

Pierre SAUMANDE



Les migrants limousins dans les carrières de Paris

En ce XVIII^e siècle, les personnalités qui viennent en Limousin le reconnaissent et écrivent : "... Dans ce pays, il est notoire que les terres sont légères, noires, maigres. On ne peut y recueillir chaque année autant de grains qu'il en serait nécessaire pour la subsistance des habitants..." Monsieur d'Aine, alors intendant du Limousin... "désirerait procurer aux habitants de sa généralité une ressource capable de suppléer aux disettes de grains, malheureusement trop fréquentes dans cette province..." Déjà, en 1631, lors d'une délibération à la ville de Guéret, on reconnaissait "... que cette province est la plus pauvre et infertile de toute la France dans laquelle se recueillent aucunes graines ou vin qui soient suffisants de nourrir les habitants la moitié de l'année..." Cette particulière pauvreté va obliger lesdits habitants de cette province à aller chercher ailleurs un supplément : "... comme ces pays sont peu habitables, écrit Le Vayer (1698), les habitants ont recours à l'industrie pour vivre (...), presque tous ceux qui sont en état de travailler quittent leurs pays au mois de mars et vont en Espagne et dans toutes les provinces de ce royaume les uns comme manœuvres-maçons, les autres comme scieurs de bois au long et coupeurs de blé. Les habitants de la seigneurie de Chibert mentionnent que la plus grande partie des habitants sont contraints en sortir tous les ans pour se mesler de massonery et y gagner leur vie en autre province de ce royaume où ils sont vulgairement appelés "Limousins".

Couturier de Fournoue, lui aussi, faisant état de la pauvreté de la région explique que cela oblige "...une grande quantité de massons, charpentiers, et autres ouvriers de partir de la province tous les ans environ le mois de mars pour porter leurs travaux dans d'autres provinces du Royaume et d'y rester au travail jusqu'au mois de décembre en suivant..." (1744). Ils partiront pour diverses destinations ; on en trouve en Bourgogne, à Lyon et la région lyonnaise...

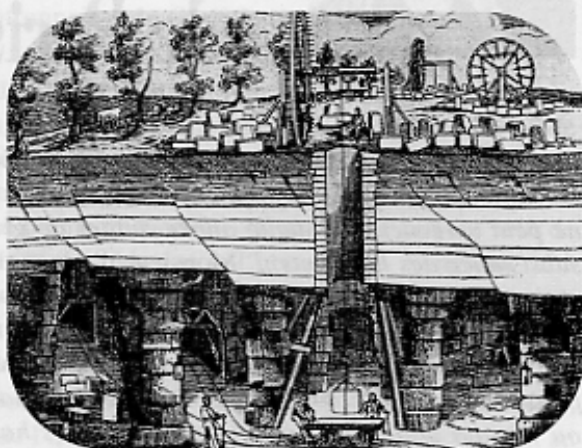
Certains, originaires de Rancon, Châteauponsac, Nantiat, se dirigeront vers la région bordelaise. Ils sont aussi présents dans la campagne au sud et au centre du Bassin parisien, dans le Gâtinais et la Brie. Mais c'est surtout Paris qui verra la plus grande migration. Cette destination parisienne a été amorcée relativement tôt (à partir du début du XVII^e siècle, on trouve mention de travailleurs migrants). Elle deviendra plus importante au cours du XVIII^e siècle, au point d'intéresser les administrations officielles. Les archives de cette époque permettent ainsi une meilleure approche du phénomène et l'on peut, de cette façon, estimer que le nombre des migrants aurait presque doublé dans les cinquante premières années du XVIII^e siècle.

Ces travailleurs saisonniers vont offrir leurs bras pour œuvrer dans divers types d'activités ; c'est ainsi que partiront des agriculteurs, des "pionniers" (les terrassiers), des

“brassiers” (ouvriers agricoles vivant du travail de leurs bras) qui aident à faire les moissons dans les pays de Brie et de Sologne, des “batteurs en grange”. Mais c’est principalement dans les métiers du bâtiment que nous les trouvons. Les choix individuels présentent une grande diversité ; ils seront techniciens du travail de la pierre : manœuvres “limousins”, compagnons maçons, scieurs de pierre, tailleurs de pierre...

