Le transport et la réception des bassins

Il eut été impossible de demander à un autre auteur que Paul Bonard de tenter de nous éclairer sur la manière de transporter les bassins.

11
Transport et réception des bassins

Quand on voit certains bassins de chez nous, même sans savoir d'où ils proviennent, on peut se demander comment ils furent amenés à destination. Pour les bassins anciens (XVIe, XVIIe et début du XVIIIe siècle), le problème était assez simple. Formés de panneaux amenés de la carrière où ils avaient été préalablement taillés, ils étaient montés sur place, cimentés entre eux et consolidés par des « crampons » en fer.

Mais lorsque, plus tard, dès la deuxième moitié du XVIIIe siècle, on se mit à tailler des bassins dans un seul bloc de pierre, qu'on devait ensuite transporter à des distances considérables, il fallut surmonter d'énormes difficultés, surtout lorsque certains d'entre eux atteignaient des dimensions extraordinaires. Qu'on songe au bassin carré de Romainmôtier, au bassin ovale de La Sarraz, à bien d'autres encore.

On se représente difficilement l'état des routes d'alors. Après la conquête du Pays de Vaud, les Bernois avaient trouvé des routes dans un état déplorable. Ils prirent aussitôt des mesures pour y remédier, mais les communes ne se souciaient guère de faire des frais pour les entretenir. Au début du XVIIIe siècle encore, la situation ne s'était guère améliorée. La création des fonctions de Grand voyer marqua un certain progrès, mais des transports trop lourds détérioraient les chemins réparés à grands frais. Les ponts en particulier étaient peu sûrs. LL.EE. interdirent les attelages de plus de cinq chevaux et limitèrent la charge à trente quintaux. Il fallut beaucoup de temps pour élargir et améliorer les routes.

Pourtant, dès le début du XIXe siècle, les communes firent de gros efforts pour les entretenir. On peut le constater en parcourant les comptes communaux au chapitre des dépenses « Digues et chemins ». Chaque année, à la fin de l'automne, on « rechargeait » les routes avec du gravier qui se tassait durant l'hiver.

Mais elles restaient sinueuses, malaisées, certains ponts n'existaient pas encore et il fallait faire parfois de longs détours: les bassins amenés de Vaulion à Gimel devaient passer par Aubonne. Beaucoup de montées étaient abruptes et on devait « doubler » les attelages.

Quand les carriers de Vaulion se mirent à « exporter » des bassins en pierre dans les communes voisines, des problèmes difficiles se posèrent à eux. Mais grâce à leur ténacité et à leur ingéniosité, ils parvinrent à les surmonter.

La sortie des carrières déjà présentait de sérieuses difficultés. Quand on visite celles de Vaulion, d'une configuration tourmentée, envahies maintenant par la forêt, ou celle du Creux à la Chèvre, derrière le Mollendruz, on se demande comment on s'y prenait pour en sortir des bassins de grande dimension. Tout ne se passait pas sans accident. En 1816, « les fils de Jean Pierre Magnenat ont le malheur de casser un bassin » en sortant de la carrière. Trois mois de travail perdus! Cependant la commune de Vaulion décida « de leur en laisser prendre un gratis en place ».

Mais ensuite, il s'agissait encore de rendre les bassins à destination. A travers les comptes communaux, on arrive à se faire une idée de ces difficultés et de la manière dont on les surmontait.

Quand Marc Antoine Bignens dut conduire son premier bassin à Eclépens, en 1795, il ne possédait ni char, ni attelage et la commune d'Eclépens n'était pas en mesure de fournir un véhicule capable de résister au poids d'une telle masse de pierre. Or « Messieurs d'Yverdon » possédaient un char, dont on ne connaît pas l'usage, mais qui pouvait servir en cette occasion et qu'ils semblaient prêter volontiers. Mais il fallait aller le chercher.

« On a fait miser en public pour aller chercher le Chars que Messieurs d'Yverdon prête à la Commune

pour amener le Bassin de fontaine de Vaullion et pour rendre le dit char ici. »

Nous ne voyons pas bien de quel char il s'agissait, mais il ne devait pas être spécialement équipé pour transporter des bassins, car on dut faire fabriquer à Vallorbe « une garniture », par où il faut entendre probablement une sorte de brancard, comme nous le verrons plus loin, et qui coûta trente florins.

