

LIVRET GUIDE

GRÈS DE FON- TAINÉ- BLEAU .2

NOTRE
TERRITOIRE:
UN
SOUS-SOL
ET DES
HOMMES



SOMMAIRE

Les Grès de Fontainebleau	Erreur ! Signet non défini.
3) Les Hommes : carrier, un métier dur et dangereux	3
4) L'utilisation des grès	4
Pavés	4
En construction	8
5) Une figure marquante liée à la forêt et aux Grès de Fontainebleau : Denecourt	10
6) Exploitation actuelle : la transmission d'un savoir-faire ancestral	12

Pour obtenir des données complémentaires sur l'ensemble de ces parties, voir le site web du Géofestival Ile de France à : www.geofestival.org

3) Les Hommes : carrier, un métier dur et dangereux

De nombreux textes montrent la dureté et la dangerosité de la vie des carriers. Les outils qu'ils maniaient étaient lourds, ils attrapaient souvent la silicose, maladie respiratoire due à la poussière de silice (les grès étant constitués de silice), et mourraient très jeunes.

	<p style="text-align: center;">Un métier « herculéen »</p> <p>« les plus faibles marteaux, que nous ayons vu aux mains des jeunes gens et aux moindre ateliers, sont du poids de 6 à 7 kilogrammes; aux mains des hommes, ils sont de 8 à 10 kilogrammes et de 14 »</p> <p>« les coins en fer sont enfoncés avec des masses de 15 jusqu'à 20 et quelques kilogrammes ou de 25 au plus »</p> <p>« les pinces en fer sont du poids de 7 à 12 et jusqu'à 15 kilogrammes »</p> <p style="text-align: right;"><i>Victor de maud'huy, les carriers de Fontainebleau 1846</i></p>
Source : Patrick Dubreucq :	Les carriers de grès de la forêt de Fontainebleau au 19 ^{ème} siècle

En forêt de Fontainebleau, le nombre de carriers varia entre 400 et 2000 hommes et la production de pavés monta jusqu'à environ 4 millions de pavés par an au milieu du 19^e siècle.

Cette production commença à décliner dans la 2^{ème} moitié du 19^e siècle à la fois du fait de protestations contre la destruction environnementale (artistes, ONF) et de la concurrence d'autres sources d'approvisionnement (1848 : Ardennes belges et françaises, granite de Bretagne), puis de l'interdiction d'exploiter en forêt de Fontainebleau (1907), et enfin du fait de l'introduction progressive de matériaux modernes (asphalte, bitume, béton).



Fig 3.16 : Vue de la carrière de grès de Boutigny : ouvriers brandissant leurs outils
(Document AD 91 : 26Fi12_21)

4) L'utilisation des grès

Parmi ses très nombreux emplois, le grès a très majoritairement servi à la fabrication de pavés. Il a aussi été utilisé pour la construction d'édifices remarquables: châteaux régionaux, églises, murs de fortifications, monuments, mais aussi pour les produits de seconde qualité comme les moellons pour les habitations courantes.

Pavés

1186 : le roi Philippe-Auguste, grandement importuné par les puanteurs soulevées au passage des charrettes dans la boue des rues, « ordonna de son autorité que toutes les rues et routes de la cité de Paris fussent pavées de dures et fortes pierres »



Fig 3.57 : Poseurs de pavés (pavisseurs) sous Louis XIV (Documents Jean Pillot, AFF)