Ils seront aussi carriers, parce qu’avant de bâtir il faut se procurer les matériaux nécessaires.

Heureusement, comme l’écrit VIOLLET-LE-DUC : “... il n’est pas de contrée en Europe qui fournisse une quantité de pierres à bâtir aussi variées, aussi bonnes qu’en France...” Et Paris a la bonne fortune de posséder un assortiment varié de matériaux de construction : le gypse dont on tire le plâtre, les argiles plastiques pour faire les briques, le sable, les graviers et surtout la pierre à bâtir. Cette richesse a très certainement exercé une influence sur le développement de la capitale.



Une carrière souterraine sous le sol parisien.

Tout se trouve à portée de main, les Gallo-Romains avaient commencé d’extraire à ciel ouvert à flanc de coteau. On apprit assez vite, en creusant plus profond, à trouver dans le sol ce qui est nécessaire pour bâtir. À partir du XI^e siècle, on creusera partout et un peu n’importe comment, jusqu’au XVIII^e siècle. Pour ce travail de sape, de fouille, pour “caver” ce sous-sol parisien, on fera appel aux ouvriers sans grande compétence professionnelle : les terrassiers, les manœuvres. D’après Lucotte, “... ils forment la plus basse catégorie ; le manœuvre a pour tâche de faire les ouvrages bas et rudes” ; il fait partie “des gens de bras” dont parle Loiseau (1751). L’emploi des ouvriers est soumis à des conditions réglementaires ; théoriquement, il y a un véritable marché de l’embauche, place de Grève ; les chercheurs d’emploi “... se trouvent tous les matins, dès les quatre à cinq heures, à la place de Grève...” (règlement des registres de la police du Châtelet de Paris). Il est précisé (ordonnance de police, 1787) “... que les ouvriers seront tenus de se rendre à la place de Grève, suivant l’usage, à cinq heures en été et à six heures en hiver”. Après que les parties se sont mises d’accord de gré à gré, le contrat sera scellé dans un des nombreux cabarets de l’endroit, en buvant le “rogomme” (une liqueur alcoolique de basse qualité), offert par celui qui embauche. Le contrat est purement verbal sans assurer une quelconque garantie.

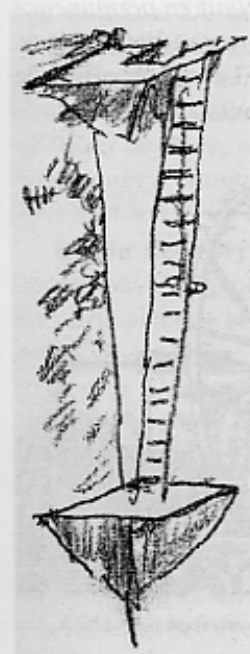
Ayant trouvé un emploi, l’ouvrier va rejoindre la carrière. Le plus souvent mal rétribué, le métier de carrier était pénible : “... il fallait travailler couché pour “souchaver” (1), à genoux pour trancher (2) avec un outillage très lourd, chaque jour

(1) *Souchaver* : opération consistant à enlever le souchet, permettant ainsi d’abattre le ban dur supérieur. Souchet : banc de pierre tendre séparant deux bancs de calcaires durs.

(2) *Trancher* : découper en tranchant ; séparer en coupant, diviser, sectionner les blocs de pierre pour les transporter en éléments pour construire.

12 heures durant...” (A. Clément, 1997). Les mains calleuses présentaient des déformations, le pouce se trouvait écarté de l’index par l’usage continu des outils à gros manche (Toulouze et Maugarny, 1905). Les vêtements sont maculés de la terre jaune des carrières, surtout au niveau des jambes, car ils sont forcés de se mettre à genoux pour exécuter certains travaux. Barbus (ils ne se rasent que le dimanche), les cheveux longs, coiffés d’un feutre informe, l’aspect du carrier est en général inquiétant.