Il restait à aller chercher le bassin à Vaulion. M. A. Bignens n'ayant pas d'attelage, ce sont des « charretiers de Premier » qui se chargèrent du transport. On peut imaginer que le bassin était suspendu aux brancards, pour éviter d'avoir à le soulever trop haut.

La descente de Vaulion à Romainmôtier n'était pas sans danger, et nous avons vu qu'un bassin de M. A. Bignens se brisa en route. Une fois le bassin en place, il fallait ramener le char à son propriétaire.

L'année suivante, le même problème se posa à J. Fr. Michot, qui devait livrer un bassin à Croy. Il fallut de nouveau se rendre à Yverdon « demander à Monsieur le Banneret le Chard de la Ville ». Mais les brancards étant restés à Eclépens, il fallut y aller pour se renseigner d'abord, puis on y retourna pour en prendre livraison. Trois voyages à Yverdon pour s'informer, puis pour aller chercher le char et l'y ramener ensuite! Autant à Eclépens pour les brancards, que de journées passées sur les routes. Il est vrai qu'on avait le temps!

On peut regretter qu'aucun contemporain n'ait songé à raconter cette entreprise. A défaut de récit, on trouve un écho de toutes ces démarches dans les comptes communaux de Croy:

6 septembre 1796

« Journée pour avoir été à Yverdon demander à Monsieur le Banneret le Chard de la Ville pour mené un Bassin de pierre de taille	2 fl.
A Etienne Cavat pour estre alé chercher le Chard que pour l'avoir remené	26 fl.
A Olivier Chevalier pour Estre alé à Eclépend voir et demander les Brancard	1 fl. 3 s.
A Etienne Cavat pour les avoir amené et les remené audit Eclépend	6 fl. 6 s.
Au même pour avoir mis un timond en place de celuy quy étoit cassé	2 fl. 6 s.
Livrer aux douze personne quy ont été avec le Chard en Combe Jenoud pour saider a charger et amené le Bassin, chacun 1 florin 6 sols	18 fl. 6 s.
A ceux quy ont fournir leur Bette pour lamener, 16 bette chacun 1 florin 6 sols	24 fl.
Livrer pour depence a Vaullion pour amener le dit Bassin	26 fl. 6 s. »

Le prix du transport atteignait parfois le tiers ou même la moitié de celui du bassin. On pourra s'étonner qu'il fallût seize bêtes (chevaux et bœufs) pour amener un bassin de Vaulion à Croy, alors que la route descend presque tout le long, du moins jusqu'à Romainmôtier. Mais c'est qu'une partie devait retenir le convoi lorsque la pente était trop forte!

En 1844, la commune de Lovatens commanda deux bassins au maître carrier Jean Béat Rey des Granges de Vesin. Le transport de la carrière à Lucens ne posait pas de problèmes. Mais, pour monter à Lovatens, ce fut une autre affaire. Jusqu'à Curtilles, six chevaux suffirent pour chaque char, alors que, pour la dernière partie du trajet, pas moins de 24 bêtes furent nécessaires et, vu l'état du chemin, on se trouva parfois « dans de grands dangers ».

Tout cela, du reste, ne se passait pas sans accidents. Ainsi, M. A. Bignens transportant un bassin à Juriens, celui-ci se cassa en route. La commune de Vaulion, à qui appartenait la carrière, lui accorda un rabais de 10 florins. Alors qu'il en conduisait un autre à Aclens, c'est le char qui s'effondra sous le poids!

BEROLLE 1858 ▷

En 1857 seulement, Berolle construisit son premier bassin en pierre. D'un énorme bloc de granit, la Pierre Pétille, sur la Côte de Ballens, on tira trois bassins. C'est un Piémontais, Charles Yon, qui fut chargé de les tailler. Celui destiné à la commune était de dimensions peu ordinaires: 18 pieds de long sur 4 de large, avec un fond de plus de 2 pieds d'épaisseur. Une fois prêt, il restait à l'amener au village. Deux espèces de traîneaux, sur lesquels on tenta de le hisser, ne résistèrent pas au poids. On résolut d'aller à Ouchy, emprunter un « train de chars », transporté par chemin de fer jusqu'à Morges. Amené sur place, on chargea le bassin. Toute la population participa au transport, qui fut des plus laborieux.

