

L'Usine Ferret



SOUVENIRS...

de Madame Baert

"Vieilles familles Port d'Envalloises"

Extrait du Bulletin Municipal du 30 octobre 1991

L'usine de la maison FERRET a débuté en l'année 1846 avec comme fondateur Honoré Ferret, mon arrière grand-père. Lui ont succédé son fils unique, Benjamin Ferret, décédé relativement jeune en pleine activité, puis ses deux petits fils René Ferret et James Ferret mon père. Fermeture en 1967.

Tout a commencé dans les locaux de l'ancienne boulangerie Gardrat, actuellement rue de la Panification, où on a tourné les premiers moyeux. Puis elle s'est transportée dans les bâtiments appelés "petite usine" le long de ma maison actuelle, pour finir dans la "grande usine".

Entre 1920 et 1930 on comptait 60 à 70 employés. Mon grand-père avait ramené d'un de ses voyages à l'étranger deux couples d'Espagnols dont les Lopez. Leur descendance a servi sous les drapeaux français.

EXPLOITATION

L'acheteur rayonnait dans tous les environs afin de fournir à l'usine sa matière première, le fameux orme tortillard (sa qualité: ne se fendait pas lorsqu'on le travaillait). A présent cet orme a complètement disparu de la région, suite à une maladie, et sa disparition a correspondu avec la fin de l'activité de l'usine. Quelle coïncidence ! Il achetait aussi des billes de chênes, de peupliers, d'acacias des environs de Landiras en Gironde.

Les rouliers conduisaient un attelage appelé "diable", tiré par des chevaux de trait très forts et très doux, des percherons achetés dans le Nord; et je me souviens qu'enfant Jean Salmon et Victor me faisaient monter sur leur énorme dos, vraie plateforme. Ils partaient dès 5 et 6 heures du matin pour ne revenir qu'à la tombée de la nuit, et jamais mon

père ne voulait se mettre à table avant de les savoir de retour. Les chevaux avaient des grelots, ils ramenaient des arbres entiers, énormes et très longs: c'était impressionnant et magnifique de voir ces attelages en marche.

Les chevaux s'arrêtaient d'eux-mêmes, devant les mêmes cafés où, après un long labeur, leur conducteur se désaltérait. Les rouliers s'asseyaient sur un "porte-felgnant", toile tendue sur le côté de la charrette. Lorsque les rouliers tardaient à rentrer,



on pouvait les entendre depuis la maison, lorsqu'ils étaient à Plassay, en collant notre oreille à même la rue (sans doute à cause de nombreux souterrains existant dans la région et qui faisaient caisse de résonance), et mon père inquiet disait: "Ils arrivent".

LA MACHINE

D'abord le tuyau! D'une longueur d'environ 35 mètres, il se voyait de très loin. Pour tout le monde c'était "la sirène" qui sonnait 3 coups à moins le quart, 4 à "l'embauche" et 1 à la "débauchée"; ceci pour la matinée, la même chose pour l'après-midi. C'était un point de repère et de vie de tous les jours pour un grand nombre.

Ce tuyau, qui scandait la vie de tous les jours, était nécessaire à l'énorme chaudière qui "brûlait" jour

et nuit pour actionner la machine à vapeur qui avait l'aspect d'une locomotive sans roues motrices, mais qui avait un très grand volant, plutôt une grande roue, de 3 mètres de diamètre. Elle assurait la marche de tout un jeu de courroies pour les machines qui en dépendaient.

LA FABRICATION DES MOYEUX

1 - Les troncs d'arbres étaient débités en billes avec des scies passe-partout puis avec des tronçonneuses. Il y avait la grande scie, scie de long, qui débitait des grumes en plateaux de 2 mètres.

2 - La scie circulaire débitait des moyeux de 30 à 55 cm.



3 - L'ébauchoise donnait aux moyeux leur forme.

4 - Les tours permettaient le tournage des moyeux avec une gouge.

5 - La perceuse en long perçait les trous dans l'orme tortillard pour recevoir les rayons.

6 - La mortaiseuse par faisait le travail de la perceuse.

7 - La machine à rales façonnait les rayons en bois d'acacia (tournage avec un témoin en fonte).

8 - La brocheuse faisait les empattements pour l'engrenage des moyeux.

9 - La ponceuse affinait les opérations précédentes; très belle machine à voir travailler.

LE CHARRONNAGE

- Bouillir les moyeux. - Levage des mailles avec des ciseaux à bois, à la main. - Les toupies.

- Enrayage des roues (pose des rayons dans le moyeu). - Machine pour l'affinage. - Passage de la scie à ruban. - Fabrication des jantes avec la scie à ruban, passage à la dégauchisseuse puis à la raboteuse. - Fabrication des mortaises à la mortaiseuse. - Joints passés à la goujonneuse, puis passage de la toupie à l'intérieur. - Pour terminer, montage de la roue.

- Cette roue allait ensuite à la forge lorsque la commande le nécessitait.

Toutes les machines étaient reliées à la machine à vapeur par des courroies de transmission en cuir de dimensions variables.

L'énergie venait des déchets: copeaux de bois et sciure. Ils alimentaient la chaudière qui fonctionnait 24 heures sur 24. Lorsque j'étais enfant, avec mes sœurs, et qu'exceptionnellement on nous emmenait à "l'usine", le responsable, qui longtemps a été monsieur Baudet, nous ouvrait toute grande la porte: on croyait voir le feu de l'enfer.

Les deux usines étaient reliées par un wagonnet dont les rails traversaient la route; il faisait les

délices de nos jeux... qui étaient défendus, bien sûr.

Il y avait aussi une importante fabrication de planches de peuplier, mises en pyramides d'environ 4 à 5 mètres de hauteur où on aimait se cacher.

Nos principaux clients étaient l'Algérie, la Tunisie et le Maroc. Notre dernier client a été le roi du Maroc: l'usine lui a fourni les roues de son carrosse.

Durant toutes ces années nous avons eu malheureusement à déplorer le décès accidentel de monsieur René Georget, gendre de monsieur Martin, contremaître à ce moment-là. Cet accident a eu lieu en voulant remettre en place une courroie sans arrêter la machine, ce qui était défendu. La consternation a été générale.

Toute notre main d'œuvre était de grande qualité et de grande adresse dans une usine où il y avait des risques.

Voici les noms des familles qui ont collaboré avec nous pendant deux générations: les familles Quéron, Joulin, Chancellée, Boulat, Benon, Martin, Georget, Salmon, Méchain, Marceau, Riché de St Saturnin, plus tous ceux qui sont restés avec nous toute une vie et qui seraient trop nombreux à citer.

Si j'ai oublié quelqu'un, ou si quelques erreurs se sont glissées dans mon texte, c'est tout à fait par inadvertance.

Je remercie monsieur Marceau de Crazannes et monsieur Bourreau de Port d'Envaux d'avoir bien voulu m'aider dans ma documentation.

