

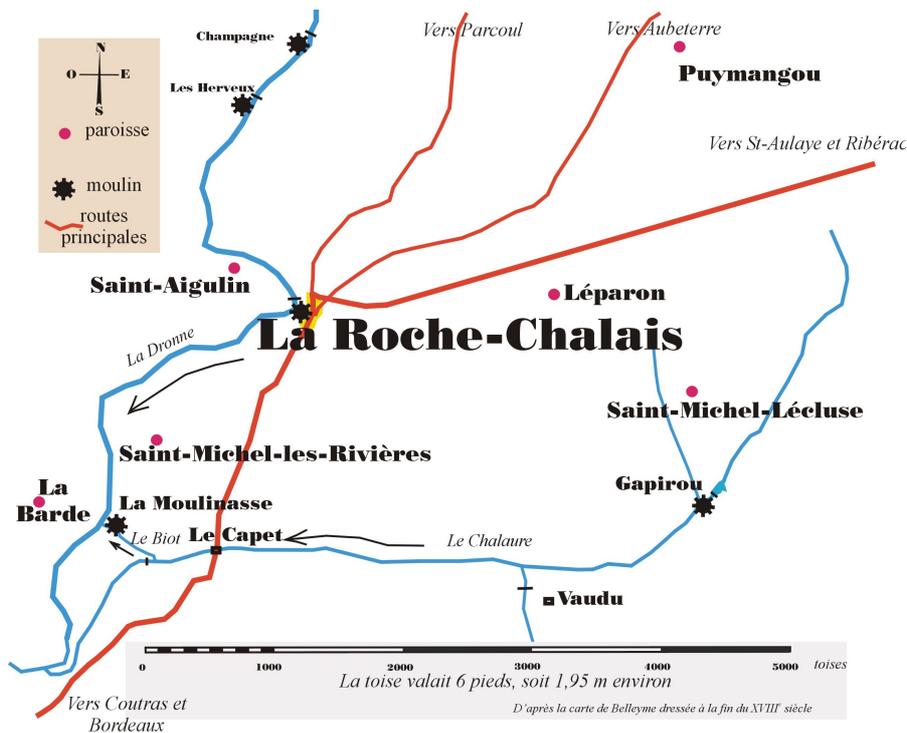
Chronique doublaude :

Au fil de l'eau, la Dronne.

(suite)

Une plaine industrielle...

Dans les dernières chroniques nous avons parlé de la Dronne comme frontière et réserve de poissons. Pendant des siècles, elle fut avec ses affluents source d'énergie exploitée dans des moulins installés sur leurs rives. Cette énergie explique sans doute en partie les implantations industrielles que nous trouvons aujourd'hui dans notre commune. Elles auraient pu être beaucoup plus nombreuses et importantes si le projet d'une gare entre le bourg et Saint-Michel-de-Rivière avait abouti.



Depuis le Moyen-Âge, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, rivières et ruisseaux fournissent l'énergie grâce à des moulins.

On notera l'importance du Chalaure au travers du nom de la paroisse : Saint-Michel-les-Rivières.

Les moulins.

- Le moulin de Gapirou.

Il était alimenté par un barrage installé sur le Chalaure à la limite des paroisses de Saint-Michel-Lécluse et Léparon-Saint-Sicaire, autrement dit à la limite de l'Angoumois et du Périgord. Pour en savoir plus sur ce moulin voir ma monographie de Saint-Michel-Lécluse-et-Léparon pages 162/166. Il y avait même des moulins sur de très petits ruisseaux comme à Vaudu. Ils ne fonctionnaient que durant quelques mois dans l'année grâce à une retenue d'eau. Ils disparurent très tôt mais celui de Gapirou fonctionna jusqu'au milieu du XIX^e siècle.

- Le moulin de La Roche.

