

## Extraits d'une Monographie de la Commune de *Roussines* (Géographie humaine)

### Industrie

#### 1.- Les Forges

"Ainsi ce terroir aujourd'hui si morne, si pauvre, si dépeuplé et dont l'activité se mesure, semble-t-il, au pas lents de ses bœufs, portait en lui tous les éléments de l'industrie humaine: le bois, la pierre, la terre plastique, les métaux. Il aurait pu connaître le ronflement des usines, le souffle des hauts fourneaux, le grincement des scieries, le grouillement des cités ouvrières<sup>1</sup>".

Or, de cette richesse, seuls quelques noms: les forges du *Montison*, de *Lavallade*, du *Pont-Rouchaud*, témoignent d'une activité passée. Mes nombreuses recherches, tant aux archives que dans la région, ne m'ont donné qu'un résultat infime, seuls quelques souvenirs restent parmi les vieillards dont les jeux d'enfance se sont déroulés dans les ruines des "fourneaux" du *Montison*, maintenant disparues.

La forge du *Pont-Rouchaud* était la plus ancienne. Créée par le marquis de *Montalembert*, elle devait, avec d'autres forges, alimenter la grande fonderie de *Ruelle*, naissante à cette époque; aucun vestige n'en est subsisté.

Les plus florissantes étaient les forges du *Montison*. Construites vers 1800 par le marquis de *Bourdage*, elles atteignirent leur apogée vers 1820 et furent arrêtées en 1860. Le *Montison* était particulièrement bien situé pour cette industrie; de maigres gisements fournissaient le minerai, de grandes forêts avoisinantes procuraient le bois nécessaire et les deux étangs, celui du "Fourneau" et celui de "Forge basse" fournissaient l'eau qui actionnait les roues hydrauliques.

Au début tout allait à souhait, mais les filons furent vite épuisés, et les forges, en pleine action, allaient s'arrêter faute de minerai; il fallut donc s'en procurer à tout prix. On alla chercher "la mine" près des villages de *Chassagne* et des *Chaumelles*, commune de *Taponnat-Fleurignac*. Les "tireurs de mine" creusaient à la pioche des puits, les filons étant à "fleur de terre". On semblait ignorer les principes et l'utilité de l'étaillage; aussi quand la profondeur du trou faisait craindre un éboulement dangereux, on commençait un nouveau puits. La plupart de ces entonnoirs existent encore aujourd'hui; perdus dans des halliers, ils constituent un réel danger pour les chasseurs et leurs chiens.

La mine étant extraite, on la chargeait sur des bâts portés à dos de mulets. Point de routes, quelques chemins défoncés: la charrette s'y embourbait et les rampes trop raides rebutaient les meilleurs attelages. Seul le mulet parvenait sûrement à faire du travail utile. Toutes les semaines on voyait passer les lentes caravanes qui allaient au *Montison*. Les mulets ployant sous le faix avançaient de leur allure indolente et régulière. La monotonie du voyage n'était troublée que par le tintement des grelots ou les claquements de fouets. En somme, avec beaucoup de peine et un temps infini, bien peu de minerai était transporté. Aussitôt arrivé on le cassait, à l'aide de massettes, en menus morceaux, comme les cantonniers font de nos jours pour empierrer les routes, puis on le lavait pour le débarrasser des matières terreuses. Le lavage était des plus rudimentaires: imaginez une énorme balance identique aux *na'ora* dont les *Arabes* se servent pour puiser l'eau. Les plateaux étant chargés de minerai s'enfonçaient alternativement dans les eaux de l'étang. Lavé, on le mettait avec du charbon de bois dans le "fourneau". Deux hauts fourneaux brûlaient en permanence, l'un fut éteint en 1837, l'autre continua jusqu'à l'arrêt complet de la forge. Il a été démoli il y a une trentaine d'années.

Comme il fallait d'énormes quantités de charbon de bois pour alimenter les forges, de nombreuses

---

<sup>1</sup> D'après N. Sabord, *Entre Tardoire et Bandiat*.

équipes de bûcherons mettaient en coupe réglée les forêts de *Sauvagnac* où des charbonniers travaillaient constamment.

Fondeurs et forgerons, environ quarante, étaient des ouvriers spécialistes recrutés dans les célèbres forges du *Périgord*, tandis que le gros de la main-d'œuvre: mineurs, charbonniers, bûcherons, muletiers, etc., étaient du pays.

