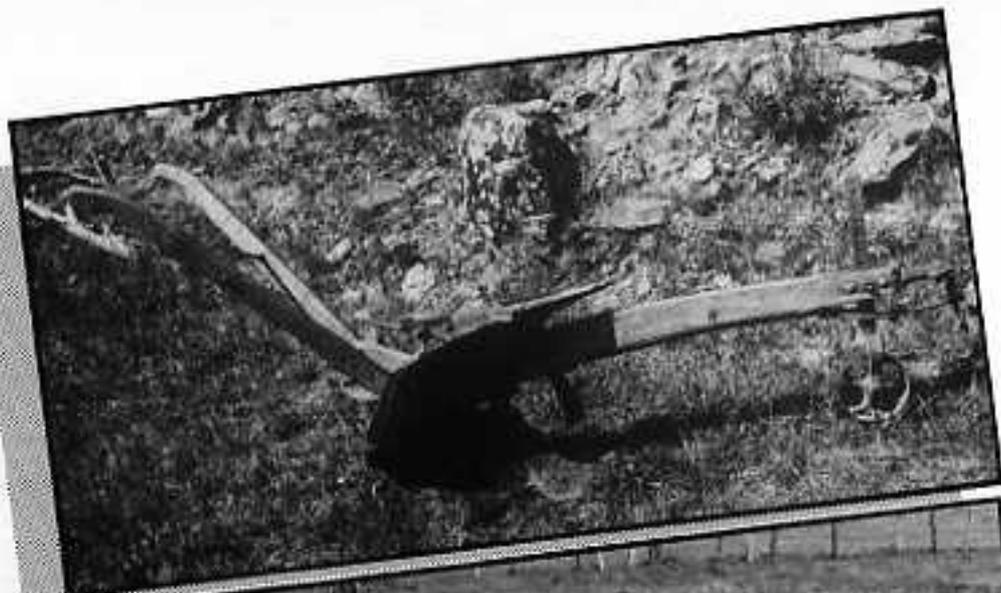
LES CATEGORIES D'OUVRAGE DU CHARRON

Dans un village dont la population se montrait légèrement inférieure à la moyenne des populations des villages des côtes, l'artisan du bois, qui ne souffrait pas de concurrence, devait répondre à une série de besoins qui dépassaient de loin le cadre de la charronnerie. C'est pourquoi Jean BASTIEN était également menuisier et assurait l'essentiel des travaux de tonnellerie. Seule la charpenterie, qui dépend essentiellement de l'art de l'épure et de celui du levage, sortait de son ressort, hormis la zone de quelques chevrons.

De ces trois activités, la charronnerie restait toutefois la plus importante, devant la menuiserie et la tonnellerie. En presque quinze ans, Jean BASTIEN fut appelé à effectuer une cinquantaine d'opérations différentes



Il vint une époque où le métal se substituant au bois, le travail du charron perdit tout son sens.



Dans le Sud de la France, comme le montrent cet araire et ces charrues de Lozère, la technologie des instruments aratoires était moins développée qu'en Lorraine, où l'on connaissait le train avant mobile sur roues.

dans le cadre de la première, alors qu'on n'en compte qu'une vingtaine en menuiserie contre une dizaine en tonnellerie. C'était, dans le premier cas, des travaux essentiellement liés à l'agriculture, ne concernant que très rarement des véhicules de simple déplacement. En menuiserie, ses interventions touchaient au petit outillage de culture et de jardinage, aux menuiseries de la maison, tandis qu'en tonnellerie, les ouvrages réalisés étaient, bien sûr, strictement liés à une production vinicole à usage familial et à exportation dans un rayon très limité.

Les véhicules réparés ou construits par le charron ne représentaient pas une grande diversité de types si l'on s'en tient au fait que les descriptions typologiques du livre de comptes sont très rudimentaires. Jean BASTIEN ne distingue que quatre véhicules à roues d'un usage très répandu : le chariot, la *charette*, le tombereau et la voiture, dont il traite tour à tour ou les roues, ou les arrières, ou la ligne, ou les *branquarts*.

