

Deux mille ans de carrières

Prendre pour titre : "Deux mille ans de carrières", c'est sacrifier à la mode "du passage au millénaire. Il y a certainement plus de deux mille ans que les hommes se sont intéressés à la pierre sur notre territoire.

En effet, avant de servir de pierre de construction, les roches calcaires assez tendres, naturellement excavées ou creusées par l'homme, ont servi d'abris sous roches pendant la Préhistoire (vallée de la Dordogne et de ses affluents) et d'habitations troglodytiques à une époque plus récente : catacombes de Rome, demeures du Périgord, des vallées de la Loire et de la Seine. Aujourd'hui, la plupart des variétés de calcaires servent à la construction, sous forme de moellons ou de pierres de taille.

Ici la pierre est partout, alors, gens de St Vaast et d'ailleurs, lorsque vous vous promenez sur les chemins autour de la carrière, prenez le temps de regarder, vous avez devant vous la coupe géologique du bassin parisien, vous avez devant les yeux des millions d'années de la vie de notre planète bleue.

Posez-vous des questions ? Imaginez. Autrefois, il n'y avait rien, rien que de l'eau, de la chaleur, puis des bestioles sont venues, des petites, des plus grosses, qui crèvent, s'entassent au fond pour former des couches. Les climats changent les bestioles avec, la mer s'en va. Quant on pense que certains calcaires très fins sont constitués par les "cadavres du plancton" accumulés pendant des millions d'années.

Regardez la carrière choisissez un banc de pierre et posez-vous une question : Deux mille ans : ça fait combien de centimètres de pierre ? .

La pierre de St Vaast est un calcaire classé par les géologues dans la période du Lutétien. Elle porte aussi les noms célèbres de sa voisine de St Maximin : Banc Royal, Banc du Vergelé, Banc de St Leu.

Comme son nom l'indique le banc royal était utilisé pour les "constructions royales" à l'exemple du château de Versailles ? Toute la roche n'est pas utilisable, certaines parties ont été laissées : c'est le cas en particulier pour les « puisards » : l'eau s'est infiltrée dans des trous, provoquant des réactions entre la pierre et les autres couches de terrain, notamment la précipitation de la silice qui durcit le calcaire.

Les carrières de St Vaast se sont développées dans le secteur Nord Est du village et en partie sur le territoire de Montataire. Alors que les pentes du terrain naturel s'inclinaient autrefois pareillement vers la vallée, aussi bien du côté de Montataire que de Mello, de véritables collines de remblais, aux pentes abruptes, sillonnées de chemins profonds, constituent à présent un vaste paysage au relief accidenté et boisé qui n'est pas sans attrait. Ce sont les « cavaliers ».

La nature a repris ses droits, refaisant une parure végétale aux bouleversements insolites des carrières dont l'activité s'est éloignée progressivement de la vallée vers le plateau.

Les anciennes carrières.

Il y a bien longtemps que l'on extrait de la pierre à St Vaast. Le village au long des siècles s'est construit en pierre du pays, certaines maisons sont très vieilles et l'on en connaît qui ont des caves immenses et très profondes.

En creusant la cave, on extrayait la pierre pour construire sa demeure et pour les voisins venus prêter la main. On a dit que sous l'église, existe une crypte importante d'où l'on a extrait la pierre pour construire au XI^e siècle ou antérieurement l'église primitive, ainsi que la construction de l'église actuelle.

On suppose aussi que des pierres de l'église proviennent d'une vieille carrière souterraine qui existe encore non loin du village, sous la 'Butte à Mézières. Son entrée, aujourd'hui

condamnée, est en contrebas, à droite du chemin dit de la 'Gueule Flageole'.

Les extractions en cave, procédé le plus simple à l'époque n'avaient guère changé le paysage. Il n'en sera plus de même dans la seconde partie du XIX^e siècle où les carrières à ciel ouvert remplaceront les carrières souterraines, créant de profondes et vastes excavations et nécessitant de nouveaux accès et des terrains de décharges pour les terres de découverte et les déchets de carrière.

Les carrières à ciel ouvert.

C'est vers 1851 que débute à St Vaast, la première carrière à ciel ouvert (aujourd'hui remblayée) non loin de la vieille carrière souterraine citée plus haut.

