

Le transport des pierres calcaires

Un fois le bloc sortie grâce au treuil, il faut encore les acheminer jusqu'au ateliers de taille.

Transport des pierres:

Les blocs remontés au niveau de la plate forme du treuil sont posés sur des **madriers** en bois permettant de les basculer sur des charrettes. La surélévation de la plate-forme facilitait le chargement. Le transport étaient assurés par les **chartiers ou pierreaux**.

Le but était d'acheminer les pierres jusqu'aux **ateliers de taille** situés en général directement sur les chantiers de construction. Pour cela soit la voie terrestre étaient utilisée si la pierre provenait de carrières proche des chantiers de construction, soit par voie fluviale si la destination était plus lointaine.

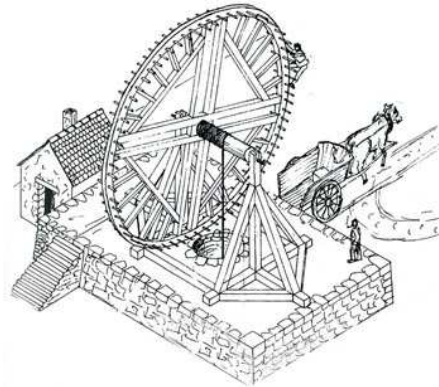
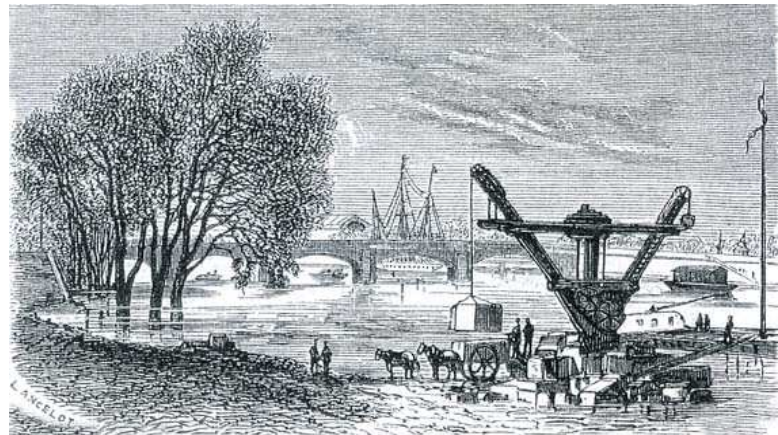


Plate forme de carrière



Port aux pierres avant le pont cocorde (coll. SEDHAC)

Jusqu'au milieu de 20ème siècle, on utilisait deux types de véhicules en fonction de la taille des blocs :

- Pour les moellons de petites tailles, on utilisait une **charrette à deux roues** appelée "*moellonnière*". Elle était tirée par quatre chevaux et pouvait supporter 6 tonnes.
- Pour les grosses pierres de tailles, on utilisait une **voiture basse à quatre roues** appelée "harnais à pierres". L'attelage était composé de 6 à 8 chevaux selon la taille du bloc qui pouvait atteindre 8 tonnes. Les boeufs étaient également utilisés dans certaines régions de France comme le Jura.



Voiture de chartier (coll. Roger viollet)



Charette à deux roues



Attelage de boeufs dans le jura (coll.

La législation du transport des pierres :

Au 18^{ème} siècle les chartiers doivent être munis d'une simple "**lettre de voiture**" qui double la commande. Elle stipule que le matériel doit être livré dans les temps et en bon état.

A partir de 1776 les carriers doivent avoir **un numéro peint sur les blocs** qui entre dans Paris afin de permettre leur identification. D'autre part le prix des pierres doit être évalué par un **toiseur** (nom provenant de l'unité de mesure qui pouvait être la toise) soit au niveau du port d'embarquement, soit à l'arrivée sur le chantier de taille.

Les pierres étaient mesurées soit :

- A l'unité, de transport (chariot, bourriquet...) quand elles étaient de mauvaise qualité comme les moellons.
- A la longueur, quand elles étaient issues d'un banc d'épaisseur relativement constante. Par exemple le liais dont l'épaisseur était environ de 0,25 m.
- Au volume, quand les pierres étaient de très bonne qualités ou de grosses tailles comme le banc royal ou le cliquart.

Les ateliers de taille :

Les pierres étaient transportées aux ateliers de taille. Là les **tailleurs de pierres** finissaient le travail du carrier en taillant les pierres au mesures voulut pour la construction. Ces ateliers étaient souvent installés sur les chantiers de construction afin de faciliter les commandes. Quand elles devaient être ornées de décoration les **sculpteurs** intervenaient dans une dernière étape. Les outils qu'ils utilisaient été en partie commun avec ceux des carriers.

Les pierres étaient taillées humides afin de permettre le dépôt d'une couche de **calcin**.

En effet, lorsque la pierre est extraite de la carrière, elle est encore imbibée de son "**eau de carrière**" comme tout le banc calcaire qui la contenait. Au cours du séchage, lorsque l'eau interstitielle quitte les pores de la roche par évaporation, le carbonate de calcium dissous précipite à la surface. Les pores superficiels sont alors oblitérés par un remplissage de cristaux microscopiques de calcite et il se forme une pellicule durcie et imperméable à la surface de la pierre appelé calcin.



Chantier de l'hotel salm à Paris (phothèque de Paris)