Cette classification par corps de métiers s'avère très arbitraire dans la mesure où la fréquence des opérations par type de véhicule, d'objet ou d'outil révèle une toute autre dispersion des importances qui permet d'apprécier la priorité des besoins et la rapidité d'usure des instruments agricoles. Ce sont les charrues, beaucoup plus soumises à la fatigue que tout autre outil, qui nécessitent les interventions les plus fréquentes avec 225 citations, quantité qui laisse loin derrière le second de liste, le chariot, auquel, le charron le consacre que 79 opérations. Le rythme d'intervention sur les véhicules agricoles reste très homogène, et l'on ne passe du chariot à la *charette* que de 79 à 65, ce qui constitue une fourchette de variation peu sensible au regard du tableau général. Cette four-

chette apparaît plutôt comme un palier légèrement décroissant si l'on mène la comparaison avec le chiffre impressionnant du nombre de charrues construites ou remaniées, et la chute très rapide de la quantité de travail qui suit la fabrication et la réparation des brouettes au-dessous de trente unités.

C'est dans cette tranche de fréquence, entre 70 et 36, que se place l'essentiel des gros outils et des instruments de travail, dont il faudrait pouvoir situer les quantités entretenues en fonction du parc global mobilisé par les agriculteurs du village. 79 chariots réparés en 16 ans ne donnent qu'une moyenne annuelle de cinq, chiffre certainement très inférieur au total des chariots du village. Il est tout autant difficile d'évaluer l'importance du parc de véhicules par catégories, en fonction des ordres de réparations qui font suivre les chariots par les *charettes*, puis par les tombereaux et enfin par l'unique cabriolet. Si, ce dernier, il est vraisemblable que la rareté de l'intervention corresponde à la rareté de l'engin, il n'en est pas pour autant de même pour les trois autres types de véhicules, dont le rythme de réparation ou de reconstruction pouvait particulièrement dépendre du travail fourni et des risques de dégradation conséquents. Pour en établir l'inventaire exact, il faudrait trouver d'autres formes de recensements.

Très souvent, l'intervention ne porte que sur la pièce détachée, qu'il s'agisse de *branquarts*, de roues hautes et basses, de *palogniers*, de balances ou de lignes. Bien plus pour les types de véhicules, il devient alors possible d'estimer lesquelles de ces pièces étaient soumises à plus d'efforts, ou présentaient le plus de défauts de fragilité, mais il faut là encore établir une répartition de ces pièces par types de voitures, et apprécier la fonction très personnelle de chacun d'eux.

LISTE DE VEHICULES, D'OBJET OU D'OUTIL TRAITES PAR LE CHARRON PAR NOMBRE DECROISSANT DE CITATIONS DANS LE LIVRE DE COMPTES.

(orthographe d'origine)

Charrues :	225
Chariots :	79
Branquarts :	74
Tonneaux :	66
Charettes :	65
Bouges :	44
Roues hautes :	37
Cuvelles :	37
Mangeoires :	37
Cuvots :	36
Brouettes :	34
Roues basses :	21
Herses :	20
Foudres :	20
Portes :	18
Bagnotes :	14
Tomberots :	12
Pieds de table :	11
Palogniers :	10
Palissades :	8
Manches :	8
Planchers :	7
Cerceuils :	6
Selette tire vache :	5
Echelles :	5
Ratelots :	4
Balances :	4
Toits :	3
Placards :	2
Pressoirs :	2
Mangeoires :	2
Battoirs :	2
Pétrin :	1
Fenêtre :	1
Trétot :	1
Cabriolet :	1

En moyenne, les interventions sur les outils ou récipients de viticulture viennent directement à la suite de celles qui se sont faites sur les véhicules agricoles. Les travaux sur les contenants du vin sont de 66 pour les tonneaux, vraisemblablement le type le plus utilisé, à 44 pour le bouge, 37 pour la cuvelle, 36 pour le cuvot, 20 pour le foudre et 14 pour la bagnote, sans que l'on puisse là encore savoir

si la proportion des catégories de réparations correspondait à une importance décroissante du nombre des récipients énumérés, à des degrés d'usage ou de fragilité inégaux. De même la globalité des réparations, récipient par récipient, ne permet pas d'évaluer l'ampleur de tout le parc possédé par les viticulteurs de Barisey-la-Côte, ni d'étudier la fréquence des réparations dont pouvait faire l'objet un même tonneau, un même foudre, une même cuvelle, en l'absence de cartographies comparatives sur une zone de variations assez large, entre la vigne et la culture pour établir une meilleure corrélation entre le type d'économie agricole et l'entretien des parcs d'outils et d'instruments.

