

Les carrières de calcaire du bord du Rhône, millénaires et méconnues

Situées en amont de Seyssel, ces carrières aujourd'hui noyées dans la végétation, ont laissé d'étonnants et gigantesques vestiges.

RÉGION DE SAINT-JULIEN

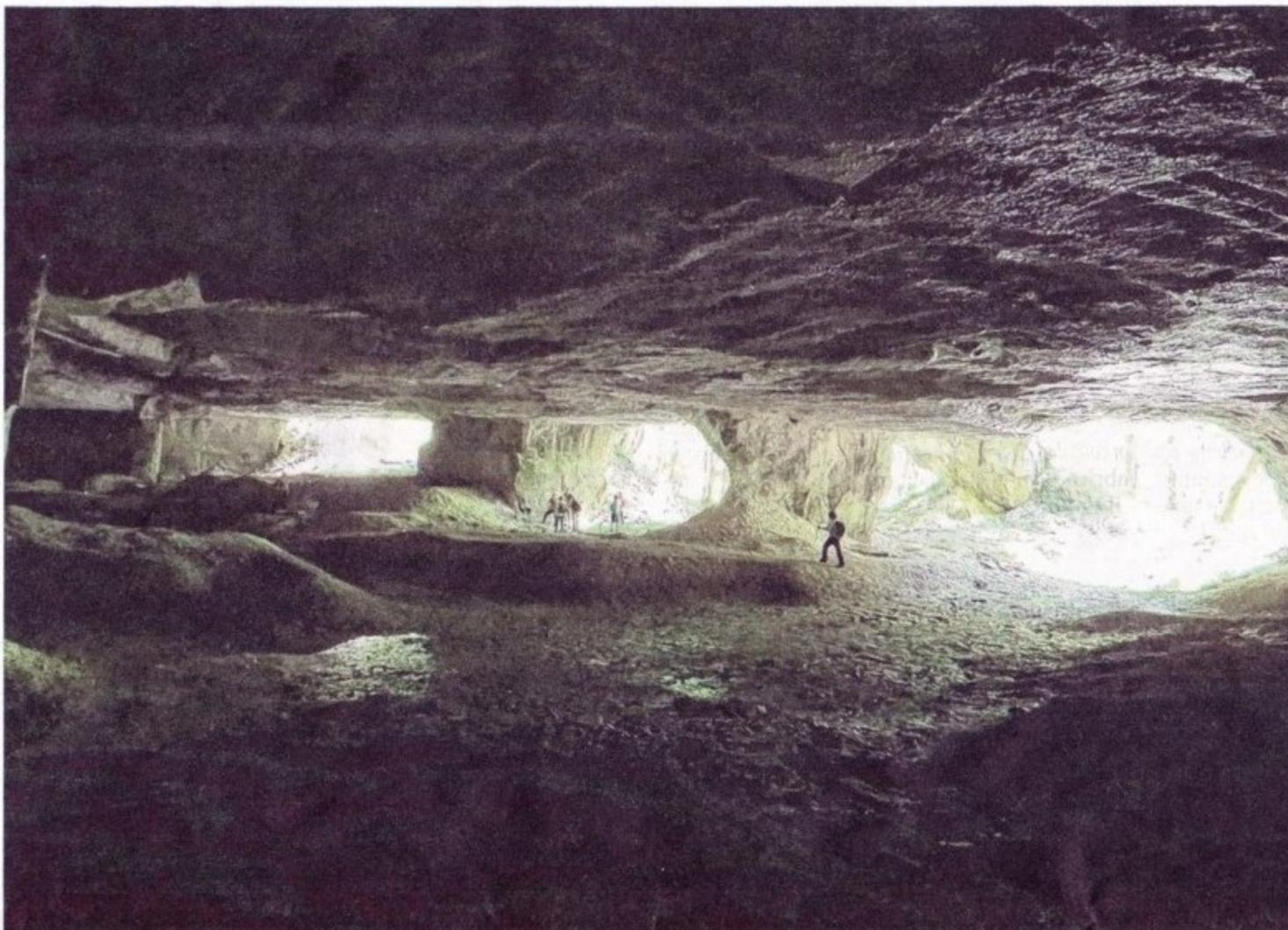
Au commencement de cette histoire, il y a une sortie découverte organisée par Olivier Dunand (Changez d'Air), l'un des animateurs du Bureau de la montagne du Salève. En route pour Seyssel, le groupe traverse Challonges, Pyrimont et fait halte à Surjoux, côté Ain. Il faut ensuite descendre la pente dans une nature touffue puis suivre un étroit sentier le long du Rhône.