Dans son roman *Les mille et un fantômes* (1840), Alexandre Dumas en livre un portrait



Les installations sommaires en échelles de bois fragilisées par l’humidité constante...

(d’après Stauffer, S.E.A.D.A.C.C.).

peu reluisant : “... L’aspect des carriers est en général sinistre. Le jour, leur œil clignote ; à l’air leur voix est sourde. Ils portent des cheveux plats rabattus jusqu’aux sourcils, une barbe

qui ne fait que les dimanches matins connaissance avec le rasoir. Un gilet qui laisse voir des manches de grosse toile grise, un tablier de cuir blanchi par le contact de la pierre. Sur une de leurs épaules est une veste pliée en deux et sur cette veste posé le manche de la pioche ou de la “besaiguë” (3), qui, six jours de la semaine, creuse la pierre...”

Le métier de carrier était dangereux, d’autant plus dangereux que l’ouvrier carrier était un individu présentant une usure physique liée aux mauvaises conditions de vie (logement, nourriture), à la pénibilité du labeur, tous facteurs à l’origine “d’attaques d’apoplexie” (4) ; quant à la poussière, elle provoquait insidieusement “le mal de saint Roch” (5). D’autre part des fosses d’aisance, des puisards qui recueillaient les eaux polluées, et se déversant en sous-sol, étaient la source d’infections.

Enfin, très redoutés et malheureusement fréquents, les accidents du travail, générés par une multitude de risques encourus, des règles de sécurité inexistantes, avec une main-d’œuvre interchangeable, le plus souvent mal formée, les chutes de lourds blocs de pierre. Il faut aussi tenir compte du mauvais état des installations ;



Carriers, montoires et fardiens.

(3) Besaiguë : marteau dont les deux bouts acérés sont taillés, l’un en ciseau l’autre en bec d’âne.

(4) Apoplexie : attaque ou ictus apoplectiques ; suspension complète de toutes les fonctions du cerveau, très souvent due à une hémorragie cérébrale.

(5) Mal de saint Roch : chalicose ; maladie des tailleurs de pierres provoquée par l’inhalation des poussières minérales.

exposées en permanence à l'humidité, mal entretenues, les échelles en bois reliant le sol aux zones de travail souterraines étaient cause de chutes plus ou moins graves.

La rupture d'un barreau était bien souvent fatale à l'ouvrier précipité dans le vide. En surface, le risque existait aussi ; la manœuvre de la grande roue utilisée pour remonter les blocs de pierre était tout aussi périlleuse ; que le câble casse ou qu'un des ouvriers glisse d'un échelon, l'équilibre était rompu et la roue tournait sans mesure, projetant les hommes qui s'y trouvaient encore ainsi qu'une fronde géante (Veysseyre 1947). L'accidenté devait être transporté à l'Hôtel-Dieu, l'hôpital le plus proche. Le manque de soins immédiats, les mauvaises conditions de transport et la lenteur du transfert faisaient que les chirurgiens ne pouvaient faire qu'un constat de décès (6) (7).

Sous l'Ancien Régime, les carriers du faubourg Saint-Jacques honorent leur paroisse Saint-Jacques-du-Haut-Pas. Dans cette église, en 1646, une chapelle est concédée aux maîtres carriers. Ils y placent une statue de leur saint protecteur "saint Jean". Leur grande fête était le jour de l'Ascension, symbole de leur activité qui "... les reliait en permanence des profondeurs de la terre à la lumière du ciel..." Ce jour-là, le vin tenait bonne place. Les carriers plantaient des bouquets de fleurs sur le haut des treuils. Le patron offrait le traditionnel banquet ; le travail n'était guère repris que deux ou trois jours après.



Le système des grandes roues en bois a été utilisé comme treuil jusqu'aux environs de 1875
(gravure de Sébastien Leclerc).