Au-dessous du seuil des vingt interventions, le travail de Jean BASTIEN se cantonnait à celui de menuisier de village qui devait couvrir tous les besoins domestiques et quotidiens de la communauté. Quelques planchers, des éléments de menuiserie intérieure, escaliers, marches, portes, placards, deux mangeoires, un battoir, un pétrin, dont la faible représentation vient sans doute moins d'une absence de besoins que d'une fabrication courante par l'utilisateur lui-même.

LE COUT DES TRAVAUX

Le coût des travaux réalisés révèle leur qualité, dans la mesure où les prix facturés s'apparentent ou se diversifient, élaborant ce qu'on pourrait appeler la loi des constantes et des variations, au nom de laquelle il est possible de déceler des séries d'objets analogues ou d'objets de même nature mais échelonnés dans leurs classes. Nos chiffres correspondent à des facturations types qui font apparaître aucun indice d'augmentation de coût dans les quinze ans étudiés. Nous négligerons par force celle-ci, notre méthode d'approche étant déjà trop imprécise pour aboutir à un résultat complet, et nous n'essaierons de repérer, à travers ce coût, que

la variation des travaux.

Dans l'ensemble, la description des opérations de réparation ou de constructions neuves, souvent difficiles à différencier dans les termes du livre de comptes, fait l'inventaire des parties constitutives de l'instrument ou du véhicule, et de la valeur de l'intervention respective sur chacune de celles-ci. Ainsi, les travaux sur charrues concernaient aussi bien, la construction d'une charrue neuve qui va de 6 F. 15 s., à 9 F. 10 s., (sans série de prix très fixes, comme si la catégorie des instruments était variable) ; l'intervention sur la monte, dont le coût reste invariablement à 3 F. 10 s ; la roulette, fixé à 3 francs ; le glissoir ; l'aplomb ; la balance, elle-même, variant de 0,14 F. à 3 F. Les *raccomodages* plus imprécis des charrues expliquent certainement beaucoup mieux cette inégalité de coût, en raison de la grande disparité des travaux que le terme pouvait recouvrir, mais il est dommage que le charron n'ait pas été plus explicite en la matière.

Les travaux sur les chariots, à supposer qu'il s'agisse bien du grand chariot lorrain de type germanique, à quatre roues, et à logne réglable, sont aussi diversifiés dans leurs caractères que dans leurs coûts. Les pièces essentielles, sur lesquelles il y avait à travailler, étaient la ligne, dont le coût allait de 2 à 3 francs, sans qu'il soit possible de savoir s'il s'agissait d'une simple réparation ou d'un remplacement complet, l'arrière, dont la réparation apparaît comme très inégale, puisqu'elle se chiffre de 1,5 à 10 francs ; les essieux, avant et arrière, tout aussi inconstants dans leur coût de réparation, et enfin la balance, le glissoir et le limon.

Quant à la fabrication supposée d'un chariot neuf, elle montre les limites que l'imprécision des rapports entre le coût et la nature des travaux apporte à cette étude, puisqu'elle ne s'élève-

rait qu'à 4 francs, c'est-à-dire moins que la moyenne générale des interventions sur de simples parties de chariots, qui vraisemblablement, ne possédaient ni les mêmes gabarits, ni ne subissaient les mêmes dommages !

Les rares travaux effectués sur brouettes, met en application les lois des constantes et celles des variantes. En effet la fabrication des brouettes neuves permet de poser l'hypothèse d'un "catalogue" de deux catégories de véhicules dont la fabrication tournerait, pour la première, de 6 F. à 10 F; pour la seconde, de 3 francs à 10 francs. Visiblement, certaines de ces brouettes étaient normalisées et correspondaient à un prix de revient précis, très nettement repérable dans toute la série des prix de fabrication. L'apparition de ces séries constantes n'empêche pas toutefois quelques variations dont l'amplitude est parfois trop réduite pour qu'on puisse supposer qu'il s'agisse d'instruments ou de véhicules très différents. Ainsi de 6 francs à 6 francs et 10 sous, il devait y avoir peu de place pour des variations énormes des travaux.