On fêta son arrivée, on remit 15 francs à la jeunesse et le boursier livra Fr. 271.35 à l'aubergiste, « pour vin bu pour la descente du bassin »... La location du char coûta 10 francs.

Outre la date, le bassin porte les initiales « H M », nom du syndic d'alors, Henri Mattile. En 1859, les frères Yon posèrent une chèvre en granit.

On peut voir au village deux autres bassins en granit, tirés du même bloc erratique.

Assez tôt, les carriers durent se procurer leur propre char, équipé spécialement, et un ou plusieurs chevaux, qu'il fallait aller « doubler » dès La Sarraz, Cossonay ou L'Isle, quand ils venaient de Vaulion ou de Croy, pour le reste du trajet. Certains de ces chars, de dimension respectable, excitaient la curiosité. Celui de Jean Pierre Reymond avait même un nom: l'Ourson, et était connu au loin. Il fallait « remener à Croy le gros char dit l'Ourson ». On le retrouve à Montricher, en 1862.

Saubraz en possédait également un, qu'on venait emprunter des villages voisins, et dont la location coûtait six francs. Gimel l'employa à plusieurs reprises.

En 1854, la commune de Dizy envoya vingt-neuf chevaux à La Sarraz pour doubler les quatre que possédait J. P. Reymond. Les charretiers durent fournir leurs palonniers ainsi que « toutes les chaînes dont ils peuvent disposer, plus fortes et mieux ». Le bassin mesurait près de sept mètres de longueur.

Les bassins de Saint-Triphon, assez nombreux dans la région de La Côte, arrivaient par bateau à Ouchy, Morges, Rolle ou Nyon, d'où ils étaient acheminés dans les villages entre lac et Jura. Gimel, qui en avait fait venir plusieurs, envoya seize bœufs pour amener chacun d'eux de Rolle au village. Ces convois ne devaient pas manquer de pittoresque!

Le transport du bassin en granit de Berolle, taillé en 1858 par les frères Yon, granitiers piémontais, dans un bloc erratique situé au bas de la Côte de Ballens, présenta aussi de sérieuses difficultés. Avec un fond de 80 centimètres d'épaisseur et une longueur de près de 6 mètres, il était d'un poids respectable. On construisit tout d'abord une espèce de traîneau, sur lequel on projetait de le transporter. Il s'écrasa sous son poids. On en fit un second, qui subit le même sort. Il fallait donc trouver un autre moyen. On s'en alla à Ouchy chercher « un train de chars » qui servait probablement à transporter les pierres de Meillerie amenées par les barques à voiles, capable de supporter le bassin.

Vu ses dimensions, ce bassin coûtait assez cher: Fr. 997.50. Le transport, auquel participèrent tous les hommes du village, ne fut pas bon marché non plus. Les frais de location du char et du transport par train jusqu'à Morges s'élevaient à un peu plus de 50 francs. On remit 15 francs à la jeunesse qui avait également prêté son aide. Enfin, le pintier Jules Besson présenta une note de Fr. 271.35 pour le vin bu « pour la descente du bassin ». On l'avait dignement arrosé!

Un autre grand bassin, destiné à la fontaine de la Tannaz, à Cossonay, de dimension un peu inférieure à celui ovale de La Sarraz, nécessita vingt-cinq « bêtes » pour l'amener du Grand Chanay à destination.

A Sugnens, les deux bassins livrés par J. P. Reymond furent amenés par Orbe, tandis que pour aller chercher les deux autres à Seiry, près de la Molière, la commune dut acheter des chevaux, ceux du village ne suffisant pas.

Mais parfois, il fallait seconder les « bêtes ». Pour monter les bassins de Romainmôtier à Juriens, ou des Clées à Lignerolle, — ils venaient de Vaulion — tout le village, hommes et femmes, participa à ce transport.

Cependant, il n'était pas toujours possible d'utiliser un char. On y renonçait aussi quand la carrière n'était pas trop éloignée. On avait alors recours aux rouleaux de bois, en chêne de préférence, souvent ferrés même, sur lesquels on poussait le bassin.

C'est ainsi qu'on amena les deux grands bassins de Croy. Mais à cause des aspérités de la pierre sous le bassin, on construisit une sorte d'appareillage en bois qui facilitait les opérations. Si tout se passa bien pour le premier, il n'en alla pas de même pour le second, dont un angle se brisa.

