

Une journée avec les **Carriers** au Rocher du long-Boyau en 1858

Il faut imaginer ces hommes quittant le matin leur domicile : 43 d'entre eux à prendre ainsi, chaque jour, le chemin du Rocher du Long-Boyau durant l'année 1858. Il fallait partir tôt car la carrière était loin. Etienne LOPIN, qui habitait, comme une trentaine de ses camarades, le centre de Fontainebleau, avait plus de chance que certains autres compagnons ⁽¹⁾. En passant par la route des Gorges de Franchard, il lui suffisait d'une petite demi-heure pour se rendre à son travail. Pierre HUTE, qui habitait Recloses, devait, quant à lui, parcourir plusieurs kilomètres avant d'atteindre la carrière et Michel MENU, domicilié à Saint-Martin-en-Bière, totalisait plus d'une heure de marche à son arrivée. Mais, en ce temps là, on ne craignait pas un tel trajet. Ce n'était rien en comparaison du travail qui les attendait tous.

Au Long-Boyau, la carrière était divisée, à l'instar de toutes les autres de la Forêt de Fontainebleau, en différentes "batteries". C'est ainsi que l'on appelait une équipe de trois ou quatre hommes dirigés par un maître carrier et qui exploitait la partie du banc de grès lui étant réservée. Ici, on en comptait donc une dizaine.

Chaque ouvrier disposait d'un certain nombre d'outils plus ou moins spécialisés, mais la plupart de ces instruments étant très lourds ⁽²⁾, on les laissait à la carrière durant la nuit. Dès leur arrivée, les plus soupçonneux vérifiaient

qu'aucun de ces objets n'avait disparu car il arrivait que des vols se produisent ⁽³⁾. La veille, on avait procédé au détachage d'une nouvelle surface du banc de grès suffisante pour fournir à chacun la matière première assurant le travail pendant une semaine.

Ce jour là, on devait procéder au dédoubleage et à la taille des produits commandés par l'entrepreneur. Etienne Lopin s'approcha du bloc fendu le plus accessible et, à l'aide d'une pince, le fit culbuter de façon à amener sa plus grande surface plane en un plan horizontal situé à hauteur convenable. Alors, sans l'aide d'aucun appareil de mesure, à l'œil, simplement, il apprécia les dimensions de chaque partie et traça, à l'aide d'un morceau d'ardoise lui tenant lieu de crayon, une ligne de séparation sur la face supérieure du bloc. Puis, se plaçant en face, les jambes écartées, il saisit à deux mains le manche du "couperet" ⁽⁴⁾ le plus lourd et, l'ayant porté au-dessus de sa tête, le laissa tomber au centre de la ligne de coupe.

Après une série de percussions appliquées le long de cette ligne en suivant un plan rigoureusement perpendiculaire à celui de la surface du bloc, il se déplaça pour appliquer une autre série de coups sur l'un des côtés en porte-à-faux ⁽⁵⁾. La roche, dont la résistance avait été entamée dans le prolongement de l'axe du couperet, se fendit bientôt. Une fois les deux parties écartées à l'aide d'une pince – un peu à la manière dont un bûcheron réduit un rondin en



Coquibus 1978, dernière carrière active jusqu'en 1983 (photo F. Beaux)





Front de taille (carte postale début XX^e siècle)

bûchettes – Etienne Lopin fit une nouvelle fente sur l'un des deux blocs, perpendiculairement à la première coupe, mais en changeant de couperet à mesure que les blocs devenaient plus petits. Il continua ainsi le dédoublement jusqu'à l'obtention de morceaux ayant une taille légèrement supérieure à celle des pavés "d'échantillon" (carré de 22 à 24 cm de côté).

Ayant obtenu un nombre jugé suffisant de blocs dégrossis, il prit le temps de s'arrêter, de s'éponger le visage d'un revers de main, ses doigts encore tout engourdis par le maniement répété des lords marteaux. Il pensa qu'il venait d'accomplir la partie la plus pénible du travail (fendre les blocs) et s'octroya quelques secondes de repos, ne serait-ce que pour reprendre haleine. Tout autour résonnait le martèlement tour à tour aigu ou sourd des outils frappant le grès travaillé dans les batteries voisines.