Ce phénomène de séries fixes, autour desquelles évolue une série de prix plus ou moins libres, se révèle remarquablement pour le cas des pièces neuves, qui coûtent pour la plupart 4,10 francs, en laissant ainsi supposer que ce prix correspond à un appareil type, conçu autour d'un modèle éprouvé dont on ne sait pas s'il est universel ou s'il reste une création originale du charron. Mais, au-delà de ce chiffre qui tend parfois celui des 4,15 F à 4,50 F, apparaît celui des fabrications à neuf de ces pièces, à 5,50 francs, voire à 9 francs, dont on ne peut croire qu'elles soient identiques aux autres. Ces prix correspondent-ils à des modifications plus ou moins importantes du genre, à des créations très différentes voulues pas les clients ou proposées par le charron ? C'est à travers l'étude des prix, à la liberté même de création

qu'on doit en souligner l'importance, car il faut encore se demander si le charron conservait son pouvoir de création, par obligation ou capacité ou s'il n'avait que celui d'exécution, à partir des modèles imposés par la coutume, par la réputation, par l'efficacité particulière du modèle.

Les fabrications ou les réparations de roues permettent d'autres suppositions parce que incidemment, le charron précisait la nature de son intervention. Ces travaux de reprise sur roues ne pouvaient que concerner la réfection du moyeu, le remplacement des raies ou des cintres, le remplacement de la cerclure de fer. Le prix variait, en fonction du nombre des éléments à remplacer, et pour une roue haute pour laquelle il fallait changer 6 cintres ou 6 rayons, il en coûtait 8 francs, alors que les prix restaient inchangés pour une autre roue haute qui ne nécessitait que le remplacement de 5 rayons, pour un nombre de 10 cintres.

Dans quelle mesure les gabarits des roues étaient-ils normalisés, ce qui probablement et en toute logique, impliquait une normalisation des chariots et des véhicules eux-mêmes ? En tout cas, la distinction entre roue haute et roue basse semble particulièrement significative et plus évidente qu'entre roue avant et roue arrière. Mais la répétition des termes ne leur donne pas une plus grande précision, et la grande variation des prix de la fabrication respective des paires de roues hautes ou de roues basses, implique nécessairement une différence entre les dimensions des roues, dont le prix de vente et de fabrication varie de 9 à 24 francs pour les roues hautes, et de 18 à 22 francs pour les roues basses. Cette irrégularité de prix rend moins compréhensible cette distinction entre la hauteur des roues et l'on est obligé de supposer que la distinction répondait à des motifs d'ordre plus technique.

La fabrication des *charettes* rend enfin plus nécessaire la double applica-

tion de la loi des constantes et des variations, avec cette fois-ci, une précision plus grande sur la nature du véhicule, qui permet de comprendre que, de 7 à 11 francs et 12 francs, la différence de prix venait de ce qu'il s'agissait d'une *charette* de vendange, et dans l'autre cas, de deux *charettes* à fumier. La constante s'effectue cette fois-ci au niveau des essieux, dont la destination n'est pas précisée, et dont le coût variait autour de 2,10 et 2,15 F.

En tonnellerie, la nature des travaux présentait une moins grande variété. Il s'agissait de remplacer soit une douve, parfois écrite *douf*, ou un et plusieurs cercles. L'établissement du tarif variait en fonction du nombre de cercles ajoutés. Il en coûtait de 2 à 3 francs pour relier un tonneau, autant pour relier un petit cuvelot. Pour un même tonneau, la pose de 8 cercles se montait à 2 francs contre 8 sous pour un cercle, et pratiquement autant pour un cuveau. Le cerclage d'un bouge coûtait par contre bien plus cher, 22 francs pour quatorze cercles, 2,10 francs pour 2 cercles, 3,7 francs pour 3 cercles. Le charron ne précise pas la nature du matériau dont étaient faits les cercles, qu'il s'agisse de métal ou de fibres végétales.

Dans l'ensemble, les techniques de réparation ne variaient donc pas et seuls, la difficulté et le temps de réalisation devaient différer en fonction du gabarit des contenants qui prenaient, pour les bouges et les foudres, des dimensions plus importantes.