Bien que Romainmôtier fût à 4 km de la carrière du Grand Chanay, on employa le même procédé pour y amener le grand bassin carré sur la place en 1837.

Les renseignements que nous venons de donner sont tous extraits des procès-verbaux municipaux. Les secrétaires ne semblaient pas y attacher trop d'importance et ne voyaient pas la nécessité de donner de plus amples détails.

Il existe pourtant un récit d'Eugène Rambert qui raconte une expédition mémorable, celle du transport du grand bassin de Gryon en 1805. Né un quart de siècle après l'événement, Rambert ne le connaissait que par la tradition orale. Des générations d'écoliers l'ont lu autrefois dans leur livre de lecture. On l'a peut-être un peu oublié aujourd'hui, c'est pourquoi nous le citons ici:

« Tous les hommes valides descendirent à la rencontre du bassin communal et vinrent s'y atteler au bas de la pente. C'était en hiver, la neige était dure et, dans les endroits les plus favorables, on pouvait le faire glisser; ailleurs, on le faisait cheminer sur des rouleaux. En le voyant passer, le directeur des salines paria sa tête qu'ils n'arriveraient jamais; mais l'honneur était engagé, et les gens de Gryon ont forte poigne. Le soir du premier jour, ils avaient fait à peu près le tiers du chemin; ils continuèrent à travailler toute la nuit, puis tout le lendemain. Le soir du second

DIZY 14 décembre 1854:

« Ensuite du Rapport des Délégués qui ont examiné le bassin en Roc à la carrière de Croy, qui l'ont trouvé de belle pierre, saine & bien taillé, mais d'une dimension plus grande que la convention ne porte. La Municipalité ayant demandé un petit Rabais sur le surplus de cette dimension, le carrier a répondu par lettre du 13 Décembre, qu'il ne voulait faire aucun Rabais. La Municipalité décide d'accepter le bassin; en conséquence elle procédera aujourd'hui à midi pour la fourniture de 20 chevaux & les chaînes nécessaires pour les atteler...

» Il sera accordé un écu de cinq francs par jour à chaque propriétaire qui mettra un cheval. En outre cinquante centimes à chaque charretier pour frais de boisson. Les charretiers devront fournir leur palonnier (ou maillon) pour atteler les chevaux, ainsi que toutes les chaînes dont ils peuvent disposer, plus fortes et mieux. Toutefois, si elles viennent à casser, elles seront raccomodées à la charge de la Commune. »

Comptes

« Livré à Jean Pierre Reymond, Mtre carrier à Croy, pour la fourniture d'un bassin en Roc, de 22 pieds de long sur 4 pieds de large, contenant 3500 pots à 30 centimes 1050 francs. A divers charretiers pour fourniture de 29 chevaux pour voiturer ledit bassin 442.50 francs. Pour réception aux charretiers à La Sarraz 18.50 francs. Idem pour l'arrivée à Dizy 97.95 francs. Au boursier pour réception aux Carriers 6 francs. »

jour, ils avaient dépassé le village des Posses, et il ne restait qu'une dernière rampe; mais tout le monde était à bout de forces et les travailleurs allaient prendre le chemin du logis, laissant le monstre dormir à la belle étoile, lorsqu'on vit accourir toutes les femmes de Gryon, enflammées d'une sainte ardeur. Elles s'attelèrent, et minuit n'avait pas encore sonné à l'église paroissiale, que le bassin était en place et qu'on dansait autour une danse triomphale. »

Maurice Bonzon, dans un des volumes « Trésors de mon pays » consacré à Gryon, donne une version très colorée de cet exploit.

Il est vrai qu'il en existe une troisième, sûrement inventée par de mauvaises langues, qui prétend que si les femmes de Gryon descendirent à la rencontre de leurs maris, c'était pour les arracher aux délices des caves d'en bas...

Comment les carriers eux-mêmes se déplaçaient-ils? A pied, à cheval, en char? Nous l'ignorons. Lorsqu'il s'agissait de traiter avec eux, le boursier d'une commune, accompagné d'un municipal, se rendait sur place. Mais, le plus souvent, la municipalité convoquait le carrier, généralement le dimanche, et, après discussion, on établissait et signait le convenant. Par chance, beaucoup de secrétaires le consignaient ensuite dans le registre des procès-verbaux, précieuse source de renseignements.