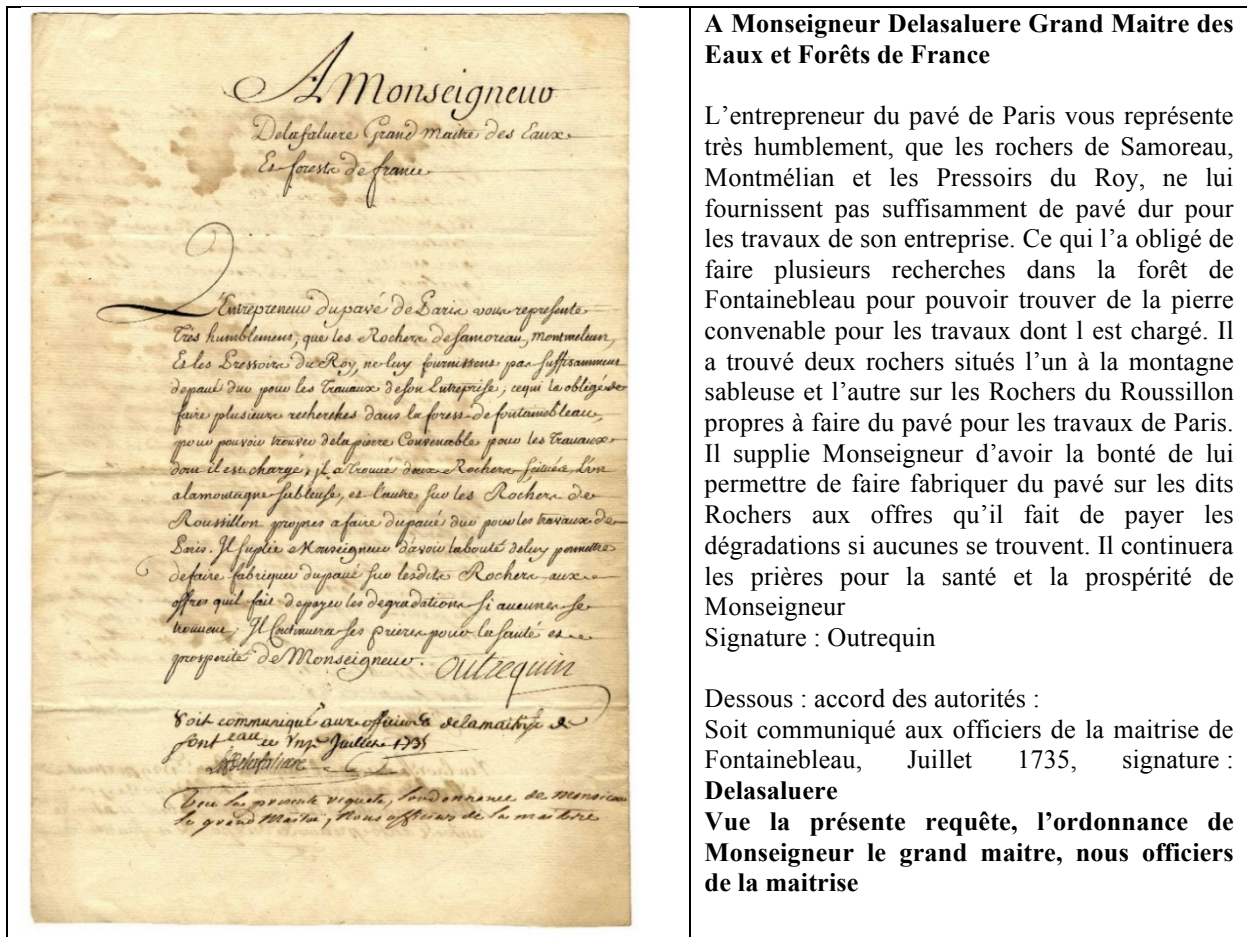


Fig 3.58 : 23 juillet 1735: Mr Outrequin, entrepreneur du pavé de Paris, demande l'autorisation de fabriquer du pavé (Document AD 77 : FRAD077_4B120_300)

Au 19^e siècle, les développements du réseau routier et de Paris font rapidement augmenter la demande :

1817 : la ville de Fontainebleau utilise 500 000 petits pavés et 120 000 pavés d'échantillon issus de carrières de la région pour les routes.

1825 : Les carrières fournirent 1 750 000 pavés, 2 380 000 en 1826 et près de 3 millions en 1829, entre 3 et 4 millions en 1840. D'après Paul Domet, la seule consommation de la ville de Paris était de 2 900 000 pavés en 1929 et 2 540 000 en 1847.

Le rythme de production moyen était de 6 pavés par carrier et par heure, durant une journée de 12 heures. La rémunération était fixée pour cent pavés, un ouvrier produisant annuellement environ 13 000 pavés.

Pour faire le pavage d'une chaussée de 6m de large en pavés de 14 x 20 x 16 cm de hauteur sur 1 Km de long, il faut 210 000 pavés, soit la production de 16 ouvriers pendant un an, plus un an de travail d'un ouvrier pour la production des 2 Km de bordure de trottoir, sans compter le revêtement des trottoirs s'il est besoin.