C'était une propriété du seigneur de La Roche-Chalais. Avec l'abolition des privilèges en 1789, le fermier en devient légalement propriétaire au lendemain de la Révolution¹. Ce moulin, reconstruit à la fin du XVIII^e siècle, passe entre plusieurs mains au début du XIX^e. Vers 1830, il est très important et traite de grandes quantités de grains arrivant de Charente et surtout du Ribéracois. Il est équipé de trois meules, il rapporte 1200 F par an. Pour 100 livres de grain, le client repart avec 95 livres de farine. Les 5 livres manquantes sont ainsi décomposées : 2 livres qualifiées *d'évaporation* et 3 livres *de droit de mouture*. Parmi les propriétaires successifs retenons celui de Fellonneau maire de la commune de 1835 à 1837 et qui fit construire le pont de bois *libre de péage*². Lorsque la minoterie cesse de fonctionner, la chute d'eau continue à être utilisée comme source d'énergie jusqu'à l'arrivée de l'électricité.

1 Voir *Trigant-Gautier, un maire protestant à La Roche-Chalais (1804-1808)*, Ed. Les Livres de l'Îlot, Neuvic 2013.

2 Voir Info n° 23.

Au XX^e siècle, dans les années trente, le moulin appartient aux frères Beadou des Églisottes qui y ont installé deux usines, l'une sur la rive droite, l'autre sur la rive gauche.

– *Le moulin de La Moulinasse.*

Ce moulin était installé sur une dérivation du Chalaure appelée *Le Biot*. Au début du XIX^e siècle il appartenait à la famille Frichou et faisait partie d'une importante propriété établie sur la rive gauche de la Dronne. Pour se différencier des autres familles Frichou, notamment celle de La Treille commune de La Barde, les propriétaires se faisaient appeler *Frichou-Lamoulinasse*. Ils confiaient l'exploitation de leur moulin à un colon, en général pour un an. Ainsi, en 1813, c'est Léonard Crucher, meunier de Gapirou qui est embauché. Il arrive avec les chevaux nécessaires à l'exploitation du moulin qui comprend 2 meules. Il fournit et entretient les marteaux nécessaires pour piquer les meules lorsqu'elles sont usées. Il occupe le logement du meunier et a à sa disposition une écurie et un jardin. Les produits du moulin sont partagés par moitié.

En plus de son travail de meunier, le colon assure la traversée de la rivière grâce à un bac confectionné et entretenu par le propriétaire, moyennant 264 francs, 4 paires de poulets, 6 douzaines d'œufs, 2 paires de canards (évalués à 5 francs au cas où le colon n'en n'élèverait pas). Il est noté que dans l'écurie il y a un vieux mulet que le preneur ne sera pas tenu de remplacer s'il vient à mourir.

Le propriétaire fournit le foin et la litière *nécessaire aux écuries* mais garde le fumier. Les cochons sont à moitié perte et profit. Le propriétaire *a le droit de résilier les baux de colonages et de ferme sans aucune formalité de justice si le preneur ne paye pas exactement aux échéances le prix convenu*. Le preneur doit faire moudre tous les grains nécessaires à la consommation de la maison du propriétaire, et faire traverser la rivière aux charrettes et chevaux qui porteront les denrées de Monsieur Frichou de la Treille. Quelques années plus tard, c'est Pierre Hanriet, meunier de Champagne, commune de Saint-Aigulin qui prend le moulin en colonage.

A noter que le moulin est aussi équipé d'un pressoir à huile de noix mais c'est le propriétaire qui s'en réserve l'exploitation.

– *Le moulin des Herveux.*



Au premier plan le bac chargé d'une charrette.

Il ne figure pas sur la carte de Belleyme. Il a été construit sans doute au début du XIX^e siècle, en aval du moulin de Champagne qui, lui, est plus ancien. Là encore, comme à la Moulinasse, il est couplé avec un bac pour la traversée de la rivière. Champagne et les Herveux dépendaient de la commune de Saint-Aigulin. En 1904, M. Henri Frichou, conseiller d'arrondissement de Montguyon, demeurant à Saint-Aigulin est propriétaire des terres situées sur les deux rives de la Dronne. Il construit un barrage à égale distance de la minoterie des Herveux et du barrage de La Roche, pour produire de l'électricité destinée à l'éclairage de sa commune.