Une gigantesque cavité, presque grande comme un terrain de football

La première carrière devenue grotte est vaste et donne une bonne idée de cette activité d'exploitation de la pierre calcaire au bord du fleuve. Dans la voûte, il y a un tunnel vertical creusé sur une trentaine de mètres qui, à l'aide d'un palan, servait à monter les pierres taillées jusqu'à la surface, où elles étaient transportées jusqu'à la voie ferrée toute proche. La visite se poursuit jusqu'à la découverte d'un site extraordinaire, où l'exploitation du calcaire a laissé une gigantesque cavité, presque grande comme un terrain de football et soutenue par d'imposants piliers taillés à même la roche !

La pierre blanche de Seyssel avait servi aux gallo-romains pour bâtir Lugdunum (Lyon)

L'histoire de ces étonnantes carrières situées en amont de



Une vue de l'impressionnante caverne laissée par l'exploitation de la plus grande carrière de calcaire de la rive droite (côté Ain).

Seyssel nous est connue grâce aux recherches menées par des historiens comme Félix Fenouillet, Victor Barbier ou Paul Dufournet. Dans un dossier très complet publié en 1973 dans la revue *Le Monde alpin et rhodanien*, ce dernier nous apprend que ces carrières existent depuis plus de 2000 ans, car la pierre blanche de Seyssel, transportée par bateaux, avait servi aux gallo-

romains pour bâtir la cité de Lugdunum (Lyon), entièrement détruite par un incendie en l'an 65 après J.-C. Ce calcaire urgonien (formé il y a 130 millions d'années) était facile à exploiter, mais n'avait pas la qualité de celui extrait dans d'autres carrières régionales, comme à Villebois et au Mont-d'Or. Abîmée à la longue par la pluie, cette pierre était plutôt

réservée aux parties intérieures des constructions. Artisanale et souvent familiale, cette activité d'exploitation a fonctionné sur une longue période allant du Moyen-Âge aux années 1860, avec un maximum de 200 ouvriers. L'affaire est aussi intéressante historiquement, car selon les époques, la rive droite fut savoyarde ou française – la rive gauche sera toujours sa-

voyarde jusqu'en 1860 –, avec un contexte géopolitique facilitant ou compliquant le commerce de ces pierres. Étroitement lié à l'activité de batellerie de Seyssel, le transport de ces pierres taillées se faisait avec des barques à fond plat de 20 à 30 mètres de long, nommées selon le modèle rigue, penelle, seysselande, chénarde ou sapine.

DOMINIQUE ERNST

De l'abbaye de Hautecombe à la place Bellecour

Le fleuve n'étant pas navigable entre Genève et Seyssel, à cause des pertes du Rhône à Bellegarde, c'est vers Lyon que la pierre de Seyssel était principalement livrée par bateau. Pour la « decize » jusqu'à la capitale des Gaules (152 km), il fallait compter de 12 à 18 heures. La « remonte », effectuée depuis des chemins de halage par des chevaux tirant les bateaux avec des cordes, pouvait prendre de 18 à 36 jours, selon le débit du fleuve.