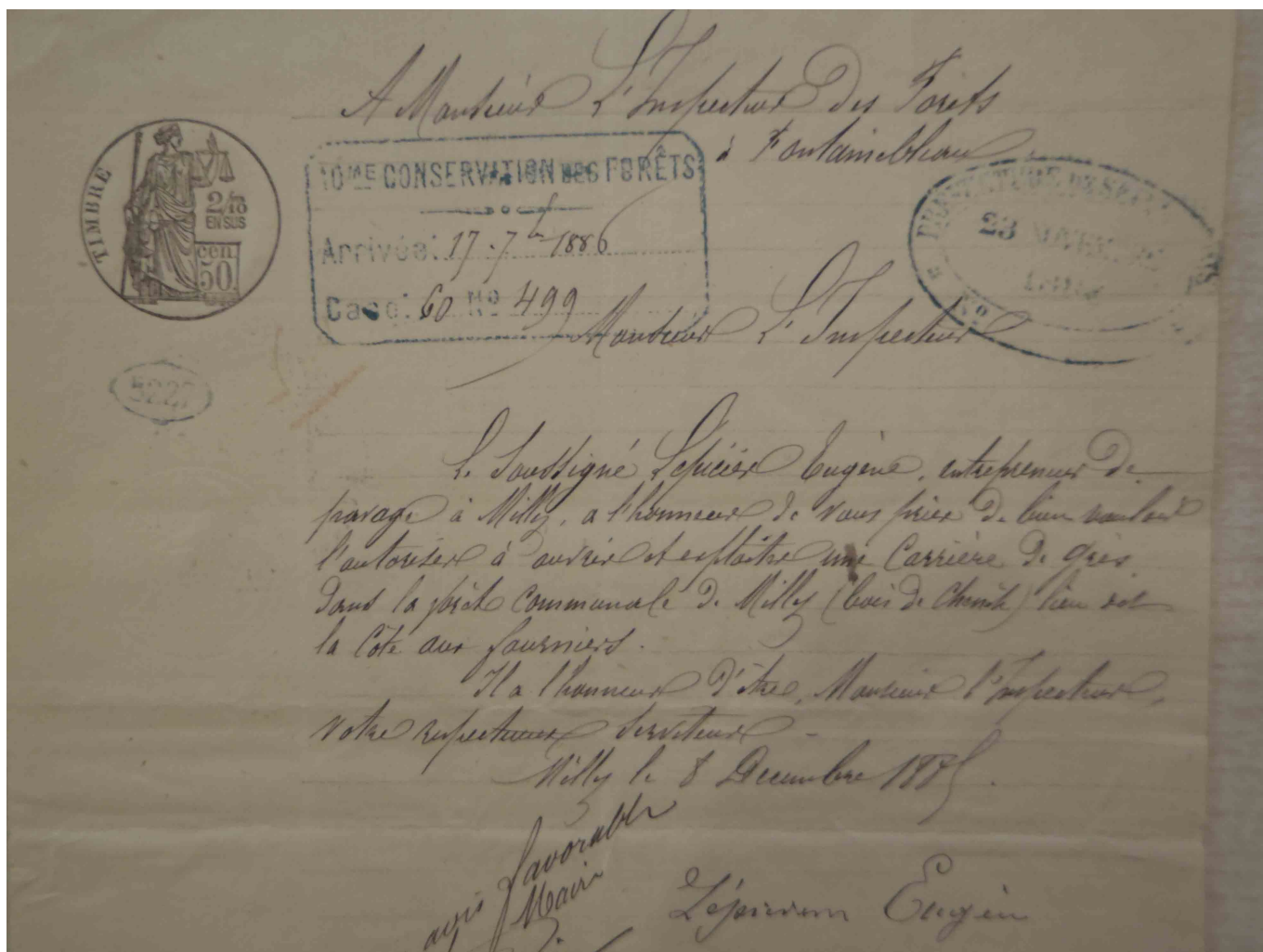


Fig 3.9 : Demande d'autorisation par le sieur Lépicié Eugène, entrepreneur de pavage à Milly d'ouverture d'une carrière de grès dans la forêt de Milly. 1886, transcription ci-après (Document AD 77 : FRAD077_7M26)

A Monsieur L'Inspecteur des Forêts de Fontainebleau

Monsieur L'Inspecteur

Le soussigné Lépicié Eugène, entrepreneur de pavage à Milly, a l'honneur de vous prier de bien vouloir l'autoriser à ouvrir l'exploitation d'une carrière de grès dans la forêt communale de Milly (bois de Chenile) lieu dit la Cote aux fourniers.