On passait beaucoup de temps sur les routes; il est vrai qu'on était moins pressé que maintenant.

Le bassin achevé et généralement reconnu à la carrière même, le carrier était tenu de l'accompagner avec ses ouvriers, car il devait être « rendu posé ». C'était l'occasion d'une réception, qui variait d'un endroit à un autre. Généralement, on offrait pain et fromage, assez copieusement arrosés. Parfois, on était plus généreux. A Bremblens, on servit jambon et saucisson; à Penthaz, viande et riz.

Quand les opérations de mise en place duraient plus d'un jour, on hébergeait le carrier et ses chevaux, au logis ou chez des particuliers, aux frais de la commune. A Penthéréaz, le bassin étant arrivé tard le soir, un citoyen réclama quinze centimes pour avoir « fourni un fallot »!

Lorsque Marc Antoine Bignens amena son premier bassin à Montricher, en 1810, il y passa deux jours. Le boursier, qui régla la note au logis, relève comment il fut traité:

18 octobre.

Pour le souper,	pain	2 batz
	viande et soupe	8 batz
	½ pot de vin	4 batz
Pour la couche,		1 batz
		5 rappes

TRANSPORT ET RÉCEPTION DES BASSINS

19 octobre.

Pour le déjeuner,	eau de vie	1 batz
Pour le dîner,	soupe	1 batz
	½ pot de vin	2 batz
Pour le souper,	pain	2 batz
	viande	5 batz
	½ pot de vin	4 batz

On le voit, on vivait sobrement à cette époque, et pourtant, le carrier devait estimer qu'il avait été bien traité. Certaines communes étaient moins généreuses...

La livraison d'un bassin comportait une formalité importante : la reconnaissance. Il s'agissait de s'assurer qu'il n'avait ni poil, ni tare, ni délit, enfin s'il était en parfait état. Des délégués de la municipalité, ou même celle-ci au complet, y prenaient part, soit en se rendant à la carrière à l'achèvement du bassin, soit à l'arrivée au village.

« Maître Michot... s'engage à toutes indemnités quelconques au sujet d'un poil que l'on croit apercevoir à un des bouts du bassin... pendant trois années. » (Gimel, 22 octobre 1798.)

« Le Citoyen Marc Antoine Bignens ayant posé un bassin... la municipalité n'a pu le recevoir, d'autant qu'il est fendu en plusieurs endroits... il reste complètement à sa charge. »

Nous avons vu déjà que le même M. A. Bignens eut d'interminables démêlés avec Cossonay, au sujet d'un bassin qui « présentait des délits ».

Nous pourrions multiplier les exemples. Les municipalités défendaient âprement les intérêts des communes et ne faisaient aucune concession.