Sous l'Empire, les parties hautes des façades des beaux immeubles de la place Belle-

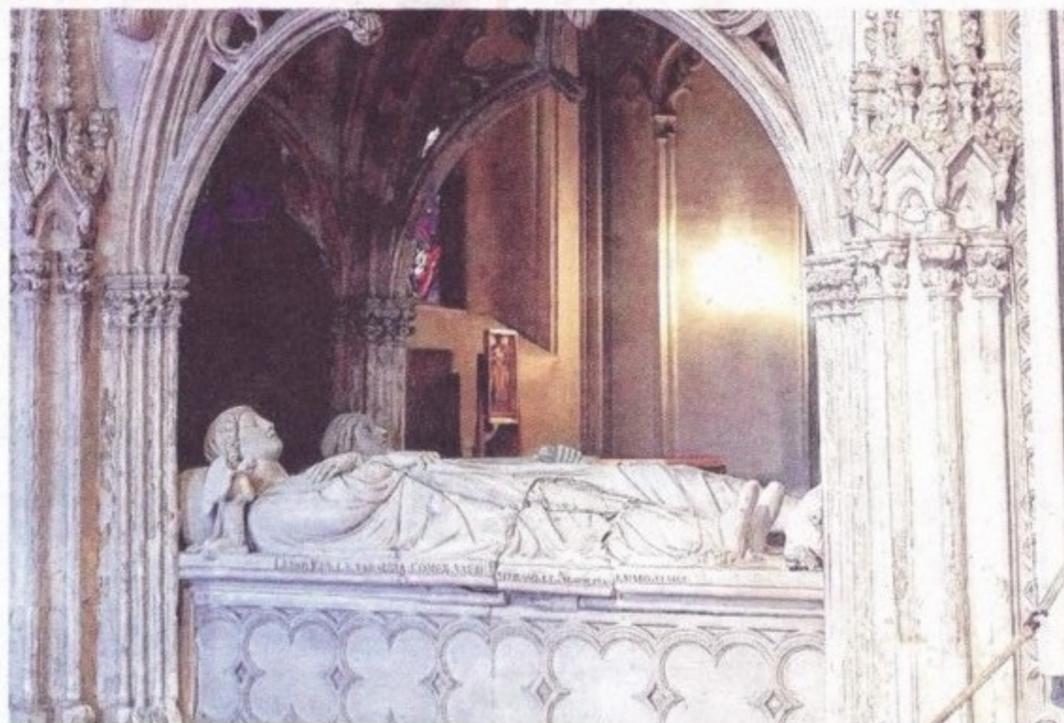
cour ont été bâties avec des pierres de Seyssel. L'abbaye de Hautecombe, accessible par bateau depuis le Rhône grâce au canal de Savière et au lac du Bourget, a été restaurée à partir de 1825 grâce à ces pierres.

Une pierre utilisée dans la construction à Annecy, Saint-Julien ou encore Thonon

Les carrières ont aussi fourni de gros blocs dans lesquels ont été taillés les superbes tombeaux décorés des princes de la Maison de Savoie.

L'arrivée du chemin de fer à

Bellegarde, en 1858, va relancer l'exploitation des carrières de Seyssel. Grâce à la proximité de la voie, située juste au-dessus des carrières de la rive droite, cette pierre de taille livrée par train va alors être utilisée dans la construction à Bourg-en-Bresse, Dijon, Aix-les-Bains, Chambéry, Annecy (préfecture, maison d'arrêt), Saint-Julien (sous-préfecture), Thonon (sous-préfecture) ou Bonneville (palais de justice, gendarmerie). L'exploitation de ces carrières va cesser vers la fin du XIX^e siècle.



À l'abbaye de Hautecombe, les tombeaux des princes de la Maison de Savoie ont été sculptés avec de la pierre blanche de Seyssel.

L'éloge de la pierre de Seyssel

Si elle n'est pas d'une dureté exceptionnelle, la pierre de Seyssel avait d'autres qualités. « Elle est d'un très beau blanc, onctueuse au toucher, tendre et se taillant au couteau lorsqu'elle sort de la carrière, durcissant par exposition à l'air, pouvant s'obtenir en blocs d'un fort volume », détaille l'historien Paul Dufournet. Pour extraire et tailler ce calcaire, les carriers utilisaient tout un arsenal d'outils composé de coins de différentes figures et grosseurs, de mails (marteau), mailloches, pics, broche (un long ciseau sur lequel on frappait avec une masse) et d'un grand levier appelé barre. De la poudre à canon était aussi utilisée pour détacher de gros blocs.