

Les Daubin dans le bassin carrier de Creil

À Éméville la cession du treuil à manège de Fréjus Daubin, avec sa carrière sous-jacente, à Civet Pommier & Cie en 1913, mettra fin à la présence sur la commune de cette grande famille Daubin.

Par contre, dans le grand bassin carrier de Creil, sur les deux rives de l'Oise, proche de Saint-Maximin et de Saint-Vaast-les-Mello, les Daubin ont laissé diverses appellations, graffitis et souvenirs de leurs présences :

- à Saint-Maximin il fut longtemps fait état de la carrière à Daubin (René) et de la pierre à Daubin,
- sur la rive droite de l'Oise, dans la carrière de Clay, ce sont des graffitis Maurice et Charles Daubin,
- sur la rive gauche de l'Oise proche de Trossy, le port à Daubin fut auparavant nommé port de la carrière Sainte Barbe,
- sur la voie ferrée Paris-Creil, c'est l'embranchement Daubin à côté de celui Civet Pommier & Cie.



Carrière de Clay - Photo Thierry Boufflers

Roches & Carrières

7, rue de la Forêt - 60123 ÉMEVILLE

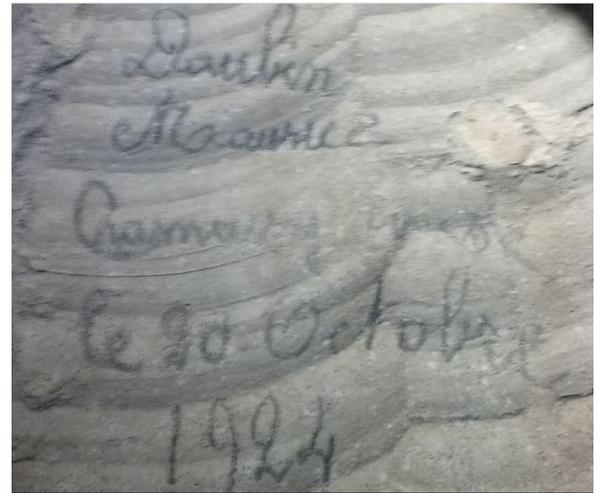
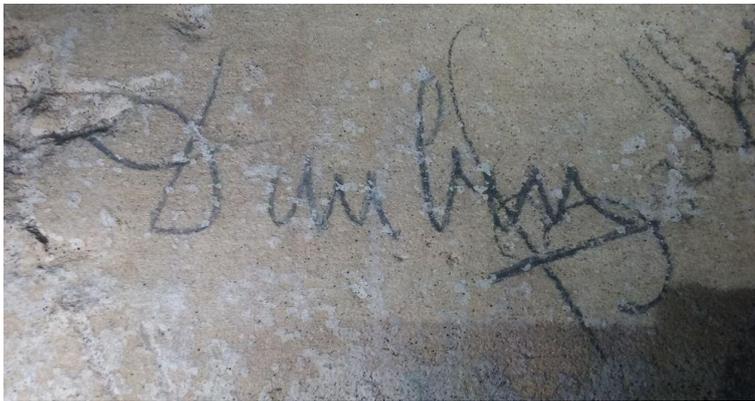
Tel : 03 44 88 82 80

E-mail : guy.launay4@wanadoo.fr

Comité de rédaction : Liliane COMPAIN,
Jacques LORAIN, Guy LAUNAY

Avec le concours de :





Graffitis Daubin de la carrière de Clay, communes de Cramoisy et Thiverny *Photos Thierry Boufflers*

Si Fréjus Daubin, à Éméville, avait fait le choix de réaliser le plus puissant des treuils à manège de carrière, mu par trois chevaux, alors que fonctionnaient en ces temps-là de puissantes grues actionnées par des machines à vapeur, ce fut uniquement par réalisme économique : les coûts d'achat et de fonctionnement étaient plus avantageux, pour lui qui possédait un grand nombre de chevaux et des terres agricoles pour récolter ses propre avoine, paille et foin.

Après la guerre 1914/1918 les progrès techniques avaient bouleversé le contexte économique. La mécanisation déjà bien démarrée avant la guerre, surtout pour les déplacements et le transport de la pierre, allait connaître un essor considérable concernant désormais l'extraction de la pierre.

L'extraction manuelle de la pierre tendre eut comme sommet technique l'extraction à la lance, optimisée dans sa configuration industrielle en 1860 à Saint-Maximin par Félix II Civet.

Elle différait nettement par la percussion pendulaire d'une lourde lance suspendue à une chaîne avec l'extraction concomitante à l'aiguille, moitié plus légère, mais à percussion coulissée sur un ou deux points d'appuis permettant également de pénétrer profondément dans la masse de pierre.

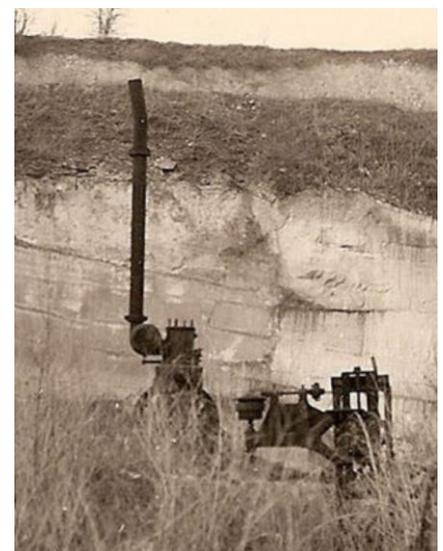
L'extraction à la lance allait définitivement se terminer en 1963 à Bonneuil-en-Valois à la carrière des Trois Fontaines et, en mars 1959, à Éméville à la carrière du Chemin de Vez, ouverte en 1897/ 1900 par Fréjus Daubin. Ces deux carrières fonctionnaient ensemble.