La production assez élevée comprenait les gueuses de fonte brute expédiées dans les grandes fonderies pour être ouvragées; des plaques pour cheminées. (Dans beaucoup de maisons on voit encore sur les plaques de cheminées "Fonderies et forges du *Montison*"). Une partie de la fonte y était transformée en fer. La forge proprement dite possédait deux marteaux: le gros pesait 400 kilos et le petit "cent cinquante livres". Ils étaient mus par des roues hydrauliques. On fabriquait beaucoup de fer en barres destiné aux artisans de la région.

Cette industrie est aujourd'hui complètement disparue; seuls les vestiges du laitier noircissent encore les chemins du *Montison* et nous font regretter cette richesse éphémère. D'ailleurs cette disparition était inévitable: le minerai venait de trop loin et dans des conditions absolument défectueuses. D'autre part, les nouveaux procédés métallurgiques à grand rendement avec emploi de la houille ont banni le vieux procédé dit "au charbon de bois" trop coûteux. Et puis, quelles quantités faudrait-il employer pour alimenter les hauts fourneaux actuels! L'absence d'une voie ferrée, indispensable au transport des matières premières, n'a fait qu'accentuer la débâcle: à la naissance de la grande industrie la forge locale est entrée en agonie.

## 2.- Le cerclage

Pays de forêts où le châtaignier abonde, tout naturellement l'homme a aiguillé son industrielle activité vers ce domaine; aussi le commerce des bois ouvragés ou en grumes est très florissant.

Le cerclage, naguère en faveur, est maintenant en décadence; cette crise est due à des causes bien différentes. D'une part le cercle de fer tend à remplacer le cercle de bois, car il est plus solide et plus rapidement posé, une même barrique nécessitant six cercles en fer ou trente-quatre cercles en bois. D'autre part le désuet système des assolements laissait autrefois la moitié des terres labourables en friches; le paysan ayant un travail relativement restreint occupait ses heures de loisir, surtout pendant la mauvaise saison peu propice aux pratiques culturelles, à la fabrication des cercles. Il augmentait ainsi les faibles revenus de la terre. Actuellement le cultivateur a fort à faire à la ferme et seuls les *cercliers* de profession s'adonnent à ce travail.

Voulez-vous voir les "sarclares" au travail? Rien n'est plus facile. Allez sur les rocs de *Palier*. Voyez ces immenses bois taillis formés par les arbrisseaux et rejets qui poussent sur la souche des vieux châtaigniers, ils seront impitoyablement couchés par la serpe. L'ouvrier est à la tâche, aussi il ne flâne pas et, v'lan! le taillis fait place à la lande déserte. Les branchages sont aussitôt mis en fagots tandis que les rondins s'amoncellent. L'hiver est précoce, le pays est froid et pluvieux, le *cerclier* aura besoin de s'abriter contre la neige, vite il se construit une hutte. Il choisit dans un endroit abrité et vers le centre de son chantier deux souches rapprochées ayant de beaux rejets. Il réunit les rejets des deux souches et obtient ainsi une solide charpente en forme de voûte. Comme toiture une épaisse couche de copeaux (fines lamelles de châtaignier), bravera les pluies persistantes, point de trou pour l'échappement de la fumée, une ouverture servira de porte-fenêtre: voilà, pour de longs mois, la demeure du cerclier. Baissez-vous et entrez dans "râtelier", la hutte est spacieuse, 4 mètres de diamètre et au centre 1.80m de haut. Dans un coin un trou où fument quelques brandons qui permettront de réchauffer les doigts meurtris, dans un autre coin, quelques bottes de paille pour dormir sur le sol bien battu.

L'ouvrier est au travail, il prend les bâtons ou rondins et en faisant des pressions successives avec sa serpe il les débite en 3 ou 4 "feuillards" de 11 à 14 pieds de longueur sur 3 centimètres de largeur et 2 centimètres d'épaisseur. Ces feuillards ne pourraient se ployer, ils sont trop épais, et, pour éviter une rupture, il faut les amincir. Le cerclier s'assied à son établi "le banc de loup", petit banc ayant une sorte de pédale en bois, qui, poussée au pied permet à la "tête du loup" de saisir le feuillard tout en laissant à l'ouvrier les mains libres; à l'aide de sa plane (couteau à deux manches), il taille le bois. Les

mouvements sont vifs et saccadés, les fins copeaux jaillissent et s'enroulent. Un gros tablier de cuir protège la poitrine: l'outil est affilé et la résistance du châtaignier fort variable.