En 1912, l'usine fonctionne avec un ouvrier et éclaire aussi le bourg de La Roche-Chalais. Le rapport de gendarmerie précise qu'en cas de mobilisation, l'unique ouvrier peut-être remplacer *par un ouvrier n'ayant besoin pour cela que d'un très court stage*.

La vallée industrielle et industrielle.

– *La Dronne navigable.*

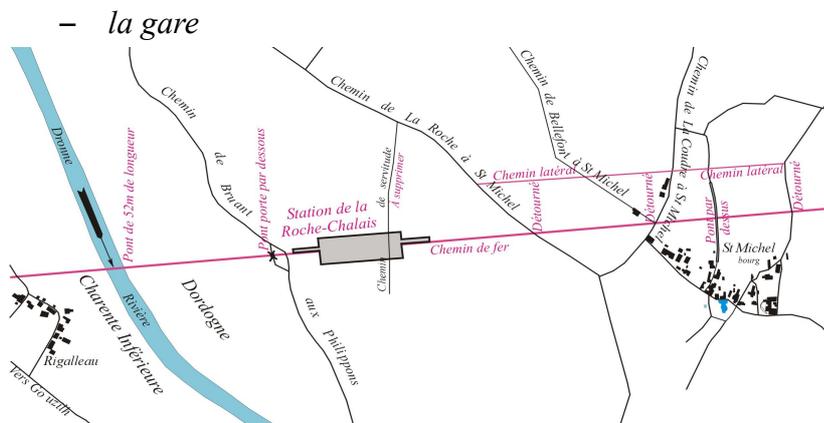
Au début du XIX^e siècle, quand on regarde la carte, on se rend bien compte que La Roche-Chalais se trouve à un emplacement privilégié où se rencontrent les routes venant de Chalais, Aubeterre et Saint-Aulaye, sans parler de celle venant de Saint-Aigulin et drainant le sud de la Saintonge. Seul problème pour cette dernière, la traversée de la rivière se fait par un bac depuis des siècles. On sait qu'en 1835, à l'initiative de Fellonneau maire de La Roche-Chalais, on double la traversée par un pont de bois *libre de péage*³. Ce pont était encore en service en 1863, date à laquelle le pont de pierre actuel fut construit⁴. Conscients que leur commune est un lieu de concentration privilégié pour les marchandises d'un vaste arrière pays, les bourgeois de La Roche-Chalais, entraînés par Trigant-Gautier ont l'idée de rendre la Dronne navigable jusqu'à Coutras de façon à acheminer à moindre coût les denrées qui se concentrent dans les entrepôts de leur commune. Une société par actions est créée, des travaux sont entrepris dans le lit de la rivière mais il semble bien qu'il n'y eut qu'une seule remontée de bateaux de Coutras à La Roche-Chalais. Il faut dire que l'on parle déjà d'une ligne de chemin de fer entre Tour et Bordeaux passant par Angoulême. Au conseil municipal on émet le vœu que cette ligne emprunte les vallées de la Lizonne puis de la Dronne en passant par Villebois-Lavalette, Ribérac, La Roche-Chalais avant de se diriger vers Coutras et Bordeaux.

³ Voir à ce sujet le livre sur J-P Trigant Gautier.

⁴ Voir Info n° 25.