A la même époque, une autre s'ouvre au bord de la route départementale St Vaast Montataire (ancienne carrière Fèvre). A cette époque la pierre, transportée par chariot jusqu'à Creil, était chargée sur bateaux au port du Long Boyau et partait en direction des chantiers de Paris.

Le chargement se faisait au moyen de plans inclinés (les chopins) ; on y poussait les blocs sur 'roules' à l'aide de crics, levrettes et treuils à main. Sur le bateau on employait le filin, sorte de cordage de marine, par lequel on retenait les blocs descendant doucement sur 'roules'. Plus tard les carriers de St Vaast conduiront leur pierre en gare, au village voisin de Cramoisy.

Apparition des chemins de fer.

En 1855 est inaugurée la ligne de chemin de fer Beauvais Creil. Le développement des chemins de fer facilite les transports et crée des besoins énormes en matériaux pour la construction d'ouvrages d'art : ponts viaducs, gares. Les travaux entrepris à Paris par le baron Haussmann constituent, eux aussi, des conditions favorables à l'industrie de la pierre. Les carrières de St Vaast en profiteront. Aussi voit-on de nombreuses exploitations s'installer

Deux mille ans de carrières



Bien des usagers du CD123 ne se doutent pas que derrière ces remblais (cavaliers) se cache l' une des plus grandes excavations du département.



Des "Petits Bois" à Magenta, c' est la place Charles de Gaulle, l' Arc de Triomphe, les Champs Elysées qui pourraient disparaître dans le trou.

Le métier de carrier était pénible puisque tout le travail était fait à la main. Ce n' est qu' à partir des années 1940-47 que l' outillage électrique moderne a fait son apparition. La perceuse électrique Vagéor remplaça l' aiguille. Les aiguilles de 6 à 13 pieds, (1,80 à 3,90m) étaient lourdes à manier.

Dans les années 1950, une grue à chenille est arrivée, permettant de déplacer et de charger plus facilement les blocs de plusieurs tonnes.

Le passe-partout fût remplacé par la scie électrique. Avec la généralisation du carbure de tungstène, arriva la tronçonneuse électrique et les grosses haveuses à chaîne pour trancher la pierre.

Ce métier était dur, apprécié dans le village et maintenant bien regretté. Roland Doussoulin

Un endroit de la carrière était appelé "le Maroc" à cause de la chaleur qui y régnait l' été. Roland Ménard





Deux mille ans de carrières

- 1885 : Trois carrières s'ouvrent " Aux Petits Bois » elles sont actuellement remblayées en grande partie.
- 1856 : Une autre s'installe près de la seconde voûte du chemin des Petits Bois (anciennement chemin des Amourettes) à l'Est des trois premières. On commence aussi à exploiter l'endroit du grand remblai dit « Le grand cavalier Lemaire" (Cavalier : nom donné au tas de déchets de carrière ; Lemaire : nom d'un ancien carrier.
- 1858 : Six nouvelles zones d'extraction sont mises en activité
- Une au voisinage de la première citée.
- Une à l'endroit où débouche actuellement le chemin de la carrière de la société des Carrières et Scieries de France sur la route départementale.
- Deux au lieu dit « les carrières de Sébastopol".
- Une vers le lieu dit « les Glachoirs ».
- Une au lieu dit "l'Alma ".
- 1863 : Arrivée à St Vaast de la maison Civet qui vient d'acheter une ancienne carrière.
- 1864: Ouverture de la carrière des Petits Bois, non loin du cavalier « Pouleau ».

Quelques années plus tard, St Vaast est relié à Cramoisy par un raccordement à voie normale. Chaque carrier dispose d'un dépôt le long de la voie ferrée. La pierre descendue des carrières en chariot est chargée sur wagon de grues portiques roulantes en bois.

Après la guerre de 1870.

A partir de 1874, la maison Civet commence à prendre de l'importance avec l'achat de trois carrières. C'est l'époque du métro, des expositions. Les besoins en pierre sont énormes. On recherche de nouveaux sites. Ainsi en est-il de la carrière dite de la « Surprise », dans le village même, aux environs de 1908, ne donnant aucun résultat valable, elle est abandonnée. En 1910, la maison Civet achète la carrière « Sébastopol » ; Ce sera l'occasion de déboucher quelques bouteilles de vin vieux du pays, souvenir des vignes de St Vaast, précieusement enfouies dans la cave. Un an plus tard, rachetant les affaires de deux autres carriers, la maison Civet prend une place prépondérante à St Vaast, et peut mener plus rationnellement son exploitation. En 1914, la construction d'un chemin de fer à voie étroite est réalisée. Il relie les chantiers des carrières aux dépôts du raccordement à voie normale. Il est maintenant démonté. Un wagonnet rappelle cela à l'entrée Est du village.

