

Nous étions transporteurs de grumes ¹



Après la deuxième guerre mondiale, Jacques Ramaux a fait du débardage avec son père. Au milieu des années soixante, il s'est installé avec son frère Claude comme transporteurs de grumes. Ils nous expliquent leur métier, l'évolution du matériel ainsi que des méthodes de chargement.

Quand on a commencé le débardage, on avait un tracteur forestier. C'était un gazogène, autrement dit un tracteur qui fonctionnait au gaz de bois ². Le matin, il fallait le faire chauffer une heure avant de partir ! Il avait de grosses cuves qu'on remplissait de bois (charbonnette). Puis on allumait en bas et le moteur partait ! Sur la route, il y avait des inconvénients. Il ne fallait pas être en montagne parce que quand vous descendiez ça allait bien, mais quand vous montiez une côte, il n'y avait presque plus de gaz, car le moteur n'en n'avait pas aspiré dans la descente. Il fallait attendre.



J'ai fait du débardage jusqu'en 1964, à la mort de notre père. On travaillait pour les scieries. On tirait les arbres. A la fin, je travaillais avec un copain. On mettait l'un devant l'autre, sinon on n'y arrivait pas. Il fallait voir les chemins qu'on faisait. On faisait des ornières de plus de quarante centimètres. [Jacques]

Moi, quand je suis revenu de l'armée, je me suis installé à mon compte. Jacques débardait, notre père et moi faisons le transport. C'était un métier dangereux, c'est d'ailleurs comme ça que mon père s'est fait tuer. [Claude]

Ensuite, en 1965, on s'est associés et on a fait le transport de grumes. On allait les chercher dans les bois, sur les chemins et on les livrait aux scieries. Parfois, l'hiver, il fallait mettre les chaînes. Au-dessus de Poligny, il y avait parfois trente centimètres de neige. C'étaient des chaînes doubles, qu'on plaçait sur les roues jumelées. Il fallait être costaud pour les mettre ! Les skieurs étaient contents, ils passaient derrière nous. [rires]

Comme on ne pouvait pas connaître le poids exact qu'on transportait, on a enrichi l'Etat ! Les gendarmes nous connaissaient. Quand ils nous voyaient, ils nous arrêtaient et nous faisaient passer sur la bascule. On avait droit à trente-huit tonnes, mais souvent on était en surpoids.

Une fois, on s'est arrêté à Gevry, on arrivait de Besançon. J'avais une surcharge de sept tonnes. Procès-verbal. C'étaient les CRS de Chalon. Ils nous aimaient pas ! Le lendemain, je recharge. J'arrive à Parcey : les mêmes ! « Ah ! », l'un d'eux me dit : « Aujourd'hui vous avez moins chargé ». J'avais des grumes très longues, mais je n'en avais pas haut. Je passe sur la bascule, j'avais encore cinq tonnes de trop. Je leur ai dit : « Eh ! Ben voyez. Vous m'avez dit que j'avais

¹ Entretien réalisé par Claudel Guyennot (Association BRES). Texte rédigé d'après les propos de Mrs Ramaux et travaillé par le comité de lecture de la CCBR. Les photos nous ont été fournies par les témoins et sont libres de droits.

² C'était un tracteur Rochet-Schneider. On peut trouver une photo de tracteur Chevrolet-Imbert sur le site <http://chevrolet-gazogene-imberty.e-monsite.com/pages/l-usine-imberty-koln.html>

moins chargé. Comment voulez-vous qu'on y évalue ?». Il m'a répondu : « *Eh ! Ben allez, hop ! Dégagez.* » [Claude]

Maintenant certains ont des bascules sous leur camion, ils peuvent vérifier le poids. [Jacques]

Il nous arrivait d'avoir des incidents. Une fois, je me rappelle, j'étais passé sur un pont. Je vois un gars qui levait les bras. Je me dis : « *Mais qu'est-ce qu'il veut celui-là ?* » Il me dit : « *Vous avez cassé le pont* ». Je lui dis : « *Quoi ?* ». Il n'y avait plus de pont. Comme la limite de poids n'était pas indiquée, l'assurance a refusé d'indemniser la commune, qui a dû payer la réparation. On 'accrochait', mais on n'a jamais eu d'accident de la circulation, seulement des incidents de manœuvre ! [Claude]



Au début, le chargement se faisait avec des treuils. On enlevait les ranchets (poteaux verticaux fixés de chaque côté de la plateforme du camion), on mettait des traverses, puis on faisait monter l'arbre sur la remorque avec le treuil, qui fonctionnait avec le



moteur du camion. On déchargeait tout d'un coup : d'abord, on ceinturait les troncs avec un câble, on le tendait puis on soulevait tout le paquet. Et ça tombait. Parfois le câble se décrochait ou cassait. Alors il fallait une heure pour tout dégager. Par la suite, on a utilisé une grue.

Les premiers camions, c'était pas la joie ! On n'avait pas de chauffage. Comme il n'y avait pas d'antigel, les tuyaux d'air gelaient. On les dégelait avec des bouteilles de gaz. En plus, on n'avait pas chaud dans la cabine et on conduisait souvent avec des moufles.

On faisait beaucoup d'heures, parce que parfois les scieries nous téléphonaient et nous disaient : « *Il faut que vous soyez à la scierie à sept heures du matin* ». Ils avaient une commande urgente, il fallait y aller. Si on était prévenus assez tôt, on pouvait charger la veille, sinon il fallait le faire le matin même.

On a arrêté notre activité en 1995.

Claude et Jacques Ramaux
Les Deux-Fays
Février 2017