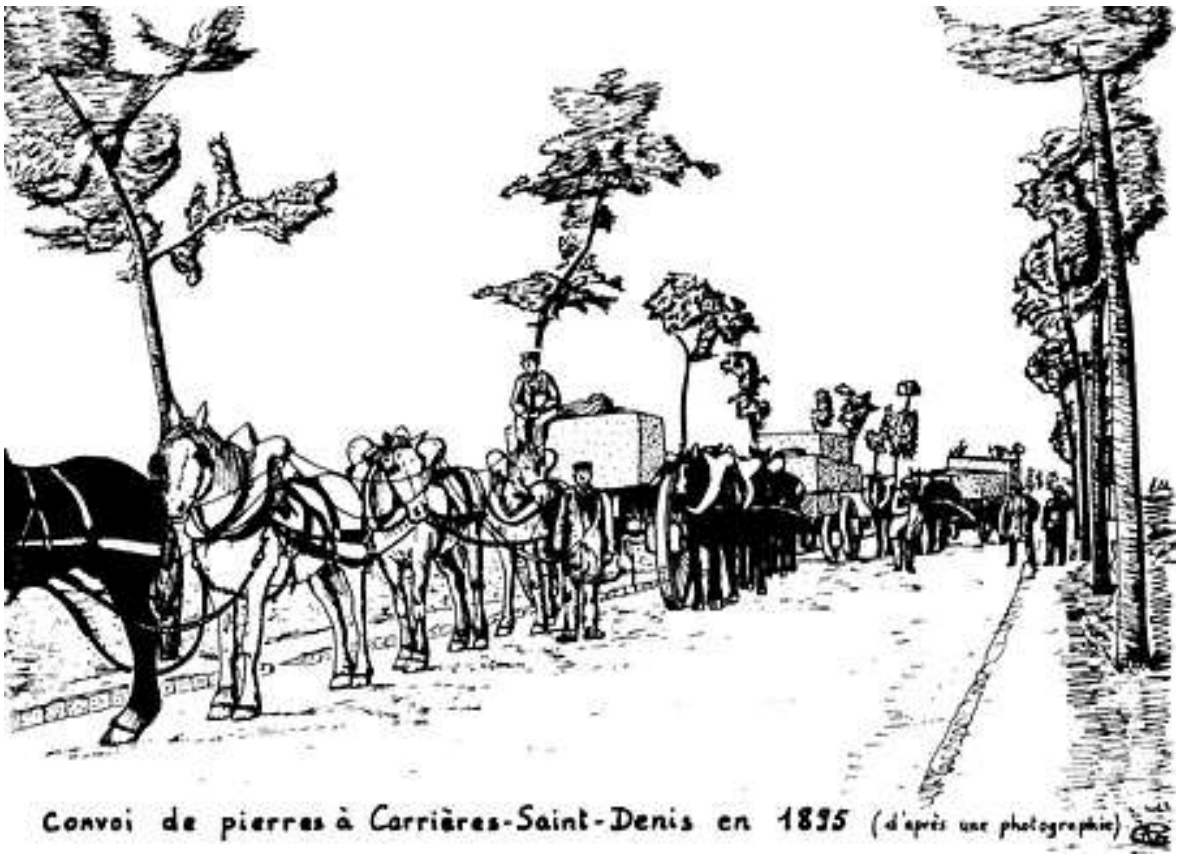
L'arrivée d'un bassin dans un village, où les événements étaient plutôt rares, devait éveiller la curiosité de toute la population. Parfois, c'était l'occasion d'une petite fête et les enfants des écoles chantaient autour du nouveau venu (Bofflens, Belmont).

Tout cela appartient au passé. Et pourtant, lors des fêtes villageoises, on ne manque pas de décorer les fontaines !

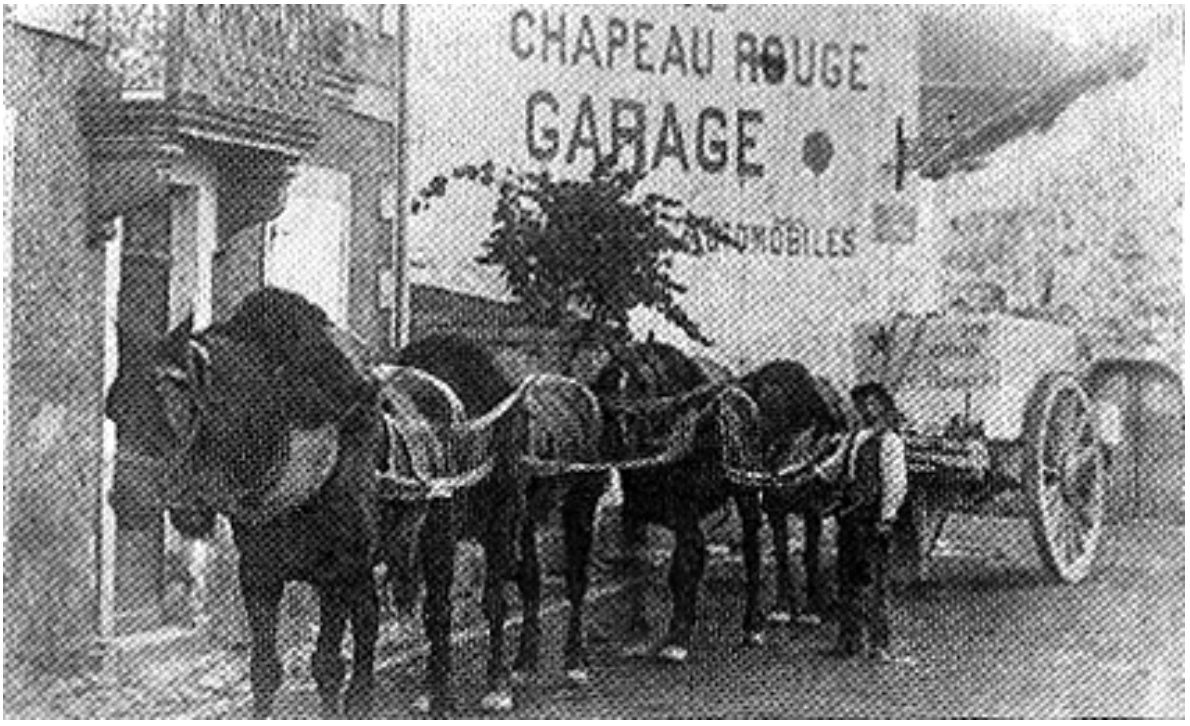
Paul Bonard n'avait apparemment pas pu retrouver un seul document photographique ancien concernant ces différents transports.

