

VESTIGES BELLIFONTAINS

Thibaut Devolder

Un article sur les vestiges ? Mais de qui va-t-on donc parler ? Ça pourrait être de moi, qui, de retour de car-couchettes avec un bien gros lumbago, ai l'impression d'avoir quatre-vingts ans. Mais quand je vois comment certains gumistes de quatre-vingts ans sont encore fringants, je me dis que je devrais plutôt dire cent dix ans. Mais non, c'est juste une histoire de vieux coins dans des fissures de grès, résultat de mon envie de partager des photos – dont un clou bien planté, mais pas par un grimpeur. Ces photos sont prises dans des endroits dont il ne faudra pas divulguer les coordonnées ; je suis d'ailleurs vraiment surpris que ces vestiges n'aient pas encore été raflés par des collectionneurs.

L'extraction du grès dit « de Fontainebleau » fait partie du patrimoine industriel de la forêt. En forêt de Fontainebleau, l'exploitation dura jusqu'à son interdiction en 1907. Pour fixer les idées : trois millions de pavés sont extraits de la forêt en 1829, soit à la louche quelque cent vingt mille mètres-cubes. C'est l'équivalent d'un kilomètre de front de taille sur un mètre de hauteur qui recule de cent vingt mètres, et ce en une seule année... On comprend mieux les alertes de Denecourt lors de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle sur le fait que les grès du voisinage direct des villages de Fontainebleau étaient tellement en cure d'amaigrissement qu'ils risquaient de disparaître... J'ai lu (mais sur internet, donc méfiance) qu'après la fermeture de la dernière carrière de la forêt, au moins les trois quarts des affleurements gréseux avaient été plus ou moins détruits par les carriers. C'est le granit de Bretagne et d'ailleurs qui, par sa meilleure durabilité, a sauvé ce

qui restait de nos chères canches bellifontaines. Tout comme le charbon a sauvé les forêts françaises.

Mais bien avant cela, il était une fois en forêt les rois...

Et le roi déléguait à un commissaire



carrier le droit d'exploiter, que celui-ci revendait via un droit de fortagage (une redevance) à des carriers en leur donnant à chacun un livret de carrier (une sorte de permis de travail, qu'on devait toujours avoir avec soi). Le roi se réservait le meilleur grès (le grès « franc ») pour les travaux publics. Les bordures des trottoirs et les rues anciennement pavées de Paris l'ont été en grès bellifontain. Après la révolution de 1830, les carriers acquièrent le droit de revendre directement le grès « tendre » aux particuliers, mais le meilleur grès reste toujours pour les travaux publics.

En 1835 Paris décide d'exclure le pavé de Fontainebleau du nouveau cahier des charges des entrepreneurs du pavé de Paris, premier débouché des carriers de Fontainebleau. Jugé trop tendre le grès de la forêt souffre de la concurrence du grès des vallées de l'Essonne, réputé plus franc. Ce sont, entre autres, les carrières de Bois Persan à Orsay, d'Aigrefoin à Gif-sur-Yvette, de la Troche à Saclay/Palaiseau et enfin la carrière de Saint-Paul à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ouverte en 1881 et fournissant la bagatelle de douze mille pavés par mois. Et d'ailleurs, pour ceux qui aiment randonner, les vallées de l'Essonne sont constellées de lieux évoquant la nature rocheuse passée des flancs des vallées (les rochers de Lozère, les rochers de Saulx-les-Chartreux, la route de carrières de la forêt de Verrières ou encore le château du bois du rocher à Jouy, etc.). Mais vous aurez beau vous promener dans ces lieux, vous n'y trouverez pas de blocs à grimper : tout ou presque y a été transformé en pavé. Il faut fouiner pour trouver les traces sous la forme de monticules d'écales (déchets de la taille du grès) dans les zones pentues envahies de ronces.

Sur la page suivante, la carte postale du début du XX^{ème} siècle (le timbre semeuse fond rouge sans sol à dix centimes a été vendu entre 1907 et 1920) illustre bien comment se faisait l'exploitation, ici sur le banc de grès de Palaiseau (exploité d'au





moins 1720 jusqu'à 1937). On commence par dégager la platière en retirant le sol qui cache le grès. Si c'est une couche d'argile, ici d'une petite dizaine de mètres d'épaisseur tout de même, on en extrait les blocs de meulière pour la construction. Puis, on retire le sable sous la lentille de grès pour pouvoir la mettre en porte-à-faux et abattre le bloc plus facilement. Avec une méthode variant selon les lieux et les époques, on peut par exemple creuser des « boîtes à coin », des sortes d'encoches/mortaises que les carriers faisaient pour y placer les coins de fer. En tapant dessus, les hommes réussissaient à fissurer la roche et ainsi faire tomber le bloc. Et si vous avez l'œil, vous verrez parfois la partie d'une boîte à coin sur un vieux front de taille de la forêt de Fontainebleau. Dans la vallée de l'Yvette, d'exploitation plus tardive, les vestiges que j'ai pu observer font plus penser à l'usage de modernes barres à mines.

Dans la photo où Vanessa enfonce le clou, les coins de fer sont insérés dans une fissure déjà formée et le boulot n'a manifestement pas été fini. On distingue des sortes d'ailettes de chaque côté des coins, dont je n'ai pas identifié avec certitude le rôle. Sont-ce de simples serres destinés à élargir



des coins jugés trop fins ? Si quelqu'un a la réponse... Le bloc tombé sera ensuite débité par les carriers, jusqu'au fameux pavé Napoléon de vingt centimètres de côté qu'on piétine partout en Île-de-France, souvent sans le savoir quand il est recouvert de plusieurs strates d'asphalte.

Suite à la taille des pavés, les écales sont récupérées pour la logistique : il fallait stabiliser la voie de vidange, un chemin aménagé pour permettre au fardier de transporter les pavés sur de grandes distances. On formait donc deux solides alignements parallèles d'écales, destinés à supporter les bandages métalliques des roues du fardier. En même temps, il fallait laisser la partie centrale de la voie de vidange en sable pour que les sabots du cheval n'y glissent ni ne s'y abîment. Et ce pour amener la cargaison vers la gare la plus proche, comme sur cette carte postale relatant l'embarquement des grès à la gare de Lozère. Les locaux comprendront que cette voie supplémentaire pour les marchandises ne semble plus exister dans la gare RER B d'aujourd'hui.

Dans les carrières industrielles comme celle de la Troche, on installe des rails métalliques et les wagonnets remplacent les fardières. Les rails sont jumelés par des traverses métalliques soudées, et l'ensemble est donc facile à déplacer au gré (sic) des besoins, et compatible avec le parcours par un cheval. C'est une section de rails abandonnés en forêt qu'on distingue à côté du très bel homme dans la dernière photo de cet article. Il peut attendre encore longtemps le train...