Il a l'honneur d'être, Monsieur L'Inspecteur, votre respectueux serviteur

Milly le 8 Décembre 1885

Signature et mention d'avis favorable de l'administration

En construction

Aux 12^e et 13^e siècles : construction des édifices anciens : églises, édifices à vocation défensive

Il en subsiste des vestiges à Milly-la-Forêt ou à Moret-sur-Loing qui fut « *ceincte de hautes et belles murailles avec profonds fossez en talus de grosses pierres de grez* » (murs longs de 1400 mètres avec 20 tours)



Fig 3.2 : Grande Rue de Moret et Tour de Bourgogne (Document AD 77 2Fi 6056)

- les châteaux régionaux : Fontainebleau, Courances, Chamarande, Vaux-le-Vicomte

Construction du château de Fontainebleau : Il a été construit à partir de 1137, mais l'utilisation du grès n'aurait commencé qu'à la fin du 15^e et au début du 16^{ème} siècle , notamment sous François 1^{er} (roi de 1515 à 1547).



Fig 3.6 : Le grand escalier du Château de Fontainebleau (Document du Prof. Patrick Dubreucq : travail des élèves de Seconde-Lycée Blanche de Castille , mars 2012)



Fig 3.63 : Façade de la Porte Dorée du Château de Fontainebleau : édifée à partir de 1528, on remarque l'utilisation du grès pour les chaînages d'angle à chaque extrémité de la façade, pour les pilastres et les corniches (parties foncées de la façade) (Document : Prof. Patrick Dubreucq : travail des élèves de Seconde-Lycée Blanche de Castille , mars 2012

- **les églises** : pour celles édifées avant le 17^e siècle il n'y avait pas de problème d'approvisionnement alors qu'après, il faut l'autorisation du gouverneur et négocier avec les entrepreneurs



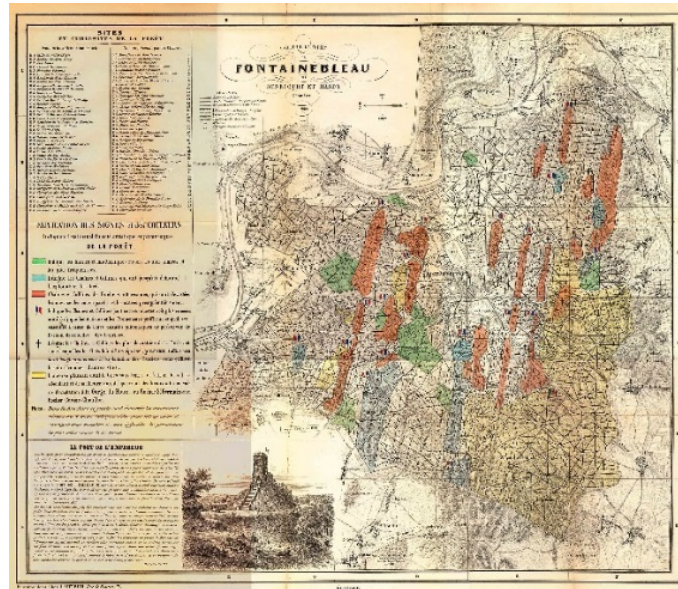
Fig 3.64 : Eglise de Dormelles (Seine et Marne) : construction en grès du 13^{ème} - 14^{ème} siècles (Document Jean Pillot, AFF)



Fig 3.64 : Eglise d'Esmans (Seine et Marne) : construction en grès (Document Jean Pillot, AFF)

5) Une figure marquante liée à la forêt et aux Grès de Fontainebleau : Denecourt

Claude François Denecourt (1788- 1875) est un vétéran de l'[armée napoléonienne](#) qui consacra l'essentiel de sa vie à développer et faire connaître les richesses de la [forêt de Fontainebleau](#). Dans ce cadre c'est un précurseur de la défense de l'environnement.