Une photo nous est promise qui ne vient pas !

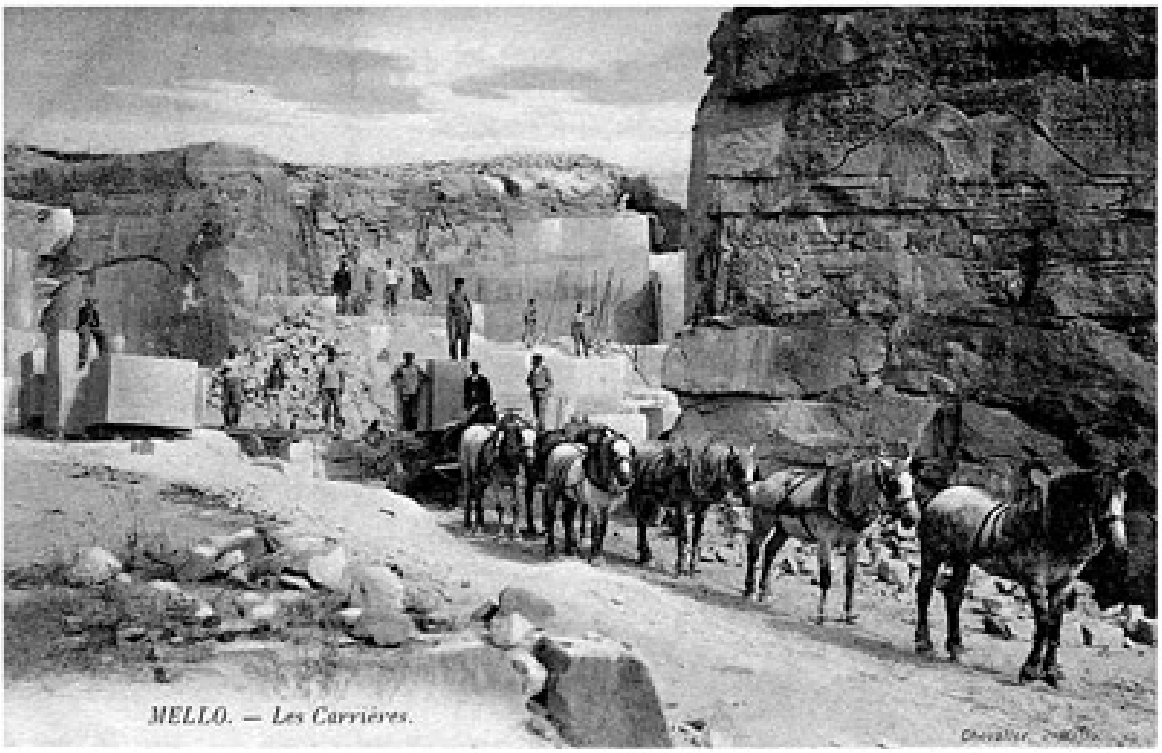
Seul des transport à peu de chose près équivalent, dans les carrières françaises toutefois, peut nous permettre de nous faire une idée un peu précise de la manière dont on pouvait procéder.



Convoi de pierres à Carrières-Saint-Denis en 1895 (d'après une photographie)



Dans les années trente, la gare d'Yvonand après son agrandissement. L'entreprise de transport Robert et Georges Cuagnier acheminant un convoi de longs bois pour le charger sur le train. Il s'agit d'un peuplier géant, abattu près du Ruisseau de l'Epeney par Arthur Michoud et ses bûcherons du triage.


MELLO. — Les Carrières.