En simple menuiserie, le prix des travaux obéit plus à la loi des variations qu'à celle des constantes, bien qu'il soit difficile de comparer l'évolution des prix, à cause du trop petit nombre de réalisations par types d'ouvrages. De plus, la nature des objets ou des outils réalisés était trop dispersée, parfois trop imprécise pour prêter réellement lieu à comparaison. Si la création des petits outils appliquait des principes de normalisation, avec

un coût de 8 sous pour les deux manches de hache, et de 5 sous pour les manches de pioche et de pelle, le *raccomodage* des portes d'écurie variait de 15 s. à 3 F. et 15 s., la construction d'une échelle s'échelonnait de 15 s. à 1 F. et 10 s. alors que la construction de planchers, qui s'effectuait nécessai-

rement à la demande, en fonction de la dimension des pièces à réaliser, allait de 8 francs 16 sous à 34 francs 16 sous, ce qui constitue une dépense particulièrement importante, en comparaison du prix de fabrication d'un grand véhicule agricole. Il est pour cela dommage que les surfaces correspondantes n'aient pas été indiquées par l'artisan.

COUT DES TRAVAUX EN CHARRONNERIE
(orthographe non restituée)

	Francs	Sous
Monte de charrue	3	10
	3	10
Charrue neuve	3	10
	8	
	8	5
	9	
	9	
	9	
	9	
	6	15
	8	10
	8	
	9	10
	9	
Roulette de charrue	3	
	3	
Glissoir de charrue		10
Raccomodage de charrue	3	10
	5	10
	4	
	6	
	2	
	3	
Ajustage de charrue		10
Aplomb de charrue	7	10
	10	
Balance de charrue		15
		10
	3	
Ligne de chariot	3	
	2	
	3	
	3	
	3	
	2	

Derrière de chariot	1	5
	2	
	6	
	7	
	10	
	6	
Essieu arrière de chariot	1	10
	3	50
Essieu avant de chariot	3	
	1	50
Chariot à neuf	4	
Balance de chariot		10
	1	
Glissoir de chariot		10
Limon de chariot	3	5
Balance de chariot	1	
Dent de ratelot		10
		50
Essieu de Tombereau	2	10
Redentage d'une erce	1	10
Erce neuve	4	10
	4	10
	6	
	4	10
	9	
	4	10
	9	
	4	10
	4	10
	4	15
	4	10
	4	50
	4	10
	4	50
	5	
	3	
Raccomodage de branquart		
Tourniquet de branquart		10
Boîte de branquart		3
Bras de branquart		10
		10

COUT DES TRAVAUX EN CHARRONNERIE

	Francs	Sous
Brouette neuve	6	10
	3	
	6	10
	3	
	3	10
	3	
Raccomodage de brouette		10
Roue de Brouette	3	
	2	10
	3	
Tombereau neuf	12	
	9	

COUT DES TRAVAUX EN MENUISERIE
(Orthographe non restituée)

	Francs	Sous
Porte d'entrée	8	
	8	
Raccomoder porte d'écurie	2	5
	3	15
	0	15
Une porte	1	5
Porte d'écurie	2	10
Semelle de porte	1	
Fenêtre	2	
Echelle	1	10
	0	15
Palissade	4	
	5	10
	8	
Plancher	8	16
	34	10
	20	
	34	
Plaquant	0	15
Chevrons	0	5
Chevrons	9 (6 chevrons)	
Pétrin	1	5
Selette pour tirer les vaches	0	15
Manche de hache	0	8
	0	8

Trétos	0	8
Manche de pelle	0	5
Manche de pioche	0	5
Cercueil	1	10

COUT DES TRAVAUX EN TONNELLERIE
(orthographe non restituée)