Après la guerre de 1914-18.

Après la guerre, la reconstruction nécessite d'énormes quantités de matériaux. Les carrières retrouvent une intense activité. Un train de pierre part chaque jour de la gare de Cramoisy. Les exploitants de St Vaast sont au nombre de quatre dont la maison Civet, qui deviendra la Société de Carrières et Scieries de France en 1928. Elle amorce une extraction souterraine en plus des trois importantes zones dont elle dispose. La quatrième exploitation vers Magenta, n'a pas été citée précédemment parce qu'elle est située entièrement sur le territoire de Montataire.

Depuis 1945.

La période de marasme économique, la longue crise du bâtiment, de 1931 à 1939, a diminué l'activité des carrières. Après la guerre 39-45 elles sont pratiquement arrêtées, une ère nouvelle d'activité va s'ouvrir, les dévastations de la guerre étant plus étendues et les besoins plus importants que pour la guerre de 14-18.

Les carrières avaient, jusque là, gardé un caractère artisanal ; elles vont devoir s'électrifier, se mécaniser, s'industrialiser car la main d'œuvre va manquer.

Grâce à la commercialisation du carbure de tungstène, on inventera la tronçonneuse électrique, les grosses haveuses à chaîne pour trancher la pierre.

Le perçage des trous se fera à la perceuse électrique, avec des mèches torsadées munies d'un embout au carbure. On abandonnera crics, levrettes pour les manutentions qui seront faites à l'aide de derricks, de grues électriques (ou de treuils ou de camions grues).

La reconstruction consécutive aux dommages de guerre ne sera pas terminée que l'expansion économique suscitera une nouvelle poussée de la construction.

Des matériaux nouveaux, des méthodes de fabrication en usine surgiront qui inciteront les carrières à se défendre et à progresser davantage vers l'industrialisation de la pierre. On ne livrera plus de la pierre brute, mais on la sciera mécaniquement pour la livrer, prête à poser.

Des usines s'installeront en carrière avec des scies guillottes, des disques de sciage sous des ponts roulants ou des grues tours. Plus de wagons en gare de Cramoisy.

Le camion a vengé le chariot que le rail avait tué !

Le chemin de fer des carrières, à la pointe du progrès en son temps, devenu archaïque, fera place à la route une fois démonté. Semi-remorque, routiers ou multi-bennes circuleront désormais dans les carrières et dans les vieux chemins qui portent encore, de-ci, de-la, le long des murs, les traces des vieux chariots à pierre.

Les carrières aujourd'hui.

Actuellement deux activités persistent dans les carrières de St Vaast : l'extraction et le concassage.

L'extraction, la plus noble, s'effectue par campagnes de deux à quatre mois. En effet par souci de compétitivité face à d'autres matériaux, la société Rocamat a rationalisé son exploitation. C'est ainsi que les blocs extraits à St Vaast sont transportés par camion à St Maximin pour y être travaillés, taillés, façonnés à la demande.

Que de progrès en quelques années, la mécanisation a été poussée au maximum, les bancs de découpes programmés par ordinateur sont en nombre. Le bloc arrive sur des rouleaux, il est pris en charge par d'énormes pinces, tourné, retourné pour faire face à l'engin de coupe. Il suffit par exemple de programmer les dimensions d'une cheminée pour obtenir à partir d'un énorme bloc, en sortie de machine, un ensemble prêt à monter.

Il reste néanmoins sur le site trois ou quatre spécialistes de la taille à la main pour réaliser de véritables objets d'art. La



La pierre continue ainsi à vivre. C'est ainsi que la pierre de Saint Vaast

Deux mille ans de carrières

est exportée vers différents pays comme les Etats Unis ou le Japon. De nombreux monuments étrangers sont rénovés ou construits avec cette pierre. Des maisons entières partent aussi « en kit » par bateau vers ces pays.

En France de nombreux bâtiments publics et monuments historiques sont rénovés avec la pierre de St Vaast. Souhaitons que cette activité perdure pour le bien de l'entreprise, de la commune, mais aussi pour que subsiste un métier d'Art.