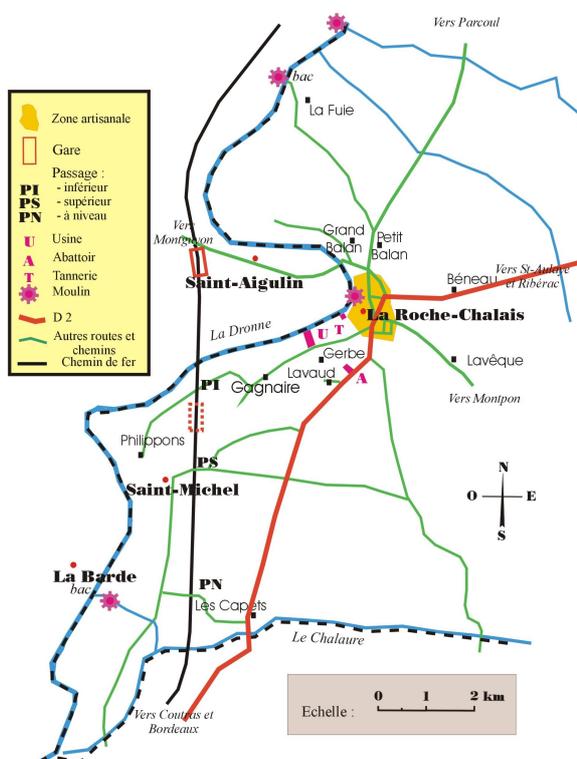
En 1839, la compagnie chargée de la construction du chemin de fer informe le conseil municipal que cette voie passera par Chalais et qu'elle traversera bien la commune, il est même prévu d'y installer une station.

La plaine comprise entre la rivière et la route à grande communication allant vers Bordeaux, D2, était donc déjà considérée comme un endroit à privilégier pour implanter des activités industrielles et c'est là qu'on envisage de fixer la gare de La Roche-Chalais.



Il n'était pas prévu de station dans la traversée de Saint-Aigulin. La mise en place du chemin de fer entraîne plusieurs modifications du cheminement autour du bourg de St Michel. Les principaux chemins allant au bourg sont détournés sur un chemin latéral. Regroupés, ils passeront désormais par un pont, au-dessus du chemin de fer.

Le conseil reconnaît l'avantage immense qui doit résulter pour la commune de Laroche-Chalais de la réalisation de ce projet. Cette petite ville ayant des foires et des marchés très fréquentés serait par sa position topographique un endroit d'affaire important limitrophe des départements de la Charente, Charente inférieure, Dordogne et Gironde et doit nécessairement devenir l'entrepôt des produits agricoles des arrondissements de Jonzac (Charente inférieure) de Ribérac (Dordogne) ainsi que le point où les habitants de ces deux arrondissements viendront prendre le chemin de fer. Pour ces motifs le conseil est unanime pour appeler de tous ses vœux la mise à exécution du chemin de fer qui lui est communiqué.



Implantations industrielles au XIX^e et XX^e siècles

Et les années passent... Le 23 juillet 1846, François Peyre est toujours maire, il réunit extraordinairement son conseil, 15 conseillers sont présents, l'affaire est d'importance : la gare⁵ de La Roche-Chalais sera-t-elle dans la commune ou dans celle de Saint-Aigulin ? En effet, maintenant la compagnie du chemin de fer propose de choisir entre deux emplacements pour l'implantation de la station dite de La Roche-Chalais : un près de Saint-Michel-de-Rivière comme prévu en 1839 et un autre... dans la commune de Saint-Aigulin. Les deux emplacements sont à peu près à égale distance du bourg de La Roche-Chalais.

La station sur la commune de La Roche-Chalais, dit le rapport, serait plus avancée de 1600 mètres vers le sud, par conséquent les prix du transport sur Bordeaux seraient diminués de 12 centimes par voyageur et de 26 centimes par tonne de marchandise sans que le tracé par terre en fut accru. Or le mouvement des voyageurs qui s'arrêteraient à La Roche-Chalais sera presque tout entier tourné vers le sud. Il en sera de même pour les marchandises de Ribérac et La Roche-Chalais mais il en est tout autrement pour les matières destinées aux minoteries ou en provenant tant qu'un chemin praticable n'aura pas mis cet établissement en communication directe avec St Michel.

Les discussions sont animées ce jour-là autour de la table du conseil.

