

Le transport des meules de moulins : une opération à haut risque



Ex-voto de 1740. Chapelle de l'ermitage de Longeborgne. Bramois (Photo C. Moser)

Moudre le blé s'avère beaucoup plus compliqué qu'on ne le pense. Il ne suffit pas d'écraser le grain entre deux pierres. Cette opération nécessite une très grande dextérité de la part du meunier : ses meules ne doivent pas être trop écartées ni trop serrées, elles doivent tourner à une vitesse bien précise, être souvent repiquées au marteau pour garder leur pouvoir d'abrasion et surtout, il faut se garder d'employer n'importe quelle roche. Une pierre trop souple déchiqueterait le blé, donnant un gruau dont on ne pourrait retirer le son. A l'inverse, une roche trop dure transformerait la farine en une poussière difficilement panifiable et chargée d'une huile rendant sa conservation difficile.

Enfin, les meules doivent travailler sans semer sable ou graviers dans la farine, sinon gare aux dents ! La pierre idéale doit être à la fois solide, dure et souple. Or des pierres possédant toutes ces caractéristiques ne courent pas les montagnes ! On ne les trouve que dans des gisements bien déterminés que l'on exploita dès le Moyen Age, voire dès l'Antiquité. Les Alpes possèdent un grand nombre de ces meulières, dont la taille varie fortement : les exploitations peuvent parfois être réduites à un bloc de rocher isolé, dont on ne tira qu'une seule meule.

Un géologue français, Jean-Etienne Guettard, décrit la manière dont les maçons ou artisans itinérants procédaient à la fin du XVIII^e pour « tirer » une meule : Après avoir dessiné les contours aux dimensions voulues, ils la détourent en creusant avec un marteau pointu un fossé d'une vingtaine de centimètres de large et d'une quarantaine de centimètres de profondeur, « puis on y place également des coins de fer, et en frappant dessus avec une masse, on fait sauter des éclats de pierre. L'on cerne ainsi la meule ».

A l'issue de cette première étape, la meule est déjà bien ébauchée. Il reste à la détacher du rocher. Pour cela, on pratique, à l'arrière de la pierre, une série d'encoches dans lesquelles on fait « entrer dessous des coins de fer à force de coups de marteau ». Non sans appréhension : un peu trop rudoyées, bien des meules se brisent à cette étape. Quand tout se passe bien, « la meule étant libre, on y fait au centre un trou circulaire, puis on la tire hors de la carrière ». Son évacuation constitue encore une étape délicate : « Ce n'est qu'avec beaucoup de peine que les carriers font monter ces meules, et les font sortir hors de l'enfoncement où on les taille ».

Il ne semble pas qu'il y ait eu de meulières importantes en Valais. Vu le poids des blocs de pierre (Selon les calculs de Pelet, une conche – cuve circulaire en pierre - de 246 cm de diamètre et de 80 cm de haut pèse avant d'être creusée environ 10 tonnes !) et les difficultés de transport, la seule solution est de trouver la pierre sur place ou à proximité immédiate. Un exemple relaté par Paul-Louis Pelet (*A la force de l'eau*, p. 131) illustre bien ces difficultés.

« Le transport sur près de 2 km d'un bassin de 236 cm de diamètre et haut de 60 cm, pesant au bas mot 5,5 t, de Champsec (Bagnes, 900 m) à la scierie de Lourtier (1080 m) en fin novembre 1917 est plus difficile encore. Un des participants, Camille Bruchez en a transcrit le souvenir (...). Le scieur coupe d'abord dans la forêt 2 sapins aux troncs recourbés naturellement, pour en faire les patins d'une luge, longue et large de 2 à 2,5 m. Il cloue par-dessus un robuste plancher. Avec 4 ou 5 hommes munis de crics et de pioches, il descend sa luge à Champsec sur la terre durcie par le gel. A grande peine, les participants hissent la conche sur la luge et lui font traverser la meunière, le canal des moulins en amont de la scierie Alter.

Le transport jusqu'à Lourtier se fait le dimanche. Le scieur a demandé, selon la coutume, que *par grâce* tous les paroissiens viennent l'aider. Une centaine d'hommes de Lourtier et de Versegères répondent à l'appel ; chacun d'eux rattache sa corde à la grande, accrochée à la luge. La traversée du village de Champsec se fait dans le désordre. Il n'est pas facile de coordonner l'effort des participants. Hors du village, l'attelage part en ligne droite et doit revenir en arrière jusqu'au pont sur la Dranse.

Le pont supportera-t-il le poids de la conche ? Les gens les plus proches de la luge traversent la rivière avant de tirer le chargement... Le pont résiste, au soulagement de chacun. Au moment où

commence la montée vers Fregnoy, pour faire cesser le charivari et coordonner la manœuvre, le vice-président de la commune, Achille Carron, se dresse sur la conche et dirige le halage, coupé de haltes régulières. Tandis que les premiers haleurs approchent du hameau, bien en-dessous d'eux, la luge prend mal le tournant et risque de dévaler la pente. On redresse la situation en partant en ligne droite en direction des Morgnes. La route se poursuit sur une pente moins abrupte sans incident grave. (...) »

Certains transports se sont parfois moins bien terminés, comme l'illustre cet ex-voto que l'on peut voir dans la chapelle de l'ermitage de Longeborgne, au-dessus de Bramois, daté de 1740 : On y voit un pont qui s'est effondré au passage du convoi, deux personnes, la meule, le char, les deux chevaux qui tombent dans le torrent. Par chance – ou intervention divine – tous sont exceptionnellement indemnes !

Christian Moser