Approximativement, levant les yeux vers le ciel, il estima l'heure et pensa qu'il aurait juste le temps d'achever la taille d'une vingtaine de pavés avant que sa femme ne vienne lui apporter son repas, mais surtout l'eau qui manquait à proximité. La bouteille emportée le matin était déjà vide, tellement la soif était pénible, bien que, ce jour, la température soit idéale. Les chaleurs accablantes avaient disparu avec l'été et, en cette fin d'octobre, le froid n'était pas encore vif.

Etienne espérait fortement qu'une telle température durerait encore toute la semaine afin qu'il puisse honorer la commande reçue. Car s'il se mettait à geler fortement, il faudrait arrêter les travaux de la carrière.

Lors des grands hivers, aux environ de 20° sous zéro, le grès devient infendable et se fissure tout seul ; il se lézarde comme un vieux mur. Etienne se rappelait qu'après chaque période de froid très vif, il devait trier les pavés terminés avant de les sortir de la carrière. Sur ce dernier souvenir, il songea qu'il était temps de se remettre à l'ouvrage. Toutes les opérations effectuées depuis le matin

s'étaient situées à même le sol. Il entreprit alors de transporter les futurs pavés près du "baquet", à quelques mètres de là, pour en achever la taille. Le "baquet" était, en fait, un fût de vin coupé en deux par le travers, posé sur quelques grosses "écales" (déchets de taille) et rempli de sable afin d'amortir les chocs de la finition.

Cette dernière nécessitait plus de précision que de force. Etienne se munit cette fois de deux outils : une massette à tailler assez légère qui lui servirait de percuteur et un ciseau plat servant à "dresser" les bords du pavé brut et à en débosser les faces⁽⁶⁾. Tenant de la main droite la massette à tailler, il en frappait, tenu dans l'autre main, le ciseau plat dont la pointe était posée directement sur l'éclat à détacher. Sans beaucoup d'efforts, mais au prix d'un grand nombre de manipulations et de percussions sur chacune des faces du pavé, mesurant de temps à autre avec sa main les dimensions désirées, le carrier finit par obtenir des crêtes bien rectilignes et six côtés bien droits. Lorsqu'il eut empilé ainsi, au pied du baquet, une vingtaine de pavés terminés, un peu moins de trois heures s'étaient écoulées depuis le matin. C'est alors qu'il aperçut sa femme qui se dirigeait vers la carrière en tenant son enfant par la main. L'enfant montra de loin à son père la petite marmite dans laquelle il lui apportait son goûter⁽⁷⁾. C'était l'heure de la pause. Ils se dirigèrent tous trois vers la "loge" dans laquelle le carrier avait l'habitude de remiser ses outils ainsi que quelques effets personnels dans une niche aménagée à cet effet. Contrairement à certains abris totalement artificiels, celui-ci s'adossait à une grotte naturelle qu'on avait pris soin de débayer⁽⁸⁾.

On ne s'attendait pas à y découvrir une cheminée qui permettait non seulement de se réchauffer à la mauvaise saison, mais aussi de réparer les outils dont le fer devait être régulièrement reforgé. Parfois, lorsque le labeur pressait, ou lorsque leur domicile était trop éloigné, les carriers n'hésitaient pas à y passer la nuit.



151 - NOISY-SUR-ÉCOLE (S.-et-M.) — Les Carrières

Débitage des blocs (carte postale début XX^e siècle)

Mais retrouvons Etienne Lopin. Une fois sa dernière bouchée avalée, il but une gorgée de la petite mesure d'eau-de-vie qu'il avait coutume d'emporter sur le chantier ⁽⁹⁾ et sortit son tabac. Sa femme l'aida ensuite à déblayer la "forme" (base du banc de grès où a lieu la découpe et par où s'effectue la "vidange" du produit fini) des débris qui l'encombraient tandis que son fils s'amusait à escalader l'énorme tas d'écales ⁽¹⁰⁾ qui se prolongeait jusqu'au pied du versant, en contrebas de la carrière.

Un peu plus tard, alors qu'Etienne avait repris son travail, ils virent arriver quatre chevaux attelés à une lourde charrette qui occupait la largeur du chemin de vidange ⁽¹¹⁾.

C'était le voiturier qui venait prendre livraison des produits fabriqués. Bientôt chargée, la voiture descendait de la forme par le chemin grossièrement pavé d'écales, gagnait Fontainebleau et traversait la ville en direction du port de Valvins. Là, au bord de la Seine, afin de fixer le salaire de chacun, le chargement de pavés était compté avant d'être transbordé sur des embarcations en partance vers la destination finale du produit ⁽¹²⁾.