On apprend ainsi que chaque année, les minoteries de la région traitent 40 000 hectolitres de grains, qu'il passe 14 000 voyageurs par La Roche-Chalais, que 16 000 cochons gras, 3 000 bœufs ou vaches et autant de veaux

5 On n'emploie plus le mot anglais de station mais on ne sait pas encore très bien l'orthographe de ce mot nouveau.

transitent *par notre route*, qu'on peut évaluer à environ deux tonnes de marchandises, le poids des œufs, volailles, cochons, gibier, chiffons et autres articles que les coquetiers achètent sur les marchés de la commune... et comme *tous ces objets prendraient nécessairement le chemin de fer* vers le sud, il y a intérêt à ce que la station soit au plus près de Bordeaux, donc... à Saint-Michel-de-Rivière !

Cela éviterait à tout ce flux de voyageurs et de marchandises d'emprunter le pont établi au passage de La Roche-Chalais. D'ailleurs ce pont est aujourd'hui dans un tel état de délabrement que sa reconstruction est probable et que le péage qui pourra être le résultat d'une reconstruction en pierre aggravera tellement les frais de transport des marchandises qu'elles seraient peut-être obligées de renoncer à *la voie de fer*. Et puis le canton de Montguyon qui pourrait être intéressé par la station de Saint-Aigulin aurait plutôt intérêt à se diriger vers Guîtres... plus près de Bordeaux bien sûr !

Tel est le vœu qu'émet le conseil municipal de La Roche-Chalais.



Le conseil se penche alors sur toutes les nouvelles routes et chemins vicinaux à modifier pour faciliter l'accès à la gare de La Roche-Chalais sise près de Saint-Michel-de-Rivière où les ingénieurs ont prévu de construire *un atelier*. Il importe notamment de faciliter le transit des matières destinées ou provenant des minoteries des Herveux et de La Roche-Chalais et il faut relier *ces usines* à la route départementale n°2, l'ancienne voie royale qui va vers Coutras et Bordeaux.

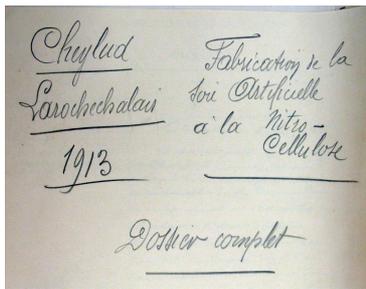
La délibération n'est signée que par 13 conseillers. Bonniot et Fellonneau *expriment leurs regrets quant au vote de la majorité*. Ils pensent qu'elle ne s'est préoccupée que de *l'intérêt très restreint du quartier de La Roche-Chalais* en ne prévoyant pas de liaison directe des minoteries à la gare et en méconnaissant *le développement industriel de la vallée de la Dronne qui, outre ses ressources agricoles, possède sur un parcours de dix mille mètres la force de quatre cents chevaux ayant pour centre Saint-Aigulin*.

Pour ces opposants, La Roche-Chalais de par sa position géographique sur une colline, est séparée de la vallée de la Dronne, *elle n'a que l'importance d'une agglomération de huit cents habitants qui à défaut de champ de foire, vit du privilège d'encombrer de bestiaux quatre ou cinq jours par mois la route départementale n° 2 de manière à intercepter toutes communications entre la station que propose la majorité de son conseil municipal et les provenances de trois départements*.

Par contre, en plaçant la gare à Saint-Aigulin, il serait facile de la relier aux routes d'Angoulême, de Ribérac et de Mirambeau. Moyennant une *légère rectification de la route de Ribérac sur une longueur de 400 mètres à partir du pont de Bénaud*, les provenances du Périgord arriveraient au chemin de fer sans avoir à franchir *les pentes rapides et les rampes abruptes qui existent aux abords et dans l'intérieur de La Roche-Chalais faisant en outre une économie de chemin de mille mètres au moins*. Pour nos deux protestataires, il ne fait guère de doute que les départements de la Dordogne, de la Charente Inférieure et des communes riveraines pourraient mettre en commun leurs ressources *et qu'on pourrait obtenir... les subventions que le gouvernement accorde pour faciliter les communications de département à département*.