Parmi les chantiers en cours et visibles dans la région, on peut citer : l'île République à Creil où la pierre de St Vaast est utilisée en parement et la Maison de retraite de Breuil le Sec. Le concassage, la seconde activité est peut-être moins noble, mais beaucoup plus importante en volume. La demande de granulats est considérable, routes, autoroutes, maisons individuelles, habitations collectives, "on dit que chaque français en consomme sept tonnes par an".

De plus pour des raisons de protection de nappes phréatiques et d'inondations, il est de plus en plus difficile d'ouvrir de nouvelles gravières, alors, ce qu'autrefois on mettait à l'écart, sous la forme de grandes collines, « les cavaliers » est maintenant utilisé.

Les couches de découverte, les rebuts de taille sont triés, concassés. Sous forme de granulats de tailles diverses la pierre de St Vaast sert d'assise à des routes et autoroutes, au ballast du TGV. Sous forme de « craon » elle est utilisée pour la culture des champignons. Broyée finement c'est la « terre battue » des courts de tennis comme Roland Garros. Des milliers de mètres cubes de granulats quittent ainsi chaque année des carrières de St Vaast.

Peut-être verrez-vous aussi d'énormes camions pleins de blocs de béton pénétrer dans les carrières. Ils ne viennent pas déposer des gravats. Les blocs de béton qu'ils amènent sont brisés, débarrassés de leur ferraille et concassés.

Les granulats ainsi obtenus sont réutilisés dans la construction. Comme vous avez pu le constater cela a un impact sur l'environnement, poussière et boue font aussi partie du paysage. La traversée de la commune en fait les frais et il est bien difficile à St Vaast de garder une voiture propre. Les accès de la carrière vont prochainement être goudronnés, les camions passeront en "piscine" avant de sortir. On peut donc espérer une amélioration de la propreté dans la traversée du village.

Il est à noter que la nouvelle réglementation concernant les exploitations de carrières impose un réaménagement du site en fin de chantier. Cela est sans aucun doute un plus pour la sauvegarde de l'environnement mais cela chagrine quelquefois les anciens carriers de voir disparaître les anciennes entrées de galeries sous des tonnes de remblais.

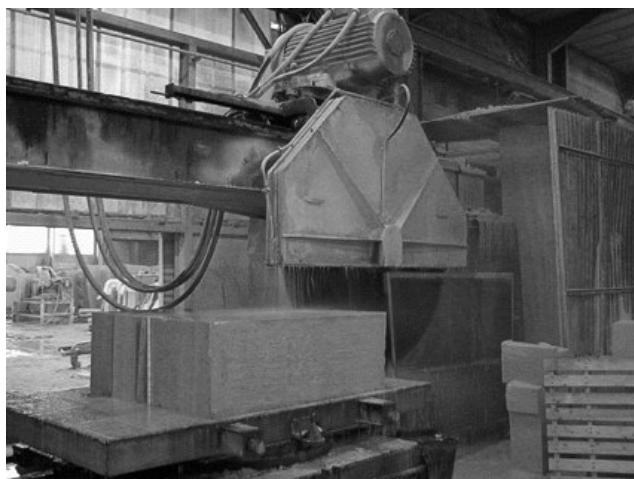
Un ancien secteur de la carrière, le lieu dit « les Glachoirs », doit prochainement être sorti du périmètre de l'exploitation. Cet endroit de la commune est particulièrement pittoresque, un paysage quasi lunaire de grands blocs de pierre où règne le plus grand calme. Sur les murs de pierre de l'ancienne exploitation des grimpeurs s'adonnent à l'escalade tout au long de l'année. Le site est maintenant très connu dans le milieu de la "grimpe" et même des "alpinistes" professionnels viennent s'y entraîner.

Un syndicat intercommunal aura, dès que cela sera possible, la charge de l'aménagement de ce secteur, plus particulièrement la mise en œuvre des équipements de sécurité.

Un souhait pour conclure : Au siècle d'Internet et de la communication planétaire ne pourrait-on pas autour de la carrière avoir quelques panneaux ou bornes informatives sur le lieu, sa formation et ce qui s'y passe.

Le tourisme industriel et la communication d'entreprise, ça existe. ?

(Ce texte est une compilation de documents trouvés en mairie auxquels ont été ajoutés quelques précisions et commentaires personnels) Paul Crépin.



Banc de découpes de la pierre commandé par ordinateur