Pendant ce temps, à la carrière, Etienne s'appêtait, comme ses autres compagnons, à regagner son domicile en compagnie de sa femme et de son fils car la nuit allait bientôt tomber. Il s'arrêta pour mesurer le travail de la journée. Or, il pouvait être satisfait. Le grès, assez tendre, se taillait rapidement. Avec ses deux camarades de batterie, ils avaient fabriqué chacun plus de quarante pavés. À dix centimes l'un, cela leur faisait un salaire de quatre francs pour la journée. De quoi confier à sa femme quelque argent au cas où surviendrait une période difficile ou un accident.

■ Patrick Dubreucq

Extrait de "La Voix de la Forêt" 1989/1

BIBLIOGRAPHIE

- ALADEWISE V., *Technologie de la taille de la pierre*, Librairie du Compagnonnage, 1983.
- NOEL Pierre, *Technologie de la pierre de taille*, Paris, 1965.
- NOEL Pierre, *Les Pierres de France*, Documentation française du bâtiment, Ed. du Moniteur, Paris, 1980.

N.D.L.R. – Outre les ouvrages et documents référencés aux notes ci-dessus, on peut consulter sur les grésières et carrières de la Forêt de Fontainebleau :

- DERROY Maurice, *Exploitation des grès, Etude sur le régime de la forêt de Fontainebleau au Moyen-Age et jusqu'à la Révolution*, 1937, p.27-131.
- GUILLORY Georges, *Les carrières de grès, Petites industries de Fontainebleau, Abeille de Fontainebleau*, 12, 26 avril, 10, 17, 31 mai 1912 (Histoires des grésières, localisations, réglementation, tribulations sociologiques).
- HERBET Félix, *Les carrières de la Forêt de Fontainebleau au XVII^e siècle, Abeille de Fontainebleau*, 23, 29 septembre, 7 octobre, 4 novembre 1898, 27 janvier 1899 (Actes notariés).
- LECOMTE Maurice, *Pavés et carrières, Histoire économique de Fontainebleau*, 1921, p.82-84.
- PAYS A.J., *Dévastations de la Forêt de Fontainebleau par les carrières, Illustration*, avril 1861. Repris dans *Science et Avenir*, novembre-décembre 1964, p.36-39. *Le tour du Monde*, 1867/2, p.28-30.
- PLOUCHARD Eugène, *Carrières de grès, Traditions et légendes de Fontainebleau*, tome 1, p.27-30.

1 - Etienne Lopin, Pierre Hute et Michel Menu, tous trois cités dans notre récit, ne sont pas des personnages de fiction. Nous savons qu'ils travaillaient au Rocher du Long-Boyou en 1858 grâce à une "liste des carriers travaillant dans la forêt impériale de Fontainebleau" dressée par l'administration forestière afin d'aider le commandant de la gendarmerie de la garde impériale du Palais à assurer la sûreté de l'Empereur Napoléon III lors de ses séjours dans notre ville. Découvert après de longues recherches, cet "état général des carriers" est le seul document qui nous permette de connaître, à une date précise, le nom de tous les carriers travaillant en forêt, mais également leur lieu de travail et leur domicile. Afin d'en savoir davantage, nous avons cherché la trace de ces carriers dans les registres de recensements établis deux ans plus tôt en 1856. Nous avons ainsi appris qu'à cette date, Etienne Lopin avait 35 ans. Il partageait alors avec sa femme Marie-Louise 37 ans, et ses enfants Etienne, 13 ans, Alphonse, 10 ans, Apolline, 16 mois, un logement à Fontainebleau, rue Saint-Merry (Archives départementales).

2 - "Les plus faibles des marteaux... que nous ayons vus aux mains de jeunes gens et aux moindres ateliers sont du poids de 6 à 7 kilos ; aux mains des hommes, ils sont de 8 à 10 kilos, et même de 14... Les coins en fer... sont enfoncés avec des masses de 15 jusqu'à 20 et quelquefois 25 kilos... Les pinces en fer sont du poids de 7 à 12 et jusqu'à 15 kilos". Victor de Maud'hui, *Les carriers de Fontainebleau*, 1846, 124 p.