4)

Fig 3.23 : Carte de 1856 de Denecourt et Hardy, qui mentionne les chaînes et collines de la forêt de Fontainebleau les plus dévastées par les carriers qui en fait sont les principaux lieux d'exploitation (Document Gérard Vallée, AFF)

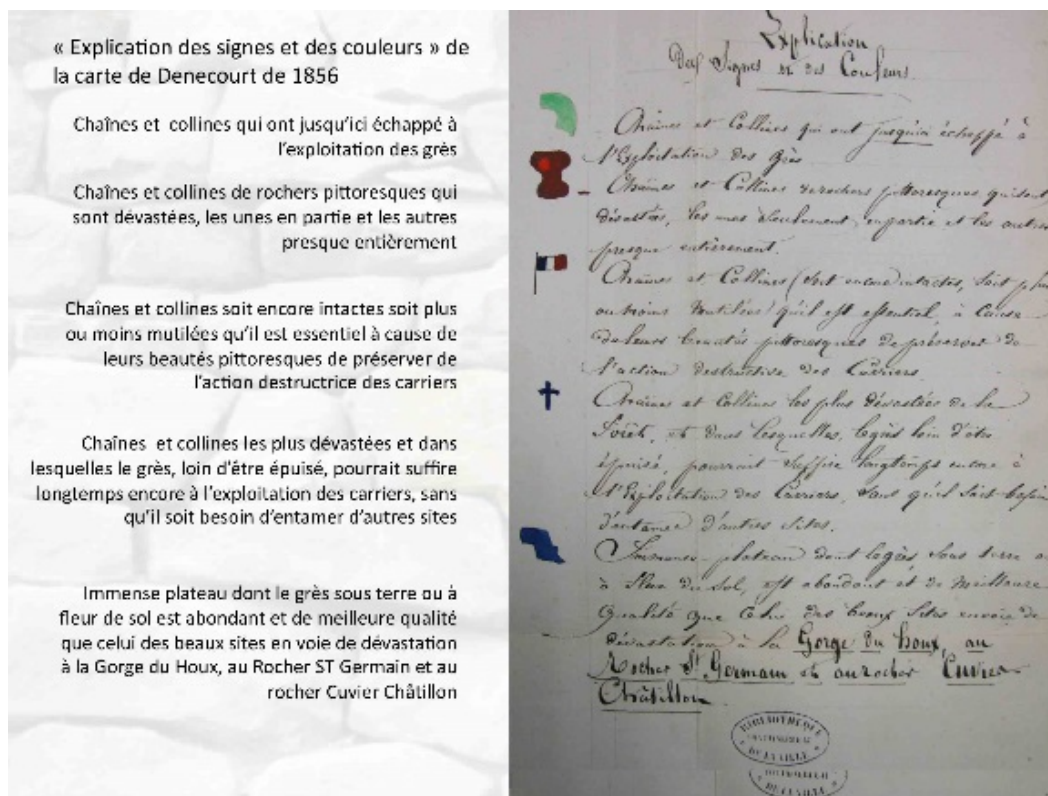


Fig 3.24 : Légende de la carte de Dénecourt et Hardy (Document Prof. P. Dubreucq)

