

Haquets, diables, traineaux...



Cette photo montre le haquet des Juignon, correctement nommé le 21/7/1895 par Silvère Juignon

vous payer ce que je vous dois sur le haquet.

mais il fut connu sous le nom plus usuel de fardier des Juignon.

Les haquets, comme les tombereaux de notre région, étaient des véhicules à 2 roues qui avaient donc toujours leurs roues en appui sur le sol, même si celui-ci était irrégulier ; ils ne

couraient pas le risque de se disloquer par des porte-à-faux.

Les fardiens avaient 4 roues avec un train avant pivotant et deux plus grandes roues arrière sur un essieu fixe. Sur un mauvais sol et avec une lourde charge comme avec de gros blocs de pierres, l'une des roues pouvait être dans le vide. Ce porte-à-faux répété de nombreuses fois risquait de fragiliser et finalement de disloquer le fardier.

Cependant il faut avoir à l'esprit que ces véhicules étaient réalisés de façon artisanale, en fonction des contraintes d'utilisation du client et des exigences de robustesse.

C'est ainsi que le haquet des Juignon était dit « à 5 pouces » alors que par exemple, dans les carrières du Poitou, des fardiens plus puissants dit « à 6 pouces » furent utilisés.

Cette largeur exprimée en pouces (**1 pouce = 2,54 cm x 5 = 12,7 cm de largeur** pour le fer plat utilisé pour le fardier des Juignon) était celle de la largeur initiale des fers du bandage des roues.

Pour le fardier des Juignon, la largeur effective des roues ferrées après la pose des 2 fers était **11,5 cm**. Cela conduisait donc au départ à un débordement latéral de chaque côté de (**12,7 mm – 11,5 mm**) : 2 = **6 mm**.

Ce débordement était nécessaire pour la solidité du cerclage suite au travail de forgeage appelé localement « **châtrer les roues** ». À la forge des Barré de Bonneuil cette opération était effectuée dans un site situé au-delà, sur le bas-côté gauche de la forge proprement dite en remontant la « rue du Montier » appelée maintenant rue du Berval. Il y avait sur ce site un foyer de forge, un bassin pour l'eau du refroidissement et un coffre avec de lourds marteaux munis des longs manches pour battre latéralement et en vis-à-vis les fers chauffés à hautes températures.

C'est cette opération qui réduisait de 6 mm de chaque côté la largeur des fers. De ce fait il fallait 4 personnes (2x2). Urbain, Raymond et Sylvain Barré avaient donc en renfort le recours à leur sœur Germaine pour effectuer face à face ce travail très particulier.

Au final la roue était plongée dans le bassin de refroidissement ; la puissante et brutale rétractation thermique des fers produisait comme un gémissement des bois de la roue.

Sur l'extérieur de la pièce de bois très travaillée (en orme, un bois qui fend difficilement), sur laquelle aboutissaient autour du moyeu les 14 rayons en acacia de la roue, un autre cerclage en fer appelé « frette » était mis en place, également avec un serrage thermique par forgeage rétracté.

Certes le fardier, mais aussi *le diable des Juignon*



Photo Roches et Carrières

Ce **robuste diable** aux roues et plateau de bois puissamment bardés de fer pouvait résister aux frottements de la pierre dure. Il pouvait être tracté et, si besoin, poussé par un ou plusieurs hommes pour transporter des pierres ouvragées.

Dans la carrière Juignon, de courtes galeries assez spacieuses ont été réalisées pour bénéficier de la lumière du jour, tout en étant hors intempéries. Comme cela l'hiver, lorsque les ouvriers ne pouvaient plus maçonner dehors, ils préparaient à l'abri ces belles dalles de pierres dures de grand appareil qui firent la renommée de la carrière Juignon à Bonneuil, dans la Montagne Pierreuse .

Cela explique la faible épaisseur, parfois de moins d'un mètre, de la couverture de certaines de ces petites galeries ateliers de taille aménagées.

Cette activité hivernale, et d'autres, nécessitaient l'usage de ce diable.

Caractéristiques du diable Juignon

Longueur : 2,50 m, longueur du plateau : 1 m, largeur : 0,602 m, épaisseur : 8,5 cm
Dépassement arrière des limons au-delà du plateau : 0,15 m

Longueur avant des limons : 1,35m

Largeur intérieure : 0,435 m, largeur hors tout à l'axe des roues : 0,90 m

Roues pleines en bois, diamètre : 50 cm

Largeur du bandage en fer : 9 cm, épaisseur : 5 mm



Le déplacement des pierres et de leurs chutes d'extraction a conduit à une grande diversité d'usages sur lesquels nous reviendrons.

Mais ci-dessous c'est la carrière de pierre dure de Montaigu, dite des Cavaliers, au-dessus de la place de la Mairie de Bonneuil, qu'il nous faut évoquer. Son exploitation dans la forêt de Retz fut importante mais brève : 1864 / 1886.

Photo Roches et Carrières

Par le témoignage indiscutable de la fille d'une dame Touchart, nous savons que des bœufs y furent utilisés pour descendre les fardiers par une rampe forestière pentue avec le franchissement du ru de Bonneuil par un gué.

Bien que cela ne fasse l'objet d'aucun témoignage, il faut se poser la question : comment était exportée la pierre dans un aussi vaste réseau de galeries, souvent de faible hauteur, cependant probablement accessibles aux bœufs comme l'indique un petit décaissement central avec latéralement des sortes de trottoirs rectilignes mais en courbe douce quand il fallait tourner.