"Grand brouillard... Nous allons à la Croix d'Augas. Demandé au jeune homme qui fendait (le grès) combien pesait son marteau : 35 livres" Jules Michelet, *Journal*, tome 2).

3 - "Vols d'outils à usage des carriers" (Rapport de gendarmerie, année 1830). L'un de ces rapports constate un vol évalué à 95 francs qui a lieu dans la nuit du 11 au 12 octobre dans une carrière située dans la forêt de Fontainebleau au préjudice des nommés Lenoir Baptiste et Philippon Louis, tous deux carriers demeurant à Fontainebleau. Les nommés Chautet François et Bruneme, aussi carriers demeurant dans le même lieu, sont soupçonnés d'être les auteurs de ce vol. Le deuxième PV, plus précis dans la dénomination des outils, constate le vol d'une pince et d'une masse de fer à usage des carriers commis dans la nuit du 13 au 14 novembre dans une carrière au préjudice du nommé Vion, carrier demeurant à Héricy. Sachant qu'un ouvrier carrier gagnait 3 franc par jour, c'était le salaire de près d'un mois de travail qui disparaissait lors d'un tel vol (Archives départementales).

4 - "...Il est artiste, celui qui n'a pas dédaigné de saisir d'une main hardie le lourd couperet de carrier..." Louis Caron, *Une promenade philosophique et sentimentale au sentier Bournet dans la Forêt de Fontainebleau*, Fontainebleau, 1849, 187 p., p.7.

5 - Afin de placer un bloc en porte-à-faux, il suffit de glisser un rondin de bois sous le grès travaillé. Cette technique est toujours utilisée par les derniers grésiers de la région parisienne.

6 - "L'utilisation du ciseau à massette, ou chasse, pour dresser les bords du pavé brut, remonterait au début du XX^e siècle. Cette innovation aurait été apportée par des grésiers belges venus travailler en 1902 en région parisienne". H. Raulin, *Les carriers et tailleurs de grès dans la région parisienne*, *Revue Arts et Traditions populaires*, juillet-septembre 1961, 193-248.

7 - Henri Murger, *Le Sabot rouge*, Paris, 1862, p.35. Ce roman conte l'histoire d'une famille de carriers domiciliés à Bourron-Marlotte au XIX^e siècle.

8 - On trouve encore de tels abris, bien conservés, en explorant les anciennes carrières de grès de la Forêt de Fontainebleau.

9 - Henri Murger, cf. supra, p.29.

10 - "Aux formes si gracieuses données par la nature se substituent les contours monotones de mamelons aux angles aigus, aux arêtes tranchantes... aussi rebutants à gravir que désagréables à voir ; la couleur harmonieuse due à la patine du temps disparaît et fait place pour de longues années aux tons criards et brutaux du grès récemment cassé". Paul Domet, *Histoire de la forêt de Fontainebleau*, Paris, 1873, p. 228. Cet auteur traite des carrières, carriers, technique d'exploitation p. 211-230.

11 - "Le 12 janvier 1846, deux voitures roulant en sens inverse dont l'une, chargée de pavés et attelée de quatre chevaux se rendait à Valvins, se heurtèrent avec une telle violence que le cheval de la seconde voiture, «épouvanté», se recula si bien que le bord gauche de la charrette qu'il traînait alla briser la tête d'un enfant qui s'était garé près d'une borne ; âgé de six ans, Gustave Lelu se rendait à l'école ; sa mort a été instantanée" Archives départementales.

12 - "Les pavés extraits du Long-Rocher étaient amenés par des voitures au port de la Gravine, à Sorques, où ils étaient comptés pour établir le paiement des carriers, voituriers et mariniers. Ceux-ci, pour la rivière du Loing, les chargeaient dans leurs batelets qui n'en contenaient que 250 à 300 ; ils les descendaient vis-à-vis d'Episy et les déposaient au pied de la berge du canal. Les «Bardeurs» les remontaient avec des brouettes ou des bards pour les recharger dans des bateaux appelés toues, qui en transportaient environ 2500. D'autres mariniers – les haleurs – descendaient les toues jusqu'à la Seine où ils les transbordèrent sur d'autres bateaux, dits marnois, qui en chargeaient 7 à 8000 pour Paris." Prospectus pour l'exploitation d'une carrière, le Long-Rocher, concédée) Frantz de ZELTNER, Paris, 1832. Archives départementales.