Lorsque les feuillards sont prêts, le cerclier les met dans le moule où ils prennent une forme circulaire. Il les attache et obtient la meule de cercle (environ 25 feuillards).

Les cercles sont expédiés dans les régions vinicoles (*Bordelais, Midi*) ou dans les pays à cidre (*Normandie*). Ils servent à cercler les barriques, c'est-à-dire à maintenir l'assemblage des douelles. On les emploie aussi pour faire des emballages à claire-voie et même, dans les régions libérées, depuis que le sapin a atteint des prix exorbitants, les plâtriers les utilisent comme lattes pour la construction des plafonds. Avant la guerre les marchands de cercles avaient de gros débouchés en *Angleterre* (pour construire des petites maisons en terre battue) et en *Espagne* (pour les futailles).

Lorsque les taillis ont une quinzaine d'années et que les rondins ne peuvent être débités en feuillards par suite de leur grosseur, on les transforme en merrains destinés à la fabrication des futailles, ou en piquets pour les vignobles.

Depuis que le bois à feu est hors de prix et depuis que la maladie de l'encre s'acharne sur nos châtaigneraies, beaucoup d'arbres sont abattus et débités sur place par les bûcherons ou les scieurs de long, car les grumes, généralement éloignées de toute voie carrossable, sont intransportables.

### Voies de Communication

Les *Romains* maintenaient leurs troupes dans des camps à proximité des villes, aussi des voies stratégiques étaient indispensables pour leur déplacement rapide. Le Nord-Est du département était sillonné par un grand nombre de voies dont *Chassenon* était le centre; l'une d'elles, la voie *Chassenon-Périgueux* passait à très peu de distance de *Roussines* et à proximité des camps de la *Gillardie* et d'*Ecossas*. Les *Gaulois* utilisèrent ces routes primitives et c'est une "hérésie" de dire que le Moyen Age ne faisait rien pour les voies de communication; car, s'il employait les voies romaines, il les entretenues par les *Bachelories*, tandis que les grands *Montins* refaisaient les ponts.

En 1605, *Malherbe* faisait de poétiques prières pour le roi *Henri* allant en "Limousin". Par ses voies étroites, où fondrières et escarpements se succéda presque sans interruption, les évêques du temps, véritables inspecteurs de leur diocèse, se voyaient souvent obligés de remplacer leurs chevaux par des attelages de bœufs. A ces entraves à la circulation venaient s'ajouter les péages et les douanes. Par suite, les habitats ne pouvaient pas, en cas de disette locale, utiliser les ressources des généralités voisines, et, en cas d'excédent de récoltes, vendre à ces provinces. Ainsi les récoltes d'automne 1708, châtaignes, blé noir, ayant été détruites par les pluies, les paysans vécurent sur leurs réserves. La récolte de 1709 fut presque nulle, tout le *Roussinois* était dans la famine, tandis que les proches régions du *Montbronnais* et du *Périgord* étaient dans une aisance relative.

Le mauvais état des routes provenait de la "corvée". Les journaliers ou agriculteurs qui seuls travaillaient aux routes étaient ceux qui devaient le moins s'en servir. Souvent même on les faisait venir de si loin qu'ils ne repassaient jamais plus aux endroits où ils avaient peiné. Ces ouvriers sans salaire, sans direction, perdant un temps précieux en allées et venues qui fatiguaient leurs bêtes, faisaient des routes défectueuses et y mettaient un temps considérable. En 1761 survint *Turgot*, Intendant du *Limousin*; il imagina le système suivant:

"D'abord un ingénieur fait le tracé et le devis d'une route. La route est divisée en chantiers, on évalue le travail de chaque chantier et ce sont les paroisses voisines qui en sont Chargées".

Ainsi commença l'ébauche de notre vieux réseau de chemins chaotiques.

Il ne suffisait pas de créer des voies de communication, il fallait les entretenir. Les routes à la saison des pluies devenaient par endroits de vraies fondrières, tel l'ancien chemin de *Roussines* à *Montembœuf* par la vallée de *Luffier*, où tous les ans la circulation était interrompue. Alors elles furent divisées en cantons (*Roussines* dépendait de *Montembœuf*), un homme était chargé de surveiller chaque canton, de le parcourir, de réparer les "mauvais pas": les cantonniers étaient créés.