(6) Au XVIII^e siècle, quand il y a mort violente, les commissaires sont appelés lorsque l'accident se produit dans le ressort de leur juridiction. La consultation des dossiers de police permet ainsi d'avoir un aperçu des causes de décès ainsi que de leur fréquence relative. Pour la période 1760-1789, on relève que 59 % des décès sont imputables aux chutes, 18 % à l'asphyxie, 16 % aux éboulements et 7 % aux chutes d'objets.

(7) **Devant cette situation gravissime un homme va réagir : l'abbé Cochin. Il prend ses fonctions de curé dans la paroisse de Saint-Jacques-du-Haut-Pas. Il a tout juste 30 ans. Bien que de santé précaire, il consacra toute son énergie à venir en aide aux pauvres de la paroisse et tout particulièrement aux carriers. En mars 1780, il fait l'acquisition de trois maisons entourées de vastes terrains, situés sur l'ancien domaine des capucins. Avec un patrimoine des plus modestes, il fondera l'hôpital Saint-Jacques-du-Haut-Pas pour accueillir et soigner ces ouvriers carriers, victimes de leur devoir. L'abbé Cochin se consacra à cette tâche jusqu'à sa mort en 1783.**

“... Avec la Révolution, les carriers vont changer. En 1789 déjà, les quartiers de Bicêtre et des Gobelins s'affirment par le patriotisme de leurs habitants. En 1790, les carriers se mutinent et se rassemblent au Champ de Mars...” (A. Clément). En 1791, certains carriers se plaignent qu'on les trompe sur le montant de leurs salaires. On les trouve encore très actifs pendant la Révolution de 1830. Dans les *Mémoires d'Outre-Tombe*, Châteaubriand y fait allusion. De même, en 1848, A. Dumas écrit à leur sujet “... l'esprit frondeur caractérise le carrier des XVIII^e et XIX^e siècles. Travailleurs de force, en marge du Paris bourgeois, le carrier s'engage dans les événements historiques à chaque fois que la capitale s'enflamme... enfiévré, il s'en va avec sa pince, jeter tout son poids dans les émeutes...” (Les mille et un fantômes) (8).



Pour éviter de s'égarer dans ce dédale de galeries qui se développent sur des kilomètres, le repérage se fait par rapport à la voirie de surface ; ici, sur la paroi de ce couloir souterrain, l'inscription précise que l'on se trouve à l'aplomb d'une artère du même arrondissement de Paris (photo P. Saumande).

La fin des carrières parisiennes. Au fur et à mesure de la progression urbaine les extractions s'éloigneront de la ville. Elles s'achèveront dans le Paris *intra-muros* au début du XIX^e siècle ; la dernière de ces carrières, une carrière de gypse, cessera son activité en 1873.

“... Ce n'est pas le seul témoignage de la vie souterraine de Paris qui, peu à peu, se soit dissout dans la mémoire des hommes ; tout ce qui concernait le Paris souterrain semblait, en effet, glisser vers la fosse commune de l'oubli...” (M. Barrois, 1964.)

Le patrimoine. Cependant, devant les dégradations que subissait ce patrimoine industriel, certains ont envisagé une action de sauvetage. Après une prospection et une étude d'implantation, fut créée la *Société d'Étude et d'Aménagement des Carrières des Capucins* (S.E.A.D.A.C.C.). Elle décide de préserver 1 200 m de cet ensemble qui présente un bel exemple du vaste linéaire de 3 000 kilomètres, qui s'étire sous la rive gauche.

Pierre SAUMANDE

Remerciements – L'auteur tient à remercier Alain Clément, président de la S.E.A.D.A.C.C. pour son aide précieuse, tant en documentation technique qu'iconographique.

La S.E.A.D.A.C.C. a publié sous la direction d'Alain Clément et Gilles Thomas, un très bel ouvrage abondamment et remarquablement illustré sous le titre *Atlas de Paris souterrain* (Éditions Parigramme).

(8) L'action politique de cette catégorie professionnelle et son implication dans de nombreuses actions révolutionnaires ont été maintes fois développées. Les écrits sont nombreux sur ce sujet, aussi nous abstenons-nous de le traiter.