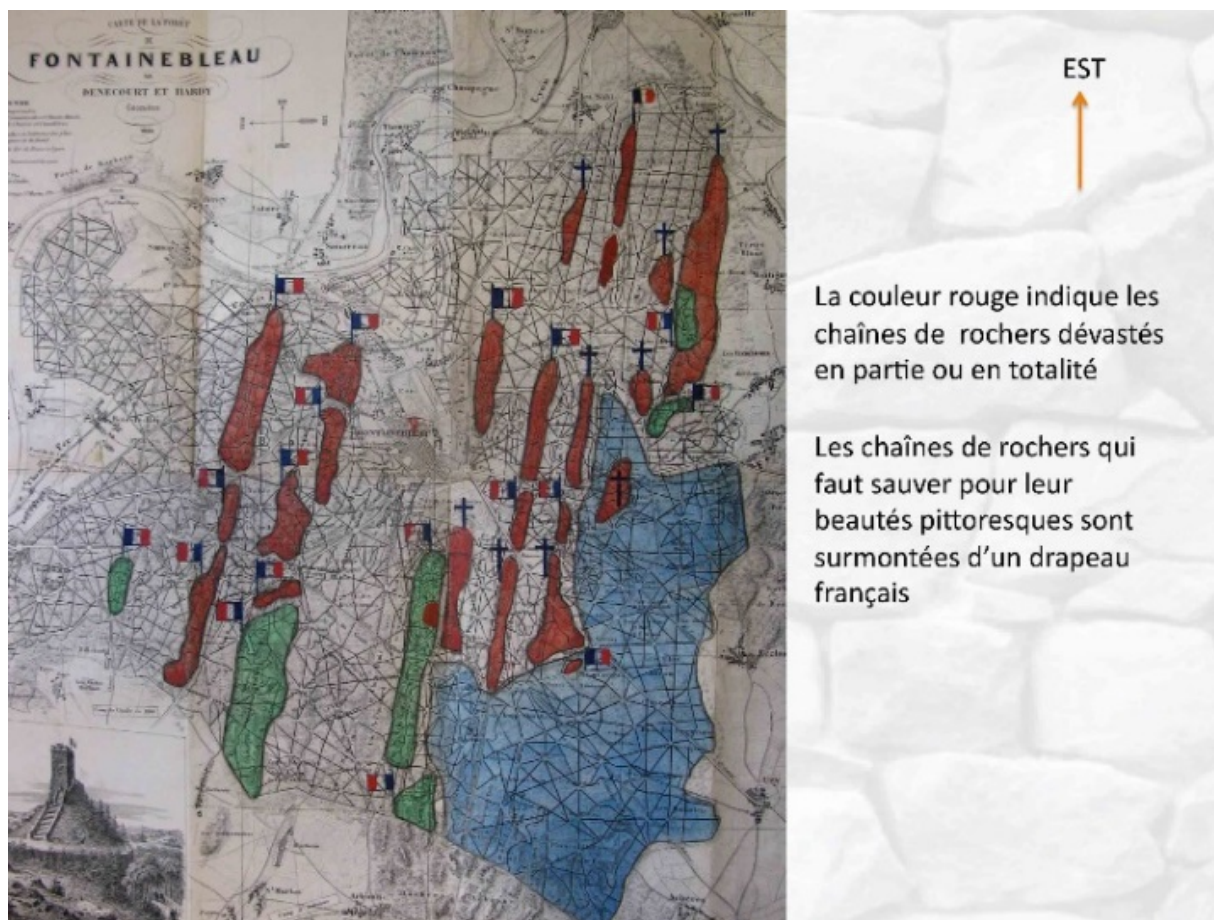


Fig 3.25 : Légende des couleurs de la carte de Dénecourt et Hardy (Document Prof. P. Dubreucq)

Le mot de Denecourt (1839 – *Guide du voyageur dans la forêt de Fontainebleau*, p. 7-8) :

« C'est aussi au sein de cette vaste forêt qu'est tiré le grès servant au pavage des rues de la capitale et des routes environnantes. De nombreux et pauvres carriers usent leur vie, en peu d'années, à l'extraire et à le fendre ; des centaines de voitures sont journellement employées à charrier cette lourde matière vers les rives de la Seine ; chaque année, il en est transporté une quantité dont le poids excède 200 millions de kilogrammes (soit 200 000T). »

Note de Gérard Vallée (AFF): Si Denecourt, à la suite d'autres admirateurs de la forêt de son temps (Paul Domet, dans son *Histoire de la forêt de Fontainebleau* de 1873, classe les carrières parmi les 'fléaux' de la forêt), a décrié les dégâts causés par les carrières sur le patrimoine forestier, il a lui-même beaucoup profité des innovations apportées par les carriers : bon nombre des chemins qu'il utilise pour ses balades en forêt ont été inaugurés pour les carriers.

6) Exploitation actuelle : la transmission d'un savoir-faire ancestral

Il n'existe plus aujourd'hui qu'une carrière en activité à Moigny sur Ecole (Essonne), réouverte en 1987 par Joao de Oliveira et poursuivie en 1999 par son fils Francisco de Oliveira.



- superficie du site : 5000m² dont 2000m² exploitables.

- **maintien du savoir-faire traditionnel: en septembre 2001, label «Parc naturel régional du Gâtinais français»** décerné à **Francisco De Oliveira** pour son savoir-faire inimitable et pour l'utilisation de la tradition artisanale pour les techniques d'exploitation de la carrière et du travail grès de la pierre à l'aide d'outils anciens, au bénéfice de la restauration des bâtiments historiques et de réalisations de prestige, comme le pavage de la vieille ville d'Auxerre (120.000 pavés), le pavage de la cour du Louvre et du parvis de la Cathédrale de Chartres, la restauration du Château de Chamarande, et bien d'autres ...



Fig 3.36 : Carrière de Moigny sur Ecole: le dédoubleage des blocs

(Document Jean Pillot, AFF)

Pour obtenir des données complémentaires sur l'ensemble de ces parties, voir le site web du Géofestival Ile de France à : www.geofestival.org