Aussi, en 1789, *Arthur Young* voyageant en *Limousin* ne cesse de faire l'éloge des routes empierrées, bordées d'arbres et qui semblent dans certains endroits "créées pour le plaisir des yeux". *Turgot* parti, ses ordres et ses conseils furent vite oubliés et les chemins redevinrent des pistes: tout devait se transporter à dos de mulet, malheur au paysan qui osait affronter les fondrières avec sa charrette à bœufs. *Napoléon* Ier dédaigna les campagnes et s'occupa surtout de ses grandes voies stratégiques. Il fallut arriver au second empire pour voir commencer notre réseau actuel. De bonne heure, le Conseil municipal s'émut de l'isolement de la commune et voulut faire construire de bonnes routes capables de favoriser l'essor industriel et commercial de la région. Voici une délibération significative:

"Session ordinaire du 10 mai 1839. Le Conseil a l'honneur d'observer à Monsieur le Préfet que la commune de *Roussines*, qui consiste en 1,218 habitants, qui a beaucoup de forges à battre fer, hauts fourneaux, que pour transport de tous ces matériaux qui sont nécessaires pour l'approvisionnement de ces établissements ainsi que le bois d'industrie que les propriétaires font exploiter qui consiste en planches en mairains de toutes espèces, barriquage, les foins et paille, le fer, la fonte qui se fabrique dans toutes les forges de cette commune ainsi que celles environnantes.

Pour l'arrivée des vins de *l'Angoumois*, même pour les blés et les châtaignes et autres denrées qui fait le commerce de cette commune se trouve privée pour faire le commerce qu'elle pourrait faire avec les villes de *Montbron*, *La Rochefoucauld* et *Angoulême* à défaut d'avoir une route d'embranchement avec la route N. 3 d'*Angoulême* à *Sereilhac*, par la commune d'*Ecuras*, passant aux forges et fonderies de *Montison* dite commune de *Roussines*, traversant la dite commune arrivant au N. 7.

En conséquence Monsieur le Préfet tous les habitants de cette commune se joignent à nous pour vous prier d'avoir la bonté de nous accorder cet embranchement de route qui est de la plus haute importance pour l'intérêt général. La commune s'engage en outre de faire faire cette route à ses frais et sans le secours du gouvernement, elle demande d'employer ses journées de prestation ainsi que veuillez avoir l'obligeance de satisfaire à notre demande".

Ce n'est qu'en 1844 que le Préfet accorda l'embranchement demandé. Cette première route carrossable fut immédiatement construite; elle allait de *Roussines* aux *Limousines* où elle rejoint la route départementale N. 6 (*Saint-Mathieu - Mansle*). Par la suite, le Conseil municipal demanda de nouvelles routes, mais le gouvernement fit la sourde oreille. La 3e République devait poursuivre et amplifier l'œuvre commencée. Le chemin d'intérêt commun N. 20, classé de *Nontron* à *Montembœuf*, et qui traverse la commune, du *Pont-Rouchaud* au *Lindois*, fut terminé en 1876, et la *Tardoire*, primitivement franchie à gué, puis à l'aide d'un vieux pont de bois, voyait s'élever un superbe pont à deux arches. Le chemin d'intérêt commun N. 139, de *Larochebeaucourt* à *Bussière-Boffy*, s'est fait en deux sections: la première, dont j'ai parlé ci-dessus, en 1844 et la deuxième, de *Roussines* à *Sauvagnac*, en 1877. Les grandes voies étant construites, il ne restait plus aux différentes municipalités qu'à parachever cette œuvre; aussi une multitude de chemins vicinaux furent créés et maintenant chaque hameau possède le sien.

Point de voie ferrée, seul un chemin de fer d'intérêt, local construit en 1912, allant d'*Angoulême* à *Roumazières*, daigne passer à 4 kilomètres de la commune gares de *Rouzède* et de *Mazerolles-Le Lindois*. Une vieille patache faisait le service du courrier entre *Chasseneuil* et *Roussines*, le trajet était excessivement long et fatigant. Le progrès est arrivé et maintenant un bel autobus transporte, rapidement et à leur grande joie, les voyageurs tout heureux d'un tel changement.