Une question reste en suspend : la hauteur de chargement des fardiers et des haquets est de l'ordre de 1 m au-dessus du sol ; quand vraiment la hauteur des galeries était trop faible n'a-t-on pas eut recours aux traîneaux de carrière à glissières bardées de fer !

Le chargement est beaucoup plus bas et plus facile et avec un autre avantage du traineau : il n'est pas nécessaire de faire un demi-tour pour repartir, il aurait suffi d'atteler les bœufs à l'autre extrémité du traineau.

Une autre observation m'incite à évoquer cette hypothèse : dans une carrière de hauteur importante, c'est facile de se débarrasser des chutes de pierre excédentaires. On les étale au sol et on roule dessus. Dans la carrière basse de Montaigu c'est impossible, d'où cet impressionnant tas de déchets de pierre juste à flanc de coteau de la carrière.

C'est ce fameux «**cavalier**» où l'exceptionnel instituteur de Bonneuil, Monsieur Chrétien (époux d'une aussi remarquable enseignante), nous emmenait au titre de l'éducation physique. À plus de 40 élèves nous étions trop nombreux pour faire deux équipes de foot.

Notre grande distraction de garnements était soit de nous sauver dans la carrière soit de faire débouler sur le versant de lourdes pierres de ce fameux cavalier. Je me souviens parfaitement qu'il y avait des carcasses de pierre difformes bien trop lourdes pour les déplacer. **Il me paraît vraisemblable qu'elles aient été amenées sur ce vaste cavalier en plateforme, jadis tabulaire, avec un traineau si facile également à décharger.**

N° 372

TÉLÉPHONE 424-23

Dépôts :
Gare du Nord, La Chapelle
Gare des Docks, St Ouen
CARRIÈRE DE LA BONNEVILLE
MÉRY
BANC FRANC
BANC ROYAL
DÉPÔT DE LA SEINE
GRUE PUBLIQUE ÉLECTRIQUE
Pont d'Iéna, Tour Eiffel

E. Prud'homme

17, Rue de l'Aqueduc à PARIS

Paris, le 23 Mars 1910,

MÉRY
BANC FRANC
BANC ROYAL
Ravières & Larpys
CARRIÈRE DU BIEF

Monsieur Le Maire de
Bonneuil par Fausmoille ... etc.

Monsieur Le Maire,

J'ai l'honneur de solliciter de
votre haute bienveillance l'autorisation de poser
des rails sur un chemin de fer, situé en
face la Carrière dite des Trois Fontaines, de
façon à me permettre de poser mes déblais
sur un terrain situé de l'autre côté du
chemin.

Dans l'attente d'une réponse favorable
veuillez agréer, Monsieur Le Maire, l'assu-
rance de mes meilleurs sentiments.

E. Prud'homme
et J. Fouquet

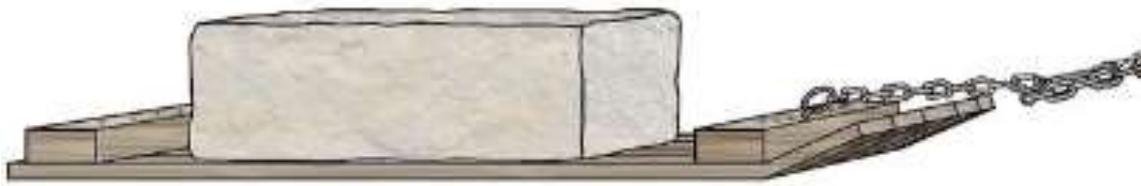
1 Édit. - 1910 - Paris

Ce problème d'évacuation des déchets d'extraction a été résolu à la Carrière des Trois Fontaines à Bonneuil-en-Valois par la pose de rails pour des wagonnets.

Même après démontage la présence d'un ancien réseau laisse toujours des traces dans les anciennes carrières ce n'est pas le cas dans la Carrière des Cavaliers.

Les Archives des Eaux et Forêts de l'Aisne ne livrent aucun document mentionnant une indispensable autorisation pour mettre en place un réseau ferré en milieu forestier.

Aucun témoignage local ne fait état de la présence de rail dans ce secteur venteux de la forêt de Retz jadis très fréquenté pour la récupération du bois mort.



Traîneau de carrière



Document Pierres- info

Document WIELICZKA sept siècles du sel polonais

Cela est une simple hypothèse mais il est assez plausible d'imaginer que c'est avec l'emploi de traîneaux appropriés que furent sortis de **la Carrière des Cavaliers** les déchets excédentaires de l'extraction par « hagues et bourrage » à très grand module qui caractérise cette vaste carrière de pierre dure.

Elle est souvent trop basse pour permettre le passage de chevaux mais plus accessible aux bœufs. **La supériorité des bœufs pour cet usage résulte de leur morphologie : la force principale de propulsion des chevaux se situe dans leur train arrière.**

Pour les bœufs c'est en s'arcboutant tête baissée sur leur train avant qu'ils expriment leur puissance d'arrachement qui surpasse celle des chevaux.

Il est raisonnable d'imaginer que l'emploi d'un seul bœuf aurait suffi pour tracter un traîneau chargé de carcasses ou de déchets de pierre de la Carrière des Cavaliers.