Après la guerre de 1939/1945 les techniques et machines extractives mécanisées, imaginées et utilisées, furent multiformes. Elles variaient bien sûr en fonction de la nature de la pierre mais aussi des inventions et améliorations propres aux divers ingénieurs.

Ils mirent souvent à profit ce qui avait été observé par des prisonniers de guerre en Allemagne. Surtout pour extraire le charbon les allemands avaient réalisé des outillages très performants notamment avec l'utilisation de pastilles au carbure de tungstène.

Cette transposition exigeait des modifications car les outils réalisés pour disloquer brutalement des bancs de charbon différaient de ceux destinés à découper régulièrement et nettement des bancs de pierre.

René Daubin était un an plus jeune que Martial Lefèvre à Bonneuil-en-Valois (né en 1889), ils furent tous deux de très grands novateurs dans leurs carrières celle de Trossy et celle des « Masures du Tranloy » à Bonneuil-en-Valois. **Ils se connaissaient fort bien et eurent divers échanges fructueux.**



*Carrière René Daubin : probablement une ancienne haveuse
(Tiré d'un document internet)*

Ce fut le cas de ces pierres très dures de Saint-Maximin vendues à des bâtisseurs de digues pour les polders hollandais. Ceux-ci trouvaient trop tendres les bancs francs et « royaux » (orthographe Civet Pommier) de la carrière Lefèvre de Bonneuil-en-Valois.

Il s'agissait de l'excellent liais ferault particulièrement dur et de ce fait difficile à tailler et à débiter. Cela posa des problèmes aux maçons hollandais pas habitués à ce type de pierre.

A Trossy la pierre très marchande était le vergelé, très demandé depuis la fin du XVIII^e siècle. Pour l'extraire à ciel ouvert René Daubin devait déjà faire décaisser les bancs de pierre dure au-dessus qui, ensuite, étaient stockés.

Il fut ravi de déstocker une partie de ces pierres acheminées en Hollande et en remercia vivement Martial Lefèvre qui lui avait envoyé ces clients hollandais.

Il faut savoir que le vergelé et le banc de Saint-Leu de Trossy (là où se situait la première zone des carrières de René Daubin) étaient très estimés pour leur qualité. Le banc de Saint-Leu était même payé plus cher que celui venant directement de Saint-Leu d'Esserent.

Bien que certains carriers aient observé dans le passé la présence assez fréquente de très bonnes pierres dures au-dessus des bancs de vergelés, leur exploitation resta assez secondaire.

Il fallut attendre 1855 et le creusement en tranchée pour la voie ferrée de la Compagnie du Nord pour se rendre compte du potentiel considérable de pierre dure que recelait la plateforme structurale de Saint-Maximin. Cela conduisit à une nouvelle et importante exploitation.



La vaste carrière Daubin de Trossy vers 1960

**Source : «De Saint-Maximin et sa pierre »
Les Amis de la pierre - Renaud et Marie-Claude Hardouin**

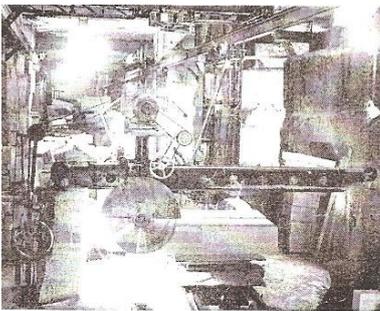


La vaste carrière de Trossy de René Daubin est maintenant urbanisée, c'est le quartier des Larris.

La taille des constructions donne une bonne échelle de l'importance considérable du décaissement en observant à l'arrière la hauteur du front d'extraction.

D'autres grandes carrières voisines sont maintenant comblées avec des déchets urbains non incinérables de l'agglomération parisienne.

**Source : «De Saint-Maximin et sa pierre »
Les Amis de la pierre -Renaud et Marie-Claude Hardouin**



6. L'ATELIER DE TAILLE

Ci-contre le très important atelier de sciage de la carrière Daubin qui fonctionna jusqu'en 1968 date de la fermeture de l'entreprise. Cette installation était à usage multiple : elle servait aussi pour débiter en blocs réguliers les « carcasses » (c'est-à-dire les morceaux difformes provenant de blocs fissurés et fracturés).

Aujourd'hui une bonne partie de la pierre extraite à Saint-Maximin, dont les « carcasses », est concassée en matériaux de voirie.

CARRIERES DAUBIN vers 1960



«De Saint Maximin et sa pierre » indique :

Eugène Garreau observa en 1939 des camions à portique pour déplacer les chars d'assaut.

Il eut la très bonne idée de transposer ce système de levage pour le chargement des blocs de pierre sur les plateaux des camions.

Ces camions multibennes furent un très grand progrès technique pour l'exportation des pierres. Ils convenaient fort bien aux carrières à ciel ouvert. Cependant leur emploi était plus limité en milieu souterrain car ils exigeaient une grande hauteur des galeries.

Photo : document internet

Guy Launay