Quant aux communications postales, après de multiples démarches, la municipalité réussit en 1904 à faire ouvrir un bureau de poste. Il est géré par un facteur-receveur ayant sous ses ordres un facteur rural. Ainsi les habitants des hameaux peuvent avoir rapidement les nouvelles sans être obligés de guetter comme auparavant l'arrivée incertaine du facteur de *Montembœuf*, épuisé par une si longue tournée. De plus, le télégraphe et le téléphone complètent heureusement cette instillation.

### Les Foires

Toute la région étant essentiellement agricole, on a dû songer de bonne heure à faciliter l'échange ou la vente des produits par rétablissement de foires ou marchés. Autrefois, le commerce étant encore

peu développé, il fallait choisir une bourgade assez commerçante et particulièrement bien située, par rapport aux autres communes, de façon à y concentrer les transactions. *Massignac* fut désigné. Le 1er janvier 1778, il fut adressé, à Monsieur le Lieutenant général de l'*Angoumois* une requête concernant l'établissement de foires et marchés à *Massignac*. Du 22 janvier au 11 mars, il y eut information de commodo et in-commodo, faite par, Le *Musnier*, baron de *Blanzac*, en la chambré du conseil de la Sénéchaussée. Voici quelques déclarations:

"*Joseph Besson*, marchand, âgé de 48 ans environ, demeurant au village de *Montison*, paroisse de *Roussines*, dit que l'établissement au bourg de *Massignac* des foires et marchés dont il s'agit sera utile au public et ne fera point de préjudice aux lieux circonvoisins et qu'il ne se trouve pas de foires et marchés établis au même jour, dans la distance de quatre lieues de France". Ont signé: Le *Musnier*, *Besson*;

*Antoine de Beaufort*, notaire royal, âgé de 56 ans, demeurant à *Roussines*, dit qu'il n'a point connaissance que:

"l'établissement projeté de foires et marchés puisse nuire à d'autres pareils dans les lieux voisins parce qu'ils sont au-delà des 4 lieues de *France* et, qu'au contraire, il estime qu'il sera profitable au bourg de *Massignac* et aux centres qui l'avoisinent. Signé: Le *Musnier*, de *Beaufort*, etc.<sup>2</sup>".

Suivent encore quelques déclarations, entre autres, celle de *Jean Chapelle*, 32 ans, du Moulin de *Roussines*.

La Révolution arrivait à grands pas et les résultats très favorables de cette enquête furent nuls car la tourmente emporta tout. Le Consulat s'intéressa à la chose et le 5 brumaire, an XII paraît un arrêté de *Chaptal* qui fixe l'époque de la tenue des foires en *Charente*: pour *Massignac* c'est le 3 de chaque mois et les 17 nivôse et prairial. Cet arrêté fut successivement modifié par ceux du 22 ventôse an XII, le 3 étant remplacé par les 2 vendémiaire et le 1er de chaque mois, et par l'arrêté du Préfet du 5 janvier 1806 où la date requise est le 20 de chaque mois. Ultérieurement cette date a été reportée au 19 de chaque mois.

Mais vers 1860 le commerce du *Roussinois* devenait considérable et le Conseil municipal faisait à chaque délibération des demandes pressantes afin d'obtenir une foire mensuelle. Satisfaction lui fut enfin donnée et c'est en 1874 qu'apparaissent les premières foires de *Roussines*. Malheureusement cette foire est en décadence et seul le marché des petits cochons a réussi à conserver sa renommée: des théories de marchanda de porcs viennent régulièrement s'y approvisionner. Mais, chose curieuse, au foirail il n'y a aucune bête à corne et nous sommes pourtant dans un centre d'élevage. Les marchands délaissent ce marché, les voies ferrées étant trop éloignées, ils ne peuvent expédier facilement le bétail acheté.

La municipalité essaie d'enrayer le mal en accentuant les facilités d'achat ou de vente: elle vient de faire construire un pont bascule tandis que le vieux cimetière, abandonné depuis longtemps, va être transformé en vaste champ de foire. Puissent ses efforts aboutir à un résultat, si minime soit-il, car la disparition des foires porterait un coup mortel aux petits commerçants du pays!



---

<sup>2</sup> Archives départementales; fonds du présidial.