Bonniot, avocat et Fellonneau, propriétaire du moulin de La Roche-Chalais, *votent pour l'établissement de la gare sur la rive droite de la Dronne, comptant sur la sagesse de M^r l'ingénieur pour l'appréciation des moyens qui doivent en assurer l'accès, la construction et l'exploitation*.

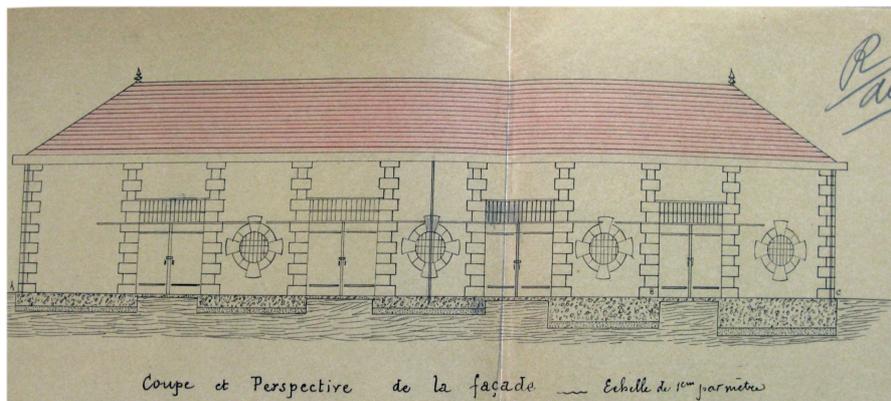
Finalement, c'est l'emplacement de Saint-Aigulin qui sera choisi car bien plus facile à raccorder aux routes principales par où devaient arriver passagers et marchandises... même s'il fallait construire un pont de pierre pour traverser la Dronne. Cette gare, établie sur la rive droite, était bien plus facile d'accès pour les meuniers des moulins des Herveux et de La Roche-Chalais ce qui explique le vote de Fellonneau, meunier et conseiller municipal de La Roche-Chalais ! Cependant pour plusieurs dizaines d'années la gare continuera à s'appeler *gare de La Roche-Chalais*



Le dossier comporte notamment des études précises sur les risques d'explosion et l'élimination des déchets.

Cependant La Roche-Chalais ne perdra jamais de vue que c'est dans cette plaine, comprise entre le bourg et Saint-Michel-de-Rivière, bordée d'un côté par la rivière et de l'autre par une importante route départementale qu'il faut installer les activités industrielles. Il y avait déjà une tannerie (T)⁶. En 1912, M. Cheylud, adjoint au maire Bouffard, pharmacien-chimiste, administrateur délégué de la société *Électro-Industrielle de la Dronne*, projette d'y construire une usine de production de soie artificielle à la nitrocellulose au lieu-dit le Creux (U). Cette usine chimique présentant beaucoup de risques, les études furent longues et minutieuses. Ce n'est qu'en 1913 que le dossier fut enfin accepté mais l'usine ne verra pas le jour pour cause de guerre sans doute. C'est à peu près à son emplacement que sera construite dans les années soixante l'usine actuelle AMRI / KSB.

C'est là aussi que le 6 décembre 1908 il est décidé de construire un abattoir (A). Une fois encore les études d'impact seront longues, notamment pour l'évacuation des eaux usées car le bâtiment prévu était loin de ... la rivière ! Les travaux furent menés à bien par l'entreprise Dumont père et fils sous l'autorité de l'architecte Alexandre Biret. Les travaux furent réceptionnés le 10 mars 1913.



Coupe et Perspective de la façade — Echelle de 1/100^e par mètre
L'abattoir de La Roche-Chalais.

Maurice Biret septembre 2016

⁶ Voir les emplacements T, U, A sur la carte.