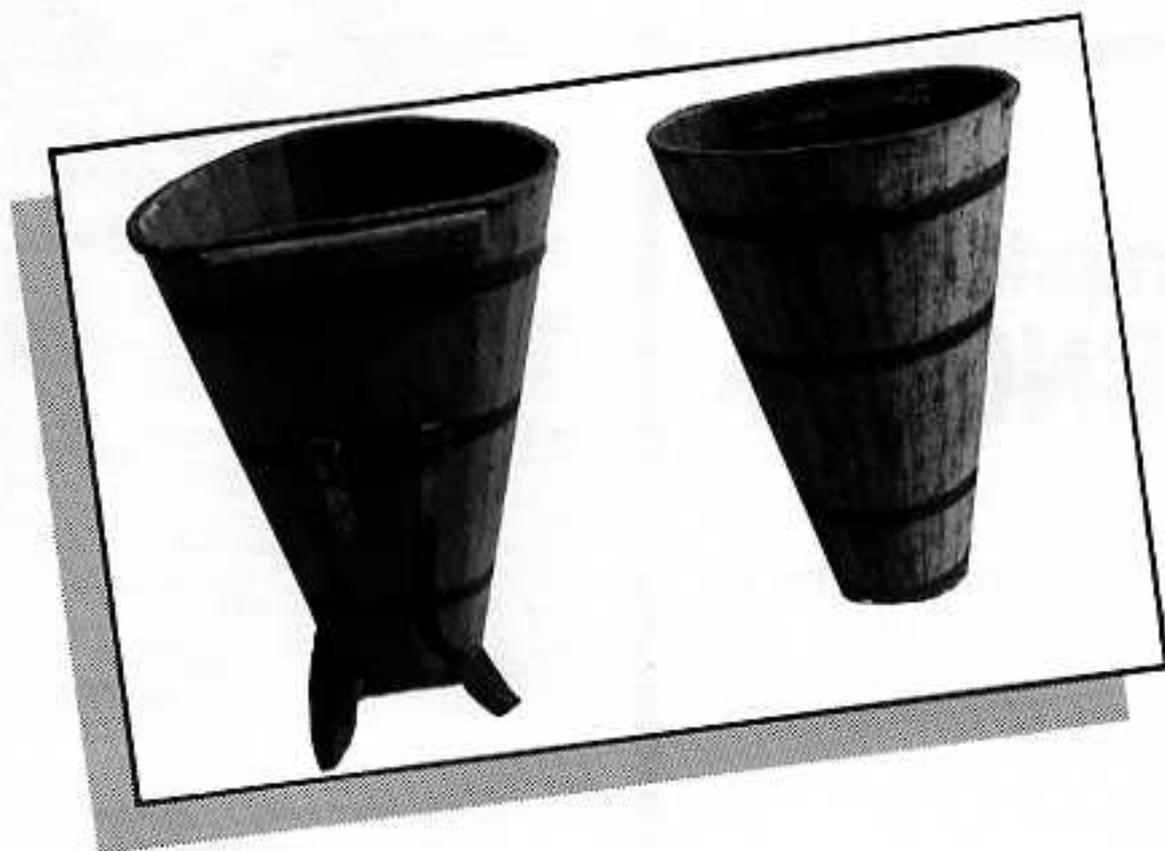
	Francs	Sous
Relier un tonneau	3	
	2	
	2	
	6	8
Un petit cuvelot	3	
	2	
	2	
Relier un cuvelot		10
		13
Fond de cuvelot	1	
Raccomoder cuvelle	2	
	1	15
Mettre des cercles sur un cuveau	1 (5 cercles)	10
	(2 cercles)	8
	(5 cercles)	10
Raccomoder une bouge	22 (14 cercles)	
	2	10
	(2 cercles)	
	1	10
	(10 cercles)	
	3	7
	(3 cercles)	
Cercles de ba-gontte	(3 cercles)	13
Malbrouque neuf	60	
Roue de Malbrouque	24 (2 roues)	
	24 (2 roues)	
Paire de roues hautes	9	
	19	
	20	
	25	
	19	
	19	10
	21	
	24	
Raccomodage de roue haute	8	
Paire de roues basses	8	
	18	
	22	

COUT DES TRAVAUX EN TONNELLERIE

	Francs	Sous
Roue basse	9	
Raccommode roue basse	9	
Recintre roue basse de malbrouque	2	
Roue haute	6	5
Charette de vendange	9	10
	7	

Essieu de charette	2	10
	1	
	2	15
Charette à fumier	11	
	12	
Essieu de charette	2	10
Charette	11	

Yves CHAUVET
(à suivre).



Le tendelin traditionnel des Côtes de Meuse.